Entstehung der Shopping-Center in Hamburg

Unter besonderer Berücksichtigung der Geschichte der Shopping-Center Einkaufszentrum Hamburger Straße und Alstertal-Einkaufszentrum

Dissertation
zur Erlangung des Grades der Doktorin
der Philosophie im Fachbereich Sozialwissenschaften
der Universität Hamburg

vorgelegt von

Natalie Hochheim
aus Hamburg

Hamburg 2003

GLIEDERUNG

Einleitung 6

Aufbau und Methodik der Arbeit 7

I. Das Shopping-Center als neue Standortkooperation des Einzelhandels- und Dienstleistungsbereichs 11

A. Entwicklungen des Shopping-Centers in den USA, Deutschland und Hamburg 11

1. Einkaufsverhalten im sozialen Wandel 11
2. Definition des Begriffes Shopping-Center 14
3. Anfänge der Entwicklung der Shopping-Center in den USA 21
4. Anfänge der Entwicklung der Shopping-Center in Deutschland 26
5. Phasen der deutschen Shopping-Center-Entwicklung 38
6. Anfänge der Entwicklung der Shopping-Center in Hamburg 44

B. Stadtplanerische Voraussetzung für die Ansiedlung von Shopping-Centern in Hamburg 51

1. Aufbauplan von 1960 53
2. Unabhängige Kommission 60
3. Entwicklungsmodell von 1969 62
4. Ordnungsplan Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels 66

C. Untersuchungsgegenstand Einkaufszentren Hamburger Straße und Alstertal-Einkaufszentrum 70

II. Die Geschichte des Einkaufszentrums Hamburger Straße und des Mundsburg-Centers 76

A. Einkaufszentrum Hamburger Straße 76

1. Hamburger Straße vor dem Krieg 76
2. Brückenentwurf von Hebebrand 83
3. Durchführungsplan 385 (Bodenordnung) 86
4. Plan der Wirtschaft 89
5. Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße 93
6. Bebauungsplanverfahren Barmbek-Süd 15 98
7. Bodenordnung 102
   a) Grundstücksbestand 103
   b) Verwertung der städtischen Grundstücke 112
   c) Zuteilung der neuen Grundstücke 115
8. Eröffnung des Einkaufszentrums Hamburger Straße 117
9. Verwaltungszentrum Hamburger Straße 132
10. Startschwierigkeiten des Einkaufszentrums Hamburger Straße 143
11. Untersuchungen des Einkaufszentrums Hamburger Straße 148

B. Mundsburg-Center 155

1. Durchführungsplan D 77 156
2. Bebauungsplanverfahren Barmbek-Süd 21 157
3. Anregungen und Bedenken zum Bebauungsplan 170
4. Äußerungen der politischen Gremien 171
5. Bau des dritten Hochhauses 175
6. Modernisierungen der Einkaufszentren und Multiplexkino 180

III. Die Geschichte des Alstertal-Einkaufszentrums 194

A. Alstertal-Einkaufszentrum 194

1. Behelfsheimsiedlung Plattenbüttel 194
2. Werner Otto Grundstücks-Entwicklung GmbH (WOG) 198
3. Von Meiendorf nach Poppenbüttel 200
4. ATAG-Klauseln 208
5. Planungen der Gewerbevereine 214
6. Städtebauliche Planungen in Poppenbüttel 215
7. Städtebaulicher Wettbewerb 220
8. Bebauungsplanverfahren Poppenbüttel 7 225
9. Interessengemeinschaft Alstertal 230
10. Räumung der Plattenhäuser 232
11. Freizeitzentrum Poppenbüttel 235
12. Eröffnung des Alstertal-Einkaufszentrums 237
13. Erste Reaktionen auf das Alstertal-Einkaufszentrum 248

B. Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums 251

1. Konsolidierungsphase der ECE 251
2. Erweiterungswünsche des Alstertal-Einkaufszentrums 253
3. Kommunalpolitiker gegen die Erweiterung 258
4. Städtebaulicher Ideenwettbewerb 262
5. Evokation des Planverfahrens 269
6. Bürgerschaft debattiert Erweiterung 274
7. Erste Vorentscheidung in der Bürgerschaft 277
8. Vereinigungen und Institutionen gegen die Erweiterung 281
9. Bebauungsplan als Gesetz 284
10. Normenkontrollklage 286
11. Bebauungsplan Poppenbüttel 26 288
12. Eröffnung des erweiterten Alstertal-Einkaufszentrums 293
13. Wohnpark Alstertal und Überbauung der S-Bahn 296

IV. Vergleich der Entwicklung der Shopping-Center Einkaufszentrum Hamburger Straße und Alstertal-Einkaufszentrum 303

Quellen- und Literaturverzeichnis 313

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Grundform des Mall-Centers 20
Abbildung 2: Modell des Elbe-Einkaufszentrums 48
Abbildung 3: Elbe-Einkaufszentrum als Baustelle 48
Abbildung 4: Stadtstruktur nach dem Aufbauplan von 1960 56
Abbildung 5: System der Zentralen Standorte 65
Abbildung 6: Hamburger Straße und Oberaltenallee mit bebautem Mittelstreifen vor dem Zweiten Weltkrieg 77
Abbildung 7: Karstadt-Gebäude mit Dachgarten an der Hamburger Straße /Ecke Rönnhaidstraße vor dem Zweiten Weltkrieg 77
Abbildung 8: Aufbau der Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße 94
Abbildung 9: Zugeteilte Grundstücke des Einkaufszentrums Hamburger Straße nach dem Umlegungsverfahren U 220 und Seitenansicht des Shopping-Centers 114
Abbildung 10: Grundsteinlegung beim Einkaufszentrum Hamburger Straße mit Bürgermeister Weichmann 119
Abbildung 11: Grundsteinlegung beim Einkaufszentrum Hamburger Straße – Bürgermeister Weichmann am Modell 119
Abbildung 12: Blick von der Rönnhaidbrücke auf das im Bau befindliche Neckermann-Warenhaus (OPQ) 122
Abbildung 13: Einkaufszentrum Hamburger Straße kurz vor der Fertigstellung – Blick stadteinwärts 122
Abbildung 14: Eröffnungsfeier des Einkaufszentrums Hamburger Straße am 8. Mai 1970 125
Abbildung 15: Einkaufszentrum Hamburger Straße mit Blick auf die Hochhäuser von der Hamburger Sparkasse (B) und der IDUNA (E) kurz nach Fertigstellung 125
Abbildung 16: Luftaufnahme des Einkaufszentrums Hamburger Straße kurz nach Fertigstellung und restliche Bebauung auf dem Mittelstreifen 127
Abbildung 17: Die Mall des Einkaufszentrums Hamburger Straße im Bereich der Baublöcke C und D – Blick auf die Rollschiebedächer 130
Abbildung 18: Die Mall des Einkaufszentrums Hamburger Straße im Bereich der Baublöcke G und H im 1. Obergeschoß 131
Abbildung 19: Außenwege im 2. Obergeschoß des Baublocks H des Einkaufszentrums Hamburger Straße 131
Abbildung 20: Zusammenfassung der verstreuten Behördenstandorte im Verwaltungszentrum Hamburger Straße 133
Abbildung 21: Übersichtsplan der Gebäude des Verwaltungszentrums Hamburger Straße 134
Abbildung 22: Modell des Mundsburg-Centers mit fünf Türmen 165
Abbildung 23: Entwurf des Mundsburg-Centers mit fünf Türmen – Ansicht von der Hamburger Straße 165
Abbildung 24: Das Mundsburg-Center kurz vor der Fertigstellung 169

Abbildung 25: Drittes Hochhaus der Hamburg-Mannheimer Versicherung 177
Abbildung 26: Hochhaus-Ensemble des Mundsburg-Centers 177
Abbildung 27: Eigentümer des Einkaufszentrums Hamburger Straße im Jahr 2001 182
Abbildung 28: Innenanansicht der Mall des Einkaufszentrums Hamburger Straße mit flachen Glasschiebedächern vor der Umgestaltung 185
Abbildung 29: Neues Kuppeldach des Einkaufszentrums Hamburger Straße nach der Umgestaltung 186
Abbildung 30: Innenansicht der Mall des Einkaufszentrums Hamburger Straße nach der Umgestaltung 187
Abbildung 31: Außenansicht Einkaufszentrum Hamburger Straße von der Rönnhaidbrücke 192
Abbildung 32. Schematische Darstellung des Alstertal-Einkaufszentrums 1970 238
Abbildung 33: Letzte Bauarbeiten am Alstertal-Einkaufszentrum 239
Abbildung 34: Alstertal-Einkaufszentrum mit noch im Bau befindlicher Wohnbauzeile 239
Abbildung 35: Richtfest des Alstertal-Einkaufszentrums 240
Abbildung 36: Eröffnung des Alstertal-Einkaufszentrums mit Bürgermeister Weichmann 240
Abbildung 37: Alstertal-Einkaufszentrum nach der Fertigstellung 246
Abbildung 38: Die Mall des Alstertal-Einkaufszentrums 246
Abbildung 39: Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums 265
Abbildung 40: Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums aus dem Blickwinkel des Heegbargs 266
Abbildung 41: Modell der Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums 267
Abbildung 42: Modell Wohnpark Alstertal 300

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Eröffnete Shopping-Center der ersten Phase 1964 – 1971 40
Tabelle 2: Zentralitätsstufen des Entwicklungsmodells von 1969 . . . 63
Tabelle 3: Vergleichende Darstellung der im Jahr 2002 aktuellen Daten der Hamburger Shopping-Center „Einkaufszentrum Hamburger Straße“ und „Alstertal-Einkaufszentrum“ 75
Tabelle 4: Die beteiligten Grundstücke von privaten Eigentümern am Umlegungsverfahren U 220 103
Tabelle 5: Die Zuteilung der neuen Grundstücke – Baublock, Flurstück, Eigentümer 116
Tabelle 6: Übersicht über die Verteilung der Behörden auf die einzelnen Gebäude 136
Tabelle 7: Die Eigentümer des Einkaufszentrums Hamburger Straße im Jahr 2001 180
Tabelle 8: Die Umsatzentwicklung des AEZ von 1970 bis 1977 im Vergleich mit der Wachstumsrate des Einzelhandels . 254
Tabelle 9: Die einzelnen Nutzungen angegeben in Bruttogeschoßfläche des städtebaulichen Wettbewerbes zur Erweiterung des AEZ 263

Kartenverzeichnis

Karte 1: Ausschnitt aus der Deutschen Grundkarte Barmbek-Süd von 1931 79
Karte 2: Ausschnitt aus der Deutschen Grundkarte Barmbek-Süd von 1944 81
Karte 3: Karte der Grundstückszuteilungen nach den Umlegungsverfahren U 157 und U 158 von 1960 88
Karte 4: Ausschnitt aus der Deutschen Grundkarte Barmbek-Süd von 1971 118
Karte 5: Zuteilung der Grundstücke vor Errichtung des Mundsburg-Centers von 1969 161
Karte 6: Ausschnitt aus der Deutschen Grundkarte Sasel von 1967 195
Karte 7: Skizziertes städtebauliches Gutachten Poppenbüttel von 1969 nach Gerkan, Marg & Partner 222
Karte 8: Ausschnitt aus der Deutschen Grundkarte Sasel von 1971 241
Karte 9: Ausschnitt aus der Deutschen Grundkarte Sasel von 1991 295

Einleitung

Shopping-Center sind in unserer Einzelhandelslandschaft kaum noch wegzudenken. Jeder kennt diese ideal auf die Bedürfnisse der Menschen in einer Konsumgesellschaft zugeschnittenen Einzelhandelsagglomerationen und war in ihnen schon einmal einkaufen. Die Entstehungsgeschichte der Shopping-Center ist aber den wenigsten bekannt. Die Anfänge der deutschen Shopping-Center-Entwicklung liegen nunmehr schon über vier Jahrzehnte zurück.

Von Beginn dieser Entwicklung an hatte die Öffentlichkeit gegenüber dieser neuen Standortkooperationsform der Einzelhandels- und Dienstleistungsbranche eine ambivalente Haltung eingenommen. Die Stadt- und Landesplaner waren sich beim Aufkommen dieser Vertriebsform in Deutschland einig: die klassischen US-amerikanischen Shopping-Centers „auf der grünen Wiese“ sollten nicht ohne weiteres in der Bundesrepublik Deutschland übernommen werden. Schließlich könnten diese die historisch gewachsenen Stadtkerne gefährden. Auch den „Tante-Emma-Läden an der Ecke“ drohte aufgrund der Expansion dieser modernen und rationellen Verkaufsformen der Niedergang.

Auf der anderen Seite forderte der Umbruch von der Nachkriegs- zur Wohlstandsgesellschaft neue Verkaufsformen der Einzelhandelsbranche. Selbstbedienung und komprimierte Einzelhandelsagglomerationen zum „one-stop-shopping“ entsprachen immer mehr dem veränderten Einkaufsverhalten der Bevölkerung. Die geschlossenen und vollklimatisierten neuen Bauformen aus den USA machten das Einkaufen von Witterungseinflüssen unabhängig und versprachen den Kunden ein modernes und attraktives Einkaufserlebnis.

Die Lösung dieses Konflikts lag nahe: eine an die deutsche Konsumlandschaft angepaßte Variante der Shopping-Center mußte geschaffen werden. Es mußte dem geänderten deutschen Einkaufsverhalten entsprechen, ohne jedoch die gewachsenen Geschäftszentren zu gefährden. Aber wie sollten die deutschen Shopping-Center aussehen und mit welchen Mitteln konnte der Staat die von amerikanischen Einkaufszentren beeindruckten Investoren zu einer städtebaulich einvernehmlichen Lösung im Sinne der Stadtentwicklung bewegen? Welche Umwandlungsprozesse des Einzelhandels mußten hingenommen werden, bei welchen sollte der Staat lenkend eingreifen?

In der vorliegenden Arbeit soll die Geschichte der deutschen Shopping-Center exemplarisch an den Hamburger Shopping-Centern „Einkaufszentrum Hamburger Straße“ und „Alstertal-Einkaufszentrum“ dargestellt werden. Diese beiden

Einkaufszentren gehörten bei ihrer Eröffnung zu den ersten vierzehn westdeutschen Shopping-Centern. In Hamburg waren sie 1970 nach dem Elbe-Einkaufszentrum die ersten modernen Standortgemeinschaften des Einzelhandels. Die Freie und Hansestadt Hamburg hatte mit diesen Shopping-Centern eine Pionierstellung im Bundesgebiet.

Anhand der detailliert beschriebenen Geschichte dieser beiden Einkaufszentren sollen die Anfänge der Shopping-Center-Entwicklung Hamburgs im Kontext der damaligen bundesdeutschen Diskussion dargestellt werden. Mit einer vergleichenden Untersuchung der Center werden die unterschiedlichen Entstehungsvoraussetzungen herausgearbeitet und wieder in die deutsche Shopping-Center-Geschichte eingeordnet. Bewußt wurden zwei Einkaufszentren mit sehr unterschiedlichen Entstehungsgeschichten ausgewählt, um auf dieser weitgefächerten Grundlage die facettenreiche deutsche Shopping-Center-Historie darstellen zu können.

Aufbau und Methodik der Arbeit

Die Shopping-Center sind bisher in der Geschichtswissenschaft kaum beachtet worden. Allenfalls die Betriebswirte erarbeiteten am Rande ihrer Forschungsarbeiten eine kurze geschichtliche Darstellung der amerikanischen oder deutschen Shopping-Center-Entwicklung. Stets wurde diese aber in den Gesamtzusammenhang ihrer Ausarbeitungen gestellt. Stärker historisch betonte Ansätze gibt es bisher noch nicht.

Der Zeitpunkt für eine geschichtliche Betrachtung des Einzelhandelsphänomens in sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht ist jetzt ideal. Die deutsche Geschichte der Shopping-Center begann vor über vierzig Jahren. Demnach sind Verwaltungsakten zugänglich und Firmen, Kammern und Verbände sind nach diesem Zeitraum eher bereit, Unterlagen zu den einzelnen Centern zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus können die Zeitzeugen mit ihren Erinnerungen die Quellengrundlagen noch erweitern.

Die wissenschaftliche Ausarbeitung soll das damalige Konfliktfeld der Anfänge der Shopping-Center-Entwicklung darstellen. Als Beispiel dient die Einheitsgemeinde Hamburg, die die Ziele der staatlichen Raumplanung in Einklang mit den neuen Einzelhandelsagglomerationsformen der Einzelhandels- und Dienstleistungsbranche bringen mußte. Viele Probleme mußten damals auf der untersten Verwaltungsebene geklärt werden, so daß eine exemplarische, detaillierte Her-

angehensweise mit den beiden Shopping-Centern Hamburger Straße und Alstertal-Einkaufszentrum für sinnvoll angesehen wird. Das Mundsburg-Center wird im Rahmen dieser Arbeit als Art Erweiterung des Einkaufszentrums Hamburger Straße betrachtet.

Im ersten Kapitel wird nach einer dieser Arbeit zugrundegelegten Definition des Begriffes Shopping-Center mit einer Einführung in die Entstehungsgeschichte und -gründe der amerikanischen und deutschen Shopping-Center-Entwicklung begonnen. In prägnant eingeteilten Phasen wird versucht, die Historie der deutschen Einkaufscenter schematisch zu verdeutlichen. Die übergeordneten politischen Vorstellungen zum Thema Shopping-Center sollen anhand der Stadt- und Landesplanung Hamburgs erarbeitet werden. Eine anschließende Einordnung der beiden Hamburger Shopping-Center Einkaufszentrum Hamburger Straße und Alstertal-Einkaufszentrum nach diesen erarbeiteten begrifflichen und stadtplanerischen Kriterien erleichtert das anschließende Verständnis für ihre detaillierte historische Betrachtung.

Die nachfolgenden historischen Untersuchungen der beiden Shopping-Center in den Kapiteln zwei und drei versuchen neben der Landesplanung auch die Strömungen und Vorstellungen der örtlichen Kommunalpolitik, der bürgerlichen Interessenvertretungen und der jeweiligen Investoren abwägend darzulegen. Auffallend ist der gänzlich unterschiedliche Verlauf der Entwicklungen der beiden betrachteten Shopping-Center. Die Gründe dieser differierenden Geschichte werden im vierten Kapitel „Vergleich der Entwicklungen der Shopping-Center Einkaufszentrum Hamburger Straße und Alstertal-Einkaufszentrum“ herausgearbeitet und analysiert.

Eine umfangreiche Literatur- und Quellenrecherche ging den Arbeiten voraus. Für die Ausarbeitung der einzelnen Kapitel mußten unterschiedliche Quellen herangezogen werden. Der einführenden Betrachtung der bundesdeutschen Diskussion über die Ansiedlung von Shopping-Centern liegen Forschungsarbeiten insbesondere der Betriebswirtschafts- und Handelslehre beginnend in den fünfziger Jahren bis zur Gegenwart zugrunde. Darüber hinaus dienen Zeitungsartikel der Bauwirtschaft, der Architektur und des Städtebaus aus der damaligen Zeit als Quellen. Die politischen Vorstellungen der Stadt- und Landesplanungen Hamburgs sind vorwiegend aus den vom Landesplanungsamt zur vorbereitenden Bauleitplanung zur Verfügung gestellten Akten entwickelt worden. In einem Gespräch mit Heinz-Jürgen Meldau, pensionierter Mitarbeiter des Amtes „Grundlagen der Stadtentwicklung der Stadtentwicklungsbehörde“, im Herbst 2000 konnte das Verständnis für den Ordnungsplan „System der

Zentralen Standorte“ vertieft werden. Die Handelskammer Hamburg konnte umfangreiches Material zur „Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V.“ zur Verfügung stellen. Gesonderte Akten zu den beiden hier betrachteten Einkaufszentren waren dem Archiv der Handelskammer ebenfalls zu entnehmen.

Das Kapitel der Geschichte des Einkaufszentrums Hamburger Straße erforderte ein breit angelegtes Quellenstudium. Die Fakten über die Hamburger Straße vor der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg sind anhand der Literatur über den Stadtteil und mit Hilfe einiger Informationen durch die „Geschichtswerkstatt Barmbek e.V.“ ausgearbeitet worden.

Die verschiedenen Grundeigentümer des Einkaufszentrums Hamburger Straße und des Mundsburg-Centers wurden angeschrieben und um Bereitstellung ihrer eventuell noch vorhandenen Unterlagen gebeten. Die Firmen „Hermann Friedrich Bruhn“, „Schuhhaus Görtz“, „Hamburg-Mannheimer-Versicherung“, „Hamburger Sparkasse“, „Iduna Allgemeine Versicherung – AG“, „Karstadt AG“, „Möbelspeditionsfirma Heinrich Klingenberg“, „Möbelhaus Ordnung“, „Atis Müller GmbH“, „Grundstücksverwaltung Wentzel Dr. GmbH“ und „Maklerunternehmen Woerle & Heinicke GmbH“ haben die Recherche dieser Forschungsarbeiten jeweils mit ihren Unterlagen unterstützt. Die Centermanager Georg-H. Lackner von der „I.T.C. Immobilien Team Consulting GmbH“ (Einkaufszentrum Hamburger Straße) und Thomas Ludwig von der „L + S Immobilien-Management“ (Mundsburg-Center) haben ihre Archive nach Material durchgesehen. Die Zeitzeugen Harald Alarich Backer (Grundeigentümer), Karlheinz Bargholz (Architekt), Dietmar Dude (Grundeigentümer), Anne Krombach (geb. Dannenfelser – Grundeigentümerin), Klaus Kruse (Architekt), Uwe Spranger (Grundeigentümer) und Paul Otto Vogel (ehemaliger Leiter der Staatlichen Pressestelle) konnten die Quellen mit ihren Erinnerungen untermauern.

Die aufwendigen Bodenordnungsverfahren mit den Umlegungsverfahren U 157, U 158, U 175 und U 220 sind im Amt für Stadterneuerung und Bodenordnung der damaligen Stadtentwicklungsbehörde eingesehen und zusätzlich die Protokolle der Kommission für Bodenordnung im Staatsarchiv ausgewertet worden. Die Einsicht in die Akten der Bebauungsplanverfahren Barmbek-Süd 15, Barmbek-Süd 21 und die Durchführungspläne D 77, D 385 genehmigte die Stadtplanungsabteilung des Bezirksamtes Hamburg-Nord. Die anschließenden umfangreichen Akten zu den Bauanträgen der jeweiligen Bauabschnitte des Einkaufszentrums Hamburger Straße und Mundsburg-Center waren in der Bauprüfabteilung des Ortsamtes Barmbek-Uhlenhorst vorhanden. Ehemalige Personal-

akten und Pressemappen über Bedienstete der Freien und Hansestadt Hamburg stellte das Staatsarchiv zur Verfügung.

Die Recherche für das vierte Kapitel über die Geschichte des Alstertal-Einkaufszentrums wurde sowohl von deren Verwalter, „ECE Projektmanagement GmbH“, wie dem Eigentümer, „Kommanditgesellschaft Grundstücksgesellschaft Klosterstern mbH & Co“, mit Unterlagen unterstützt. Darüber hinaus stellten das Architekturbüro „Gerkan, Marg & Partner“ und das „GfK Prisma Institut für Handels-, Stadt- und Regionalforschung GmbH & Co. KG“ ihre Pläne, städtebaulichen Entwürfe und marktwirtschaftlichen Gutachten zur Verfügung. Die Zeitzeugen Elisabeth Lange (ehemalige Markforscherin beim Otto-Versand und Gründerin des Prisma Instituts für Handels-, Stadt- und Regionalforschung), Dr. Heinrich Kraft (ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsführung der ECE) und Dr. Andreas Mattner (Geschäftsführer der ECE) untermauerten die Quellen mit ihrem Wissen.

Die Geschichte der ehemaligen Behelfsheimsiedlung Plattenbüttel wurde anhand der Literatur über die Stadtteile Sasel und Poppenbüttel und der eigens über das KZ-Außenlager Sasel geschriebenen Publikationen entwickelt. Das Kapitel über die ATAG-Klauseln ist überwiegend aus den Unterlagen des Bezirksamtes Hamburg-Wandsbek erarbeitet worden.

Das Bezirksamt Hamburg-Wandsbek gewährte darüber hinaus Einsicht in die Akten der Planverfahren Poppenbüttel 7, Poppenbüttel 26 und Poppenbüttel 30. Die Baugenehmigungsverfahren wurden in der Bauprüfabteilung des Ortsamtes Alstertal eingesehen. Die Informationen über den Grundstücksankauf bzw. -verkauf stammen aus den Protokollen der Kommission für Bodenordnung im Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg.

In die wissenschaftliche Ausarbeitung wurden Artikel der Tagespresse und der lokalen Presse über den ganzen Zeitraum mit eingearbeitet. Die erstellten Gutachten über die Einkaufscenter sind als Quelle für Aussagen über deren Ausstrahlungskraft auf den Kunden herangezogen worden. Vorhandene Statistiken wurden ausgewertet.

Eine Besonderheit dieser Arbeit ist das umfangreiche Verwenden von Drucksachen der politischen Gremien. Es wurden Drucksachen der Hamburgischen Bürgerschaft, Protokolle der Bezirksversammlungen Hamburg-Nord und Hamburg-Wandsbek und der jeweiligen Unterausschüsse ausgewertet, um die politische Meinungsbildung und Entscheidungsfindung rekonstruieren zu können.

I. Das Shopping-Center als neue Standortkooperation des Einzelhandels- und Dienstleistungsbereichs

Das Shopping-Center als „neue Standortkooperation des Einzelhandels- und Dienstleistungsbereichs“ hat seine Wurzeln in den USA. Dort entstand es als eine stadtplanerische Notwendigkeit, um die in den ausgedehnten „suburbs“ lebenden Menschen besser durch nahegelegene Einzelhandelsansiedlungen versorgen zu können. In diesem Kapitel werden die Entstehungsgeschichte und -gründe der geplanten Einkaufszentren in den USA ebenso dargestellt wie die von den Vereinigten Staaten „herübergeschwappte“ Shopping-Center-Entwicklung in Deutschland und beispielhaft in der Freien und Hansestadt Hamburg. Die stadtplanerischen Leitgedanken als Voraussetzung zur Ansiedlung geplanter Einkaufszentren sollen darüber hinaus den damaligen staatlichen Einfluß auf die Flächenpolitik Hamburgs verdeutlichen.

A. Entwicklungen des Shopping-Centers in den USA, Deutschland und Hamburg

Um die Entstehungsgeschichte der Hamburger Shopping-Center „Einkaufszentrum Hamburger Straße“ und „Alstertal-Einkaufszentrum“ in den geschichtlichen Gesamtzusammenhang einordnen zu können, sollen hier ein kurzer historischer Abriß und die damit verbundenen jeweils spezifischen wirtschaftlichen, demographischen, stadtplanerischen und sozialen Entstehungsgründe der Shopping-Center-Entwicklung in den USA und der Bundesrepublik Deutschland skizziert werden. Es wird dabei verdeutlicht, daß das Shopping-Center als Vertriebsagglomerationsform einerseits eine Antwort auf einen Wandlungsprozeß der westlichen Gesellschaft im Zuge des Wirtschaftswunders war, andererseits diesen aber auch aktiv vorangetrieben und verfestigt hat.

1. Einkaufsverhalten im sozialen Wandel

Das Einkaufsverhalten ist dem sozialen Wandel unterworfen: Es zeigt in vorindustriellen Gesellschaften andere Züge als in frühindustriellen oder hochindustrialisierten Gesellschaften. Es steht im Zusammenhang mit Bau- und Wirtschaftsweisen, mit Wohn- und Arbeitsformen.

Im Zuge des Wirtschaftswunders veränderte sich das Einkaufsverhalten der großstädtischen Gesellschaften. Das einstige Bild, daß die Hausfrau mehrmals

täglich beim „Tante-Emma-Laden um die Ecke“ einkaufte und gleichzeitig damit die sozialen Kontakte zur Nachbarschaft pflegte, wurde immer seltener.[1] In dieser Gesellschaft spielte sich bis in die fünfziger Jahre das Leben noch in den Straßen, Plätzen, Läden und Werkstätten des Wohnviertels ab. Nur die selteneren und größeren Einkäufe wurden „in der Stadt“, das heißt im zentralen Einkaufsbezirk der Innenstadt, vorgenommen. Das Einkaufen war demnach stets mit sozialen Aktivitäten verknüpft. Denn gerade im Laden an der Ecke konnte der Bewohner nicht organisierte nachbarliche Beziehungen erleben.

Mit dem Wirtschaftswunder konnten sich die Menschen nicht nur mehr Konsumgüter leisten, sondern auch ihr Einkaufsverhalten veränderte sich. Das Vorhandensein eines Autos und eines Kühlschrankes oder einer Kühltruhe, welche eine Vorratshaltung erlaubten, ermöglichten es nun, nur einmal in der Woche oder gar seltener den Familienbedarf an Lebensmitteln und Konsumgütern in entfernteren Einkaufszentren zu decken.[2] Das Statistische Landesamt Hamburg ermittelte bereits 1965 durch eine Wohnungsstichprobe, „daß (damals) gut ein Drittel der Haushalte (…) den Bedarf nicht täglich, sondern mehrmals in der Woche (deckte), und 22,6 % kauften überwiegend am Wochenende ein.“[3]

Die absatzwirtschaftliche Struktur des Hamburger Einzelhandels gliederte sich bis 1953 in die massierte Geschäftsansammlung in den innerstädtischen Einkaufszentren und in die gestreuten Läden der Wohngebiete. Dem innerstädtischen Einkaufszentrum, der City, fiel neben der Versorgung der dort noch lebenden Mantelbevölkerung mit den Gütern des täglichen Bedarfs überwiegend das Anbieten der Güter des nicht täglichen Bedarfs zu. Die von der City entfernten Stadtbezirke wiesen zu der Zeit eine geringere Bevölkerungsdichte auf. Mit Ausnahme einiger weniger Regionalzentren (zum Beispiel Altona, Harburg und Wandsbek) wurden die Einwohner der Stadtbezirke von den „Tante-Emma-Läden an der Ecke“ mit Lebensmitteln und anderen täglichen Gütern versorgt.[4]

Die stadtplanerischen Veränderungen der Ansiedlungen der Bevölkerung in Hamburg und das gewandelte Verbraucherverhalten der Konsumenten durch das Wirtschaftswunder ließen den Einzelhandel neue Vertriebsformen schaffen.

---

[1] Vgl.: Wolfgang Ruppert: Zur Konsumwelt der 60er Jahre. In: Axel Schildt; Detlef Siegfried; Karl Christian Lammers: Dynamische Zeiten: Die 60er Jahre in den beiden deutschen Gesellschaften. Hamburg 2000. S. 765.

[2] Vgl.: Elisabeth Pfeil: Das Einkaufsverhalten im Hamburger Umland. Sonderauswertung einer Modellerhebung der GEWOS – Gesellschaft für Wohnungs- und Siedlungswesen e.V., Hamburg. Hamburg 1968. S. 2 f. (Im folgenden zitiert als: Pfeil: Einkaufsverhalten.)

[3] Werner Matti: Das Einkaufsverhalten der Hamburger Haushalte – Ergebnisse der Wohnungsstichprobe 1965. In: Hamburg in Zahlen. März 1968. S. 1.

[4] Vgl.: Lothar Siegmund: Läden und Einkaufszentren. In: Architekten- und Ingenieur-Verein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1954 – 1968. Hamburg 1968. S. 515 ff.

Die Expansion der Selbstbedienung und die rasche Zunahme der neuen Vertriebsformen veränderte die Struktur des Einzelhandels grundlegend. Die Entwicklung des Einzelhandels war gekennzeichnet von Wachstum und Konzentration. Der starken Zunahme von Umsatz und Beschäftigung stand eine Abnahme der Betriebe gegenüber. Die kleinen Einzelhandelsgeschäfte waren dem Konkurrenzkampf nicht mehr gewachsen. Mangelnde Rentabilität, zu starker Wettbewerb durch die Großbetriebe, ungünstige Standorte, aber auch persönliche Gründe ließen in der Bundesrepublik jährlich zwischen 7.000 und 20.000 Einzelhändler aufgeben. Gab es 1962 noch rund 445.000 Einzelhändler, so sank ihre Zahl bis Ende 1976 um circa 113.000 auf 332.000.[5] Die „neuen" flächen- und personalmäßig größeren Vertriebsformen mit Filialnetz haben heute die traditionellen Kleinläden nahezu völlig abgelöst. Bereits 1968 befürchtete Prof. Elisabeth Pfeil in einer Studie über „das Einkaufsverhalten im Hamburger Umland"[6] durch die Konzentrationsprozesse im Einzelhandel eine zunehmende Anonymität und ihre Folgen. Anstelle der Polarisierung zwischen täglichen und selteneren Einkäufen sollte mit den neuen großflächigen Einzelhandelsagglomerationen eine Polarisierung zwischen dem Wohngebiet, das sich im Grunde nur auf die Wohnung einenge, und den entfernt gelegenen Einkaufszentren treten. Deshalb werde sich „eine nicht mehr lokal gebundene, familienzentrierte Gesellschaft"[7] entwickeln.

Das Shopping-Center als Standortgemeinschaft des Einzelhandels ist eine dieser Erscheinungsformen, die den Niedergang des kleinen Lebensmittelhändlers mit herbeigeführt hat. In der Bundesrepublik Deutschland haben die Shopping-Center seit nun schon rund vier Jahrzehnten zu beträchtlichen Veränderungen der Versorgungsstrukturen geführt und damit zugleich das traditionelle Gefüge der gewachsenen Geschäftszentren maßgeblich beeinflußt. Was unter dem Begriff Shopping-Center zu verstehen ist, wird im anschließenden Kapitel erläutert.

[5] Vgl.: Alois Mayr: Entwicklung, Bedeutung und planungsrechtliche Problematik der Shopping-Center in der Bundesrepublik Deutschland. In: Heinz Heineberg (Hrsg.): Einkaufszentren in Deutschland: Entwicklung, Forschungsstand und -probleme mit einer annotierten Auswahlbibliographie. Paderborn 1980. S. 13 f. (Im folgenden zitiert als: Mayr: Entwicklung, Bedeutung und planungsrechtliche Problematik der Shopping-Center.)
[6] Pfeil: Einkaufsverhalten.
[7] Pfeil: Einkaufsverhalten. S. 2.

2. Definition des Begriffes Shopping-Center

„Shopping-Center“ ist heute ein international angewandter Begriff. Er wird gewöhnlich mit „Einkaufszentrum“ ins Deutsche übersetzt. Diese beiden Begriffe „Einkaufszentrum“ oder „Shopping-Center“ werden jedoch in der umfangreichen, insbesondere betriebswirtschaftlichen und wirtschaftsgeographischen, Fachliteratur und im Sprachgebrauch für die verschiedensten Agglomerationsformen des Einzelhandels verwandt. Das Spektrum reicht von den städtischen Hauptgeschäftsstraßen als weitgehend geschlossene Ansammlung von Einzelhandelsbetrieben über die offenen Ladenzentren bis hin zu überdachten, vollklimatisierten Gebäudeblöcken.[8]

In Deutschland sind die Shopping-Center seit nunmehr über vier Jahrzehnten Forschungsgegenstand unterschiedlichster wissenschaftlicher Disziplinen, unter anderem der Betriebswirtschaftslehre und Handelsforschung, der Architektur und des Städtebaus, der Rechts- und Politikwissenschaft, der Raumplanung und der Stadtgeographie und nicht zuletzt am Rande der Geschichtswissenschaft. Darüber hinaus haben sie ein vielfältiges Interesse bei Politikern, Stadt-, Regional- und Landesplanern, gewerblichen Marktforschungs- und Planungsunternehmen, bei Gewerbetreibenden und ihren unterschiedlichen Interessenvertretungen sowie schließlich bei der planungsbetroffenen Bevölkerung gefunden.

Der Begriffsinhalt des Shopping-Centers wurde in der Wissenschaft über den gesamten Zeitraum hinweg diskutiert. Seit den Sechzigern bis Anfang der Siebziger wurden die ersten Definitionen aufgestellt. Mittels Klassifikationen und Typenbildungen versuchten viele Betriebswirte seit den siebzigern bis Ende der achtziger Jahre die Erscheinungsform „Shopping-Center/Einkaufscenter“ zu systematisieren. Seit den neunziger Jahren bis zur Gegenwart wurde der jeweils formulierte Shopping-Center-Begriff oftmals operativ in den Forschungsarbeiten gehandhabt und nicht mehr ausführlich diskutiert. Einheitliche Erklärungen des Begriffes sind jedoch bis heute nicht verbindlich vereinbart worden. Dadurch entsteht eine terminologische Verwirrung, die kaum aufzulösen ist. Im folgenden werden einige Definitionsansätze kurz dargestellt.

Eine Unterscheidung der beiden Termini Einkaufszentrum und Shopping-Center wurde in der einschlägigen Fachliteratur nur teilweise vorgenommen. Helmut Soldner definierte sie zum Beispiel 1968 in einer Studie über Entwicklungs-

[8] Vgl.: Olav Behn: Passagen in der Hamburger City – eine empirische Untersuchung ihrer Benutzer. Hamburg 1983. S. 13 – 15.

tendenzen des Einzelhandels in den großstädtischen Hauptgeschäftsstraßen folgendermaßen: Unter einem städtischen Einkaufszentrum verstand er eine „dichte Ansammlung von Einzelhandelsbetrieben“.[9] Damit war für ihn auch die City ein Einkaufszentrum. Dagegen erklärte er den Begriff Shopping-Center sehr eng und verlangte von einem „Normaltyp“ eines Shopping-Centers verschiedene Merkmale: Eine Geschäftsfläche[10] von rund 30.000 Quadratmeter, ein Einzugsgebiet von mindestens 500.000 Einwohnern im Umkreis von 20 Quadratkilometern, Parkfläche für 3.000 Pkw, ein bis zwei Warenhäuser, zwei Supermärkte und mindestens 30 Fachgeschäfte - eine Größenordnung, die sich nach den regionalen Shopping-Centern Nordamerikas richtete.[11]

Thomas Peter Gasser grenzte in seiner sehr frühen Arbeit in Bezug auf die europäische Shopping-Center-Entwicklung im Jahre 1960 die beiden Bezeichnungen voneinander ab, indem er die geplanten, überwiegend nicht-integrierten amerikanischen Versorgungszentren als Shopping-Center, die meist in Vorstädten geplanten integrierten Standortgemeinschaften dagegen als Einkaufszentren bezeichnete. Als Beispiele dienten ihm dabei die Einkaufszentren in Schweden und Großbritannien, weil in Westdeutschland bis dahin noch keine Shopping-Center errichtet waren.[12]

Der Deutsche Industrie- und Handelstag hatte 1974 nur diejenigen räumlichen Konzentrationen von Unternehmen zu Shopping-Centern erhoben, die mindestens 15.000 Quadratmeter Verkaufsfläche beziehungsweise 25.000 Quadratmeter Geschäftsfläche aufwiesen. Die Münchener Gesellschaft für Wirtschaftsinformation (GWI) orientierte sich im gleichen Jahr zwar auch an einer Mindest-

---

[9] Helmut Soldner: Die City als Einkaufszentrum im Wandel von Wirtschaft und Gesellschaft. Berlin 1968. S. 34.

[10] Der Ausschuß für Begriffsdefinitionen definiert „Geschäftsfläche / Verkaufsfläche“ folgendermaßen: „Die Geschäftsfläche eines Handelsbetriebs (...) ist die gesamte betrieblich genutzte Fläche für Verkaufs-, Ausstellungs-, Lager-, Versand-, Büro- sowie Personal- und Sozialzwecke. Dabei kann es sich sowohl um überbaute Flächen als auch um Freiflächen (zum Beispiel Werkstatthof, Lagerplatz) handeln. Parkplätze zählen nicht zur Geschäftsfläche. Die Verkaufsfläche eines Handelsbetriebes umfaßt die Fläche, auf der der Verkauf abgewickelt wird; eingeschlossen sind die Standflächen für Warenträger, Konsumbereiche und dem Kunden zugängliche sonstige Verkaufs- und Serviceflächen, nicht dagegen Treppen- und Schaufensterflächen. (...)“ (Ausschuß für Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft: Katalog E: Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft. 4. Ausgabe. Köln 1995. S. 54. Im folgenden zitiert als: Ausschuß für Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft: Katalog E.)

[11] Im amerikanischem Schrifttum wurden drei Shopping-Center-Typen nach ihrer Größe unterschieden: Das Nachbarschafts -oder Quartierszentrum (neighbourhood oder convenience center), Gemeinde- oder Stadtteilzentrum (community oder district center) und das Regional- oder Gebietszentrum (regional center). Im Mittelpunkt der wissenschaftlichen Betrachtungen stand oftmals das größte der drei Centertypen, das Regionalzentrum. Die von Helmut Soldner genannten Größenordnungen der Verkaufsfläche, Einzugsgebiet und Parkplatzanzahl entsprachen dem eines Regionalzentrums.

[12] Vgl.: Thomas Peter Gasser: Das Shopping Center in Nordamerika: Einkaufszentren in Europa. Bern: Haupt 1960. S. 3. (Im folgenden zitiert als: Gasser: Shopping Center in Nordamerika.)

größe, setzte diese jedoch auf 20.000 Quadratmeter Geschäftsfläche herab und erhob die einschränkende Merkmalsvorgabe, daß die Shopping-Center mindestens 25 rechtlich selbständige Gewerbebetriebe sowie ein Warenhaus als Publikumsmagneten aufweisen mußten.[13]

Andere Autoren und Institutionen hingegen setzten die Begriffe „Shopping-Center“ und „Einkaufszentrum“ gleich und unterschieden nach anderen Kriterien. Bernd R. Falk definierte bereits 1975 in seiner Studie über die empirische Analysemethoden zur Kundenforschung ein Einkaufszentrum/Shopping-Center als „(…) eine als Einheit geplante, errichtete, verwaltete und gemeinschaftlich betriebene Zusammenfassung von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben.“[14] Damit grenzte er die gewachsenen, nicht geplanten Agglomerationen, also die Innenstädte und Stadtkerne, als Einkaufszentren aus.

Im Gegensatz zu Bernd R. Falk vertrat der „Arbeitsausschuß Begriffsdefinitionen“ der Katalogkommission für die handels- und absatzwirtschaftliche Forschung beim Bundesministerium für Wirtschaft in der neuesten Ausgabe „Katalog E: Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft“ 1995 die Auffassung, daß auch historisch gewachsene, innerstädtische Geschäftszentren unterschiedlicher Struktur in die Definition einbezogen werden müssen:

„Ein Einkaufszentrum[15] ist eine im Zeitablauf gewachsene (dann auch als Geschäftszentrum bezeichnet) oder als Einheit geplante Ansammlung von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben, die als zusammengehörig empfunden werden. Die als Einheit geplanten Einkaufszentren können in Wohn-, Gewerbe- oder Mischgebieten oder am Rande und außerhalb von Wohngebieten bzw. an sonstigen Standorten errichtet sein. Einheitlich geplante Einkaufszentren mit Nutzungen vorhandener Frequenz im Innenstadtbereich sind große überdachte Gebäudekomplexe, Passagen oder Galerien oder offene Ladenstraßen. Bei der Erweiterung von Wohn- oder Gewerbegebieten bzw. bei Stadtsanierungen werden Einkaufszentren als Teil eines Gesamtprojektes geschaffen.

---

[13] Vgl.: o.V.: Die deutschen Shopping-Center: Geographische Verteilung der Shopping-Center (Einkaufszentren ab 20.000 qm Geschäftsfläche). In: Moderner Markt. Heft 2. Frankfurt am Main Februar 1974. S. 5.

[14] Bernd R. Falk: Methodische Ansätze und empirische Ergebnisse der Kundenforschung in Einkaufszentren (shopping center) unter besonderer Berücksichtigung der Beobachtungsmethode. Berlin 1975. S. 38, (Im folgenden zitiert als: Falk: Kundenforschung in Einkaufszentren.) ebenfalls: Bernd R. Falk: Vorwort des Herausgebers. In: Bernd R. Falk (Hrsg.) Shopping Center Handbuch. München 1973. S. 9.

[15] Der Ausschuß für Begriffsdefinitionen verwendet die Begriffe „Einkaufszentrum“ und „Shopping Center“ synonym. In den vorherigen Ausgaben hat der Ausschuß stets den Begriff „Shopping Center“ in Klammern hinter Einkaufszentrum geschrieben. Wahrscheinlich hat er aufgrund der allgemein anerkannten Durchsetzung des Begriffes „Einkaufszentrum“ auf die in Klammern anzufügende Bezeichnung verzichtet. (Vgl.: Ausschuß für Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft: Katalog E. S. 23.)

Einheitlich geplante Einkaufszentren mit Schaffung eigener Frequenzen und starker Autokundenorientierung an nicht innerstädtischen Standorten weisen eine breite Mischung von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben (z. B. Gaststätten, Kreditinstitute, Reisebüros, Kinos) auf. Leitbetriebe (Magneten) sind Warenhäuser, Kaufhäuser oder SB-Warenhäuser wie auch große Fachgeschäfte und Fachmärkte. Die Eigentümer und Träger geplanter Einkaufszentren sind bestrebt, das äußere Erscheinungsbild (..) und die Marketingstrategie (..) durch ein zentrales Management zu gestalten (...)."[16] Diese sehr weit gefaßte Begriffsbestimmung der Katalogkommission auch aus den vorherigen Ausgaben sind von verschiedenen Autoren übernommen und erweitert worden.[17]

Bernd R. Falk vertrat über zwanzig Jahre nach seiner ersten Begriffsbestimmung in einem von ihm herausgegebenen Sammelband „Das große Handbuch Shopping-Center" und im „Shopping-Center-Report 2000" die Auffassung, daß sich im wesentlichen die Definition des Urban Land Institute (Washington) durchgesetzt hätte: „Dieser Begriffsinhalt hat sich zwischenzeitlich auch in der deutschsprachigen Literatur und in der Praxis etabliert."[18] Danach versteht man unter dieser speziellen Angebotsform:

„A group of retail or other commercial establishments that is planned, developed, owned and managed as a single property. On-site parking is provided. The center´s size and orientation are generally determined by the market characteristics of the trade area served by the center. The two main configurations of shopping centers are malls and open-air strip centers."[19]

Bernd R. Falk benennt jedoch meines Wissens nach keine anderen Autoren, die ebenfalls diese Definition des Urban Land Institut (Washington) ausschließlich verwenden. Seine aufgestellte These kann in der deutschsprachigen Fachliteratur nicht eindeutig belegt werden. Im gleichen Sammelband bezieht sich zum Beispiel Johannes Schnermann bei der Begriffsbestimmung abweichend von Falks Feststellung neben dem Bau- und Planungsrecht[20] auch auf den

---

[16] Ausschuß für Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft: Katalog E. S. 50.
[17] Die ersten 76 Begriffsbestimmungen hat der „Ausschuß für Begriffsdefinitionen" bereits 1970 vorgenommen. An diese Definition haben sich zum Beispiel folgende Autoren angeschlossen: Vgl.: Hans-Georg Crone-Erdmann; Rudolf Rindermann: Handbuch für Städtebau und Handel. Baden-Baden 1976. S. 19 f, und: Rudolf Rindermann: Einkaufszentren im Bundesgebiet. In: Dynamik im Handel. Köln 1970. Heft 10. S. 2 – 11.
[18] Falk: Das große Handbuch Shopping-Center. S. 15, und: Bernd R. Falk: Shopping-Center-Report 2000. Starnberg 2000. S. 5. (Im folgenden zitiert als: Falk: Shopping-Center-Report 2000.)
[19] Zitiert nach: Bernd R. Falk: Shopping-Center – Grundlagen, Stand und Entwicklungsperspektiven. In: Bernd R. Falk: Das große Handbuch Shopping-Center. Landsberg/Lech 1998. S. 15. (Im folgenden zitiert als: Falk: Das große Handbuch Shopping – Center.)
[20] In der Baunutzungsverordnung von 1977 ist das Einkaufszentrum in § 11 Absatz 3 Satz 1 Nr. 1 BauNVO aufgeführt. Normativ ist der Begriff „Einkaufszentrum" jedoch nicht definiert. Das

„Arbeitsausschuß Begriffsdefinition der Handels- und Absatzwirtschaft".[21] Richtig ist, daß bei den Aufzählungen verschiedener Definitionsansätze in der Literatur stets die Begriffsbestimmung des Urban Land Institutes als grundlegend mit aufgezählt wird. Ebenfalls ist heutzutage inhaltlich die Tendenz zu verzeichnen, nach der die meisten Autoren geplante Standortkooperationen des Einzelhandels- und Dienstleistungsbereichs als Einkaufszentren bezeichnen.

Schon anhand dieser wenigen herausgegriffenen Beispiele ist zu erkennen, daß immer noch eine „ausgesprochene Begriffsindifferenz"[22] in der Literatur herrscht.[23] Je nach der Zielsetzung der jeweiligen Publikationen werden die Bezeichnungen entweder grundsätzlich oder oftmals im Detail unterschiedlich bestimmt. Die Öffentlichkeit, das heißt die Presse, Werbung, politische Diskussionsrunden oder auch mittels Eigennamen verschiedener Geschäfte und Einzelhandelsagglomerationen, verwendet darüber hinaus die Termini vollkommen wahllos. Aufgrund dieser zahlreichen unterschiedlichen Definitionen soll in Anlehnung an die Fachliteratur eine eigene, für die folgenden Kapitel relevante Begriffsbestimmung vorgenommen werden. Dabei soll nicht das Ziel verfolgt

---

Bundesverwaltungsgericht hat sich sodann in einer Entscheidung vom 27. April 1990 zum Begriff des Einkaufszentrums rechtsgrundsätzlich wie folgt geäußert: „Es kann offen bleiben, ob überhaupt eine abstrakte Begriffsdefinition für das „Einkaufszentrum" gefunden werden kann, die für alle denkbaren Fälle zutrifft (...). In Übereinstimmung auch mit dem allgemeinen Sprachgebrauch ist ein Einkaufszentrum im Rechtssinne nur dann anzunehmen, wenn eine räumliche Konzentration von Einzelhandelsbetrieben verschiedener Art und Größe - zumeist in Kombination mit verschiedenartigen Dienstleistungsbetrieben – vorliegt, die entweder einheitlich geplant ist oder sich doch in anderer Weise als „gewachsen" darstellt. Im Regelfall wird es sich um einen einheitlich geplanten, finanzierten, gebauten und verwalteten Gebäudekomplex handeln. Aus der für die Anwendung des § 11 III BauNVO maßgeblichen raumordnerischen und städtebaulichen Sicht (…) kann aber auch eine nicht von vornherein als solche geplante und organisierte Zusammenfassung von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben ein Einkaufszentrum (...) darstellen. Ein solches „Zusammenwachsen" mehrerer Betriebe zu einem Einkaufszentrum setzt jedoch außer der erforderlichen räumlichen Konzentration weitergehend voraus, daß die einzelnen Betriebe aus der Sicht der Kunden aufeinander bezogen, als durch ein gemeinsames Konzept und durch Kooperation miteinander verbunden in Erscheinung treten. (...)" Tendenziell nähert sich diese Definition an die des Urban Land Institute, Washington an. Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ist jedoch nicht auf einhellige Zustimmung im rechtswissenschaftlichen Schrifttum gestoßen; dabei hat sich die Kritik vor allem daran entzündet, daß es sowohl geplante als auch gewachsene Einkaufszentren geben soll, wobei die letztegenannten aber doch einer planvollen Zusammenfassung bedürfen. (Bundesverwaltungsgericht 4 C 16.87. Vgl.: Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht. Heft 11. 1990. S. 1074 f.)

[21] Vgl.: Johannes Schnermann: Projektentwicklung von Shopping-Center – dargestellt an Entwicklungsphasen. In: Bernd R. Falk: Das große Handbuch Shopping-Center. Landsberg/Lech 1998. S. 143. (Im folgenden zitiert als: Schnermann: Projektentwicklung.)

[22] Helmut Vogel: Das Einkaufszentrum als Ausdruck einer kulturlandschaftlichen Innovation, dargestellt am Beispiel des Böblinger Regionalzentrums. Trier 1978. S. 29. (Im folgenden zitiert als: Vogel: Einkaufszentrum als Ausdruck einer kulturlandschaftlichen Innovation.)

[23] Exemplarisch sollen hier weitere Autoren mit ihren entsprechenden Publikationen aufgeführt werden, die den Begriff Shopping Center/Einkaufszentrum definiert haben: Vgl.: Hansruedi Bachmann: Die jüngere Entwicklung im Einzelhandel – Eine betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Studie. Keller-Winterhur 1959. S. 130 – 132, Antje Bastian: Erfolgsfaktoren von Einkaufszentren: Ansätze zur kundengerichteten Profilierung. Wiesbaden 1999. S. 4, (Im folgenden zitiert als: Bastian: Erfolgsfaktoren von Einkaufszentren.) Rolf Harald Beck: Der Konsument zwischen Shopping-Center und innerstädtischem Geschäftszentrum. Ein Vergleich zwischen Einkaufszentrum Glatt und Züricher Bahnhofstraße. Inaugural – Dissertation. Zürich 1978. S. 19 – 22, (Im folgenden zitiert als: Beck: Der Konsument zwischen Shopping-Center und innerstäd-

werden, zu klären, welche Stellung die Begriffe in einem übergeordneten Begriffssystem einnehmen sollen. Es erscheint lediglich sinnvoll, einen für die Zwecke dieser Arbeit operationalen Begriffsinhalt festzulegen.

Ein Shopping-Center ist ein als Einheit geplantes, gestaltetes und gebautes Einkaufszentrum, bestehend aus einer größeren Anzahl von aufeinander abgestimmten und im Wettbewerb zueinander stehenden Detaileinzelhandelsgeschäften und Dienstleistungsbetrieben, wobei eine möglichst lückenlose Deckung des durchschnittlichen täglichen periodischen und aperiodischen Konsumbedarfs seines Einzugsgebietes angestrebt wird. Die verkehrsgünstige Lage im Hinblick auf den motorisierten Verkehr und eigene Parkplätze auf dem Geschäftsgrundstück, die im Verhältnis zu den bereitgestellten Geschäftsflächen und zur Art der Geschäfte in ausreichender Anzahl vorhanden sind, zeichnen ein Shopping-Center aus. Es ist darüber hinaus im Besitz eines Eigentümers beziehungsweise einer Gesellschaft und wird als Einheit verwaltet.[24] Diese Gruppierung von Geschäftslokalitäten orientiert sich im Hinblick auf Standort, Größe und Art der Geschäfte an dem jeweiligen Einzugsgebiet, das sie erreichen kann.

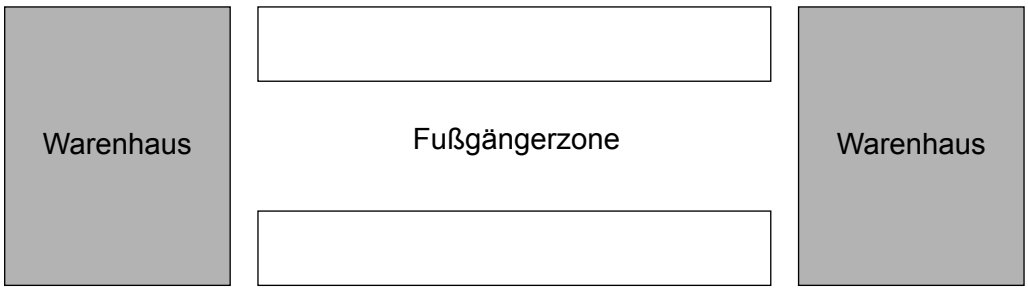
---

tischem Geschäftszentrum.) Hans Rudi Böckli: Vorwort. In: Das Shopping-Center in Europa. Schriftenreihe des Geschnossenschaftsinstituts „Im Grüene". Band 3. Rüschlikon 1957. S. 6, Horst Brandenburg: Standorte von Shopping-Centern und Verbrauchermärkten im Kölner Raum – Entwicklung und Auswirkungen auf das Einzelhandelsgefüge. Köln 1985. S. 14 – 19, Eva-Maria Depenbrock-Naumann: Einzelhandel und Stadtentwicklung: Eine Marketing-Konzeption für den City-Einzelhandel zur Förderung der Urbanität. Dissertation. München 1981. S. 32 f, Werner Eckert: Konsument und Einkaufszentrum: Grundlagen privater und kommunaler Einkaufszentrenplanung. Wiesbaden 1978. S. 1 – 4; 52 – 55, (Im folgenden zitiert als: Eckert: Konsument und Einkaufszentrum.) Erich Greipl: Einkaufszentren in der Bundesrepublik Deutschland: Bedeutung sowie Grundlagen und Methoden ihrer ökonomischen Planung. IFO-Institut für Wirtschaftsforschung. Berlin; München 1972. S. 13 – 19, Jörg Kerfers: Integriert-geplante Einkaufszentren. Eine theoretische und empirische Bestandsaufnahme. Diplomarbeit im Fach Handel und Absatz. Köln 1988. S. 10 – 14, Robert F. Knecht: Fragen der Standortplanung von Shopping Centers. Bern; Frankfurt am Main 1972. S. 37, (Im folgenden zitiert als: Knecht: Standortplanung.) Alois Mayr: Entwicklung, Bedeutung und planungsrechtliche Problematik der Shopping-Center. S. 16, Dieter Moser: Neue Betriebsformen im Einzelhandel – Eine Untersuchung der Entstehungsursachen und Entwicklungsdeterminanten. Frankfurt am Main; Zürich 1974. S. 45 – 49, Karl-Heinz Schlitz: Wettbewerbspolitische Problematik der Errichtung von Shopping Centers. Wuppertal 1977. S. 19 f, Erwin Thomas: Einzelhandel im Städtebau – Shopping-Centers in den USA – Europäische Konsequenzen. Frankfurt am Main 1964. S. 25 – 31, Bruno Tietz: Konsument und Einzelhandel – Strukturwandlungen in der Bundesrepublik Deutschland von 1950 bis 1975. Frankfurt am Main 1966. S. 417 – 419, (Im folgenden zitiert als: Tietz: Konsument und Einzelhandel.) Johann Vielberth: Erscheinungsformen des Einkaufszentrums. In: Bernd R. Falk: Shopping Center Handbuch. München 1973. S. 29 – 31, und: Michael Vogt: Verbrauchermärkte, SB – Warenhäuser und Einkaufszentren als neue Elemente im Standortgefüge des Einzelhandels im Großraum Stuttgart. Stuttgart 1988. S. 57. (Im folgenden zitiert als: Vogt: Verbrauchermärkte, SB – Warenhäuser und Einkaufszentren.)

[24] Im Gegensatz zu Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben in disperser Lage existiert in Shopping – Centern eine Managementebene. Diese entscheidet über die Gesamtführung der Agglomeration der einzelnen Geschäfte und erfolgt in erster Linie durch das Centermanagement – unterstützt durch die Mietervereinigung der Einzelhändler und Dienstleister. (Vgl.: Bastian: Erfolgsfaktoren von Einkaufszentren. S. 33.)

Die heute am weitesten verbreitete Bauform eines Shopping-Centers ist das zweigeschossige und vollklimatisierte „Mall-Center“.[25] Sämtliche „Mall-Center“ werden nach ähnlichem „Muster“ angelegt, das eine gleichmäßige Kundenstromverteilung garantieren sollen. Die einfachste und meistverwendete Lösung ist: zwei Magnete (ein Warenhaus[26] links, ein Warenhaus rechts), dazwischen die offene oder überdachte „Mall“ (Straße, an der alle Geschäfte liegen), umgeben von großflächig angelegten Parkplätzen.[27]

Abbildung 1: Grundform des Mall-Centers



Quelle: eigene Darstellung.

[25] „The Mall“ bezeichnete ursprünglich eine Allee auf der Nordseite des St. James Parkes in London. Das Mall-Center wurde im Prinzip aus zwei gegenüberliegenden Ladenzeilen gebildet und stellte somit eine Art Fußgängerzone dar. Oftmals waren die Fußgängerzonen überdacht. An beiden Enden der Fußgängerzone befanden sich die Hauptgeschäfte als Magneten. Der zwischen diesen beiden Polen pendelnde Fußgängerverkehr führte an den Ladenfronten der Kleinmieter vorbei. Diese Anordnung bewirkte einen ausgewogenen Kundenstrom. Das Mall-Center erfreute sich einer großen Beliebtheit, weil durch bauliche Anordnung eine konsequente Trennung zwischen Fußgänger- und Automobilverkehr möglich war und die Parkplätze rund um das Center angeordnet werden konnten. Neben dem Mall-Center werden in der Literatur drei weitere Grundrisse als Basistypen aufgeführt: Das Strip-Center, das ins Deutsche mit Streifen-Center oder (einspurige beziehungsweise gerade) Ladenzeile übersetzt wird, stellt eine bandförmige Aneinanderreihung von Geschäftslokalen dar. Es ist die einfachste und zugleich preiswerteste Bauform. Eine abgeleitete Form bildet das Court-Center - wegen seiner Form auch als L- und U-Center bezeichnet – mit nach außen liegenden Ladenfronten. Eine weitere Grundgestaltungsform bildet das Cluster-Center, das durch eine um einen Mittelpunkt angeordneten Gruppierung von Läden gebildet wird. Zwar bietet sich bei dieser Bauform die beste Möglichkeit, dem Kunden ein „Cityerlebnis“ durch unterschiedlich breite Fußgängerwege, Platzkombinationen usw. zu bieten, jedoch ergeben sich dadurch nicht selten erhebliche Nachteile für abseits gelegene Geschäfte. (Vgl.: Beck: Der Konsument zwischen Shopping-Center und innerstädtischem Geschäftszentrum. S. 29 – 33; Horst Brandenburg: Standorte von Shopping-Centern und Verbrauchermärkten im Kölner Raum – Entwicklung und Auswirkungen auf das Einzelhandelsgefüge. Köln 1985. S. 18 – 20, und: Bühler: City-Center. S. 22 – 28.)

[26] Die ersten Warenhäuser sind Mitte des 19. Jahrhunderts gebaut worden. Der „Ausschuß für Begriffsdefinition“ definierte Warenhaus als einen großflächigen Einzelhandelsbetrieb, der in der Regel auf mehreren Etagen breite und überwiegend tiefe Sortimente mehrerer Branchen mit tendenziell hoher Serviceintensität und eher hohem Preisniveau an Standorten in der Innenstadt oder in Einkaufszentren anbietet. Die Warensortimente umfassen überwiegend Nichtlebensmittel der Bereiche Bekleidung, Heimtextilien, Sport, Hausrat; Möbel, Einrichtung, Kosmetik, Drogeriewaren, Schmuck und Unterhaltung. Dazu kommen Dienstleistungssortimente der Bereiche Gastronomie, Reisevermittlung und Finanzdienstleistung. Die Verkaufsmethode reicht von der Bedienung (zum Beispiel im Radio- und Fernsehbereich) über das Vorwahlsystem (zum Beispiel Bekleidung) bis zur Selbstbedienung (zum Beispiel bei Lebensmitteln). Nach der amtlichen Statistik ist eine Verkaufsfläche von mindestens 3.000 Quadratmeter erforderlich. (Vgl.: Mayr: Entwicklung, Bedeutung und planungsrechtliche Problematik der Shopping-Center. S. 11, und: Ausschuß für Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft: Katalog E. S. 45 f.)

[27] Vgl.: Behn: Passagen. S. 14.

In der vorliegenden Arbeit sollen insbesondere die Shopping-Center betrachtet werden, die mindestens 15.000 Quadratmeter Geschäftsfläche haben und darüber hinaus mehr als 25 rechtlich selbständige Betriebe und wenigstens ein Warenhaus als Kundenmagneten[28] ausweisen (sogenannte regionale Shopping-Center). Der Standort des Shopping-Centers kann in das städtische Gefüge integriert sein oder nicht integriert auf der „grünen Wiese" liegen. Als städtisch integriert gilt hier ein Shopping-Center, wenn es innerhalb von bebauten Gebieten liegt, an das öffentliche Verkehrsnetz gut angeschlossen ist, die Versorgung eines Stadtteiles/Wohngebietes übernimmt und ergänzend öffentliche Einrichtungen an das Einkaufszentrum angegliedert sind (zum Beispiel Ortsamt).[29]

Trotz gewisser Bedenken werden im folgenden die Begriffe „Shopping-Center" und „Einkaufszentrum" aus Gründen sprachlicher Abwechslung synonym verwandt. Gewachsene, traditionelle innerstädtische Einzelhandelsagglomerationen werden in dieser Untersuchung als „Geschäftszentrum" oder „Innenstadt" bezeichnet.

3. Anfänge der Entwicklung der Shopping-Center in den USA

Wie kaum anders zu erwarten war, gelten die USA als Entstehungsland des Shopping-Centers. In diesem Kapitel sollen deshalb kurz die Entstehungsgeschichte und -gründe der Shopping-Center in den Vereinigten Staaten von Amerika skizziert werden.

In der Literatur wird als erstes Shopping-Center der Welt das Country Club Plaza Center, 1923 von Jesse Clyde Nicolas in Kansas-City (Missouri) erbaut, angeführt.[30] Es gilt als Primärform des Shopping-Centers, „da es zur Versorgung peri-

---

[28] Ein „Kundenmagnet" oder auch „Leitbetrieb" ist ein Anbieter, der auf Grund seiner eigenen Attraktivität Verbraucher anziehen soll. Die Auswahl und Aufnahme der Leitbetriebe ist wegen deren eigener Ausstrahlung für das ganze Center und die anderen Anbieter von Bedeutung. Die Begriffe „Magnet", „Kundenmagnet", „Publikumsmagnet" oder „Leitbetrieb" werden in der Literatur nur selten unterschieden und meist synonym verwandt. (Vgl.: Thomas Bühler: City-Center: Erfolgsfaktoren innerstädtischer Einkaufszentren. Wiesbaden 1991. S. 21 f. Im folgenden zitiert als: Bühler: City-Center.)

[29] In der Literatur werden auch die Adjektive „integriert" und „nicht-integriert" unterschiedlich definiert. Helmut Vogel stellte die schillernde Mehrdeutigkeit dieses Begriffspaares heraus, die von der nicht erfolgten oder vorhandenen Einbindung in die kommunale Bauplanung bis zur Einbettung in Siedlungseinheiten reiche, die teils physiogonomisch, teils funktional gesehen werde. (Vgl.: Vogel: Einkaufszentrum als Ausdruck einer kulturlandschaftlichen Innovation. S. 31 – 33.)

[30] Vgl.: Horst-Jochim Jaeck: Das Shopping Center: Geschichte des Shopping Center. Zweiter Band. In: Betriebswirtschaftliche Schriften. Heft 99. Berlin 1979. S. 11 f, (Im folgenden zitiert als: Jaeck: Das Shopping Center. Zweiter Band.), H. M. D. Norton; P.J. Stahel: The Development of Shopping Centers in North America and in Europe. In: Berd R. Falk (Hrsg.): Shopping Center Handbuch. München 1973. S. 317, und: Erwin Thomas; Gerhard Gries; Josef Wolff: Einzelhandel im Städtebau. Shopping Centers in den USA – Europäische Konsequenzen. Frankfurt am Main

pherer Großwohngebiete errichtet wurde und nachweislich, bereits damals schon eine sorgfältige Standort- und Geschäftsflächenplanung der Erstellung voranging, die sogar die Parkmöglichkeiten berücksichtigte.“[31] Die Verbreitung der Einkaufszentren verlief jedoch anfänglich aufgrund der Wirtschaftsdepression und des Zweiten Weltkrieges recht verhalten. In den zwanziger und dreißiger Jahren folgten nur wenige Shopping-Center in den USA.[32]

Der Durchbruch der Shopping-Center gelang erst nach dem Zweiten Weltkrieg. Während Horst-Joachim Jaeck 1949 noch 75 Shopping-Center in den Vereinigten Staaten von Amerika zählte, setzten nur wenige Jahre später mit der Überwindung der Depressions- und Kriegsfolgen ein starker Aufschwung der Entwicklung und eine schnelle Verbreitung der Shopping-Center ein. Bereits 1955 waren rund 1.000 Shopping-Center in Betrieb und weitere 2.000 im Baustadium. Im Jahre 1956 waren dann schon 1.800 Shopping-Center vollendet und 1957 wurden 400, 1958 600 und 1959 800 neue Center eröffnet.[33] Während es 1960 circa 4.500 gab, wurden 1963/1964 rund 8.000 Einkaufszentren gezählt. Im Jahre 1969 betrug der Marktanteil der Shopping-Center in den USA über 41 Prozent des Einzelhandelsumsatzes.[34] Heute gibt es in Nordamerika über 30.000 Einkaufszentren, von denen die größten mittlerweile über 500.000 Quadratmeter Fläche aufweisen. Die Shopping-Center tätigen dort gegenwärtig über 80 Prozent des Einzelhandelsumsatzes.[35]

1964. S. 26. Im folgenden zitiert als: Thomas: Einzelhandel im Städtebau. (Erwin Thomas terminiert hingegen die Errichtung des ersten Shopping – Centers der Welt auf das Jahr 1927.)

[31] Vogt: Verbrauchermärkte, SB – Warenhäuser und Einkaufszentren. S. 54.

[32] Im Jahr 1924 baute Hugh Potter in Houston sein River Oaks Center, wobei er erstmals moderne Prinzipien in einem Shopping - Center anwendete. 1929 wurde von der Shaker Properties, Inc. in Cleveland, Ohio, das Shaker Shopping - Center eröffnet. 1937 errichtete Hugh Potter das River Oaks Shopping - Center in Houston, Texas. Ein Jahr später baute Hugh Prather das Highland Park Shopping Village in Dallas, Texas. In diesem Center waren alle Ladenfronten auf einen zentralen Innenhof (getrennt vom Autoverkehr) gerichtet, eine Konzeption, die für viele spätere Entwicklungen wegweisend war. (Vgl.: Horst-Jochim Jaeck: Das Shopping Center: Geschichte des Shopping Center. Zweiter Band. S. 13 f, und: Gasser: Shopping Center in Nordamerika. S. 4 f.)

[33] Horst-Joachim Jaeck legte dieser statistischen Erhebung eine weite Definition des Begriffs Shopping - Center zugrunde: „Das Shopping Center heißt eine geplante Einzelhandelsagglomeration, die als zusammenhängender Baukomplex unter zentraler Leitung entwickelt und verwaltet wird und durch Vermietung an eine ausgewählte Gruppe von Einzelhandels- und sonstigen Dienstleistungsbetrieben ein auf den konsumwirtschaftlichen Bedarf der im Einzugsgebiet wohnenden Bevölkerung abgestimmtes Angebot bereitstellt und gewöhnlich mit hinreichenden Zubringerstraßen und Parkplatzanlagen für die Kunden ausgestattet ist. Legt man nun einen Shopping - Center Begriff zugrunde, welcher nur größere Zentren (ab 30.000 Quadratmetern Gebäudefläche und Einzugsgebiet über 100.000 Einwohner), sogenannte Regionalzentren, beinhaltet, dann ergeben sich andere Zahlen. Nach Thomas Peter Gasser wurden in den USA zwischen 1950 und September 1956 17 Regionalcenter mit einer Gebäudefläche von etwa einer Millionen Quadratmeter eröffnet. In den drei folgenden Monaten bis Ende 1956 verdoppelten sich diese um weitere 17 Center. Ende 1958 waren 50 solche Shopping - Centers in Betrieb, von denen jedes über 46.000 Quadratmeter Gebäudefläche aufwies. Bis 1960 kamen 20 weitere Centers dieser Größenordnung hinzu. (Jaeck: Das Shopping Center. Erster Band. S. 42, und Vgl.: Gasser: Shopping Center in Nordamerika. S. 9 f.)

[34] Vgl.: Horst-Jochim Jaeck: Das Shopping Center: Geschichte des Shopping Center. Zweiter Band. S. 14.

[35] Vgl.: Walter Brune: Architektonische Konzeption von Shopping- Centern und Stadtgalerien. In: Bernd R. Falk: Das große Handbuch Shopping- Center. Landsberg/Lech 1998. S. 167. (Im folgenden zitiert als: Brune: Architektonische Konzeption von Shopping- Centern.)

Die Gründe für diesen beinahe unvorstellbaren Aufschwung der Shopping-Center sind vielfältig. In der Literatur werden verschiedene ökonomische, stadtplanerische, demographische und soziale Faktoren mit unterschiedlicher Gewichtung angeführt. Eine kurze Darstellung einiger einzelner Faktoren soll hier eine grobe Vorstellung geben.

In den dreißiger Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts setzte in den USA eine starke Bevölkerungsexpansion ein, die besonders nach dem Zweiten Weltkrieg in einem Maße zunahm, daß sie eine durchgreifende Umschichtung der gesamten Siedlungsstrukturen verursachte. Für diese zusätzliche Bevölkerung gab es in den bald überfüllten Städten nicht genügend Wohnraum, so daß suburbane Gebiete besiedelt wurden.[36] Ein zusätzlicher Anreiz der Besiedelung dieser ländlichen Regionen war die damals in der amerikanischen Bevölkerung vorherrschende Sehnsucht nach einer Individualisierung des Lebens mit dem Bedürfnis nach Ruhe und Überschaubarkeit der Lebensverhältnisse.[37]

Auch die Städte veränderten bereits in der Zeit der stürmischen Industrialisierung um das Jahr 1900 ihre Nutzungsstruktur. Zahlreiche Fabrikationsstätten entstanden in teilweise unmittelbarer Nachbarschaft von Wohn- und Geschäftshäusern und beeinträchtigten die Wohnqualität. Ergebnis dieser Ansiedlungen war, daß ein Exodus der Besserverdienenden in die Stadtrandbezirke begann, der durch großzügigen und staatlich geförderten Ausbau von Ausfallstraßen noch begünstigt wurde. „Der Abwanderungsprozeß der reicheren, weißen Innenstadtbevölkerung ging einher mit der Zuwanderung ärmerer, farbiger Bevölkerungsgruppen und fortschreitender Slumbildung in den Kernstädten.“[38] Seit Mitte der sechziger Jahre übertraf dann die Zahl der Vorortbewohner die Zahl der Stadtbewohner.[39]

Entscheidende Voraussetzung für diesen „Zug ins Grüne“, oder wie die US-Amerikaner sagten „the flight to the suburbs“, war aber vor allen Dingen die massenhaft steigende Motorisierung in den USA. Zwischen 1925 und 1940 stieg die Zahl der Automobile von 20 auf 32 Millionen. 1957, als die Shopping-Center-Bewegung gerade das erfolgreichste Jahr ihres Bestehens hinter sich hatte, betrug die Zahl der zugelassenen Pkw nicht weniger als 55 Millionen.[40] Schon

[36] Vgl.: Donald L. Curtiss: Entwicklungen und verschiedene Aspekte der Shopping Centers in den USA. In: Das Shopping-Center in Europa. Schriftenreihe des Genossenschaftsinstituts „Im Grüene“. Band 3. Rüschlikon 1957. S. 9 f.
[37] Vgl.: Gustav Kuhn; Robert Nieschlag: Binnenhandel und Binnenhandelspolitik. 3. Auflage. Berlin 1980. S. 200 – 202.
[38] Thomas: Einzelhandel im Städtebau. S. 54.
[39] Vgl.: Helmut Anders: Shopping – Center als neue Mittelpunkte in den Stadtlandschaften. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung. Frankfurt am Main 17. Januar 1973.
[40] Vgl.: Vogel: Einkaufszentrum als Ausdruck einer kulturlandschaftlichen Innovation. S. 55.

diese Zahlen zeigen, welche enorme Bedeutung das Automobil im täglichen Leben der Menschen gewann. Entsprechend litten die Stadtzentren, die meist vor dieser Motorisierungswelle gebaut waren, unter chronischen Verkehrsstauungen und Parkplatzmangel. Den Kunden war es nicht mehr zuzumuten, das Verkehrschaos für den täglichen Einkauf auf sich zu nehmen. Die Einzelhandelsumsätze der Hauptgeschäftszentren der Städte sanken dramatisch.[41] Die Bevölkerung ging dazu über, in den Ladenzeilen entlang der Ausfallstraßen einzukaufen, den sogenannten „miracle miles“, die sich oft über mehrere Kilometer erstreckten und durch ein wildes Durcheinander von Kaufhäusern und Geschäften mit dahinterliegenden Kundenparkplätzen charakterisiert waren. Der Nachteil dieser „miracle miles“ wurde bald evident. Die ein- und ausfahrenden Kunden der Geschäfte behinderten den Verkehr auf den Ausfallstraßen und brachten ihn häufig während der Stoßzeiten zum Erliegen.[42]

Im Vergleich zum Automobil verödeten andere städtische Verkehrsmittel wie zum Beispiel die Eisenbahn. Gerhard Stöber konstatierte, daß „(…) der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel (..) vielerorts nicht mehr Schritt mit dem Wachstum der Städte (halten konnte) und durch den Automobilboom teilweise ganz bewußt vernachlässigt (wurde).“[43] In Zahlen ausgedrückt gab es folgende Entwicklungen: „Während bereits 1950 (in Personen-Kilometern) 91 Prozent des Personenverkehrs von Kraftwagen (einschließlich der Busse) und lediglich sieben Prozent von Bahnen bewältigt wurden, erhöhte sich der Anteil der Kraftwagen bis 1959 auf 93 Prozent; zugleich verringerte sich der Anteil der Bahnen auf drei Prozent.“[44] In der Literatur stellen einige Autoren den Aspekt der rasanten und umfassenden Motorisierung der Bevölkerung in den USA als die wichtigste Voraussetzung für das Entstehen der Shopping-Center dar.[45]

Die neuen Wohnsiedlungen in den Vororten (suburbs) förderten ebenfalls die Shopping-Center-Idee. Serienhäuser, nach Preisgruppen geordnet, in endlos trivial-geometrischer Reißbrettanordnung ohne Mittelpunkt ließen keine städ-

---

[41] Vgl.: Elisabeth Lichtenberger: Stadtgeographie: Begriffe, Konzepte, Modelle, Prozesse. Band 1. Stuttgart, Leipzig 1998. S. 285 – 289.
[42] Vgl.: Uwe Wienke: Shopping Center oder Ortszentren. Zürich 1974. S. 6. (Im folgenden zitiert als Wienke: Shopping Center.)
[43] Gerhard Stöber: Das Standortgefüge der Großstadtmitte. Frankfurt am Main 1964. S. 93. (Im folgenden zitiert als: Stöber: Großstadtmitte.)
[44] Thomas: Einzelhandel im Städtebau. S. 13.
[45] Vgl.: Handelskammer Hamburg; Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V.: Shopping Centers aus amerikanischer und europäischer Sicht. Referat einer Vortrags- und Diskussionsveranstaltung am 27. Februar 1963 im Albert-Schäfer-Saal der Handelskammer Hamburg. S. 29, (Im folgenden zitiert als: Handelskammer Hamburg: Shopping Centers.) und: William Rootes: Die Aussichten der Motorisierung in Europa. In: : Das Shopping-Center in Europa. Schriftenreihe des Genossenschaftsinstituts „Im Grüene“. Band 3. Rüschlikon 1957. S. 55 – 56. Ebenfalls: Knecht: Standortplanung. S. 39.

tischen Plätze mit Geschäften zu.[46] Die Entfernung zwischen der Wohnung und den traditionellen städtischen Geschäftszentren wurde ständig größer und das Überwinden mittels des Automobils aufgrund der Verkehrsstauungen erschwert. Die Entstehung und die Gestaltung der neuen Siedlungen blieb zunächst völlig der privaten Initiative überlassen. Der Gesetzgeber begnügte sich lange Zeit damit, durch sogenannte „Zonungsvorschriften" sicherzustellen, daß Gewerbetreibende von den neuen Wohnsiedlungen ferngehalten wurden.[47] Helmut Vogel spricht in diesem Zusammenhang von „tiefgreifenden kulturlandschaftlichen Wandlungen der Neuen Welt" im „raumplanerischen Abseits". „Gravierende Planungsfehler und daneben eine merkwürdige staatliche Planungsabstinenz haben es in erster Linie verhindert, daß die amerikanischen Vorstädte (von Anbeginn) eine bedarfsgemäße Infrastruktur im Sektor der privaten Konsumgüter- und Dienstleistungsversorgung erhalten haben."[48] Ergänzend kann Gerhard Stöber zitiert werden: „Das Shopping-Center in den USA entstand nicht aus einer revolutionären Vertriebsidee heraus, sondern als notwendige Folge der städtebaulichen Entwicklung und der enormen, völlig planlosen Vorortbesiedlung."[49]

Die Konsequenz dieser Entwicklung war, daß private Investoren in Zusammenarbeit mit den Architekten und Stadtplanern nachträglich in den einförmigen und monotonen Siedlungen - im baulichen aber auch im sozialen Gefüge, da meist Bewohner mit einer ähnlichen Einkommensschicht in den Siedlungsgebieten wohnten – oder in der Nähe der Suburbs auf der „grünen Wiese" Shopping-Center errichteten. Die in der Stadt ansässigen Filialen folgten ihren Kunden und mieteten Ladenflächen in den Shopping-Centern der Vororte. Die stadtplanerischen Voraussetzungen in den USA begünstigten und bedingten demnach sogar den Bau nicht städtisch integrierter Shopping-Center.[50]

Neben dem Bevölkerungswachstum, der steigenden Motorisierung und der Binnenwanderung muß außerdem der höhere Wohlstand breiter Bevölkerungskreise als wesentliche Voraussetzung für die Verbreitung und den Erfolg der Shopping-Center angesehen werden. Das persönliche verfügbare Realeinkommen des US-Amerikaners stieg von 1948 bis 1954 im Durchschnitt um mehr als 35 Prozent an. Die Massenkaufkraft stieß auf ein durch die industrielle Serienproduktion erweitertes Güterangebot; der amerikanische Wirtschaftsexperte

[46] Vgl.: Thomas: Einzelhandel im Städtebau. S. 20 – 22; 77.
[47] Vgl.: Tietz: Konsument und Einzelhandel. S. 420.
[48] Vogel: Einkaufszentrum als Ausdruck einer kulturlandschaftlichen Innovation. S. 55.
[49] Stöber: Großstadtmitte. S. 93.
[50] Vgl.: Handelskammer Hamburg: Shopping Centers. S. 1 – 6.

John Kenneth Galbraith sprach von der „Gesellschaft im Überfluß“.[51] Diese Wohlstandsgesellschaft war unter anderem durch das wesentliche Merkmal zunehmender Freizeit gekennzeichnet, die erst ein sogenanntes „Zeitalter des Konsums“ ermöglichte. Das Hinwenden der Menschen zum breiten Konsum, der nun auch den Erwerb von höherwertigen Verbrauchs- und Gebrauchsgütern einschloß, die nicht unbedingt notwendig waren, kann auch an den Zahlen der Konsumgüterzunahme belegt werden: Während der Markt noch um 1900 nur an die 1.000 Verbrauchsgüter kannte, belief sich deren Summe fünfzig Jahre später auf nicht weniger als 500.000. Diese Entwicklung wurde analog zur „Industriellen Revolution“ auch als „Kommerzielle Revolution“ bezeichnet.[52] Die Bequemlichkeit beim Konsum spielte ebenfalls eine große Rolle.[53] Die Tendenz zum motorisierten „one-stop-shopping“[54] mit einem Parkplatz vor der Tür faßten die amerikanischen Geschäftsleute im Slogan „no parking – no business“ zusammen.[55]

4. Anfänge der Entwicklung der Shopping-Center in Deutschland

In Westeuropa begann erst in den fünfziger Jahren in Fachkreisen eine Diskussion über die Frage einer möglichen Ansiedlung von Shopping-Centern. Insbesondere der Aspekt, ob die Shopping-Center nach amerikanischen Vorbild in Europa gebaut werden sollten oder ob eigene europäische Lösungen erarbeitet werden müßten, wurde diskutiert.

Ein Argument dafür, eine eigene europäische Lösung zu suchen, war in den grundlegend unterschiedlichen stadtplanerischen Gegebenheiten in den USA und Westeuropa begründet. Im Gegensatz zu den USA hatten sich in europäischen Städten jeweils seit Beginn des Mittelalters historisch gewachsene Stadtzentren entwickelt, welche durch den Dreiklang Kirche, Markt und Rathaus einen Mittelpunkt aller zentralen Funktionen des religiösen, wirtschaftlichen und politischen Lebens eines Gebietes bildeten. Die Grundform des städtischen Einzel-

---

[51] John Kenneth Galbraith: Gesellschaft im Überfluß. München; Zürich 1959. (Das Buch „The Affluent Society“ ist das Bekannteste Werk von John Kenneth Galbraith. Darin stellt er die These auf, daß die moderne Industriegesellschaft durch die Jagd nach Wachstum immer neue Bedürfnisse schaffe. Aufwendiges Marketing heize den privaten Konsum an. Bei den Sozialausgaben fehle solch eine Antriebskraft, so daß diese zurückblieben.

[52] Vgl.: Vogel: Einkaufszentrum als Ausdruck einer kulturlandschaftlichen Innovation. S. 20.

[53] Vgl.: Horst-Joachim Jaeck: Zur Geschichte des Shopping-Center. In: Bernd Falk: Einkaufszentren – Planung, Entwicklung, Realisierung und Management. Landsberg am Lech 1982. S. 29 – 35.

[54] One-stop-shopping: Erledigung des Gesamteinkaufbedarfs an Waren und Dienstleistungen am selben Standort eines Geschäftszentrums bei einmaligem Parken des motorisierten Fahrzeuges pro Einkaufsfahrt. (Vgl.: Bastian: Erfolgsfaktoren von Einkaufszentren. S. 15, und: Ausschuß für Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft: Katalog E. S. 21.)

[55] Vgl.: Handelskammer Hamburg: Shopping Centers. S. 38.

handels war demnach der Markt mit der Hökerei. Die Menschen kamen zum Handeln zusammen und es entstand ein lebendiger Stadtmittelpunkt. Ladengeschäfte kamen erst später auf. Sie entwickelten sich aus Großhandlungen, die nebenher Detailverkauf betrieben.[56]

Im 19. Jahrhundert bewirkte der Industrialisierungsprozeß eine grundlegende Umstrukturierung der Städte. Es entwickelten sich Großstädte mit über 100.000 Einwohnern, in deren Mitte zumeist rund um den ursprünglichen Markt ein Stadtkern entstand. Während der Stadtkern seine Bedeutung als Ort des Wohnens verlor, entwickelte er sich zunehmend als Geschäftsviertel, wobei der Einzelhandel eine entscheidende Rolle spielte.[57]

Die relativ jungen US-amerikanischen Städte hatten oftmals keine solche gewachsenen Strukturen. Auf diese stadtplanerischen Unterschiede wies der Wiener Architekt und Gestalter zahlreicher US-amerikanischer Shopping-Center Victor Gruen in seinem Vortrag „Geschäftseinrichtungen in Großstädten und neuen Städten“ anläßlich des „Internationalen Kongresses Handel und Städtebau“ im Jahr 1966 hin. Als Beispiel führte er an, daß etwa eine Stadt von einer Million Einwohnern im amerikanischen Mittelwesten weniger zentral gelegene Merkmale aufweise als etwa Salzburg mit damals rund 100.000 Einwohnern. Er folgerte daraus: „Die Widerstandskraft europäischer Städte gegen die Aufweichung des Stadtkerns ist beträchtlich stärker als in den Vereinigten Staaten.“[58] Deshalb riet er von einem „blinden Nachahmen“ amerikanischer Shopping-Center ab.[59] Viele westeuropäische Stadtplaner folgten dieser Analyse und wollten die Stadtkerne nicht mit Shopping-Centern auf der „grünen Wiese“ gefährden. Sie versuchten eine eigene Form des Shopping-Centers, angepaßt an die europäische Kulturlandschaft, zu entwickeln. [60]

Schweden gehörte mit dem 1954 errichteten Shopping-Center in Vällingby – Stockholm zu den ersten Ländern in Europa, die diese neue Standortkooperationsgemeinschaft der Einzelhandels- und Dienstleistungsbranche vorweisen

---

[56] Vgl.: o.V.: Neue Märkte – Die Bildung zentraler Orte in Hamburg. In: Bauwelt. Heft 40. Hamburg 07. Oktober 1963. S. 1149.
[57] Vgl.: Bühler: City-Center. S. 49.
[58] o.V.: Kapieren, aber nicht kopieren: Warnung vor der Kopie amerikanischer Fehlentwicklung im Städtebau. In: ingesta report. Köln Januar 1967. S. 20.
[59] Victor Gruen, der aufgrund seiner Erfahrungen als Shopping-Center –Architekt (er entwarf den sogenannten „Hantel-Typ“, einen von Läden gesäumten Fußgängerbereich zwischen zwei großen Kaufhäusern) oft als „Vater des Einkaufszentrums“ bezeichnet wurde, veröffentlichte 1973 das Buch „Das Überleben der Städte“. Darin hielt er ein leidenschaftliches Plädoyer für die Innenstädte, die man nicht weiter veröden, sondern im Gegenteil stärken sollte. (Vgl.: Victor Gruen: Das Überleben der Städte – Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte. Wien 1973.)
[60] Vgl.: Thomas: Einzelhandel im Städtebau. S. 82 f.

konnten.[61] Es war der Beginn einer Reihe von Shopping-Centern rund um die Hauptstadt, deren Entstehung in einer durchgreifenden Siedlungspolitik der schwedischen Behörden begründet war. Diese entschlossen sich nämlich durch die verschärfte Wohnungsnot in Stockholm und durch den großen Parkplatzmangel im Geschäftszentrum zu einem umfassenden Dezentralisierungsprogramm und planten Großwohngebiete (Satellitenstädte) nahe der Landeshauptstadt.[62]

Nach Kriegsende hatte Schweden sofort mit dem Studium der Absatzformen in den USA begonnen und daraus Konsequenzen für die Entwicklung seiner Absatzwirtschaft gezogen. Deshalb war es im Vergleich zu anderen europäischen Ländern führend in der Errichtung großer Einkaufszentren. Die Stadtplanung in Schweden übernahm jedoch nicht das Shopping-Center amerikanischen Stils auf der „grünen Wiese“, sondern integrierte es in die Städte. Im Rahmen umfassender staatlicher Planungen kompletter Vorstadtsiedlungen rund um die Hauptstadt war das Shopping-Center ein Bestandteil von diesen.[63] Als sozialdemokratisch regiertes Land mit stark staatlich beeinflußter Marktwirtschaft konnte ein solcher städtebaulich dominierter Ansatz leichter von der Regierung umgesetzt werden (Stadtplanungsgesetz von 1947). Enteignungen waren für die schwedischen Städtebildungen ein normal angewandtes Instrument. In Handelskreisen sprach man damals von einer „radikalen Gesetzgebung für die Städteplanung“..[64]

Die Entwicklungen in Schweden erfuhren in Deutschland eine große Aufmerksamkeit. „Schwedens neue Einkaufszentren und Gemeinschaftswarenhäuser (waren jahrelang) wahre Pilgerzentren für westdeutsche Stadtoberhäupter und Gemeinderatsdelegationen“[65], die vor Ort die Shopping-Center studierten. In

---

[61] Das erste europäische Shopping-Center ist 1954 in Vällingby, Stockholm, errichtet worden. Das Shopping-Center gehörte zum gleichnamigen Großwohngebiet, das bereits 1952 vor Stockholm gebaut worden ist. Das Einkaufszentrum wurde auf einer Zementplattform 100 x 200 Meter, die über die U-Bahn gelegt worden ist, gebaut. Die Baukosten betrugen 35 Millionen Kronen. Das Shopping-Center hatte zur Eröffnung 40.000 Quadratmeter Verkaufsfläche – davon 2 Warenhäuser, 80 Läden und Restaurants. Die Belieferung der Läden erfolgte unterirdisch - auf zwei Seiten der U-Bahn wurden Anlieferstraßen gebaut. Fahrstühle beförderten diese Waren nach oben in die Läden. Besonders hervorzuheben waren die über die Ladengeschäfte hinausgehenden Einrichtungen, Bibliothek, Kino, Gemeindehaus etc., die einen zentralen Ort schufen. (Vgl.: Gert Schmidt: Shopping-Center in Schweden – Teil 2. In: Selbstbedienung und Supermarkt. Köln November 1960. S. 28, Vogel: Einkaufszentrum als Ausdruck einer kulturlandschaftlichen Innovation. S. 62 f, und: Göran Lindblad: Erfahrungen in Schweden. In: : Das Shopping-Center in Europa. Schriftenreihe des Geschnossenschaftsinstituts „Im Grüene“. Band 3. Rüschlikon 1957. S. 25 f.)

[62] Vgl.: Sven Markelius: Städtebauliche und architektonische Aspekte. In: Das Shopping-Center in Europa. Schriftenreihe des Genossenschaftsinstituts „Im Grüene“. Band 3. Rüschlikon 1957. S. 73 – 85.

[63] Vgl.: Gasser: Shopping Center in Nordamerika. S. 4.

[64] Vgl.: Gert Schmidt: Shopping-Center in Schweden – Teil 1. In: Selbstbedienung und Supermarkt. Köln Oktober 1960. S. 26.

[65] Vogel: Einkaufszentrum als Ausdruck einer kulturlandschaftlichen Innovation. S. 62.

einem Artikel der Fachzeitung „ingesta report“ wurde 1967 die schwedische Stadtplanung bezüglich der Shopping-Center folgendermaßen bewertet: „Als Ergebnis einer Fachstudienreise läßt sich einmal mehr feststellen: Schwedische Einkaufszentren sind unbestrittene Leitbilder für den modernen Zentrenbau in Europa. Kein anderes Land hat es so verstanden, amerikanische Erkenntnisse auf dem Gebiete der Shopping Centers auf europäische Verhältnisse zu übertragen und entsprechend abzuwandeln.“[66] Die Mehrzahl der deutschen Stadtplaner lehnten genauso wie die Schweden die Shopping-Center auf der „grünen Wiese“ ab und befürworteten den integrierten Centertyp. Insbesondere die Zentren Farsta, Hötorgs-City und Frölunda Torg in Göteborg fanden in Deutschland große Beachtung.[67] In der deutschen Fachliteratur wurden die schwedischen Einkaufszentren als Prototyp angesehen.

Die ersten regionalen Einkaufszentren wurden jedoch in der Bundesrepublik Deutschland nach amerikanischem Vorbild zwischenstädtisch in verkehrsgünstiger Lage an einer Autobahnausfahrt eröffnet.[68] Die Entstehungsgründe waren ähnlich wie in den USA: demographische Faktoren, gestiegener Wohlstand und verändertes Einkaufsverhalten der Verbraucher.

---

[66] Siegfried Langel: Frölunda Torg in Göteborg – Ein nachahmenswertes schwedisches Einkaufszentrum. In: ingesta report. Köln Januar 1967. S. 7. (Im folgenden zitiert als: Langel: Frölunda Torg.)

[67] Das Shopping-Center Farsta war mit seiner Errichtung das größte Europas. Es wurde 1960 in einem Wohngebiet im Süden Stockholms integriert erbaut und sollte ein Einzugsgebiet von 170.000 Einwohnern haben. Farsta war das erste schwedische Zentrum, das bewußt dazu bestimmt wurde, nicht nur als Einkaufsstätte für solche Kunden zu dienen, die zu Fuß oder mit der U-Bahn kommen, sondern auch für weiter entfernt wohnende Käufer, die das Auto für ihre Einkäufe benutzen. So hatte man von vornherein 2.000 Parkplätze vorgesehen bei einer Gesamtverkaufsfläche von 28.000 Quadratmetern.
Bei Hörtorgs-City in Stockholm handelte es sich um eine City-Sanierung. 55 Häuser mit 180 Geschäften, 480 Wohnungen und 23.000 Quadratmeter Büroräumen wurden abgerissen, um Platz zu schaffen für den Bau eines neuen City-Bezirks. Das Kernstück des Komplexes bildete eine Fußgänger-Einkaufsstraße, die von fünf gleichen, querstehenden Scheibenhäusern flankiert wurden. Zu den untirdischen Anlagen gehörten Anlieferungsstraßen, Tiefgaragen, eine Markthalle sowie zwei U-Bahn-Stationen.
Frölunda Torg wurde als größtes vollklimatisiertes europäisches Einkaufszentrum unter einem Dach im September 1966 inmitten eines Siedlungsgebietes Västra Frölunda, zehn Kilometer von der Stadtmitte von Göteborg errichtet. Umgeben von über dreißig 12- bis 15-geschossigen Hochhäusern, bildete die zweigeschossige Anlage den zentralen Mittelpunkt des neuen Stadtteils. Es hatte 30.000 Quadratmeter Verkaufsfläche (zwei Warenhäuser und 40 Spezialgeschäfte), 10.000 Quadratmeter Lager und 5.000 Quadratmeter Büroraum. Für Autokunden, die über eine Schnellverkehrsstraße herangeführt wurden, wurden an drei Seiten des Zentrums große Parkplätze angelegt, die 3.000 Pkw`s aufnehmen konnten. (Vgl.: Gert Schmidt: Shopping-Center in Schweden – Teil 2. In: Selbstbedienung und Supermarkt. Köln November 1960. S. 29, Erich Dahlinger: Blick in die Zukunft? – Eindrücke von einer Studienreise des Deutschen Industrie- und Handelstages in Verbindung mit der Deutsch - Schwedischen Handelskammer. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg Juli 1965. S. 535 – 537, Robert Pernau: Einkaufen zwischen Blumen – Neue Einkaufszentren in Schweden und Dänemark. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg November 1967. S. 745 –747, und: Langel: Frölunda Torg. S. 7.)

[68] Als Vorläufer des Shopping-Centers in Deutschland benennt Thomas Bühler die Passagen. Die erste Passage auf deutschem Boden war „Sillem´s Basar“, die 1842 nach dem großen Brand in Hamburg den Jungfernstieg mit der damaligen Königstraße, heute Poststraße, durch eine Parallelstraße verband. In Deutschland florierte damals die Verkaufsform jedoch nicht besonders. Die von Architekt Averdieck gestaltete Passage „Sillem´s Basar“, die in der Öffentlichkeit viel bewun-

Ein Suburbanisierungsprozeß setzte mit Beginn der fünfziger Jahre in der Bundesrepublik Deutschland ein, verlief aber im Vergleich mit dem in den Vereinigten Staaten verhaltener. Während 1950 noch 64 Prozent der deutschen Bevölkerung in den Kernstädten lebten, waren es 1970 nur noch 56,9 Prozent. Kleinere Lebensmittelgeschäfte in innerstädtischen Stadtteilen waren besonders schwer von der Ausdünnung der Bevölkerung ihres Einzugsgebietes betroffen. Ein Konzentrationsprozeß auf wenige, aber größere Geschäftseinheiten setzte ein.

Gleichzeitig veränderte sich die Struktur der Bevölkerung. Die gewandelten Lebensgewohnheiten, vor allem im Hinblick auf die Anzahl der Kinder oder allgemein der Generationen in einem Haushalt, reduzierten die Durchschnittsgröße der deutschen Haushalte erheblich. Befanden sich 1970 noch 2,76 Personen im Durchschnitt in einem Haushalt, so waren es 1986 nur noch 2,28. Gerade die Zunahme der Ein-Personen-Haushalte von 25,1 Prozent aller Haushalte im Jahr 1970 auf 34,3 Prozent im Jahr 1986 führte zu veränderten Konsum- und Einkaufsgewohnheiten hinsichtlich der eingekauften Packungsgrößen und Mengen.

Sodann hatte – insbesondere in den Verdichtungsräumen – die Erwerbstätigkeit der verheirateten Frauen stark zugenommen (in der Bundesrepublik Deutschland 1978 gemäß Mikrozensus 42,8 Prozent).[69] Diese Frauen waren größtenteils auf zeitsparende, konzentrierte Einkäufe angewiesen, wie sie durch Selbstbedienungsläden und organisierte Agglomerationsformen des Einzelhandels gefördert wurden. Das Shopping-Center als räumliche Konzentration eines vielfältigen Angebotes auf engstem Raum war ideal zum „one-stop-shopping“. Die größeren Shopping-Center beherbergten in der Regel 50 bis 100 Betriebe, die in einer Art optimaler Branchenmischung meist so angelegt waren, daß große Kauf- und Warenhäuser als Kundenmagneten an den Polen lokalisiert waren, zwischen denen sich die Fachgeschäfte und Dienstleistungsbetriebe gruppierten, die überwiegend den mittel- und langfristigen Bedarf deckten.[70]

---

dert wurde, erwies sich jedoch wegen einer falschen Standortanalyse als Fehlinvestition. 1850 wurde der Basar mit finanziellen Verlusten verkauft. Bis 1880 dämmerte er vor sich hin und wurde schließlich nach einem weiterem Besitzerwechsel abgerissen. Nachdem die Konkurrenz durch das Warenhaus noch hinzu kam, fand die deutsche Entwicklung der Passage nach dem ersten Weltkrieg erst einmal ein Ende. Als erstes integiertes Einkaufszentrum benennt Horst-Joachim Jaeck das 1928 in Berlin als Teil eines U-Bahnhofes errichtete Center „Onkel Toms Hütte“. (Vgl.: Bühler: City-Center. S. 50; Jaeck: Das Shopping-Center. Erster Band. S. 70; Christian Hackelsberger: Die kurzen Wege zur Rendite – Am Beispiel Hamburgs: Passagen – und Galerien – Architektur. In: Süddeutsche Zeitung. 11. Oktober 1983. S. 139; und: Peter Illies: Die Hamburger Passagen: Anmerkungen aus städtebaulicher Sicht. In: Bauwelt: Trockene Wege. Heft 40 / 41. Berlin 1981. S. 1770; 1773.)

[69] Vgl.: Statistisches Bundesamt 1979. S. 99.

[70] Vgl.: Mayr: Entwicklung, Bedeutung und planungsrechtliche Problematik der Shopping-Center. S. 23.

Wie im ersten Kapitel bereits angesprochen, veränderte sich mit dem gestiegenen Wohlstand im Zuge des „Wirtschaftswunders“ das Einkaufsverhalten der Westdeutschen. Insbesondere die Vorratshaltung durch den Kühlschrank konnte grundlegende Verhaltensänderungen der Verbraucher herbeiführen.[71] So stieg der Bestand von Kühlschränken in westdeutschen Haushalten bis Mitte der sechziger Jahre rasant an. Bereits „1962/63 gab es laut der Einkommens- und Verbraucherstichprobe des Statistischen Bundesamtes in mehr als der Hälfte aller privaten Haushalte in der Bundesrepublik einen Kühlschrank.“[72]

Ebenfalls veränderte sich die Verkehrssituation. Der Bestand an Personenkraftwagen verachtfachte sich während der fünfziger Jahre von 0,52 Millionen auf 4,1 Millionen. Im Jahr 1970 hatten 12,9 Millionen, Ende 1972 bereits 15,1 Millionen Bundesbürger einen Personenkraftwagen.[73] 1978 verfügten 62 Prozent der deutschen Haushalte über einen eigenen Pkw.[74] Die Verkehrsdichte stieg dementsprechend kontinuierlich an. Nach dem Wiederaufbau der zumeist im Zweiten Weltkrieg zerstörten Geschäftszentren waren auch in Deutschland ähnlich wie in den Vereinigten Staaten von Amerika die Innenstädte den Menschenmassen und vor allem der zunehmenden Motorisierung nicht mehr gewachsen. Dem kam der Ausbau leistungsfähiger Ausfall- und Ringstraßen entgegen, wobei es jedoch der staatlichen Raumplanung gutzuschreiben ist, daß sie daneben den öffentlichen Nahverkehr zu keinem Zeitpunkt nur annähernd so vernachlässigt hat, wie es die Vereinigten Staaten von Amerika erleben mußten.

Zwei gegensätzliche Auswirkungen hatte die zunehmende Motorisierung der Verbraucher bezüglich der Einkaufsstätten zur Folge. „Erstens erlaubt das Auto als Individualverkehrsmittel eine rasche und (relativ) kostengünstige Überwindung des Raumes und führte so zu einer Ausweitung der Distanzen, die zum Einkaufen zurückgelegt werden. Dem Verbraucher erschließen sich neue Einkaufsstätten, vor allem solche, die an den öffentlichen Nahverkehr nicht angeschlossen sind.

Zweitens wächst aber auch das Einzugsgebiet der Innenstädte, weil weiter entfernt wohnende Verbraucher ebenso einfach und kostengünstig in die Cities

---

[71] Vgl.: Pfeil: Einkaufsverhalten. S. 2 f.
[72] Arnold Sywottek: Zwei Wege in die „Konsumgesellschaft“. In: Axel Schildt, Arnold Sywottek (Hrsg.): Modernisierung im Wiederaufbau: Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre. Bonn 1993. S. 283.
[73] Vgl.: Bruno Tietz: Einzelhandelsdynamik und Siedlungsstruktur. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung: Raumforschung und Raumordnung. Heft 3/4. Bonn Juli / August 1974. S. 120.
[74] Vgl.: Thomas Südbeck: Motorisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik in Westdeutschland in den 50er Jahren. In: Axel Schildt, Arnold Sywottek (Hrsg.): Modernisierung im Wiederaufbau: Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre. Bonn 1993. S. 171 f.

gelangen. Der gestiegene Mobilitätsgrad der Konsumenten führt zu einer Ausweitung der Einzugs- und Ausstrahlungsbereiche der Innenstädte. Während die Enge der Städte, besonders die Parkplatznot, in den vergangenen Jahren die Verbreitung der peripher gelegenen Angebotsformen förderte, gewannen die Innenstädte die Käufer vor allem durch deren gestiegenes Anspruchsniveau zurück."[75]

Die Kennzeichen der Wohlstandsgesellschaft setzten sich auch in der Bundesrepublik Deutschland durch. Dem Verbraucher standen immer mehr finanzielle Mittel und einhergehend auch mehr Freizeit zur Verfügung. Das Einkaufen als „Erlebnis" und der Besitz von „Statusprodukten" gewannen einen hohen Stellenwert in der Gesellschaft. Der „Versorgungshandel" wurde vom „Erlebnishandel" abgelöst. Einkaufen wird zum gesellschaftlichen Ereignis.[76] Die Lebensqualität wird untrennbar mit dem Konsum verbunden.[77]

Als Antwort auf diese Entwicklung bauten private Investoren die Shopping-Center amerikanischen Stils in Deutschland. Als erstes Shopping-Center auf der „grünen Wiese" wurde am 2. Mai 1964 in Sulzbach an der Autobahn Frankfurt-Wiesbaden das Main-Taunus-Zentrum[78] mit einer damaligen Geschäftsfläche von 42.000 Quadratmetern und 3.000 Parkplätzen in Betrieb genommen. Das von der Intershop-Holding gebaute Center wurde bis 1971 in mehreren Schrit-

---

[75] Bühler: City-Center. S. 59 f.

[76] Die Werbefachleute der Einkaufszentren griffen diese Entwicklung in ihren Slogans auf: „Schwaben Center: perfektes Einkaufsvergnügen und Freizeit in der Stadt – aber ohne Stadtprobleme", „Main-Taunus-Zentrum – mehr als ein Einkaufszentrum" und Breuningerland: das paradiesische Einkaufsvergnügen im Raume Ludwigsburg".

[77] Vgl.: Bühler: City-Center. S. 60. (Weiteres zur Veränderung der Konsumgewohnheiten infolge des Wirtschaftswunders: Arne Andersen: Der Traum vom guten Leben – Alltags- und Konsumgeschichte vom Wirtschaftswunder bis heute. Frankfurt am Main; New York 1997.)

[78] Nach zweijähriger Bauzeit wurde am 02. Mai 1964 das Main-Taunus-Zentrum (MTZ) in der Gemarkung Sulzbach westlich von Frankfurt eröffnet. Bauherr war die Intershop - Holding Aktiengesellschaft, Zürich, die das Projekt von der Deutschen Einkaufszentrum GmbH, Frankfurt, übernommen hatte. Rund 314.000 Quadratmeter Gesamtfläche und 60.000 Quadratmeter Nutzfläche mit 75 Einzelhandelsgeschäften und zwei Großwarenhäuser boten den Kunden einen ausgewogenen Branchenmix. Die architektonische Planung des 40 Millionen teuren Projektes lag in den Händen der Architekten Schwebes und Schoszberger, Berlin. Vorherrschend war die eingeschossige Bauweise. Die einzelnen Ladenblocks umsäumten eine 400 Meter lange offene Haupteinkaufsstraße. Das Shopping – Center wurde bereits kurz nach Errichtung von Klaus Wolf als neues Element des rhein-mainischen Verstädterungsgebietes nach Flächennutzung und Branchenstruktur, Erreichbarkeit und Versorgungsreichweite sowie nach der Sozialstruktur seiner Kunden analysiert. Heute hat das Main-Taunus-Zentrum 82.831 Quadratmeter Geschäftsfläche mit 81 Einzelhandelsgeschäften, Dienstleistungsbetrieben und Restaurants auf zwei Verkaufsebenen. Den motorisierten Kunden stehen 4.000 Parkplätze zur Verfügung. Täglich besuchen rund 35.000 Kunden das Shopping – Center. Der Eigentümer ist heute die „Main-Taunus-Zentrum Wieland KG". Das Center – Managment hat die ECE Projektmanagment GmbH & Co. KG übernommen. (Vgl.: Klaus Wolf: Das Shopping Center Main-Taunus – ein neues Element des rheinisch-mainischen Verstädterungsgebietes. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 37. Heft 1. 1966. S. 87 – 97; Wienke: Shopping Center. S. 27; o.V.: Einkaufszentrum im amerikanischen Stil – 40 Millionen Mark für Main-Taunus Projekt westlich von Frankfurt – März 1964 voraussichtlich bezugsfertig – Zweibahnige Brücke. In: Selbstbedienung und Supermarkt. Köln August 1963. S. 21; o.V.: Am 2. Mai: Das Main Taunus Zentrum wird eröffnet. In: Selbstbedienung und Supermarkt. Köln April 1964. S. 62 – 65; und: Falk: Shopping – Center – Report 2000. S. 271.)

ten erweitert und verfügt heute über 80.000 Quadratmeter Geschäftsfläche und hat mit fünf Waren- und Kaufhäusern die größte Zahl derartiger Leitbetriebe aller deutschen Einkaufszentren.

Nur ein halbes Jahr später, am 13. November 1964, eröffnete in Bochum das nicht städtisch integrierte Ruhrpark-Einkaufszentrum[79] mit damals 23.000 Quadratmetern Geschäftsfläche. Es wurde bis heute ebenfalls mehrmals erweitert und ist zur Zeit mit einer Geschäftsfläche von rund 125.000 Quadratmetern das mit Abstand größte deutsche Einkaufszentrum. Es ist von 6.500 Parkplätzen umgeben.

Die „Hauptgemeinschaft des deutschen Einzelhandels e.V." wandte sich bereits 1964 und 1965 vehement gegen diese ersten beiden Einkaufscenter - Standorte außerhalb der Stadt. Den jeweilig zuständigen Gemeinden warf sie vor, die nicht integrierten Shopping-Center nur aufgrund der zu erwartenden Gewerbesteuern, jedoch zu Lasten der Regionalplanung genehmigt zu haben. „Durch die Errichtung der Einkaufszentren ‚Main-Taunus-Zentrum' bei Frankfurt und ‚Ruhrpark' bei Bochum ist die Diskussion um den zukünftigen Standort des Einzelhandels erneut in Bewegung geraten. (…) Im Gegensatz zu den herkömmlichen Standortüberlegungen für die Einkaufszentren des Einzelhandels lehnt sich diese in der Bundesrepublik neuartige Planung weitgehend an die der amerikanischen ‚Regional Shopping-Centers' an."[80] Verbunden mit einem Plädoyer zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Innenstadt lehnte der Verein das nicht städtisch integrierte Shopping-Center ab: „Mit Hilfe der Errichtung eines Shopping-Centers

[79] Mit der Eröffnung des Ruhrpark-Einkaufszentrums im östlichen Stadtgebiet Bochums unweit der Dortmunder Stadtgrenze im November 1964 hatte die Bundesrepublik Deutschland nun ein zweites Shopping – Center. Der amerikanische Geschäftsmann Edward Roberts entwickelte und baute das Center mit seiner Firma „Einkaufszentrum am Ruhrschnellweg GmbH". Die Errichtung des Shopping - Centers auf einem ehemaligen landwirtschaftlichen, stadteigenen Grundstück war zunächst seitens der heimischen Wirtschaft (unter anderem der Industrie- und Handelskammer) heftig umstritten. Das Ruhrpark - Einkaufszentrum entstand in verkehrsgünstiger Lage am Ruhrschnellweg nahe dem damals geplanten Autobahnkreuz Bochum (A 40) und wurde wie das Rhein – Main - Zentrum mit offener Anordnung der Ladenstraßen „auf der grünen Wiese" errichtet. Die Geschäftsfläche betrug anfänglich 23.000 Quadratmeter. Nach mehrmaligen Erweiterungen verfünffachte sich die Geschäftsfläche auf über 125.600 Quadratmeter. Heute sind 90 Einzelhandelsgeschäfte, Dienstleistungsbetriebe und Restaurants auf einer Verkaufsebene angeordnet. Die Zahl der offenen und ebenerdigen Parkeinstellplätze des Ruhrparks konnte – parallel zur mehrfachen baulichen Erweiterung des Einkaufszentrums – kontinuierlich von anfangs 2.500 bis auf 6.500 erhöht werden. Täglich besuchen 45.000 Kunden das von der „ICM Center- und Facility Managment GmbH" seit 1975 gemanagte Ruhrpark-Einkaufszentrum. Die Eigentümerin ist heute der „Rheinisch-Westfälische Immobilien – Anlagegesellschafts Fonds". (Vgl.: Heinz Heineberg; Alois Mayr: Neue Einkaufszentren im Ruhrgebiet – Vergleichende Analyse der Planung, Ausstattung und Inanspruchnahme der 21 größten Shopping – Center. Paderborn 1986. S. 33 – 37; Falk: Shopping - Center - Report 2000. S. 356; Anja Weber: Ruhr-Park Bochum wächst – Erweiterungsmaßnahme zur Standortsicherung. In: German Council Report. 1. Ausgabe 2001. S. 53 f; und: Aurelia Schulze: Ruhr Park Bochum: Ein Einkaufszentrum verfünffacht seine Geschäftsfläche. In: German Council Report. 2. Ausgabe. Ludwigsburg 2001. S. 74.)

[80] Hauptgemeinschaft des deutschen Einzelhandels: 17. Arbeitsbericht. Köln 1964. S. 50 f.

(auf der grünen Wiese) glauben manche Gemeindeväter das Gewerbesteueraufkommen ihrer Gemeinde entscheidend verbessern zu können. Im Gegensatz zu den Einkaufszentren in den Innenstädten, Vororten oder neuen Wohngebieten, die überwiegend eine echte volkswirtschaftliche Versorgungsfunktion ausüben und im Verein mit administrativen und kulturellen Funktionen wirksam werden, treffen bei den in der Bundesrepublik bestehenden oder geplanten (nicht in die Stadt integrierten) Shopping-Centers überwiegend spekulative Interessen der Gemeinden und des Managements der Einkaufszentren aufeinander. Unabhängig von städtebaulichen Zielsetzungen benachbarter Gemeinden oder eines Gemeindeverbundes werden hier reine Marktfunktionen etabliert, ohne Rücksicht darauf, ob sie mit übergeordneten regionalen Gesichtspunkten oder geplanten Maßnahmen in Einklang zu bringen sind.“[81]

Die Fachzeitschrift „Bauwelt“ prangerte 1966 die zwischenstädtischen Standorte ebenfalls an. In dem Artikel „Handel im Wandel“ befürchtete der Autor, daß die gewachsenen Geschäftszentren gefährdet seien: „Gerade der innerstädtische Einzelhandel kann es sich nach dem Aderlaß durch die Auswirkungen des letzten Weltkrieges nicht leisten, Investitionen vorzunehmen, die sich mangels einer längerfristigen Stadt- und Regionalplanung eines Tages als Fehlinvestitionen herausstellen. Man kann daher vom Einzelhandel nicht erwarten, daß Einkaufszentren – ganz gleich wo ihr Standort liegt – zu einem städteplanerischen Experimentierfeld verurteilt werden. Deswegen ist ein entschiedenes ‚Nein‘ den ‚Einkaufszentren auf der grünen Wiese‘ entgegenzusetzen, die eine volkswirtschaftliche Versorgungslücke überhaupt nicht ausfüllen wollen, sondern lediglich den Säckel leistungsfähiger Gemeinden füllen sollen.“[82]

Die beiden regionalen Shopping-Center der ersten Stunde, die getreu den US-amerikanischen Vorbildern Standorte „auf der grünen Wiese“ einnahmen, bewegten demnach die Gemüter in Handels- und Planungskreisen heftig. Zeitweise kam es sogar so weit, daß die Verfechter des zwischenstädtischen Standorts und die auf Erhaltung traditioneller Funktionsabläufe und Standortmuster erpichten Kreise unversöhnliche Positionen bezogen. Schlagartig trat damit die ganze Problematik einer unbesehenen Übernahme des amerikanischen Shopping-Centers zutage.[83]

---

[81] Hauptgemeinschaft des deutschen Einzelhandels: 17. Arbeitsbericht. Köln 1964. S. 50 f, Vgl.: Hauptgemeinschaft des deutschen Einzelhandels: 18. Arbeitsbericht. Köln 1965. S. 36.
[82] o.V.: Wandel im Handel. In: Bauwelt. Heft 47. Hamburg 21. November 1966. S. 1364.
[83] Vgl.: o.V.: EKZ – Bausse. In: moderner markt. Frankfurt am Main Februar 1974; o.V.: Wie groß ist das Risiko des Standortes EKZ. In: moderner markt. Frankfurt am Main Juli 1974. S. 14, und: Wienke: Shopping Center. S. 27.

Die genetische Bestandsaufnahme von heute zeigt jedoch, daß in der Gesamtheit die Gemeinden und die Investoren die innerstädtisch integrierten Einkaufszentren bevorzugten.[84] So sind die beiden ältesten Einkaufszentren in der Bundesrepublik Deutschland heute auch die flächenmäßig größten und gleichzeitig Exponenten eines Standorttyps, der sich in Deutschland nicht durchsetzen konnte. Im Zuge der Wiedervereinigung wurden in den neuen Bundesländern in den Anfangsjahren zwar Shopping-Center in stadtperipheren Lagen errichtet, der aktuelle Trend zeigt jedoch, daß innerstädtische Einkaufszentren sich auch in Ostdeutschland langfristig durchsetzen. [85]

Nach den ersten beiden Shopping-Centern „auf der grünen Wiese“ folgte die Ansiedlung auf städtisch integrierten Standorten. Am Breitscheidplatz, gegen-

[84] Insbesondere die Genehmigungspraxis der Gemeinden führte zu einer Verhinderung nicht integrierter Standorte. Im Zusammenhang dieser Problematik ist die ganze Debatte der Verschärfung des § 11, Absatz 3 Baunutzungsverordnung zu sehen, die eine Flächenbeschränkung für Handelsbetriebe außerhalb von Kerngebieten (1.200 Quadratmeter) zum Inhalt hatte, sofern eigens Sondergebiete von den Gemeinden ausgewiesen wurden. (Vgl.: Bernd Falk: Frischer Wind im Einkaufszentrum: Das Shopping-Center als Anlageprojekt braucht neue Konzepte und Ideen. In: Zadelmarkt. Frankfurt am Main Oktober 1989. S: 18 – 21.)

[85] Helmut Vogel und Bernd R. Falk kamen jeweils bis in die achtziger Jahre zu dem Ergebnis, daß sich die Shopping-Center „auf der grünen Wiese“ in Deutschland nicht durchsetzen konnten. Zu einem anderen Ergebnis kommt Antje Bastian 1999: „Laut EHI betrug Ende 1997 der Anteil der Zentren auf der „grünen Wiese“ in Deutschland 26,7 Prozent aller vorhandenen Zentren. Somit mußte die von Falk getroffene Aussage revidiert werden, daß sich der Standort zwischen den Städten bzw. auf der grünen Wiese in der Bundesrepublik Deutschland nicht durchsetzen konnte.‘“ (Bastian: Erfolgsfaktoren von Einkaufszentren. S. 22.) Bernd R. Falk führte diese Zahlen der EHI in seinem Aufsatz „Shopping-Center – Grundlagen, Stand und Entwicklungsperspektiven“ 1998 ebenfalls auf. Jedoch nahm er keine Bewertung vor. (Vgl.: Falk: Das große Handbuch Shopping-Center. S.41.) Im „Shopping-Center-Report“ von 2000 untermauerte Falk wieder seine ursprüngliche These: „Differenziert nach der Standortkategorie der Shopping-Center zeigt sich in Deutschland eindeutig eine Dominanz der Innenstadtlage. So befinden sich 33,5 Prozent der Regionalen Shopping-Center (ab 15.000 Quadratmeter Geschäftsfläche) und sogar 55,6 Prozent der kleinen Center (zwischen 8.000 und 14.999 Quadratmeter Geschäftsfläche) in Innenstadtlage. Insgesamt rund 16 Prozent der Shopping - Center haben ihren Standort in Stadtteillage und 30 Prozent befinden sich am Stadtrand. Lediglich 12,4 Prozent der Shopping – Center (ab 8.000 Quadratmeter Geschäftsfläche) haben ihren Standort auf der Grünen Wiese beziehungsweise zwischen der Stadt.“ Die ungleichen Standpunkte der beiden Autoren sind sicherlich durch die unterschiedliche zeitliche Betrachtung bedingt. Durch den „Nachholbedarf“ an Shopping-Centern in der ehemaligen DDR wurden diese in den ersten Jahren nach der Wiedervereinigung oftmals an peripheren Standorten errichtet. Die westdeutschen Investoren zielten aber insbesondere auf die zwischenstädtischen Standorte, weil die Eigentumsverhältnisse in den Städten unklar waren, dort eine marode Bausubstanz anzutreffen war und Planungsvorgaben fehlten. Ferner war eine planerische Unsicherheit bei den Gemeinden zu verzeichnen, die durch großzügige baurechtliche Auslegungen Arbeitsplätze sichern wollten. Dies ergab für ganz Deutschland eine kurzfristige statistische Veränderung bei der Anzahl der außerörtlich angesiedelten Center. Aufgrund der besonderen rechtlichen und politischen Verhältnisse sind in den Anfangsjahren nach der Wiedervereinigung nicht integrierte Shopping - Center entstanden und stellen somit eine Ausnahme dar. Von einer grundsätzlichen Trendwende zum stadtpheripheren Standorten in Deutschland kann nicht gesprochen werden. Demnach folgt diese Arbeit der Ansicht Bernd R. Falks, daß eine Dominanz der Shopping-Center in Innenstadtlage vorherrscht. Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt Johannes Schnermann in seinem Aufsatz „Projektentwicklung von Shopping-Centern – dargestellt an Entwicklungsphasen“. (Vgl.: Vogel: Einkaufszentrum als Ausdruck einer kulturlandschaftlichen Innovation. S. 70, Bernd R. Falk: Momentaufnahme der Europäischen Shopping-Center. In: Institut für Gewerbzentren: Dokumentation der 3. Internationalen Shopping-Center – Tagung ´75 in München. Expansion oder Konsolidierung?. München 1975. S. 9. Im folgenden zitiert als: Falk. Momentaufnahme der Europäischen Shopping-Center, Falk: Shopping-Center-Report 2000. S. 16, Schnermann: Projektentwicklung. S. 141, und: Elisabeth Lichtenberger: Stadtgeographie: Begriffe, Konzepte, Modelle, Prozesse. Band 1. Stuttgart, Leipzig 1998. S. 232.)

über der Gedächtniskirche, am Schnittpunkt von Tauentzienstraße, Kurfürstendamm und Budapester Straße wurde 1965 unter der Direktion von Karl Heinz Pepper das Berliner Europa-Center[86] eröffnet. Mit seinen 38.000 Quadratmetern Geschäftsfläche war es das erste Einkaufszentrum Westdeutschlands, das in engster funktionaler Verbundenheit mit innerstädtischen Geschäftslagen stand. Das 1966 eröffnete „Kaufzentrum Böblingen“[87] hatte ebenfalls einen Standort im Gefüge einer Stadtmitte.

Das erste geschlossene und vollklimatisierte Einkaufszentrum in Europa war das am 14. September 1967 eröffnete Donau - Einkaufszentrum (DEZ).[88] Das Main-

[86] Auf dem einst so beliebten Platz mit dem „Romanische Café“, an dem heute das Europa-Center steht, traf sich von 1901 bis 1943 die damalige internationale Bohéme. Im Feuersturm 23. / 24. November 1943 wurde das Café zerstört. Die Errichtung des ersten integrierten Shopping-Centers im Stadtzentrum von Berlin (West) erfolgte im Rahmen des Wiederaufbauprozesses des stark zerstörten sogenannten Zooviertels, das sich bereits vor dem Zweiten Weltkrieg zu einem gehobenen Geschäfts- und Unterhaltungs- beziehungsweise Vergnügungszentrum entwickelt hatte, in der Nachkriegszeit jedoch, nach der Spaltung Berlins, zusätzliche gesamtstädtische Funktionen übernommen hatte. Nachdem in den fünfziger Jahren im Kurfürstendamm – Bereich sich eine rege Aufbautätigkeit vollzogen hatte und die gläserne Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche errichtet war, konnte auf dem einst so berühmten Gelände keine nennenswerte Bausubstanz verzeichnet werden. Die Entscheidung zur Errichtung des Europa-Centers wurde zu Beginn der sechziger Jahre von dem privaten Unternehmer Karl Heins Pepper getroffen, der insgesamt 16 Einzelgrundstücke (zusammen 25.000 Quadratmeter) zu relativ günstigen Bedingungen erwerben konnte. Das glas- und aluminiumglitzernde Europa-Center entstand von 1963 bis 1965 nach Plänen von Prof. Helmut Hentrich und Dipl.-Ing. Hubert Petschnigg sowie der künstlerischen Beratung von Prof. Egon Eiermann (Erbauer der neuen Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche). Der Baukörper des Europa-Centers war ein Flachbaukomplex, der drei Verkaufsebenen enthielt und von drei-, fünf- und sechsgeschossigen Bauteilen (Kino, Warenhaus, Hotel, Bürottrakt) sowie von einem 22-geschossigen Bürohausturm überragt wurde. Ein Parkhaus mit 1.100 Parkplätzen und ein größeres Appartementhaus schlossen sich dem Gebäudekomplex an. Die beiden oberen Verkaufsebenen wurden in offenen Innenhöfen angelegt. Damit wollte der Investor besondere „Erlebnisräume“ schaffen, zum Beispiel einen „Blumenhof“. Das 123,5 Meter hohe Gebäude mit Büro- und Geschäftsflächen wurde am 2. April 1965 vom späteren Außenminister und Vizekanzler Willy Brandt eingeweiht. Nach Eröffnung des Europa-Centers wurde jedoch bald offensichtlich, daß die Innenhöfe erhebliche Zugbelästigungen für den Kunden mitbrachten. Mittels einer vierjährigen Bauzeit nach den Plänen von Ivan Krusnik konnte für 19 Millionen Mark im Herbst 1976 eine Umgestaltung des Centers erreicht werden, die auch eine Überdachung und eine Klimatisierung der Shop-Bereiche beinhaltete, wobei die nach dem Vorbild des Rockefeller-Centers in New York eingerichtete Eisbahn, ein terassenförmig angelegtes Café und ein Wasserspiel weichen mußten. Der Mercedes – Stern auf dem Dach (10 Meter Durchmesser) des 22. Stockwerkes wurde schnell eine Art Wahrzeichen von Berlin. 1999 wurde die Innengestaltung des Centers modernisiert. Auf 25.535 Quadratmeter Geschäftsfläche befinden sich heute 78 Geschäfte, Restaurants, Bars, Kinos usw. 25.000 Kunden besuchen täglich das Center. Die heutige Eigentümerin ist die „Europahaus Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG. (Vgl.: Bernhard Butzin; Heinz Heineberg: Nutzungswandel und Entwicklungsprobleme integrierter Shopping-Center in West-Berlin. In: Heinz Heineberg (Hrsg.): Einkaufszentren in Deutschland: Entwicklung, Forschungsstand und –probleme mit einer annotierten Auswahlbibliographie. Paderborn 1980. S. 67 – 70. Im folgenden zitiert als: Butzin, Heineberg: Shopping-Center in West-Berlin, http://www.europacenter.com – 08. Mai 2002; und: Falk: Shopping-Center-Report 2000. S. 166.)

[87] Das Einkaufszentrum Böblingen (anfangs Südwest – Kaufzentrum) entstand zwischen Altstadt und Bahnhof in verkehrsgünstiger Zwischenlage auf einem Gelände, das zuvor eine „nasse kaum genützte Wiesenniederung“ war. Es war ein Prototyp für funktionale Innenstadterweiterung in einer Mittelstadt. Die Bruttogeschoßfläche des Centers betrug 10.900 Quadratmeter bei 27 Einzelhandelsgeschäften und Dienstleistungsbetrieben auf zwei Verkaufsebenen. Eigentümer war die „TEG Eigentümer-Gemeinschaft“ und das Centermanagment hatte die „K&P Klauß und Partner“ übernommen. (Vgl.: Vogel: Einkaufszentrum als Ausdruck einer kulturlandschaftlichen Innovation. S. 113; und: Falk: Shopping-Center – Report 2000. S. 238.)

[88] Die ersten Überlegungen zum Bau eines Einkaufszentrums in Regensburg wurden nach eingehender Marktuntersuchung 1963 angestellt. Damals fand man solche geschlossenen und klimati-

Taunus-Zentrum und das Ruhrpark-Einkaufszentrum wiesen dagegen ebenso wie das Einkaufszentrum Böblingen eine offene Bauform auf, das heißt die Ladenstraßen waren nicht überdacht und den Witterungseinflüssen ausgesetzt. In der Fachöffentlichkeit fand die geschlossene Bauform des Donau – Einkaufszentrums großen Anklang. Der „ingesta report“ forderte 1968 mehr solcher vollklimatisierter Shopping-Center in Deutschland: „Das – im Gegensatz zu anderen Einkaufszentren vergleichbarer Größe – ohne viel Publicity konzipierte und gebaute und bisher weitaus modernste Einkaufszentrum Deutschlands (das DEZ) steht vielleicht noch lange allein auf weiter Flur, denn bisher wurde in unserem Lande noch kein vergleichbares Projekt bekannt. Es wäre aber doch zu wünschen, daß sich auch an anderen Plätzen weitsichtige und mutige Unternehmer finden, die den im DEZ verwirklichten und für unsere siedlungsstrukturellen und klimatischen Verhältnisse vorzüglich geeigneten Zentrentyp realisieren.“[89] Im gleichen Jahr sprach sich auch die Handelskammer Hamburg für das geschlossene und vollklimatisierte Center aus: „Schon heute kann man sagen, daß die Bauweise, die dort angewendet wurde, sich bewährt hat.“[90]

Nachdem in den ersten Jahren nur offene und ebenerdige Ladenstraßen gebaut wurden, setzte sich nun die geschlossene und teil- oder vollklimatisierte Bauform durch.[91] Eine attraktivere Innengestaltung zur Schaffung einer positiven Einkaufsatmosphäre in den Centern mit Ruhebänken, Brunnen, Blumen, Cafés und vielem mehr konnte durch die Klimatisierungen vorgenommen werden. Kom-

---

sierten Einkaufszentren noch ausschließlich in den Vereinigten Staaten. Nach dem Beispiel des 1964 in Philadelphia errichteten Cherry-Hill-Shopping-Center, dessen Architekt Viktor O. Gruen war, sollte dann auch das Donau-Einkaufszentrum (DEZ) eine geschlossene Bauform erhalten. Das Donau-Einkaufszentrum wurde nach siebzehnmonatiger Bauzeit am 14. September 1967 in Regensburg - Weichs (Stadtrandlage) eröffnet. Die Eigentümerin des Einkaufszentrums war die „Kommanditgesellschaft für Vermögensverwaltung Dr. Vielberth“. Es hatte eine Nutzfläche von rund 25.000 Quadratmetern, circa 35 Fachgeschäften, zwei Warenhäuser, ein Supermarkt und 2.000 Parkplätzen. Die Kosten des aus einem Guß errichteten Baukörpers betrugen 24 Millionen DM. Im Jahre 1969 hatte das Shopping-Center 800 Beschäftigte und rund 80 Millionen DM Umsatz. In den letzten 35 Jahren wurde es fünfmal erweitert. Heute hat das Regensburger Einkaufszentrum 66.344 Quadratmeter Geschäftsfläche auf zwei Verkaufsebenen. Rund 30.000 Kunden besuchen am Tag durchschnittlich das Center mit seinen 127 Einzelhandelsgeschäften und Dienstleistungsbetrieben. 1997 hatte es rund 346 Millionen DM Umsatz. (Vgl.: o.V.: Immer Sonnenschein im Laden: Donau-Einkaufszentrum in Regensburg, erstes Zentrum in Deutschland mit einer gedeckten, klimatisierten „Mall“. In: Ingesta-report. Köln 1/1967. S. 19 – 21, o.V.: Donau – Einkaufszentrum. In: Selbstbedienung und Supermarkt. Zeitschrift des Instituts für Selbstbedienung. Köln November 1967. S. 20 – 26; Horst-Joachim Jaeck: Das Shopping-Center. Geschichte des Shopping Centers. Zweiter Band. Berlin 1979. S. 73, Johann Vielberth: Shopping-Center im Generationenwandel – dargestellt am Donau – Einkaufszentrum Regensburg. In: Bernd R. Falk (Hrsg.): Das große Handbuch Shopping-Center. Landsberg/Lech 1998. S. 121 – 136; Bernd F. Falk: Shopping-Center-Report 2000. S. 118, und: Thomas Klingelhöfer; Gerd Tempoale; Roland Seehofer: Ein neues Center nach mehr als 30 Jahren: Das Donau-Einkaufszentrum im Jahr 2000. In: German Council Report. 1. Ausgabe. Ludwigsburg 2000. S. 50 – 55.)

[89] o.V.: Ein voller Erfolg: Donau - Einkaufszentrum – erstes vollklimatisiertes Zentrum in Deutschland. In: Ingesta-report. Köln 1/1968. S. 15.

[90] Robert Pernau: Alles unter einem Dach – In den modernen Einkaufszentren kann schlechtes Wetter nicht mehr das „Geschäft“ beeinträchtigen. Alles unter einem Dach. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Oktober 1969. S. 693 f.

[91] Vgl.: Falk. Momentaufnahme der Europäischen Shopping-Center. S. 16.

munikationsflächen, auf denen witterungsunabhängig Aktionen stattfinden konnten, stellten neue attraktive Präsentationsmöglichkeiten für die Einzelhändler dar. Die offene Bauform wurde in den folgenden Jahren deshalb nur noch in Einzelfällen angewandt. Die geschlossene Bauform der Center beinhaltete aber auch ein Problem: Die Überdachung, Belichtung und Klimatisierung erforderten höhere Investitionskosten und bedeuteten eine komplette Schließung des gesamten Zentrums nach Geschäftsschluß. Die Öffentlichkeit war seitdem nach Ladenschluß aus dem Zentrum ausgeschlossen.

5. Phasen der deutschen Shopping-Center-Entwicklung

Die westdeutsche Shopping-Center-Entwicklung kann im wesentlichen in fünf Phasen eingeteilt werden. Die ersten drei Phasen sind auf der Grundlage der Innovationsforschung in den verschiedensten Publikationen aufgegriffen und erläutert worden.[92] Die letzten beiden Phasen sind angelehnt an die neuesten Forschungen von Bernd R. Falk.[93]

1. Die Phase der „Innovation“, in der Shopping-Center als neue kulturlandschaftliche Phänomene entstanden, (1964 bis 1971).

2. Die Phase der „Diffusion“, in der eine dynamische Ausbreitung der Shopping-Center erfolgte, die auf einer veränderten Einstellung und Bewertung durch unterschiedliche Gruppen beruhte, (1972 bis 1974).

3. Die Phase der „Adaption“, in der Shopping-Center als kulturlandschaftliche Erscheinung etabliert waren und in weiteren Räumen Eingang fanden, (1975 bis 1981).[94]

4. Die Phase der „Spezialisierung“, in der Shopping-Center nahezu ausschließlich innerstädtische Standorte einnahmen und qualitativ anspruchsvoller wurden, (1982 bis 1992).

---

[92] Vgl.: Bühler: City-Center. S. 50 – 54; Vogt: Verbrauchermärkte, SB – Warenhäuser und Einkaufszentren. S. 56 – 58; und: Mayr: Entwicklung, Bedeutung und planungsrechtliche Problematik der Shopping-Center. S. 20.

[93] Bernd R. Falk hat 1998 eine neue Phaseneinteilung vorgenommen. In größeren Zeitabständen stellt er darin die „Generationen“ von Shopping-Centern dar. Aufgrund der historischen Ausrichtung dieser Arbeit wird stärker den vergangenen Abhandlungen gefolgt, weil in diesen die einzelnen Phasen mit ihren jeweiligen Kennzeichen detaillierter dargestellt werden.

[94] Vgl.: Mayr: Entwicklung, Bedeutung und planungsrechtliche Problematik der Shopping-Center. S. 20.

5. Die Phase der „Ambivalenz“, in der die Entwicklung der Shopping-Center in den neuen und den alten Bundesländern unterschiedlich verlief, (seit Beginn der neunziger Jahre bis zur Gegenwart).[95]

Die erste Phase von 1964 bis 1971 war gekennzeichnet durch eine zögerliche Verbreitung dieser Verkaufsanlagen, nur wenige Einkaufszentren wurden pro Jahr errichtet. In dieser siebenjährigen Zeitspanne diagnostizierten und testeten die potentiellen Investoren noch die Stärken und Schwächen derartiger Zentren.[96] Bis einschließlich 1971 gab es insgesamt 19 regionale Shopping-Center mit einer gesamten Geschäftsfläche von circa 707.400 Quadratmeter.[97] Diese konzentrierten sich auf fünf Ballungsräume: Rhein-Ruhr-Gebiet, Hamburg, West-Berlin, Nürnberg und Stuttgart. Alois Mayr bezeichnete diese Räume aufgrund ihrer Pionierstellung bei der Shopping-Center-Entwicklung in Deutschland als Innovationszentren.[98] Der Umsatzanteil regionaler Shopping-Center am gesamten institutionellen Einzelhandelsumsatz in der Bundesrepublik Deutschland war mit rund 1,25 Prozent noch verschwindend gering.[99] Die Entwickler kehrten mit Hilfe der staatlich gelenkten Raumordnung schnell dem Shopping-Center amerikanischen Stils den Rücken und wandten sich den bei den Stadtplanern und Politikern in Europa allgemein anerkannten städtisch integrierten Zentren zu.[100] Auch in der Bauform setzte sich schnell ein Typ durch, nämlich das geschlossene und klimatisierte Einkaufszentrum.

Architektonisch beeindruckten die deutschen Shopping-Center der ersten Generation eher durch ihre Größe, sie waren vor allen Dingen neu und im boomenden „Wirtschaftswunderdeutschland“ eine „attraktive“ Bereicherung für den Konsum. Zunächst waren die Shopping-Center von der baulichen Gestaltung kaum mehr als „Container“, zweckmäßig und funktional, teilweise mitten auf der „grünen Wiese“ errichtet. „Diese Anlagen konnten weder mit guter atmosphärischer Gestaltung noch mit einer standortspezifischen Identität im urbanen Sinne aufwarten; sie wollten es auch gar nicht.“[101]

---

[95] Vgl.: Falk: Das große Handbuch Shopping-Center. S. 21 f.
[96] Vgl.: Bernd R. Falk: Zur gegenwärtigen Situation und künftigen Entwicklung der Shopping-Center in den westeuropäischen Ländern. In: Heinz Heineberg (Hrsg.): Einkaufszentren in Deutschland: Entwicklung, Forschungsstand und –probleme mit einer annotierten Auswahlbibliographie. Paderborn 1980. S. 54. (Im folgenden zitiert als: Falk: Zur gegenwärtigen Situation und künftigen Entwicklung der Shopping-Center.)
[97] Vgl.: Bernd R. Falk: Die Entwicklung der regionalen Shopping-Center in der BRD. In: Bernd R. Falk (Hrsg.) Shopping Center Handbuch. München 1973. S. 25.
[98] Vgl.: Mayr: Entwicklung, Bedeutung und planungsrechtliche Problematik der Shopping-Center. S. 20.
[99] Vgl.: Falk: Kundenforschung in Einkaufszentren. S. 57.
[100] Vgl.: Wolfgang Würstle: Zur Standortbestimmung für Shopping-Center. In: Bernd R. Falk (Hrsg.): Shopping Center Handbuch. München 1973. S. 73.
[101] Brune: Architektonische Konzeption von Shopping-Centern. S. 168.

Tabelle 1: Eröffnete Shopping-Center der ersten Phase 1964 bis 1971

Eröffnung	Shopping-Center	Quadratmeter Geschäftsfläche
02.05.1964	Main-Taunus-Zentrum (Frankfurt am Main)	70.000
13.11.1964	Ruhrpark-Einkaufszentrum (Bochum)	58.000
02.04.1965	Europa-Center (Berlin)	38.000
01.04.1966	Kaufzentrum Böblingen (Böblingen)	30.000
12.05.1967	Elbe-Einkaufszentrum (Hamburg)	33.000
14.09.1967	Donau-Einkaufszentrum (Regensburg)	24.200
04.10.1968	Nordweststadt-Zentrum (Frankfurt am Main)	37.000
01.10.1969	Turm-Zentrum (Solingen)	31.000
15.10.1969	Leverkusen-City-Einkaufszentrum Abschnitt A	45.000
23.10.1969	Franken-Einkaufszentrum (Nürnberg-Langwasser)	35.000
23.04.1970	Forum Steglitz (Berlin)	24.000
08.05.1970	Einkaufszentrum Hamburger Straße (Hamburg)	50.000
15.10.1970	Neuer Markt (Erlangen)	30.200
05.11.1970	Alstertal-Einkaufszentrum (Hamburg)	32.000
26.11.1970	Stachus-Einkaufszentrum (München)	24.000
04.03.1971	Schwaben-Center (Augsburg)	30.000
01.04.1971	Hessen-Center Bergen-Enkheim (bei Frankfurt am Main)	57.000
14.10.1971	Bero-Center (Oberhausen)	34.000
14.10.1971	Westfalen-Einkaufszentrum (Dortmund)	25.000

Quelle: eigene Darstellung nach den vergleichenden Zahlenangaben von: Helmut Vogel: Das Einkaufszentrum als Ausdruck einer kulturlandschaftlichen Innovation, dargestellt am Beispiel des Böblinger Regionalzentrums. Trier 1978. S. 70 – 71, und Bernd R. Falk: Methodische Ansätze und empirische Kundenforschung in Einkaufszentren (shopping-center) unter besonderer Berücksichtigung der Beobachtungsmethode. Berlin 1975. S. 55.

Die zweite Phase der Verbreitung der Einkaufszentren in der Bundesrepublik Deutschland war durch ein boomartiges Wachstum der Zahl der regionalen Einkaufszentren von 1972 bis 1974 gekennzeichnet. Bernd R. Falk erkannte aufgrund einer verstärkten städtebaulichen Integration der neuen Einrichtungen in dieser zweijährigen Zeitspanne einen „Diffussionscharakter“.[102] Die Zahlenangaben in der Literatur über die Neuerrichtungen weichen zwar voneinander ab, tendenziell kann aber davon ausgegangen werden, daß ungefähr von einer Verdoppelung der Zentren und deren Angebotsfläche innerhalb von drei Jahren auszugehen ist.[103] Bevorzugtester Ausbreitungsraum war nunmehr eindeutig das

[102] Vgl.: Falk: Zur gegenwärtigen Situation und künftigen Entwicklung der Shopping-Center. S. 54.
[103] Vgl.: Mayr: Entwicklung, Bedeutung und planungsrechtliche Problematik der Shopping-Center. S. 21, Bühler: City-Center. S. 53, und: Jaeck: Das Shopping Center. Zweiter Band. S. 74.

Rhein-Ruhr-Gebiet. Entscheidende Erfolgsfaktoren für ihre Durchsetzung waren der spezifische Branchenmix ihres Waren- und Dienstleistungsangebotes, die bequeme Erreichbarkeit, das günstige Parkplatzangebot und ihre Fußläufigkeit, die dem Besucher einen durch Fahrverkehr unbeeinträchtigten Einkaufsbummel ermöglichte.

Die dritte, von 1975 bis 1981 andauernde Phase war geprägt durch ein Abebben der zahlenmäßigen Expansion bei verstärkter Betonung der integrierten Standorte, die von einem Absinken der Durchschnittsgröße neu errichteter Objekte begleitet war.[104] Eine Erschöpfung verkehrsgünstig an Schnellstraßen gelegener Standorte sowie eine zunehmende Diskussion über die Auswirkungen großflächiger Einzelhandelsstandorte und Einflüsse staatlicher Raumordnung waren als wesentliche Ursache anzusehen. Mit Beginn der achtziger Jahre trat nahezu eine Stagnation der regionalen Shopping-Center-Entwicklung ein. In diesem Zusammenhang kam es zu einer Renaissance der Passagen.[105] Die bestehenden Zentren wurden oft erweitert und saniert. Die Sanierungen wurden notwendig aufgrund des natürlichen Verschleißes, der im Laufe der Zeit an der Bausubstanz aufgetreten war: „Daneben (zeigten) sich in manchen Zentren der ersten Phase Anpassungserfordernisse, teilweise auch deutliche Erosionserscheinungen, denen durch konzeptionelle Änderungen, Flächenerweiterungen und -umwidmungen entsprochen wurde.“[106] Ein Anlaß zur Weiterentwicklung mit

---

[104] Vgl.: Vogt: Verbrauchermärkte, SB – Warenhäuser und Einkaufszentren. S. 56 – 58.

[105] Insbesondere in der Freien und Hansestadt Hamburg kam es zu einer Renaissance der Passagen. In Hamburg begann 1979 der Bau von Passagen in der Innenstadt. Südwestlich der Binnenalster, in der sogenannten Neustadt, entstand ein zusammenhängendes Passagennetz von den Colonnaden bis an die Alster–Arkaden und zwischen Gänsemarkt und Bleichenfleet. Folgende Passagen entstanden: Hamburger Hof, Gänsemarkt – Passage, Neuer Gänsemarkt, Gerhof, Hanse-Viertel, Kaufmannshaus und Galleria. Zur Zeit ist die Europa – Passage zwischen Ballindamm, Bergstraße und Kleiner Rosenstraße in Planung. Im Jahr 2006 soll sie fertig erstellt sein. Die Europa-Passage soll dann als Bindeglied eine attraktive Verbindung zwischen der City-Ost und City-West schaffen und darüber hinaus im Hinblick auf die geplante HafenCity die innerstädtischen Wegebeziehungen neu ordnen und ausbilden. Bauherr der Europa – Passage ist die Alida Grundstücksverwaltungs GmbH & Co KG, an der die Allianz und die Hamburgische Landesbank beteiligt sind. Mit einem Investitionsvolumen von 400 Millionen Euro ist die Europa- Passage das größte innerstädtische Bauprojekt der letzen Jahrzehnte in Hamburg. (Vgl.: Dierk Strothmann: Gemeinsamer Kampf für den wirtschaftlichen Aufschwung in der City zeigt Erfolg: Eine „graue Einkaufsmaus“ wandelt sich zur Shopping – Metropole. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 30. Dezember 1988. S. 4, weiteres hierzu: Vgl.: Olav Behn: Passagen in der Hamburger City – eine empirische Untersuchung ihrer Benutzer. Hamburg 1983, Günther Petersen: Mehr Bummeln als Einkaufen: Untersuchung über die neuen Hamburger Einkaufspassagen vorgelegt. In: Hamburger Wirtschaft. Hamburg 01. Mai 1983, Karl H. Krämer (Hrsg.): Passagen, Galerien, Kaufhäuser. – Malls, Arcades, Department Stores. In: architektur + wettbewerb. Heft 166. Stuttgart Juni 1996, Peter Illies: Die Hamburger Passagen: Anmerkungen aus städtebaulicher Sicht. In: Bauwelt: Trockene Wege. Heft 40 / 41. Berlin 1981. S.1770 – 1849, Harald Brandes: Aktuelle Wandlungen in der Hamburger Innenstadt. In: Klaus Schipull (Hrsg.): Hamburg: Stadt und Hafen – Umland und Küste. 37 Geographische Exkursionen. Hamburg 1999. S. 81-95, und: Matthias Iken; Martin Kopp: Der Stein des Anstoßes: Die Europa-Passage am Ballindamm erhitzt weiter die Gemüter – Doch das Großprojekt nimmt schon Gestalt an. In: Die Welt. Hamburg 24. April 2002. S. 41.)

[106] Falk: Zur gegenwärtigen Situation und künftigen Entwicklung der Shopping-Center. S. 54.

einer häufig einhergehenden Vergrößerung der Verkaufsfläche lag ebenfalls im gestiegenen Anspruchsniveau der Kundschaft.[107]

In der vierten Phase der Shopping-Center-Entwicklung von 1982 bis 1992 wurden nahezu ausschließlich innerstädtische Standorte für neue Ansiedlungen gewählt. Damit ging eine Verkleinerung der durchschnittlichen Verkaufsflächen einher. Eine anspruchsvollere Architektur gewann zunehmend an Bedeutung: der Kunde fragte nach Ambiente, suchte das Einkaufserlebnis.

Typisch für diesen Zeitraum waren die großzügigen Glasüberdachungen der „Malls“ in Europa, um einen umfassenden Tageslichteinfall im Center herbeizuführen. „Europäische Architekten (sahen) in der Verglasung der Galerie oft eine besondere Attraktion und eine transparente Raumwirkung, die den offenen Charakter von Straßen demonstrieren (sollten).“[108] Die amerikanischen Architekten hingegen griffen selten auf Glaselemente zurück. Der Grund dafür waren die mit einer großflächigen Verglasung eintretenden Nachteile, die mit relativ viel Aufwand beseitigt werden mußten. „Zum einen lassen diese bei schönem Wetter erhebliche Wärmemengen eindringen, die in einer Art Treibhauseffekt zu einer Ermüdung des Publikums führen. Die Abkühlung dieser Luftmassen erfordert zum anderen enorme Energiemengen mit der Folge hoher Neben- und Unterhaltungskosten.“[109] Ein weiteres Argument der Gegner dieser Bauweise war, daß das direkt durch die Glasüberdachung in die „Mall“ einströmende Sonnenlicht auch die Waren schädigen und die Einkaufsatmosphäre stören kann.

Für die Innenraumgestaltung der Center wurden in der vierten Phase helle, freundliche Farben und Materialien gewählt. Auch bei der Anpassung der Innen- und Außenarchitektur der bereits bestehenden Einkaufszentren wurde an den neuen Zeitgeschmack angeknüpft. Als Magnetbetriebe dominierten nun SB-Warenhäuser und teilweise auch schon Fachmärkte. Die Auffassung von der zunehmenden Bedeutung von „Image“[110] und „Corporate Identity“[111] setzte sich durch.

---

[107] Vgl.: Ralf Hartwig: Vergleichende Analyse von regionalen Einkaufszentren am Beispiel der Kölner Einkaufszentren Chorweiler, Weiden und Hürth. Göttingen 1990. S. 7.
[108] Brune: Architektonische Konzeption von Shopping-Centern. S. 169.
[109] Brune: Architektonische Konzeption von Shopping-Centern. S. 170.
[110] Der „Ausschuß für Begriffsdefinitionen“ definierte „Image“ folgendermaßen: „Das Image eines Meinungsgegenstandes (zum Beispiel anderer Menschen, Unternehmen, Produkte, Marken, Ideen) ist die Gesamtheit aller von einer Person (Individualimage) oder vielen Personen (Kollektivimage) für wahr gehaltenen Vorstellungen und Eindrücke über diesen Meinungsgegenstand. Das Image des gleichen Meinungsgegenstandes kann bei verschiedenen Personen(gruppen) und auch im Zeitablauf sehr unterschiedlich sein.“ (Ausschuß für Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft: Katalog E. S. 121.)
[111] Der „Ausschuß für Begriffsdefinitionen“ definierte „Corporate Identity“ folgendermaßen: Corporate Identity ist das einheitliche Auftreten einer Körperschaft (zum Beispiel einer Behörde, einer Unternehmung, eines Wirtschaftsverbandes, einer humanitären Institution) im Sinne eines har-

Kennzeichen der fünften Phase seit Beginn der neunziger Jahre ist eine ambivalent verlaufende Entwicklung. „Neben einer weiten Verbreitung von Einkaufspassagen, Galerien und Einkaufshöfen wurden in den neuen Bundesländern nach der Öffnung der Mauer zahlreiche großflächige Shopping-Center – vor allem auf der grünen Wiese – errichtet. Neben regionalen Shopping-Centern mit einem SB-Warenhaus als Frequenzbringer dominieren in den neuen Bundesländern die Fachmarktzentren.“[112] Der Trend zum City- und Innenstadt – Standort nimmt in den letzten Jahren jedoch auch in Ostdeutschland zu und gleicht sich demnach der Entwicklung der alten Bundesländer an.[113]

Die Umgestaltung von Bahnhöfen in Einkaufs- und Kommunikationszentren ist das neue Feld der Projektentwickler. Es soll eine „Einkaufs- und Erlebniswelt mit Gleisanschluß“ geschaffen werden.[114] Eine weitere Entwicklung ist das Kombinieren von Shopping-Centern mit großzügig gestalteten Freizeiteinrichtungen wie zum Beispiel Multiplex-Kino, Family-Entertainment-Center und Themengastronomie.[115]

Nach Erhebungen existierten Anfang des Jahres 2000 in Deutschland insgesamt 248 Shopping-Center des regionalen Typs (ab 15.000 Quadratmeter Geschäftsfläche).[116] Die gesamte Shopping-Center-Fläche dieser 248 deutschen Center lag bei rund 8 Millionen Quadratmeter. Dabei hatten 33,5 Prozent der regionalen Center ihren Standort in der Innenstadt, 17,3 Prozent im Stadtteil, 32,7 Prozent am Stadtrand und 16,5 Prozent „auf der grünen Wiese“. Die durchschnittliche Shopping-Center-Größe belief sich auf 33.114 Quadratmeter. In Hamburg konnten bis 1997 insgesamt 324.200 Quadratmeter Gesamtfläche verzeichnet werden. Je 1.000 Einwohner Hamburgs gab es 190 Quadratmeter Shopping-Center Fläche, eine Größenordnung, die zwar über dem Bundesdurchschnitt von 97 Quadratmetern lag, aber bei weitem unter den Werten der neuen Bundes-

monischen Einklangs sowohl der Verhaltensmerkmale der Mitglieder (Personen) der Körperschaft (Corporate Behavoir) als auch des Erscheinungsbildes der Gegenstandsmerkmale der Körperschaft (Corporate Design). (...) (Ausschuß für Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft: Katalog E. S. 122.)

[112] Falk: Das große Handbuch Shopping-Center. S. 22.

[113] Vgl.: ECE Projektmanagement; Hamburg: Der Osten kommt. Investitionsforum. Leipzig 04. November 1999, und: ECE Projektmanagement; Hamburg: Der Osten kommt: ECE eröffnet ihr 20stes Shopping-Center in den neuen Bundesländern – Ostdeutscher Einzelhandel gewinnt weiter an Dynamik. In: German Council Report. 1. Ausgabe. Ludwigsburg 2002. S. 40 – 42.

[114] Ein attraktives Beispiel dieses Center-Typs besteht mit den Promenaden Hauptbahnhof Leipzig. Das Einkaufszentrum wurde von der ECE Projektmanagement GmbH gebaut und 1997 eröffnet. Das Investitionsvolumen betrug 400 Millionen DM. Auf drei Verkaufsebenen befindet sich eine Geschäftsfläche von 35.714 Quadratmetern. Täglich besuchen 120.000 Kunden das Center. (Vgl.: Falk: Shopping-Center-Report 2000. S. 330.)

[115] Vgl.: Falk: Das große Handbuch Shopping-Center. S. 23 f.

[116] Vgl.: Falk: Shopping-Center-Report 2000. S. 15.

länder (zum Beispiel Brandenburg 289 Quadratmeter und Sachsen 287 Quadratmeter je 1.000 Einwohner).[117]

Marktführer im Shopping-Center-Bereich ist die ECE Projektmanagement GmbH, Hamburg, mit 68 gemanagten Shopping-Centern und einer Verkaufsfläche von insgesamt rund 1,75 Millionen Quadratmeter.[118] „Bezogen auf die Geschäftsfläche aller Center ab einer Größe von 8.000 m² hält die ECE einen Marktanteil von 18,6 Prozent. Ein ECE-Center ist durchschnittlich rund 32.700 m² groß und beinhaltet 88 Anbieter. Dominant ist mit 50 Centern in erster Linie der Center Typ des klassischen Einkaufszentrums."[119] Als Leitgedanken der Planungen von Einkaufscenter formulierte der ehemalige Vorsitzende der Geschäftsführung der ECE, Dr. Heinrich Kraft, folgendes: „Die ECE möchte mit ihren Shopping-Centern Orte schaffen, die Menschen zum Bummeln und Verweilen einladen. Lebendige Marktplätze, mit buntem Treiben in einer ansprechenden Atmosphäre. Eingerahmt von einer eleganten Architektur, die sich auch unter städteplanerischen Gesichtspunkten harmonisch in das Umfeld einfügt."[120] Mit ihrem Konzept der „lebendigen Marktplätze" sollen architektonisch anspruchsvolle Shopping-Center in die Stadtkerne integriert werden und damit eine Verödung der Innenstädte verhindern.[121]

5. Anfänge der Entwicklung der Shopping-Center in Hamburg

In Hamburg wurde die Frage einer Ansiedlung von Shopping-Centern schon Anfang der sechziger Jahre breit diskutiert. Die Handelskammer Hamburg rief deshalb 1960 die „Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V." ins Leben, die sich zur Aufgabe gestellt hatte, sich mit der Schaffung jeglicher Einkaufsmöglichkeiten in Wohnsiedlungen und Stadtteilen zu befassen. Sie wollte die an der Planung, der Finanzierung, dem Aufbau und der Besetzung von Einkaufszentren und Ladengruppen in neuen Wohnsiedlungen interessierten Wirtschaftskreise zusammenführen mit dem Ziel, eine Koordinierung der Interessen der verschie-

---

[117] Vgl.: Falk: Das große Handbuch Shopping-Center. S. 34 – 41.
[118] Vgl.: http://www.ece.de – 08. Mai 2002.
[119] Falk: Das große Handbuch Shopping-Center. S. 15. (An zweiter Stelle steht die CMG Centermanagement und Entwicklungs GmbH, Saarbrücken, ein Tochterunternehmen der METRO-Gruppe mit 30 Centern und einem Marktanteil von 10,6 Prozent.) Weitere Quellen: Sabine Richter: Die ECE zieht es nach Osteuropa: Deutschlands größter Betreiber von Einkaufszentren geht erstmals über die Grenze. Welt am Sonntag. Hamburg 09. Juli 2000, und: Annette Beutler; Frank Berno Timm: Kunst – Handel. In: Wochenpost. Berlin 12. September 1996.
[120] ECE Projektmanagement GmbH & Co.KG: Das Einkaufs-Center – Ein lenbendiger Marktplatz. Hamburg 1999. S. 3.
[121] Vgl.: http://www.ece.de – 08. Mai 2002.

denen Einzelhandelsgruppen herbeizuführen sowie gegebenenfalls Anregungen für die Bildung von Entwicklungs- oder Bauträgergesellschaften zu geben. Die Studiengesellschaft hatte darüber hinaus das Bestreben, sowohl Behörden als auch Bauträgern ihre Hilfe bei der Planung sowie bei der Besetzung von Einkaufszentren und Ladengruppen anzubieten.[122] Es ist also verständlich, daß die aus den USA kommende Verkaufsform des Shopping-Centers ausführlich bei Diskussionsveranstaltungen, Arbeitstagungen und Studienreisen betrachtet wurde.

Nach zwanzigjährigem Bestehen der „Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V." wurde sie durch einhelligen Beschluß der Mitglieder am 29. Oktober 1980 aufgelöst. Die Mitglieder vertraten übereinstimmend die Meinung, daß die seinerzeitige Zielsetzung der Studiengesellschaft durch die bis dahin veränderten Verhältnisse erreicht war.[123]

Die Studiengesellschaft, deren Mitglieder neben der Handelskammer der Gesamtverband des Hamburger Einzelhandels und acht Einzelhandelsfachverbände sowie die Verbände der Mittel- und Großbetriebe und der Lebensmittelfilialbetriebe, ferner die ortsansässige Konsumgenossenschaft waren, sprachen sich von Anbeginn ihres Bestehens gegen die Shopping-Center amerikanischen Stils auf der „grünen Wiese" aus. Bereits in einer Beiratssitzung der Studiengesellschaft im Dezember 1962 diskutierten die Mitglieder, wie nicht städtisch integrierte, geplante Einkaufscenter in Hamburg verhindert werden könnten:

„Herr Dr. Hager (Vertreter des Gesamtverbandes des Hamburger Einzelhandels e.V.) meint, daß die Shopping-Center wohl kaum in der Form verwirklicht werden könnten, wie dies in Amerika der Fall sei. Man dürfe nicht übersehen, daß die Shopping-Center amerikanischen Stiles Geschäftskonzentrationen größten Ausmaßes auf freiem Felde seien, die von der in einem Umkreis von 50 km wohnenden Bevölkerung mangels anderer ausreichender Einkaufsmöglichkeiten aufgesucht würden. Der Besuch der Shopping-Center erstrecke sich nicht nur auf den Einkauf von Waren, sondern diene auch dem Vergnügen, wofür in den Zentren die nötigen Gaststätten und Amüsierbetriebe zur Verfügung ständen. Ob Shopping-Center dieser Art in Deutschland bei der Bevölkerung Anklang finden würden, erscheine zu mindesten zweifelhaft. Sollte es jedoch zu solchen oder ähnlichen Gründungen kommen, so bestehe kaum eine Handhabe, dies zu verhindern.

[122] Vgl.: Handelskammer Hamburg: Bericht über das Jahr 1960. Hamburg 1960. S. 169.
[123] Vgl.: Amtlicher Anzeiger: Gläubigeraufruf. Nr. 119. Hamburg 25. Juni 1981. S. 1160.

Herr Gert Schmidt (Beisitzer im Vorstand und Vertreter des Vereins der Lebensmittel-Filialbetriebe e.V.) widerspricht der Meinung, daß gegen derartige Entwicklungen nichts unternommen werden könne. Er ist der Ansicht, daß für Shopping-Center dann kein Raum sei, wenn die aufgrund der Aufbau- und Ordnungspläne vorgesehenen (städtisch integrierten) Einkaufszentren mit der nötigen Attraktivität und Leistungsfähigkeit ausgestattet würden und ferner dafür gesorgt werde, daß diese Zentren auch rechtzeitig entständen."[124]

Bevor überhaupt in Deutschland das erste Shopping-Center errichtet wurde, hatten die Studiengesellschaft und die Verwaltung in Hamburg schon klare Vorstellungen darüber, wie die abgelehnten Einkaufscentertypen verhindert werden konnten. Die Instrumente Aufbauplan und Ordnungsplan „Zentrale Standorte" sind im Abschnitt B dieses Kapitels detailliert dargestellt.

Statt der amerikanischen betrachteten die Mitglieder der Studiengesellschaft europäische Shopping-Center, die als integrierte Einkaufszentren ihrer Meinung nach besser mit der hamburgischen Stadtplanung übereinstimmten. Auch in Hamburg fanden die ersten schwedischen Einkaufszentren eine besonders große Beachtung. Deshalb veranstaltete die Studiengesellschaft bereits am 23. Januar 1961 in Zusammenarbeit mit der Baubehörde und der Handwerkskammer eine erste Arbeitstagung zum Thema „Schwedische und deutsche Ladenzentren – ein Vergleich ihrer Planung und Errichtung."[125]

Aber auch eine andere in Schweden entwickelte Standortkooperationsform fand bei der Hamburger Wirtschaftskammer Beachtung: das Gemeinschaftswarenhaus. Der Grundgedanke des Gemeinschaftswarenhauses war, selbständige Facheinzelhändler der verschiedenen Branchen in einem Haus und in gemeinsamen Verkaufsräumen unter einem Dach zusammenzufassen. Die einzelnen Fachabteilungen wurden von den jeweils selbständigen Unternehmern geführt, die innerhalb ihres Geschäftszweiges ein umfassendes Sortiment anbieten konnten. Nach außen traten jedoch weniger die Einzelhandelsunternehmen mit ihren Abteilungen als vielmehr das Gemeinschaftswarenhaus in seiner Gesamtheit in Erscheinung. Eine Verwandtschaft des Gemeinschaftswarenhauses zum Shopping-Center bestand insofern, daß es sich um eine Agglomeration von Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen in geplanter baulicher Einheit han-

[124] Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Niederschrift über die Beiratssitzung. Hamburg 04. Dezember 1962. S. 14. (Handelskammer Hamburg - Archiv: Studiengesellschaft.)
[125] Vgl.: Handelskammer Hamburg: Schwedische und Deutsche Ladenzentren – ein Vergleich ihrer Planungen und Errichtung. Bericht über die gleichnamige Arbeitstagung am 23. Januar 1961 im „Albert –Schäfer-Saal" in der Handelskammer Hamburg, und: Handelskammer Hamburg: Bericht über das Jahr 1961. S. 135.

delte. Im Unterschied zum Shopping-Center war das Angebot im Gemeinschaftswarenhaus jedoch zwingend aufeinander abgestimmt und deshalb gab es zwischen den Unternehmen keine Konkurrenz in den Sortimenten. Innerhalb des Gemeinschaftswarenhauses waren keine individuellen Geschäftsvorderfronten anzutreffen, was zu einer flächenmäßigen Integration der einzelnen Warengruppen und Dienstleistungen zu einem Gesamtangebote führte. Außerdem war die Selbständigkeit der einzelnen Unternehmer durch einheitliche Preis- und Qualitätsniveaus eingeschränkt. Diese schwedische Verkaufsform wurde zwar umfassend in der Fachöffentlichkeit diskutiert, konnte sich in Deutschland aber nicht durchsetzen.[126]

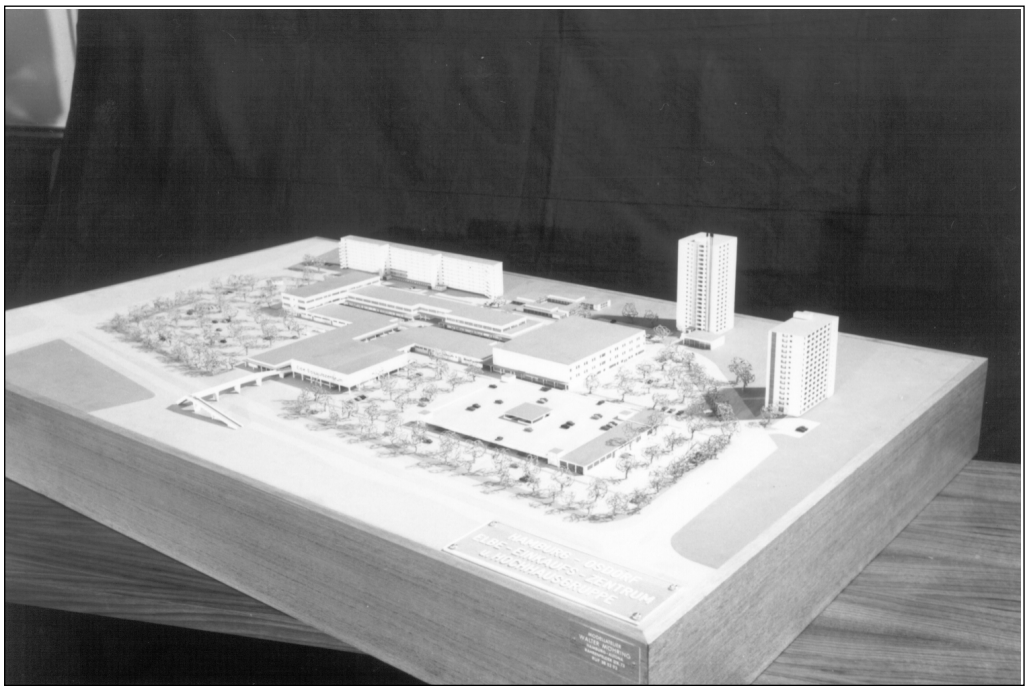
Neben den schwedischen Shopping-Centern betrachtete die Studiengesellschaft auch die Einkaufszentren in Dänemark, Holland, Frankreich und England.[127]

Das erste Hamburger Shopping-Center, das „Elbe-Einkaufszentrum“, wurde nach zwanzigmonatiger Bauzeit am 12. Mai 1966 eröffnet. Das in Hamburg-Osdorf gelegene Einkaufscenter galt im Gegensatz zu den bestehenden vier deutschen Einkaufszentren als das erste Shopping-Center in der Bundesrepublik, welches speziell auf die deutschen Marktverhältnisse als integriertes Einkaufszentrum in ein Wohngebiet mit rund 130.000 Einwohnern in fünf Kilometern Umkreis errichtet wurde. Eine detaillierte Marktuntersuchung ergab, daß aufgrund des enormen Anstieges der Bevölkerung im Hamburger Westen der fünfziger und sechziger Jahre ein großzügig konzipiertes Einkaufszentrum benötigt wurde. Der Gefahr einer gewerblichen Zersiedelung durch willkürliche Etablierung von Geschäften sollte damit begegnet werden. Die Bauträgerin „Beratungsgesellschaft für Gewerbebau mbH, Hamburg“ plante das Center in den

[126] Vgl.: Dahlinger, Erich: Wenn die Wände fallen ... entsteht aus vielen Fachgeschäften ein Warenhaus. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Januar 1967. S. 25 – 27, Klaus Schmitz-Asdonk: Das Gemeinschaftswarenhaus auf dem Prüfstand – Schwedische Fachleute berichten über ihre Erfahrungen. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg Juni 1968. S. 396 – 398, Siegfried Langel: Gemeinschaftswarenhäuser in Schweden. In: ingesta report. Köln Februar 1967. S. 3, Peter Weber: Gemeinschaftswarenhäuser auch in der BRD?. In: ingesta report. Köln Oktober 1967. S. 17 – 19, und: Ausschuß für Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft: Katalog E. S. 46.

[127] Vgl.: Robert Pernau: Einkaufszentren in Holland. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg März 1965. S. 155 – 156, ders.: Englische Einkaufszentren und ihre Besonderheiten. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg Februar 1966. S. 97 f, ders.: Einkaufen zwischen Blumen – Neue Einkaufszentren in Schweden und Dänemark. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg November 1967. S. 746 – 748, ders.: Traumzentrum – Parly 2 – Bericht über einen Besuch im größten Einkaufszentrum Europas. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg November 1970. S. 765 f, und ders.: Wie „Marianne“ in Zukunft einkaufen geht – Das Einkaufszentrum Les Flanades bei Paris zeigt neue Planungsideen. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg Januar 1973. S. 29 f.

Abbildung 2: Modell des Elbe-Einkaufszentrums



Quelle: Hamburgisches Architekturarchiv. Modell: Einkaufszentrum Osdorf (Gewerbebau). Negativ-Kartei Nr. NA 123. Aufnahme durch die Neue Heimat am 5. März 1964.

Abbildung 3: Elbe-Einkaufszentrum als Baustelle



Quelle: Hamburgisches Architekturarchiv: Baustelle Elbe-Einkaufszentrum, Hamburg-Osdorf. Negativ-Kartei Nr. NA 310. Aufnahme durch die Neue Heimat am 29. Oktober 1965.

Hamburger Elbvororten. Bauherr des Osdorfer Shopping-Centers war die „Immobilienfonds Dr. Görtmüller KG“ in Düsseldorf. Das Eigentum an diesem Objekt war über den Hausbesitzerbrief, der bis zu DM 100,- heruntergestückelt ausgegeben wurde, auf eine breite Schicht der Bevölkerung verteilt. Bevollmächtigte des Immobilienfonds war die „Neue Heimat Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft mbH“ in Hamburg. Die 33.000 Quadratmeter Verkaufsfläche wurden in einem offenen, T-förmigen Baukörper untergebracht mit jeweils einem Kundenmagneten an den Endpunkten. Zwischen den Kundenmagneten Hertie-Warenhaus mit 11.000 Quadratmeter Nutzfläche, Quelle-Warenhaus mit 7.600 Quadratmeter Nutzfläche und dem Supermarkt der Konsumgenossenschaft Produktion mit 1.500 Quadratmetern lagen rund 55 Einzelhandelsgeschäfte aller Branchen. Die Architekten Schwebes und Schoszberger, Berlin, (sie hatten bereits das Main-Taunus-Zentrum entworfen) planten die Ladenstraßen frei vom Autoverkehr und sahen eine Teilüberdachung als Schutz vor Schnee und Regen vor. Der Kostenaufwand für das erste integrierte Shopping-Center Hamburgs betrug 35 Millionen Mark.

Als verbindliches Planrecht wurde für die vorher weitgehend landwirtschaftlich genutzte Fläche der Bebauungsplan Osdorf 4/Gross Flottbek 5 am 2. November 1964 aufgestellt. Die Grundstücksfläche des Einkaufszentrums umfaßte im Plan 70.000 Quadratmeter und eine Bruttogeschoßfläche von 41.000 Quadratmetern. Der Bebauungsplan wies neben dem Sondergebiet „Einkaufszentrum“ ein reines Wohngebiet mit einer Gruppe von Wohnhochhäusern, bestehend aus einem acht-, einem fünfzehn- und einem zwanziggeschossigen Gebäude mit insgesamt 624 Wohneinheiten aus, welche von der „Neuen Heimat“ errichtet wurden. Außerhalb des Bebauungsplans, östlich der Heinrich-Plett-Straße, wurden zu dieser Zeit noch einmal 17 dreigeschossige Wohnhäuser errichtet, so daß insgesamt über 900 neue Wohneinheiten mit geplant wurden. Das Osdorfer Shopping-Center war straßenverkehrlich gut erschlossen: Das EEZ lag direkt an der Hauptverkehrsachse Osdorfer Landstraße (innerstädtische Hauptachse Altona-Wedel). Von den umliegenden Einzugsgebieten war das Center über den Ring 3, die Bundesstraße 431 und die Bundesautobahn A 7 bequem anzufahren. Für den Individualverkehr waren 2.500 Parkplätze vorhanden. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln war das Elbe-Einkaufszentrum durch Busse mit dem S-Bahnhof Othmarschen verbunden.

Der Umsatz des ersten Geschäftsjahres betrug über 100 Millionen DM bei 12.000 bis 17.000 Kunden wochentäglich im Durchschnitt. Der Umsatz stieg bereits im Jahr 1973 auf über 160 Millionen DM und im Jahr 1976 auf 175 Millionen DM. Das Einkaufszentrum wurde Mitte der siebziger Jahre erweitert. Das

Textilkaufhaus C & A Brenninkmeyer siedelte sich auf der ehemaligen ungenutzten Jugendheimfläche an der Julius-Brecht-Straße mit 3.000 Quadratmeter Nutzfläche an. Für diese Erweiterung mußte der Bebauungsplan Osdorf 32 beschlossen werden. Ende der achtziger Jahre stagnierten die Umsätze des Centers. Fachleute machten die fehlende Überdachung des EEZ dafür verantwortlich. Am 1. April 1989 übernahm die ECE die Verwaltung der Einkaufszentren der „Dr. Görtmüller Fonds“. Das EEZ wurde nach Plänen des neuen Betreibers ECE Projektmanagement GmbH & Co.KG am 2. September 1993 nach umfassender Modernisierung und Erweiterung sowie einer kompletten Umstrukturierung der Einzelhandelsfläche neu eröffnet. Für 200 Millionen Mark Umbaukosten wurden die alten Gebäude abgerissen (beim Abriß der Bowling-Bahn gab es asbestbelasteten Abbruchschutt) und auf 39.453 Quadratmeter Geschäftsfläche auf zwei Verkaufsebenen mit 111 Einzelhandelsgeschäften, Dienstleistungsbetrieben und Restaurants unter einer Glaskuppel neu errichtet. Die Außenfassade wurde im Hamburger Neubaustil gehalten: Backstein und blaue Fenster. 1998 hatte das Center einen Umsatz von 339 Millionen Mark (ohne C & A). 40.000 Kunden besuchen heute durchschnittlich täglich das Elbe-Einkaufszentrum. Eigentümer ist die KG Schliebe + Co.[128]

Die beiden folgenden, vier Jahre später in Hamburg eröffneten Shopping-Center „Einkaufszentrum Hamburger Straße“ und „Alstertal-Einkaufszentrum“ sollen im Mittelpunkt der Betrachtung dieser wissenschaftlichen Ausarbeitung stehen.

[128] Vgl.: Baubehörde Hamburg- Landesplanungsamt LP2/21: Einkaufen im Elbe-Einkaufszentrum. Hamburg November 1971, ECE Projektmanagement GmbH: Das Elbe-Einkaufszentrum in Hamburg. Hamburg 01. Juni 1994, und: Hans Jürgen Krahwinkel: Einkaufszentren und Stadterneuerung – Das Elbeeinkaufszentrum in Osdorf – Renaissance des Marktplatzes?. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. September 1965. S. 656 f, Erich Dahlinger: Blick zurück ohne Zorn – Ein Jahr Elbe – Einkaufszentrum – Ergebnisse einer Umfrage der Kammer. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg Mai 1967. S. 310 –312, Lothar Siegmund: Läden und Einkaufszentren. In: Architekten- und Ingenieur- Verein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1954 – 1968. Hamburg 1968. S. 515 ff, o.V.: Elbe – Einkaufszentrum – Neuer Einkaufsmarkt in Hamburg. In: Selbstbedienung und Supermarkt. Juni 1966. S. 40 – 42, o.V.: Elbe – Einkaufszentrum: Ein Bericht über die Entwicklung im ersten Jahr. In: Selbstbedienung und Supermarkt. Dezember 1967. S. 26 – 30, Maike Leuchtmann: Asbest – Skandal – Jetzt ermittelt die Polizei – Klage über Umsatzeinbußen im Elbe-Einkaufszentrum. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 26. Mai 1992. S. 13, Marco Carini: Todesfasern über Blankenese? – Beim Umbau des Elbe – Einkaufszentrums in Osdorf wurden erhebliche Mengen Asbest frei/ Abbrucharbeiten wurden gestoppt. In: die tageszeitung. Hamburg 25. Mai 1992. S. 21, o.V.: Größer, schöner und noch mehr Geschäfte – Kunden halten auch während des Umbaus dem Elbe - Einkaufszentrum die Treue. In: Die Welt. Hamburg 05. März 1993. S. H6, Liesel Feilbach: Neues Elbe-Einkaufs-Zentrum – Richtfest – 10 000 Hamburger feierten mit. In: Bild Zeitung. Hamburg 27. März 1993. S. 5, und: o.V.: Elbe – Einkaufszentrum – Rund 60 Millionen Besucher in zehn Jahren. In: Neue Heimat. Hamburg Mai 1976. S. 30 – 35.

B. Stadtplanerische Voraussetzung für die Ansiedlung von Shopping-Centern in Hamburg

Die Entwicklung einer Stadtstruktur wird maßgeblich durch die Stadtplanung beeinflußt. Hier stellt sich nun die Frage, nach welchen Kriterien und Zielvorstellungen im Bezug auf die Ansiedlung der Shopping-Center in Hamburg entschieden wurde. Es leuchtet unmittelbar ein, daß die Ziele der Stadtplanung politischer Natur waren, also das Ergebnis des politischen Willensbildungsprozesses in der Einheitsgemeinde Hamburg darstellten.[129]

Die Hamburger Stadt- und Landesplaner machten sich Anfang der sechziger Jahre zur Aufgabe, die in der deutschen Fachöffentlichkeit befürchteten und abgelehnten Shopping-Center amerikanischen Stils „auf der grünen Wiese“ zu verhindern. Über dieses Ziel hinaus sollten nicht nur städtisch integrierte Einkaufsmöglichkeiten in Hamburg nach dem Krieg geschaffen werden, sondern eigene hierarchisch gegliederte „zentrale Orte“[130] im Stadtgebiet. Die zentralen

---

[129] Vgl.: Eckert: Konsument und Einkaufszentrum. S. 132 ff.

[130] Dem ökonomisch - geographischen Begriff der „zentralen Orte“ lag bereits seit den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts eine Raumordnungstheorie zugrunde, die stetig fortentwickelt und ergänzt wurde. Ausgangspunkt aller empirischer und modelltheoretischer Untersuchungen zum Problem der Zentralität war die offenkundige Tatsache, daß die Phänomene des menschlichen und sozialen Daseins sich nicht gleichmäßig über den Raum verteilen, sondern mehr oder weniger stark verdichtet, geklumpt, örtlich massiert, also schwerpunktmäßig oder zentralorientiert auftreten. Walter Christaller hatte 1933 als Siedlungs- und Wirtschaftsgeograph als erster die Theorie der „Zentralen Orte“, der Konzentrations- bzw. Zentralitätserscheinungen im ökonomischen Bereich, entwickelt, die international als grundlegend anerkannt worden ist. Mittels empirischer Untersuchungen, basierend auf der Anzahl der Telefonanschlüsse, die sich im wesentlichen auf (städtische) Siedlungen im kaum industrialisierten ländlichen Raum Süddeutschlands bezogen, entwickelte Walter Christaller ein flächendeckendes hierarchisches System zentraler Orte. Die Zentralität eines Ortes bestimmte er nach der Eigenschaft „Mittelpunkt“ zu sein. Damit meinte er nicht den geographischen Mittelpunkt. Mit Zentralität definierte Christaller vielmehr das Maß an wirtschaftlichem „Bedeutungsüberschuß“ eines Ortes zu seiner Umgebung. Demnach wurde einem Ort Zentralität verliehen, wenn dort Güter und Dienstleistungen angeboten wurden, damit diese über die unmittelbare Umgebung hinaus an vielen dispersen Orten verbraucht werden konnte. Die zentralen Funktionen wurden von zentralen Einrichtungen übernommen, die jene anboten. Zu diesen zentralen Gütern und Dienstleistungen zählte der Ökonom zum Beispiel Einrichtungen der Verwaltung, Handel und Verkehr, Arbeitsmarkt sowie wirtschaftliche, gesellschaftliche, gesellschaftlich – soziale und kulturelle Einrichtungen. Die Zentren wiederum hatten unterschiedliche zentrale Bedeutungen, so daß Hierarchien entstanden. Walter Christaller unterteilte sie in drei Abstufungen : höhere, mittlere und niedrige Zentralität eines Ortes. Die unterste Stufe der Versorgung mit zentralen Gütern beinhaltete beispielsweise Postämter und Schulen, Geschäfte und Apotheken, Kinos, Sparkassen und Einrichtungen zur Deckung des täglichen Bedarfs. Die mittlere Stufe bot speziellere, städtische Angebote wie wichtige untere Behörden, höhere Schulen, Einkaufsstraßen, regionale Krankenhäuser und Banken. In der höheren Stufe fanden sich dann Einkaufsstädte mit Geschäften für den größeren und speziellen Bedarf, Behörden mit übergeordneten Aufgaben, Theater und Museen sowie Spezialkliniken. Darüber hinaus existierten auch noch wenige zentrale Orte der höchsten Stufe, die hochspezielle, überregionale Funktionen in Wirtschaft, Verwaltung und Kultur übernahmen. Der Grad der Zentralität eines Ortes, also seine Bedeutung für das Umland ergab sich aus Anzahl, Ausprägung und damit verbundener Reichweite seiner zentralen Güter. Die Wirtschaftslandschaft wurde von einem System von Zentren des tertiären Sektors lückenlos versorgt. War die Theorie der zentralen Orte an Beispielen ländlicher Regionen ermittelt worden, so wurde sie in der Zeit des quantitativen Stadtwachstums nach dem Zweiten Weltkrieg zu einer Theorie der „zentralen Standorte“ für Stadtlandschaften erweitert. Die Bedeutung, die der zentrale Ort beliebiger Ordnung insgesamt für seinen Einzugsbereich im ländlichen Gebiet hatte, kam innerhalb einer mehr oder weniger dicht besiedelten

Standorte sollten, eingebunden in die Gesamtentwicklung der Stadt, durch möglichst viele Einrichtungen zur Versorgung des Menschen als Bedarfsträger zur Befriedigung seiner verschiedenartigen Bedürfnisse wie zum Beispiel Einkauf, Verwaltung, Kultur und Erholung ergänzt werden.[131] Der Stadt Hamburg standen dafür die Instrumente des Städtebaus und der Bauleitplanung zur Verfügung. Eine geordnete städtebauliche Entwicklung zum Wohle der Allgemeinheit sollte eine ausgewogene Zentrenentwicklung herbeiführen.[132] Im folgenden werden die Grundlagen der vorbereitenden Bauleitplanung Hamburgs in Bezug auf die Ansiedlung von Einkaufszentren historisch dargestellt.

Stadtlandschaft dem „zentralen Standort“ zu. Das in Stockholm in den sechziger Jahren entwickelte Ziel, die zentralen Standorte meist an Stationen der dortigen Tunnelbahn und möglichst im geographischen Zentrum eines neuen Stadtteiles anzusiedeln, wurde in Fachkreisen als Maßstäbe setzendes Beispiel gerühmt. Hamburg mit seinem Achsenkonzept und dem darin eingebundenen System der Zentralen Standorte wurde Vorbild für andere deutsche Städte. Folgende Kriterien mußten an einem zentralen Standort erfüllt werden. Am zentralen Standort sollten öffentliche und private Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen für einen bestimmten Einzugsbereich versammelt werden. Hierzu zählten die Einrichtungen des Einzelhandels, insbesondere die mit höherer Zentralität. Um diesen Einrichtungen eine primäre Bevölkerungsbasis innerhalb fußläufiger Erreichbarkeit zu sichern (erste Bestimmungsgröße), mußte der zentrale Standort innerhalb von Wohnbauflächen liegen oder von ihnen umgeben sein. Die zweite Bestimmungsgröße für die Standortfestsetzung war seine Abhängigkeit von den verschiedenen vorhandenen und ggf. geplanten Netzen der Infrastruktur. Da Straßen I. Ordnung (BAB, Stadtautobahn) als Lärmemittenten und wegen ihrer Trassierungsmerkmale Wohnbereiche voneinander trennten, kamen sie als Standort bedingende Infrastrukturgrößen nicht in Frage. Hingegen waren die Haltestellen der öffentlichen Personennahverkehrsmittel auf der Schiene oder auf Stadtstraßen II. oder III. Ordnung (Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen) optimale Standortvoraussetzungen. Daraus ergab sich folgende Definition: Der zentrale Standort ist demnach derjenige von Wohnbauflächen umgebene Standort, an dem private und öffentliche Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen bei optimaler Erschließung durch Fußwegenetz, durch Straßen II. /. III. Ordnung und durch den öffentlichen Personennahverkehr gegeben waren und nach erklärter kommunaler Zielsetzung geschaffen werden sollten. (Vgl.: Walter Christaller: Die zentralen Orte in Süddeutschland – Eine ökonomisch – geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen. 2. unveränderte Auflage. Darmstadt 1968, Günther Heinritz: Zentralität und zentrale Orte. Stuttgart 1979, Matthias Firzlaff: Die Hierarchie der Einkaufszentren einer Großstadt – Das Beispiel Hamburg. Dissertation Naturwissenschaften. Hamburg 1988. S. 23 – 27, Gerhard Isbary: Zentrale Orte und Versorgungsnahbereich – Zur Quantifizierung der Zentralen Orte in der Bundesrepublik Deutschland. Bad Godesberg 1965. S. 10 – 12, Herbert Jensen; Wolfgang – Hans Müller: Zentrale Standorte – Analysen und Projektionen: Gutachterliche Stellungnahme zum Ordnungsplan „Zentrale Standorte“ unter Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklung im Hamburger Raum. Band 1: Grundlagen und Methoden. S. 13 – 15. Im folgenden zitiert als: Jensen; Müller: Zentrale Standorte: Gutachterliche Stellungnahme. Ariane Knuth: Barmbeks Entwicklung vom Dorf zum Großstadtteil – Vom Anfang des 19. Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg. Dissertation Philosophie. Hamburg 1997. S. 18 – 23. Im folgenden zitiert als: Knuth: Barmbeks Entwicklung vom Dorf zum Großstadtteil, Olaf Boustedt: Bestimmung und Analyse zentralörtlicher Erscheinungen in einer Großstadt. In: Hamburg in Zahlen. Sonderheft 1: Zentrale Standorte zur Versorgung der Bevölkerung in Hamburg 1961. Hamburg 1970. S. 1 – 10, und: Jürgen Hotzan: Probleme bei der Behandlung des Einzelhandels in der Bauleitplanung. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung: Informationen zur Raumentwicklung: Standortprobleme bei Verbrauchermärkten. Heft 9. Bonn 1976. S. 461 f.)

[131] Vgl.: Willi Lellau: Eine Studie zur empirischen Bestimmung zentraler Standorte mit Hilfe der Statistik. In: Hamburg in Zahlen. Sonderheft 1: Zentrale Standorte zur Versorgung der Bevölkerung in Hamburg 1961. Hamburg 1970. S. 12.

[132] Vgl.: o.V.: Einkaufszentren und Verbrauchermärkte – Hinweise und Empfehlungen. In: Der Städtetag. 01. November 1976. S. 633 – 636.

1. Aufbauplan von 1960

In Anlehnung an den Aufbauplan von 1960 entwickelten die Stadtplaner ein Konzept für die Ausweisung von Flächen für Einkaufszentren, verbunden mit anderen städtischen Einrichtungen, den sogenannten Ordnungsplan „Zentrale Standorte“. In diesem Ordnungsplan wurden für das gesamte Stadtgebiet Agglomerationen von Dienstleistungsbetrieben, Verwaltungseinheiten und Einzelhandelsgeschäften ausgewiesen.

Bevor in der vorliegenden Arbeit näher auf den Ordnungsplan „Zentrale Standorte“ eingegangen wird, sollen die Grundzüge des damals gültigen Aufbauplanes dargestellt werden. Der Aufbauplan von 1960 war ein elastischer Rahmenplan, der für das hamburgische Stadtgebiet den voraussichtlichen Flächenbedarf für Wohnen, Arbeiten, Erholen und Verkehr darstellte und die dafür geeigneten Standorte festlegte. Dieser Flächennutzungsplan[133] hatte ein besonderes Merkmal. Im Gegensatz zu seinem Vorgänger, dem Aufbauplan von 1950, beanspruchte dieser Plan ausgedehnte – bisher landwirtschaftlich genutzte – Flächen in den Randzonen der Stadt als Bauflächen.[134]

Die seit der Nachkriegszeit stark gewachsene Bevölkerungszahl war die Ursache für die planerische Ausdehnung der Bauflächen in die Randzonen. Bereits 1955 war die Einwohnerzahl der Vorkriegszeit überschritten, 1956/57 betrug sie 1,77 Millionen und stieg bis zur Feststellung des Aufbauplanes 1960 auf 1,84 Millionen an. Dieses Wachstum basierte ausschließlich auf Wanderungsgewinnen. Einen Geburtenüberschuß hatte die Stadt – wie viele andere deutsche Großstädte - nicht aufzuweisen. Obwohl die Stadtplaner 1959 eine sinkende Tendenz des Wanderungsgewinnes verzeichneten und davon ausgingen, daß das

[133] Der Aufbauplan von 1960 war seit Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes (23. Juni 1960) ein Flächennutzungsplan. Das damalige Bundesbaugesetz, heute ist es das Baugesetzbuch, unterschied zwischen dem Flächennutzungsplan als vorbereitendem Bauleitplan und dem Bebauungsplan als verbindlichem Bauleitplan. Der Bebauungsplan ist aber nicht nur die Grundlage für die Prüfung, ob die einzelnen Bauvorhaben zulässig sind. Er ist auch die gesetzlich vorgeschriebene Voraussetzung für die Überwachung des Bodenverkehrs, die Ausübung des Vorkaufsrechts, die Bodenordnung, Enteignung und Erschließung sowie alle öffentlichen und privaten Flächennutzungen. Bebauungspläne müssen nach gesetzlichen Vorschriften grundsätzlich aus einem Flächennutzungsplan entwickelt werden. Dabei ist der Flächennutzungsplan nur für die Verwaltung bindend, der Bebauungsplan hingegen schreibt für jedermann verpflichtend vor, wie die Flächen seines Geltungsbereiches bebaut oder in sonstiger Weise genutzt werden sollen. (Vgl.: Hans Hennig Buchholz; Ekko Flick: Bebauungspläne. In: Architekten- und Ingenieur- Verein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1954 – 1968. Hamburg 1968. S. 40 – 44, und: Klaus Dieter Ebert: Landes- und Stadtplanung – Instrumente und Maßnahmen für die städtebauliche Entwicklung in Hamburg. In: Architekten- und Ingenieur- Verein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1969 – 1984. Hamburg 1984. S. 9 – 14.)

[134] Vgl.: Ilse Möller: Hamburg. 1. Auflage. Stuttgart 1985. S. 165 – 167. (Im folgenden zitiert als: Möller: Hamburg.) Ilse Möller hat ihr Buch überarbeitet und unter dem gleichen Titel als 2. Auflage veröffentlicht: Ilse Möller: Hamburg. 2. Auflage. Stuttgart 1999.

Wachstum durch Zuwanderung sich verlangsamen oder eines Tages stagnieren und die Bevölkerungszahl in rund zehn Jahren allenfalls 1,9 Millionen erreichen würde, ermittelten die Stadtplaner im Aufbauplan 60 einen Einwohnergrenzwert von circa 2,2 Millionen für Hamburg.[135] Der Einwohnergrenzwert dürfte danach nicht überschritten werden, wenn ein ausgeglichenes Verhältnis der Flächennutzung innerhalb der Staatsgrenzen gewährleistet werden sollte.[136]

Das Zugrundelegen des Einwohnergrenzwertes einschließlich der entsprechend ausgewiesenen Bauflächen im Aufbauplan hatte politische Gründe. Der städtebauliche Zustand der Hansestadt war bis zur Aufstellung des Planes uneinheitlich. Bis 1960 waren, soweit die Zerstörungen des Krieges weitgehende Erneuerungen erforderten und Umstrukturierungen zuließen, große Teile der inneren Stadt[137] wieder aufgebaut oder überplant. Andere Stadtteile dieses Gebietes, die weniger Kriegsschäden erlitten hatten, wiesen eine ausgedehnte Mischbebauung und sehr hohe Wohndichten auf. Im Radius von 6 bis 8 Kilometern um das Rathaus erstreckte sich eine Zone niedrigerer Bebauung und ein Gürtel von Behelfsheimgebieten. Im äußeren Stadtbereich war die Bausubstanz weitgehend erhalten, uferte aber streckenweise bei extrem geringen Dichten weit aus. Die Festlegung des Einwohnergrenzwertes auf 2,2 Millionen mit den entsprechenden Bauflächenausweisungen in den Randzonen der Stadt sollte aus dreierlei Gründen eine rasche Wohnungsbautätigkeit auslösen:

1. Die Bevölkerung der Behelfsheime, Notwohnungen und Wohnlager sollte untergebracht werden.

2. Die überbelegten Mischgebiete der inneren Stadt sollten „entzerrt“ werden.

3. Der in der Nachkriegszeit gestiegene quantitative Anspruch an die Wohnfläche je Einwohner sollte befriedigt werden. 1950 rechneten die Stadtplaner noch mit einer Geschoßfläche von 22 Quadratmetern, 1960 dagegen bereits mit 24 bis 25 Quadratmetern je Einwohner.

---

[135] Vgl.: Unabhängige Kommission für den Aufbauplan der Freien und Hansestadt Hamburg: Stellungnahme zum Aufbauplan 1960 der Freien und Hansestadt Hamburg. Braunschweig Oktober 1967. S. 16. (Im folgenden zitiert als: Unabhängige Kommission: Stellungnahme.)

[136] Vgl.: Edmund Schmidt-Eichberg; Gerald Rosenthal: Der Aufbauplan 1960. In: Architekten- und Ingenieur- Verein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1954 – 1968. Hamburg 1968. S. 28 f.

[137] Die Stadtplanung definierte die innere Stadt auf folgende Stadtteile: Hamburg-Altstadt, Hamburg-Neustadt, St. Pauli, Rotherbaum, St. Georg, Hammerbrook (Ortsteil 117), Klostertor (Ortsteil 115), Altona-Altstadt, Altona-Nord, Ottensen, Eimsbüttel, Harvestehude, Hoheluft-West, Huheluft-West, Eppendorf, Winterhude, Uhlenhorst, Hohenfelde, Barmbek-Süd, Barmbek-Nord, Dulsberg, Eilbek, Wandsbek (Ortsteil 505 –507), Marienthal (Ortsteil 510), Borgfelde, Hamm-Nord, Hamm-Mitte. Die äußere Stadt waren die restlichen Stadtteile des heutigen hamburgischen Staatsgebietes. (Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde Landesplanungsamt LP 2:

Zusammengestellt ergaben die Ermittlungen der Stadtplaner die Notwendigkeit, für 460.000 bis 500.000 Einwohner weitere Wohnbauflächen auszuweisen.[138] Mit der geplanten Ansiedlung der Wohnbevölkerung in den äußeren Stadtbereiche sollten nach dem Aufbauplan auch die Arbeitsstätten folgen. Die Stadtplaner gingen aufgrund des Wirtschaftswachstums und einer Umstellung der Produktionsanlagen von einem Mehrbedarf an Arbeitsflächen aus. Das Ziel im Aufbauplan 1960 war deshalb, Neuausweisungen beträchtlichen Umfangs in den Mittel- und Randzonen in der Nähe geeigneter Wohngebiete vorzusehen, um eine starke Ballung der Arbeitsplätze im Bereich der inneren Stadt auszugleichen.

Zusammengefaßt strebten die Stadtplaner im Aufbauplan von 1960 eine gleichmäßigere Bebauungsdichte im gesamten Stadtgebiet an: An die „Stelle eines pyramidenförmigen Aufbaus der Bebauungsdichte mit einem Gipfel in der Mitte und herabfallenden Stufen zur Peripherie hin bis zu einer Zone äußerster Auflockerung, (trat) nunmehr eine treppenförmige Aufteilung von gleichmäßiger Dichte und geringeren Unterschieden zwischen Zentrum und Peripherie (…)."[139] Es sollten jedoch keine „Vororte" oder „suburbs" in der äußeren Stadt entstehen, sondern möglichst selbständige, in sich geschlossene, zwar durch Grünanlagen getrennte, aber durch Verkehrsanlagen wieder miteinander verbundene städtische Einheiten geschaffen werden. Um zentrale Standorte herum, das heißt integrierte Zentren inmitten der Stadteinheiten von etwa 20.000 bis 30.000 Einwohner, sollten die verschiedene Bedürfnisse dieser dort lebenden Bevölkerung – Einkaufen, Verwaltung, Kultur und Erholung – zusammengefaßt werden.

Um diese relativ selbständigen Stadteinheiten zu schaffen, mußten bestehende Versorgungszentren gestärkt und neue geschaffen werden. Dieses Ziel konnte jedoch nicht alleine mit dem Aufbauplan von 1960 umgesetzt werden, da dieser als Rahmenplan nur pauschale Flächenausweisungen enthielt, sondern mittels weiterer Folgepläne. In der vorbereitenden Bauleitplanung kamen als Folgepläne die Ordnungs- und die Programmpläne[140] in Betracht. Ordnungspläne haben den Aufbau des gesamten hamburgischen Raumes in Bezug auf bestimmte Sachgebiete zum Gegenstand. Bei diesen Sachgebieten handelte es sich um einzelne Aufgabenbereiche, zum Beispiel die Schaffung von Schulen, Krankenhäusern, Arbeitsstätten, Verkehrsanlagen und dergleichen.[141]

Ordnungsplan Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels. Teil 1: Gesamthamburgische Aussagen. Hamburg 1977. S. Anlage 2.)

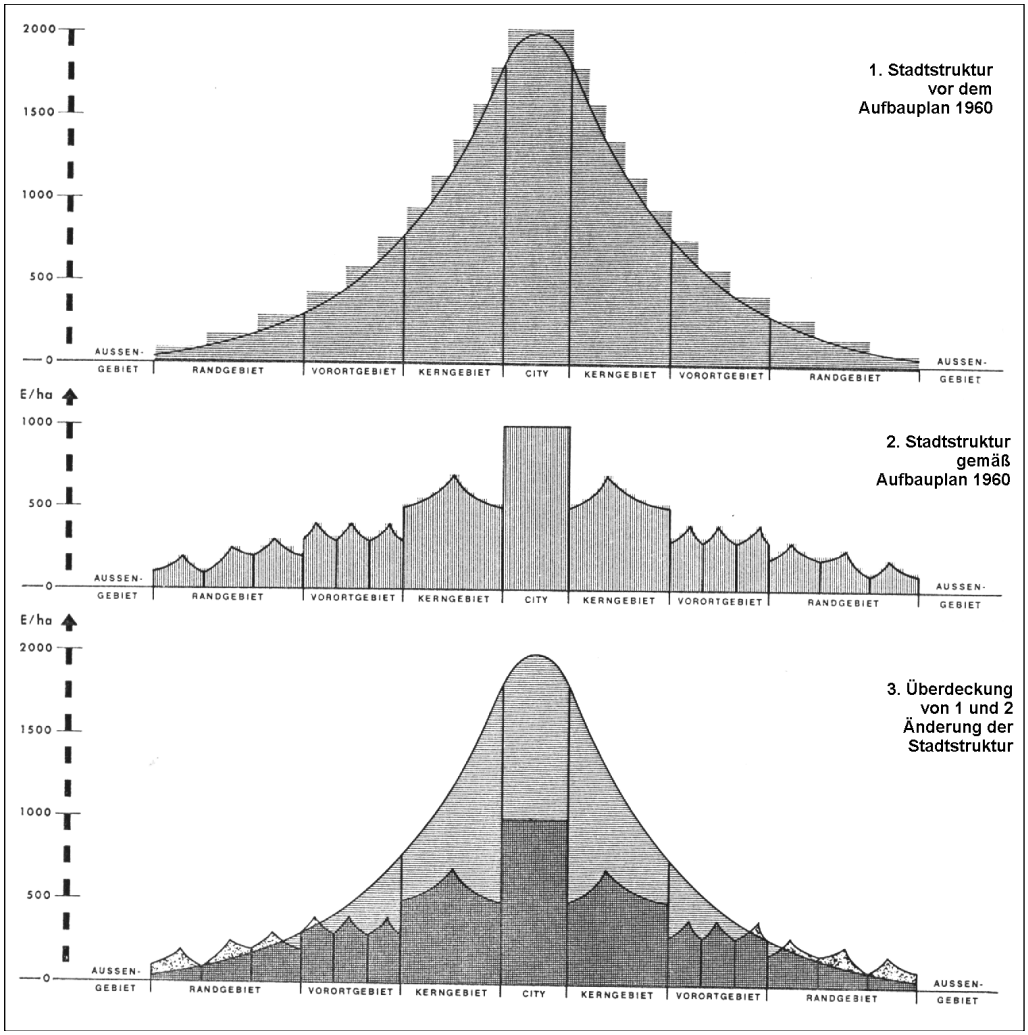
[138] Vgl.: Unabhängige Kommission: Stellungnahme. S. 16.

[139] Urbanistica: Hamburg – Plan 60. Heft 36/37. Hamburg 1962.

[140] Informationen zu Programmplänen finden Sie im III. Kapitel auf Seite 216.

[141] Vgl.: Edmund Schmidt – Eichberg; Gerald Rosenthal: Ordnungs- und Programmplanung. In: Architekten- und Ingenieur- Verein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1954 – 1968. Hamburg 1968. S. 34 – 39. Im folgenden zitiert als: Schmidt-Eichberg; Rosenthal: Ordnungs- und Pro-

Abbildung 4: Stadtstruktur nach dem Aufbauplan von 1960



Quelle: Arthur Dähn: Hohenhorst - Die Siedlung in der Freien und Hansestadt Hamburg. Hamburg 1966. S. 7.

Der Ordnungsplan „Zentrale Standorte“ von 1962 traf Aussagen über den Bestand und Bedarf von Zentren in der Hansestadt. Danach sollten die Einkaufsstätten der inneren Stadt ihr komplettes Angebot aus allen Branchen mehr und mehr auf die Güter des aperiodischen[142] oder langfristigen Bedarfs reduzieren. Die anderen zentralen Standorte sollten die tägliche Versorgung außerhalb der Innenstadt übernehmen. Die Schaffung der zentralen Standorte in den relativ selbständigen Stadteinheiten war durch die historisch bedingte polyzen-

grammplanung, und: Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Niederschrift über die Beiratssitzung: Einziger Tagesordnungspunkt: Ordnungsplan Zentrale Standorte. Hamburg 04. Dezember 1962. S. 3. (Handelskammer Hamburg - Archiv: Studiengesellschaft.)

[142] Aperiodischer Bedarf: Nachfrage nach Gütern der Gruppen Bekleidung, Textilien, Hausrat, Möbel, elektronische Artikel, Leder- und Spielwaren, Bücher, pharmazeutische und kosmetische Artikel. Der Gegensatz dazu ist der periodische Bedarf: Nachfrage nach Gütern der Gruppen Nahrungs- und Genußmittel. (Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde Landesplanungsamt LP 2: Ordnungsplan Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels. Teil 1: Gesamthamburgische Aussagen. Hamburg 1977. S. Anlage 3.)

trische Struktur der Hansestadt Hamburg begünstigt.[143] Die ehemaligen Gemeinden und selbständigen Städte im Umland Hamburgs, die im Groß-Hamburg-Gesetz von 1937 ins hamburgische Staatsgebiet eingemeindet wurden, hatten in der Vergangenheit jeweils eigene starke Regionalzentren entwickelt. Insbesondere die ehemaligen preußischen Städte Altona, Wandsbek und Harburg hatten gut ausgebaute Zentren.[144]

Neben der Stärkung dieser bestehenden Stadtkerne legte der Ordnungsplan weitere zentrale Standorte an den Achsenendpunkten[145] für Ortszentren fest. Damit sollte das Ziel der Planung erreicht werden, integrierte Zentren inmitten der Stadteinheiten zur Deckung der verschiedenen Bedürfnisse, Einkauf, Verwaltung, Kultur, Erholung, mit dichter Wohnbebauung im Fußgängerbereich zu bilden. Diese Stadteinheiten sollten durch den Ausbau des Schnellbahnnetzes verkehrsmäßig angebunden werden. Ebenfalls planten die Stadtväter zur Verbindung der radial verlaufenden Hauptverkehrsstraßen drei Straßenringe (Wallring, Mittlerer Straßenring und Äußerer Straßenring) auszubauen und drei Stadtautobahnen (Westtangente, Osttangente und Kerntangente) zu errichten.

Über die Größe der Verkaufsflächen der neuen zentralen Standorte an den Achsenendpunkten entbrannte 1963 bis 1964 eine Auseinandersetzung zwischen der „Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen

---

[143] Die Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) hat 1962 die bestehenden Hamburger Zentren untersucht und die Ergebnisse in einer Schrift dargestellt: Vgl.: Gfk – Nürnberg; Institut für Absatz- und Verbrauchsforschung an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen – Nürnberg: Einkaufszentren westdeutscher Großstädte und die zukünftige Entwicklung der Absatzchancen – Großstadt Hamburg. Bericht 2. Nürnberg 1962.

[144] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde: Ladenzentren. In: Hamburger Schriften zum Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen. Heft 45. Hamburg 1969. S. 8 – 13.

[145] Das Achsenkonzept ist eine stadtplanerische Ordnungsvorstellung, die bereits auf Entwürfe Fritz Schumachers in den zwanziger Jahren zurückgeht. 1956 wurden diese vom Landesplanungsrat Hamburg/Schleswig-Holstein aufgegriffen, indem man zu der Zeit für das schleswig-holsteinische Umland „Aufbauachsen“ festlegte. Ziel dieser Ordnungsvorstellung war, eine Tiefengliederung des Raumes, mit Schwerpunktbildungen am äußeren Rande des Ballungsgebietes und mit Achsenzwischenräumen, die der Landwirtschaft und der Naherholung vorbehalten bleiben sollten, zu entwickeln. Das Entwicklungsmodell für Hamburg und sein Umland von 1969 erweiterte diese Ordnungsvorstellung (neben dem System der Zentralen Standorte und dem Hauptverkehrsnetz). Es unterschied drei Kategorien von Achsen (Regionalachse, städtische Hauptachse und städtische Nebenachse) und wies auch für das niedersächsische Umland Achsen aus. Die Leitvorstellung war, auf den über die Landesgrenzen hinausführenden Regionalachsen das Siedlungswachstum bandartig zu konzentrieren, wobei man allerdings mit zunehmender Entfernung von der Stadt ein punktaxiales Prinzip zugestand. Die Siedlungskonzentration auf den Achsen war zugunsten der Achsenzwischenräume gedacht, die man weitgehend unzersiedelt halten wollte. Vergleichbares galt für den weiteren Ausbau der städtischen Haupt- und Nebenachsen: in diesen Zonen sollte besonders der tertiäre Sektor gefördert werden, um in den Zwischengebieten die Wohnfunktion der Stadtteile möglichst unbeeinträchtigt zu erhalten. Heute verfügt das Achsenkonzept über 5 Regionalachsen (Eimsbüttel – Pinneberg – Elmshorn; Eppendorf – Fuhlsbüttel – Kaltenkirchen; Wandsbek – Ahrensburg – Bad Oldesloe; Horn – Billstedt – Bergedorf mit Verzweigungen nach Schwarzenbek und Geesthacht; Wilhelmsburg – Harburg mit Verzweigungen nach Lüneburg, Buchholz und Stade), 2 städtische Hauptachsen (Altona – Elbvororte – Wedel/Rissen; Barmbek – Bramfeld – Poppenbüttel), und 4 Nebenachsen (Altona – Bahrenfeld – Lurup – Schenefeld; Hoheluft – Lokstedt – Niendorf; Wandsbek – Farmsen/Berne – Walddörfer; Billstedt – Oststeinbek – Glinde). (Vgl.: Möller: Hamburg. S. 170 f.)

Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V." und der Verwaltung. Das Landesplanungsamt wollte im ersten Entwurf des Ordnungsplanes „Zentrale Standorte" nur neue Versorgungszentren für kleine Stadteinheiten mit einem Einzugsgebiet von 25 bis 30.000 Einwohnern schaffen. Das Rückgrat des Aufbaues sollte die Innenstadt mit den sieben bestehenden regionalen Zentren Altona, Eimsbüttel, Eppendorf, Barmbek (sollte saniert werden), Wandsbek, Bergedorf und Harburg bilden.[146] Die Studiengesellschaft beharrte hingegen „auf dem Standpunkt, daß (..) Regionalzentren neben Bergedorf und Harburg auch außerhalb des Sechs-Kilometer-Radius geschaffen werden müßten wie zum Beispiel in Poppenbüttel, in Osdorf (...) sowie für das Gebiet von Rahlstedt/Berne. Die Studiengesellschaft (vertrat) die Meinung, daß in solchen Zentren auch Großbetriebe wie Warenhäuser vorhanden sein müßten, um die Innenstadt zu entlasten."[147]

Im Geschäftsbericht stellte die Studiengesellschaft diese inhaltliche Auseinandersetzung mit den Fachbehörden folgendermaßen dar: „Die Studiengesellschaft hat die amtlichen Planungsvorstellungen mit Entschiedenheit bekämpft – sie hatte dabei die besseren Gründe auf ihrer Seite – und sie hat sich durchgesetzt – ein Erfolg, mit welchem wir zufrieden sein können. Die maximale Begrenzung der Zentren auf den Einzugsbereich einer kleineren Stadteinheit wurde fallen gelassen und damit der Weg für die Errichtung von Großzentren freigegeben. Wir glauben, mit unserem Bemühen nicht nur durch Schaffung besserer Einkaufsmöglichkeiten der Bevölkerung einen Dienst erwiesen zu haben, sondern auch dem Einzelhandel, dessen Entwicklungschancen im Hamburger Raum wesentlich verbessert werden konnten."[148] Warum sie „bessere Einkaufsmöglichkeiten" für die Hamburger Bevölkerung mit „größeren Zentren" schaffen wollte, erklärte die Studiengesellschaft so: „Wir haben gegen die Planungen (des Landesplanungsamtes) protestiert, denn die Entwicklung von Großzentren unterbinden zu wollen, heißt nichts anderes, als den natürlichen Käufermarkttendenzen, wie sie sich in Hamburg seit Generationen herausgebildet haben, Gewalt anzutun. Große regionale Zentren geben dem Verbraucher die Möglichkeit, seine Käuferwünsche auf breitester Basis zu verwirklichen – vom Warenhaus bis zum kleinsten Kiosk. Findet er solche Zentren in den neuen Sied-

[146] Vgl.: Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Protokoll der Jahresmitgliederversammlung: Referat: Der Aufbauplan und die Arbeit der Studiengesellschaft. Anlage 2 zum Protokoll. Hamburg 04. April 1961. S. 2, (Handelskammer Hamburg - Archiv: Studiengesellschaft.) und: Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Geschäftsberichte für das Jahr 1962/1963. S. 3 f. (Handelskammer Hamburg - Archiv: Studiengesellschaft.)

[147] Achim Zimmerling: 24 Zentren für die Versorgung: Vorschläge des Landesplanungsamtes. In: Die Welt (Hamburg). Hamburg 20. Februar 1963.

[148] Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Geschäftsberichte für das Jahr 1964/1965. S. 2. (Handelskammer Hamburg - Archiv: Studiengesellschaft.)

lungsgebieten nicht vor, so bleibt ihm nichts anderes übrig, als in die Innenstadt zu fahren. Sollte es im Hinblick hierauf nicht jedem einleuchten, daß einer organischen Entwicklung des Käufermarktes Rechnung getragen werden muß, statt daß man Schranken aufrichtet und auf diese Weise die Innenstadt überfordert?“[149] „Mit den Entlastungszentren (sollte) also nur eine Überforderung der Innenstadt verhindert werden, deren Bestand und Kapazitätsausweitungen in ein gesundes Verhältnis zu den vorhandenen Möglichkeiten gebracht werden (sollten).“[150]

Im Nachhinein betrachtet war das Durchsetzen größerer Zentren für ein jeweiliges Einzugsgebiet von rund 100.000 Einwohnern von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung der Hamburger Shopping-Center. Alleine zwei der ersten drei errichteten Shopping-Center Hamburgs, das Elbe-Einkaufszentrum und das Alstertal-Einkaufszentrum, wären sonst nicht entstanden. Das zweite Shopping-Center Hamburgs, das Einkaufszentrum Hamburger Straße, hatte aufgrund seiner historischen Stellung als ehemalige, belebte Geschäftsstraße eine „Sonderstellung“ im Zentrensystem. Meines Erachtens nach hätten die Stadtväter mit den Instrumenten der Stadtplanung auch eine Entwicklung der regionalen Shopping-Center nicht vollkommen verhindern können. Gesetzliche Lücken wären schließlich von findigen Investoren genutzt worden.[151] Mit einem grundsätzlichen Befürworten neuer größerer Geschäftsagglomerationen hatten die in Hamburg Verantwortlichen die Möglichkeit, den Investoren planerisch geeignete, in die Stadt integrierte Standorte für Shopping-Center anzubieten und somit Fehlentwicklungen an anderen nicht integrierten Standorten zu verhindern.[152] Dieses Vorgehen sollte sich in der hamburgischen Shopping-Center-Geschichte bewähren.

---

[149] Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Protokoll der Jahresmitgliederversammlung. Hamburg 10. Mai 1963. S. 4. (Handelskammer Hamburg - Archiv: Studiengesellschaft.)

[150] o.V.: Shopping-Zentren auch in Hamburg? Gegen Verkaufseinrichtungen auf der „Grünen Wiese“. In: Industriekurier. Nummer 173. Düsseldorf 06. November 1965. (Weitere Quelle: Robert Pernau: Attraktive Einkaufszentren entlasten die Innenstadt: Mit kleinen Ladengruppierungen ist es nicht mehr getan. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg Dezember 1963. Seiten 733 f.)

[151] Weitere Informationen zu den damaligen rechtlichen Möglichkeiten und Schwierigkeiten in der Bauleitplanung und der Baunutzungsverordnung: Vgl.: Nikola Dischkoff: Einkaufsstandorte und Siedlungsstruktur – Erfahrungen aus der Praxis der Regionalen Planungsgemeinschaft Untermain. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung: Raumforschung und Raumordnung. Heft 3/4. Bonn Juli / August 1974. S.131, Siegfried Losch: Ergebnisse des Expertengesprächs über Verbrauchermärkte und Einkaufszentren. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung: Informationen zur Raumentwicklung: Standortprobleme bei Verbrauchermärkten. Heft 9. Bonn 1976. S. 438 – 446, und: Herbert Fieseler: Einkaufszentren und Verbrauchermärkte – Probleme und (beschränkte?) Steuerungsmöglichkeiten durch das Planrecht. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung: Informationen zur Raumentwicklung: Standortprobleme bei Verbrauchermärkten. Heft 9. Bonn 1976. S. 477 – 482.

[152] Die Fachzeitschrift „Bauwelt“ schlägt genau dieses Vorhalten von geeigneten Standorten für Shopping-Center - Investoren in dem Artikel „Handel im Wandel“ 1966 vor: „ (...) Überläßt man daher die Standortwahl weiterhin findigen Unternehmern und ehrgeizigen Gemeinden, so besteht

Es darf aber an dieser Stelle nicht unterschlagen werden, daß mit den regionalen Entlastungszentren ein Konkurrenzkampf um die Kunden mit der Innenstadt entfacht wurde. Zwar war dieser von den Planern und Interessenvertretern der Wirtschaft unbeabsichtigt, da mit der Errichtung dieser weiteren Zentren schließlich nur eine Entlastung der Innenstadt herbeigeführt werden sollte, jedoch ist er bis heute immer noch ein Thema. In Wellenbewegungen taucht diese Problematik immer wieder in der Presse auf. Schlagzeilen wie „Stadtteil-Zentren werden zur Konkurrenz für die City“ und „Aus Hamburgs City wandern die Kunden ab“ oder „Grüne Wiese als Standort nicht gefragt – Einkaufszentren wandern zur City“ sind je nach Einzelhandelslage als Überschriften der Artikel in der Tagespresse zu lesen und umschreiben den Konkurrenzkampf zwischen den Geschäften der Innenstadt und den Shopping-Centern der Stadtteile.[153]

2. Unabhängige Kommission

Nach Bekanntgabe des Aufbauplanes erfolgte zu Beginn der sechziger Jahre umgehend ein starkes Ausgreifen der Bebauung in die Randzonen der Stadt. Die damit einsetzende Zersiedelung der Landschaft führte jedoch zu einer negativen Kritik der Konzeption.[154] Auf diesen Mißstand reagierte die Politik schnell: Nach einem bürgerschaftlichen Ersuchen vom 11. März 1964 berief der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg am 12. Februar 1965 eine „Unabhängige Kommission“ für den Aufbauplan 1960, die aus 18 Sachverständigen der verschiedensten Fachrichtungen (Städtebauern, Soziologen, Wirtschafts- und Finanzfachleuten, Verkehrswissenschaftlern, Juristen und Hygienikern) bestand. Diese sollte untersuchen, „ob nach dem heutigen Stand städtebaulicher Grundsätze und Erkenntnisse Veränderungen des Aufbauplanes 1960 erforderlich werden.“[155]

---

eher die Gefahr, daß Shopping-Centers an Standorten errichtet werden, von denen auch nachhaltige negative Auswirkungen auf die Umlandgemeinden ausgehen. Daher empfiehlt es sich, daß sich die Landesplanung nicht grundsätzlich gegen die Errichtung von Shopping-Centers ausspricht, sondern feststellt, in welcher Zahl, Größe und an welchem Standort Shopping-Centers im Siedlungsgefüge möglich sind und in welchem Umfang sie integriert oder nicht integriert in die Hierarchie der Zentren eingebaut werden können. Damit wären Grundlagen geschaffen, die zu rechtzeitigen Gegenmaßnahmen oder, wenn sich eine echte Notwendigkeit nach Shopping-Centers ergeben sollte, zu ihrem sinnvollen Einsatz befähigen.“ (o.V.: Wandel im Handel. In: Bauwelt. Heft 47. Hamburg 21. November 1966. S. 1364.)

[153] Vgl.: Gisela Schütte: Stadtteil – Zentren werden zur Konkurrenz für die City. In: Die Welt. Hamburg 02. Juli 1998. S. 29, o.V.: Aus Hamburgs City wandern die Kunden ab – In der Innenstadt wird immer weniger Umsatz gemacht. In: Welt am Sonntag. Hamburg 03. März 1985. S. H3, und: o.V.: „Grüne Wiese“ als Standort nicht gefragt – Einkaufszentren wandern zur City. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 05. September 1973. S. 39.

[154] Vgl.: Ilse Möller: Planungskonzeptionen und Planungsrealisierung im deutschen Städtebau seit 1945. Dargestellt am Beispiel von Berlin, Hamburg, Köln und Bremen. In: Berliner Geographische Studien. Band 20. Berlin 1986. S. 106.

[155] Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde: Stellungnahme des Senats zum Bericht der Unabhängigen Kommission für den Aufbauplan. Hamburg Mai 1968. S. 2.

Im Oktober 1967 legte die Kommission als Ergebnis ihrer Arbeit die „Stellungnahme zum Aufbauplan 1960“ vor. In der Stellungnahme gingen die Sachverständigen nur noch von 1,8 Millionen künftigen Einwohnern aus und empfahlen, die Neuerschließungen in den Randgebieten zu begrenzen, entstehende Wohnviertel mit hohen Einwohnerdichten in der Umgebung von Schnellbahnstationen zu konzentrieren und die Stadtplanung auf Grundlage der Achsenkonzeption in eine wirksame Regionalplanung zu integrieren. Dem Thema „Zentrale Standorte“ war in der Stellungnahme ein besonderes Kapitel gewidmet. Diesbezüglich forderte die Unabhängige Kommission vom Senat, daß das im Ordnungsplan zum Aufbauplan von 1960 konzipierte System „Zentraler Standorte“ weiterverfolgt und ausgebaut werden sollte. Gleichfalls sollte die Wohndichteverteilung des neuen Flächennutzungsplans an diesen zentralen Standorten ausgerichtet werden.

In der Stellungnahme wurde definiert, daß die zentralen Standorte die Arbeitsflächen des tertiären Wirtschaftssektors (Büros, Einzelhandel und Dienstleistungen) umfaßten. Die Sachverständigen unterschieden zwischen „Servicefunktionen“ (konsumptive Dienstleistungen), bei denen der überwiegende Anteil aus Absatzverflechtungen zwischen Zentrum und Wohngebiet bestand, und „Managementfunktionen“ (produktive Dienstleistungen), die überwiegend zum produktiven Gewerbe und anderen zentralen Einrichtungen hin orientiert waren.[156]

Die Unabhängige Kommission bestätigte und konkretisierte den Leitgedanken des Aufbauplanes, daß eine Weltstadt wie Hamburg mit nur einem Mittelpunkt städtischen Lebens (City) nicht auskäme, um allen Aufgaben gerecht zu werden, sondern daß zusätzlich eine Reihe von nachgeordneten Nebenzentren notwendig seien. Die aus früheren Stadt- und Ortszentren hervorgegangenen sowie neugegründeten zentralen Standorte gliederten die für dieses Fachgebiet zuständigen Sachverständigen Prof. Herbert Jensen und Dr. Wolfgang - Hans Müller in ihrem Sondergutachten „Zentrale Standorte – Analysen und Projektionen“, angelehnt an den Aufbauplan, entsprechend ihrer Bedeutung in vier Stufen:

A City
B Regionalzentrum
C Stadtteil – oder Ortszentrum
D Die übrigen Ladenzentren und Nahversorgungseinrichtungen.

[156] Vgl.: Möller: Hamburg. S. 167.

Im Interesse der Innenstadt, dem höchstrangigen zentralen Standort, sollte eine Dezentralisierung der Managementfunktionen zugunsten der Konzentration hochzentraler Serviceeinrichtungen angestrebt werden. Die Zentren der nachfolgenden Zentralitätsstufen sollten dagegen durch Mischung mit Managementfunktionen gestärkt werden, allein um die ohnehin erforderliche Infrastruktur besser auszulasten. Bestehende Stadtteil- oder Ortszentren sollten nur erweitert werden, wenn sie durch Schnellbahnen und Hauptverkehrsstraßen erschlossen und ausreichend Flächen für den ruhenden Verkehr zur Verfügung gestellt werden konnten. Eine verstärkte Mischung der Zentren mit Wohnungen wurde ebenfalls empfohlen. Darüber hinaus prognostizierten die Sachverständigen in der Stellungnahme einen erheblichen Flächenmehrbedarf für zentrale Einrichtungen.[157]

Die Aussagen dieses Gesamtgutachtens der Unabhängigen Kommission haben die weitere Stadt- und Landesplanung Hamburgs entscheidend beeinflußt und sind in ihren Grundzügen noch heute gültig. Die erste Konkretisierung erfuhren die Leitgedanken durch das „Entwicklungsmodell für Hamburg“.

3. Entwicklungsmodell von 1969

Den Empfehlungen der „Unabhängigen Kommission“ entsprechend, erarbeiteten die Hamburger Behörden 1968/69 einen Rahmenplan für die Regionalentwicklung. Er wurde am 2. Juli 1969 der Öffentlichkeit als „Entwicklungsmodell für Hamburg und sein Umland“ vorgestellt. Sowohl hinsichtlich der Größe des Gebietes, auf das sich dieser Entwicklungsplan bezog, als auch hinsichtlich des zeitlichen Rahmens, auf den er abgestellt war, ging er über alle vorangegangenen Pläne hinaus: Das Entwicklungsmodell bezog weite Teile der Region (auch Teile Schleswig-Holsteins und Niedersachsens) mit ein, und seine Geltungsdauer war bis über das Jahr 2000 hinaus angesetzt.[158]

Inzwischen hatte die Ministerkonferenz für Raumordnung eine Definition von „Zentralen Orten“ und ihren Verflechtungen bundeseinheitlich in ihrer Entschließung vom 8. Februar 1968 geregelt. Danach sollten durch planerische Maßnahmen gleichwertige Lebensbedingungen und die Verbesserung der Daseinsvorsorge im Bundesgebiet hergestellt werden. Dieses bedeutete, daß durch die Weiterentwicklung der Raumstruktur Bereiche entstehen beziehungsweise

[157] Vgl.: Jensen; Müller: Zentrale Standorte: Gutachterliche Stellungnahme. S. 69 – 79.
[158] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg: Das Entwicklungsmodell für Hamburg und sein Umland. Hamburg 2. Juli 1969.

erhalten werden sollten, in denen die Bevölkerung in zumutbarer Entfernung soziale, kulturelle und wirtschaftliche Einrichtungen erreichen konnte.[159] Ein vierstufiges Zentrensystem sollte die Versorgung sichern: Kleinzentren (bis 10.000 Einwohner), Unterzentren (bis 35.000 Einwohner), Mittelzentren (bis 100.000 Einwohner) und Oberzentren (über 100.000 Einwohner).[160]

Das Entwicklungsmodell konkretisierte und detaillierte das Zentrensystem als eines von drei Ordnungskonzeptionen.[161] In Anlehnung an die Empfehlungen der „Unabhängigen Kommission“ und der Klassifikationskriterien der Raumordnung war das Hamburger Zentrensystem im Entwicklungsmodell wie folgt gegliedert:

Tabelle 2: Zentralitätsstufen des Entwicklungsmodells von 1969

Zentralität	Verbale Definition	Aufgabenbereich			Einzugsbereich
		M	S	V	
A 1	City	●	●	●	überregional
A 2	Cityentlastungszentrum	●			überregional
B 1	Bezirkszentrum	●	●	●	ca. 200.000 E
B 2	Bezirksentlastungszentrum		●		über 100.000 E
C 1	Stadtteilzentrum mit Ortsamt		●	●	20 – 70.000 E
C 2	Stadtteilzentrum ohne Ortsamt		●		20 – 70.000 E
D 1	Lokales Zentrum		●		5 – 10.000 E
D 2	Ladengruppe		●		unter 5.000 E

M = Management = Wirtschaftsverwaltung

S = Service = Dienstleistungen für die Wohnbevölkerung

V = öffentliche Verwaltung = bevölkerungsorientierte staatliche Verwaltungszentren

Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde: Ladenzentren. In: Hamburger Schriften zum Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen. Heft 45. Hamburg 1969. S. 13.

[159] Das Prinzip der dreistufigen Zentrenhierarchie (Ober- oder Hauptzentrum, Mittel- und Stadtteilzentrum und Unter- oder Grundzentrum) war wesentlicher Bestandteil der raumordnerischen Zielsetzung von Bund und Ländern. Eine flächendeckende Versorgung über „Zentrale Orte“ sollte dadurch gewährleistet werden (polyzentrische Stadtstruktur). Die Bundesgesetzgebung (Raumordnungsgesetz) mußte als Rahmen mit Landesgesetzen ausgefüllt werden. (Vgl.: Deutscher Industrie- und Handelstag (Hrsg.): Zentrenhierarchie und Standortwahl des Einzelhandels. Bonn November 1982. S. 1, Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels e.V.; Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels e.V.: Stellungnahme zur Zentrenhierarchie im Bereich zentraler Orte und ihrer Verflechtungsbereiche. Köln März 1983. S. 2, und: Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels e.V. (BAG) (Hrsg.): Standortfragen des Handels. Köln 1986. S. 32.)

[160] Vgl.: Bühler: City-Center. S. 80 f.

[161] Folgende drei Ordnungssysteme lagen dem Entwicklungsmodell zugrunde: Achsenkonzept, System Zentraler Standorte und Hauptverkehrsnetz. Das Achsenkonzept und das System Zentraler Standorte wurden bereits oben näher erläutert. Das dritte Ordnungssystem „Hauptverkehrs-

Nach dem Entwicklungsmodell kennzeichnete die höchste Zentralitätsstufe A die City, welche alle Aufgaben der Dienstleistung vereinigte und einen Einzugsbereich von 2,5 Millionen Einwohnern besaß. Der zukünftige Büroflächenbedarf der Wirtschaftsverwaltung mit geringem Publikumsverkehr sollte aus der Innenstadt in Cityentlastungszentren hinausverlagert werden, zum Beispiel in die Geschäftsstadt Nord, nach Altona/Ottensen, Harburg und Billwerder-Allermöhe.[162]

Um das Oberzentrum (A 1) herum waren die Hamburger Zentren in zwei Halbkreisen angeordnet. Dabei bildeten die gewachsenen Bezirkszentren Harburg (B 1) im Süden und Bergedorf (B 1) im Osten Kontrapunkte. Hierarchisch war die Struktur in einen ersten, engeren Halbring mit den Bezirkszentren (B 1) von Altona angefangen über die Osterstraße / Hoheluftchaussee (Eimsbüttel), Eppendorfer Markt / Winterhude (Eppendorf), Hamburger Straße / Fuhlsbüttler Straße (Barmbek) bis nach Wandsbek gegliedert. Diese jeweils rund sechs Kilometer von der City nördlich der Elbe vorgelagerten Bezirkszentren versorgten im wesentlichen die Stadtteile der inneren Stadt. Kaufkraftzuflüsse in unterschiedlicher Intensität erfolgten auch aus der äußeren Stadt.[163]

Von besonderer stadtplanerischer Bedeutung war der zweite Halbring, der die sogenannten Bezirksentlastungszentren (B 2) gliederte. Das waren damals geplante, „künstlich“ anzulegende und – wie der Name ausweist – auf die Übernahme verkehrsentlastender dezentralisierter Versorgungsfunktionen nicht nur im Bereich des periodischen Bedarfs ausgerichtete Einkaufszentren. Dieser Ring sollte auf den Hauptachsen im Süden Hamburgs, in Neugraben/Fischbek,

---

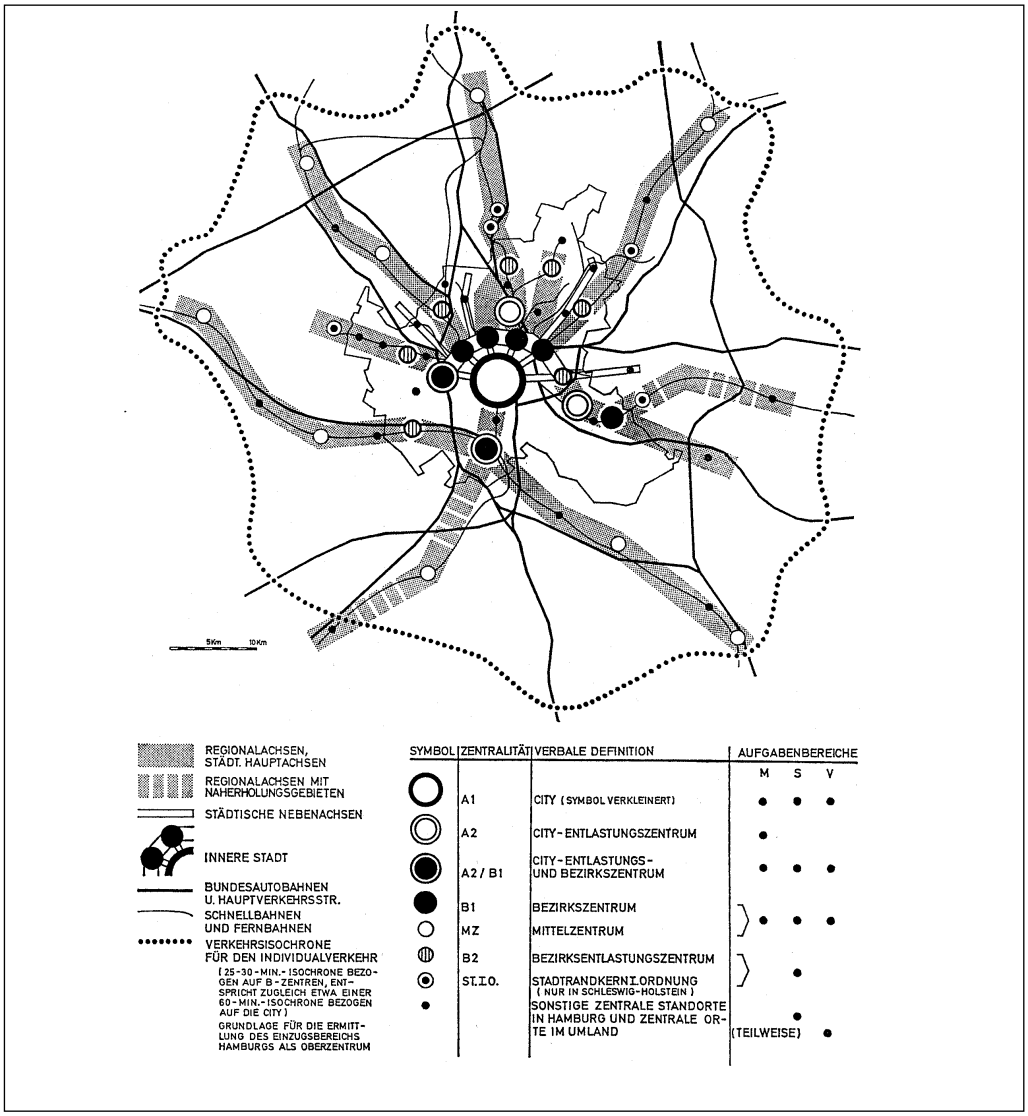
netz“ zielte im Zusammenspiel mit den anderen beiden Ordnungssystemen auf einen reibungslosen Ablauf des innerstädtischen Wirtschafts- und Berufsverkehrs auch bei prognostiziertem steigenden Verkehrsaufkommen. Alle Regional- und Hauptachsen sollten mit Autobahnen oder autobahnähnlichen Straßen ausgestattet werden, die Nebenachsen mit Hauptverkehrsstraßen. Zur Entlastung der Radialstraßen sollten Ring- und Tangentialverbindungen geschaffen werden. Ebenfalls sah das Hauptverkehrsnetz eine netzförmige Verdichtung der Stadtschnellbahnen mit einem dichteren Haltestellenabstand, größere Haltestellenabstände und höhere Reisegeschwindigkeiten für die im Zuge der Achsen verlaufenden Regionalbahnen, enge Verbindungen zwischen Schnellbahnen und Straßen sowie Errichtung eines weitverzweigten Omnibus – Zubringer - Netzes verbunden mit einem System von park and ride-Plätzen vor. Neben diesen drei Ordnungssystemen war in das Entwicklungsmodell noch das sogenannte Dichtemodell für die konzentrische Stufung der Wohnbebauung im Einzugsbereich der Schnellbahnstationen integriert. (Vgl.: Michael Bose: Wirkungsanalyse eines stadtregionalen Siedlungsstrukturkonzeptes und Ansätze für eine Neuorientierung – Das Entwicklungsmodell für Hamburg und sein Umland. Dissertation Technische Universität Hamburg – Harburg. Hamburg 1994. S. 166. Im folgenden zitierte als: Bose: Entwicklungsmodell, und: Knut Fleckenstein: Langfristige Planung auf neuer Basis – Der Senat hat das „Entwicklungsmodell für Hamburg und sein Umland“ der Bürgerschaft vorgelegt. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg August 1969. S. 593 f.)

[162] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Staatliche Pressestelle: Leitvorstellungen für die Versorgungsstruktur über den Ordnungsplan „Zentrale Standorte -–Flächen des Einzelhandels“ von Baudirektor Gerhard Bahr. Berichte und Dokumente. Hamburg 06. November 1973. S. 2. (Im folgenden zitiert als: Freie und Hansestadt Hamburg – Staatliche Pressestelle: Leitvorstellungen.)

[163] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg: Flächennutzungsplan - Erläuterungsbericht. Hamburg 1997. S. 58.

beginnen, weiter zum 1966 errichteten Elbe-Einkaufszentrum (Osdorf) gehen, von dort Eidelstedt, Langenhorn, Poppenbüttel (späteres AEZ), Rahlstedt erreichen und in Billstedt im Osten enden. Ziel der B 2 – Zentren war, die City sowie die jeweiligen sieben bis acht Kilometer entfernten B 1 – Zentren zu entlasten und die Bevölkerung in den Siedlungsgebieten am Rande der Stadt zu versorgen.[164]

Abbildung 5: System der zentralen Standorte



Quelle: Gerhard Bahr; Heinz-Jürgen Meldau: Die Flächenbedarfe des Einzelhandels in Hamburg. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumforschung; Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Raumforschung und Raumordnung. Heft 3/4, 31. Jahrgang. Köln, Berlin, Bonn, München Juli/August 1974, Seite 148.

164 Vgl.: Bose: Entwicklungsmodell. S. 167. Ebenfalls: Handelskammer Hamburg: Zwischen Licht und Schatten – Hamburg als Einkaufsstandort. Auszug aus dem Bericht 1993 der Handelskammer Hamburg. Hamburg 1993. o. S., und: Ilse Möller: Hamburg – Stadtentwicklung und –planung. In: Wolfgang Taubmann (Hrsg.): Exkursionen in Norddeutschland und angrenzenden Gebieten. Bremen 1980. S. 225 – 227. (Im folgenden zitiert als: Möller: Hamburg – Stadtentwicklung und –planung.)

4. Ordnungsplan Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels

Parallel zur Erarbeitung des Flächennutzungsplans von 1973 beauftragte der Senat 1970 die Baubehörde, einen Sachstandsbericht zur Zentrenplanung in Hamburg vorzulegen. Der Bericht wurde noch vor Verabschiedung des Flächennutzungsplans im Juli 1973 als „Ordnungsplan Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels“ beschlossen.

Der Ordnungsplan „Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels“ war die erste Fortschreibung des „Entwicklungsmodells von 1969“ für den Sektor Einzelhandelsstandorte. „Aufgabe des Ordnungsplanes ist es, durch die Angabe von Orientierungsdaten für den Ladenflächenbedarf in den Zentren zu verhindern, daß

– durch eine Überdimensionierung der Bruttogeschoß–Ladenfläche benachbarte Zentren beeinträchtigt oder ihr Entstehen verhindert wird oder daß
– durch eine Unterdimensionierung einzelne Gebiete mangelhaft versorgt werden.“[165]

Obwohl die Ordnungspläne mit ihren Bedarfsberechnungen für Ladenflächen in den Einkaufszentren auch heute noch keine verbindlichen Richtwerte, sondern nur Orientierungswerte für das Handeln der Verwaltung darstellen, ist die Planung der Einkaufszentren als integrativer Teil der „Zentralen Standorte“ von entscheidender Bedeutung für den gezielten Ausbau dezentraler Bezirks- und Stadtteilzentren in Hamburg. „Aufgabe der Planung ist es, Politikern, Verwaltungsdienststellen und der Wirtschaft Orientierungsdaten an die Hand zu geben, Konsequenzen aus den Entwicklungen aufzuzeigen und Maßnahmen für die räumliche Steuerung des verfügbaren Potentials zu nennen. Der Plan dient der Verwaltung im einzelnen:

– als Arbeitsgrundlage für Flächenausweisungen in Programm- und Bebauungsplänen (Zielpräzisierung des Flächennutzungsplans),
– als Vorgabe für Projektplanungen,
– als Diskussionsbasis in den parlamentarischen Gremien sowie
– als Orientierungsrahmen für die Abstimmung der Zentrenplanung mit den benachbarten Gebietskörperschaften.“[166]

---

[165] Freie und Hansestadt Hamburg – Staatliche Pressestelle: Leitvorstellungen. S. 1.
[166] Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde Landesplanungsamt LP 2: Ordnungsplan Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels. Teil 1: Gesamthamburgische Aussagen. Hamburg 1977. S. 2.

Der „Ordnungsplan Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels“ von 1973 versuchte mit hohem methodischen Aufwand, aufbauend auf zwei Gutachten (von Prognos AG und INGESTA)[167], welche 1971 die Auswirkungen hypothetisch angenommener Zentren „auf der grünen Wiese“ auf die historisch gewachsenen Zentren Harburg und Rahlstedt untersuchten, den zukünftigen Flächenbedarf der einzelnen „Zentralen Standorten“ zu prognostizieren und Zeitstufen der Realisierung vorzugeben.[168] Mittels des Umsatzverfahrens, das auf den sozio-ökonomischen Gravitationsmodellen aufbaute und das die für den Einzelhandel relevanten Abläufe und Faktoren sowie ihre Abhängigkeit untereinander darstellte, wurde der Bestand ermittelt und der ungefähre Bedarf an Ladenflächen errechnet.[169]

Zusammengefaßt ermittelten die Planer im Ausgangsjahr 1970 einen Bestand von 2,8 Millionen Quadratmeter Bruttogeschoß-Ladenfläche. Von dieser Gesamtfläche befand sich ein Viertel im City-Bereich der inneren Stadt, die Hälfte im Bereich der inneren Stadt und das verbleibende Viertel in der äußeren Stadt. Für den Zeitraum 1970 bis 1985 errechneten die Stadtplaner für Hamburg insgesamt einen Mehrbedarf an Bruttogeschoß–Ladenflächen zwischen 680.000 bis 980.000 Quadratmetern. Bezogen auf den Bestand von 2,8 Millionen, bedeutete das einen Zuwachs von 24 bis 35 Prozent.[170]

Die Baubehörde begründete ihre Prognosen in einem Artikel einer Fachzeitschrift mit folgenden Argumenten: „Dieser Flächenbedarf beruht überwiegend auf der erwarteten Zunahme der Einwohnerzahlen in den äußeren Stadtbereichen, z.B. durch die Schaffung neuer Wohngebiete in den Stadtteilen Billwerder-Allermöhe, Neugraben-Fischbek, Mümmelsmannsberg, Tegelsbarg. Aber auch Änderungen in den Wettbewerbsverhältnissen werden sich entscheidend auf den Flächenbedarf auswirken. So ist davon auszugehen, daß der Kunde in

---

[167] Vgl.: Prognos AG: Einkaufszentren im Raum Hamburg – Harburg – Untersuchungen über die Auswirkungen eines hypothetischen Zentrums auf der „grünen Wiese“ auf das Zentrum Harburg. Basel 1971, und: INGESTA: Gutachten über ein hypothetisches Einkaufszentrum in Hamburg – Rahlstedt. Köln 1971. Weitere Informationen über das INGESTA-Gutachten finden Sie im III. Kapitel auf Seite 201.

[168] Vgl.: Akademie für Raumforschung und Landesplanung und Freie Hansestadt Hamburg – Baubehörde, Landesplanungsamt (Hrsg.) : Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels. Deutscher Planungsatlas Band VIII: Hamburg, Lieferung 6. Hannover 1973. S. 19.

[169] Vgl.: Gerhard Bahr; Heinz-Jürgen Meldau: Die Flächenbedarfe des Einzelhandels in Hamburg: Versuch einer Bilanz unter Berücksichtigung des Umlandes. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung: Raumforschung und Raumordnung. Heft 3/4. Bonn Juli / August 1974. S. 149. (Im folgenden zitiert als: Bahr; Meldau: Die Flächenbedarfe des Einzelhandels.)

[170] Vgl.: Erich Dahlinger: Bemerkenswerter Zusatzbedarf – Ordnungsplan „Zentrale Standorte“ versucht Grobschätzung des Ladenflächenbedarfs in Hamburg bis 1985. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg November 1973. S. 730 – 732, und: Freie und Hansestadt Hamburg – Senat: Zentrale Standorte – Teilbereich Ladenflächen. Drucksache für die Senatssitzung und die Ergänzung zur Drucksache. Senatsdrucksachen Nummer 201. Hamburg 10. April 1973. S. 7.

zunehmendem Maße ein breiteres Warensortiment und neue Ware wünscht und daß die steigenden Personalkosten verstärkt durch das Ersetzen von Personal durch Fläche aufgefangen werden (zunehmende Einführung der Selbstbedienungstechnik)."[171]

Die prognostizierten Zahlen führten nach Veröffentlichung bei den Hamburger Einzelhändlern sogleich zu einem scharfen Widerspruch. Unter dem Eindruck der schlechten wirtschaftlichen Lage im Herbst 1973 befürchteten sie eine expansive Ladenflächenplanung auf Kosten der bestehenden Einzelhandelsstandorte.[172] Dennoch kommt Michael Bose 1994 zusammenfassend zum Ergebnis, daß, „obwohl sich zeigte, daß die Prognosen und Schätzungen (des Ordnungsplanes von 1973) aufgrund sich ändernder Rahmenbedingungen (zum Beispiel Einwohner und Kaufkraft) schnell korrekturbedürftig wurden, (..) Planungen und Ausbau der Einkaufszentren in Hamburg – trotz mancher städtebaulich – architektonischer Qualitätsmängel – stadtstrukturell einen herausragenden Beitrag zur Förderung einer polyzentralen Stadtentwicklung geleistet"[173] haben.

Der Senat beauftragte 1974 das Kölner Institut für Gebietsplanung und Stadtentwicklung (INGESTA) mit der Überprüfung des Ordnungsplanes „Zentrale Standorte". Das Institut korrigierte die Prognosen für die Bruttogeschoß–Ladenflächen nach unten. In einer Projektion für 1985 schätzte die INGESTA die Einwohnerzahl Hamburgs auf 1,53 bis 1,63 Millionen. Hierfür bezifferte das Institut den Flächenbedarf auf insgesamt 3,10 bis 3,26 Millionen Quadratmeter Bruttogeschoß–Ladenfläche. Der Bestand betrug 1974 rund 2,97 Millionen Quadratmeter. Der Zusatzbedarf von 1974 bis 1985 betrug demnach 130.000 bis 290.000 Quadratmeter Bruttogeschoß–Ladenfläche. Das entsprach einer „Jahresquote" von rund 20.000 Quadratmetern Bruttogeschoßfläche.[174]

Auf der Grundlage dieses Gutachtens wurde 1977 und 1981 der „Ordnungsplan Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels" in zwei Teilen fortgeschrieben: Der Teil 1 (1977) enthielt die gesamthamburgischen Aussagen über den geschätzten Flächenbedarf und formulierte Leitlinien für den Einzelhandel im

---

[171] Bahr; Meldau: Die Flächenbedarfe des Einzelhandels. S. 151.
[172] Vgl.: Erich Dahlinger: Zentrenplanung im Meinungsstreit – Wirtschaftliche Entwicklung erfordert Überprüfung. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg August 1974. S. 17 f.
[173] Bose: Entwicklungsmodell. S. 184 . (Vgl. ebenfalls: Handelskammer Hamburg: Bericht über das Jahr 1975. S. 74.)
[174] Vgl.: Erich Dahlinger: Der Bedarf an Einzelhandelsflächen – Ingesta-Gutachten vorgelegt. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg Juni 1977. S. 26.

Rahmen der Hamburger Stadtentwicklungspolitik.[175] Teil 2 (1981) differenzierte diese Aussagen räumlich und sachlich auf die Einzugsbereiche der städtischen Zentren in Hamburg.[176] Eine Überarbeitung des Ordnungsplanes wurde bereits Mitte der achtziger Jahre von der Opposition in der Hamburgischen Bürgerschaft gefordert, die die Prognosezahlen als unrealistisch anprangerte.[177]

Die Stadtentwicklungsbehörde[178] erarbeitete 1996 als Fortschreibung des „Systems der Zentralen Standorte" „Leitlinien für den Einzelhandel im Rahmen der Hamburger Stadtentwicklungspolitik". Diese heute noch gültigen Leitlinien enthalten Aussagen zum Umgang mit Anfragen großflächiger Einzelhandelsbetriebe unter besonderer Berücksichtigung der bestehenden Einzelhandelsstruktur in Hamburg. Im Rahmen dieser landesplanerischen Aufgabe richtete die damalige Stadtentwicklungsbehörde einen behördenübergreifenden Arbeitskreis „Zentren" ein.[179] Dieser hat die Aufgabe, entsprechende Vorhaben des großflächigen Einzelhandels hinsichtlich ihrer Zentrenverträglichkeit zu prüfen und gegebenenfalls Steuerungsmaßnahmen zu ergreifen.[180]

---

[175] Zu den gesamthamburgischen Aussagen des Ordnungsplanes „Zentrale Standorte" wurde ein Anhörverfahren am 26. Januar und 09. Februar 1978 im Bürgerschaftsausschuß für Hafen und Wirtschaft durchgeführt. Die Vertreter der Verbände, Kammern und Institutionen gaben Kurzdarstellungen der von ihnen schriftlich vorgelegten Stellungnahmen ab. (Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Bericht des Ausschusses für Hafen und Wirtschaft: Änderung der Baunutzungsverordnung und Fortschreibung des Ordnungsplans „Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels". Drucksache Nr. 3528, VIII. Wahlperiode. Hamburg 30. März 1978.)

[176] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde Landesplanungsamt LP 2: Ordnungsplan Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels. Teil 1: Gesamthamburgische Aussagen. Hamburg 1977, und: Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde Landesplanungsamt LP 2: Ordnungsplan Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels. Teil 2: Aussagen für die Einzugsbereiche der Bezirkszentren und den citynahen Einzugsbereichen. Hamburg 1981.

[177] Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Protokoll der 58. Sitzung der Bürgerschaft: Lage des Einzelhandels. Drucksache Nr. 3391, XI. Wahlperiode. Hamburg 17. Januar 1985, Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Große Anfrage der CDU - Fraktion: Lage des Einzelhandels. Drucksache Nr. 3391, XI. Wahlperiode. Hamburg 28. November 1984, Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Große Anfrage der CDU-Fraktion: Fortschreibung des Ordnungsplanes „Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels". Drucksache Nr. 5269, XIII. Wahlperiode. Hamburg 04. Januar 1990. S. 3359 – 3364, Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Protokoll der 72. Sitzung der Bürgerschaft: Fortschreibung des Ordnungsplanes „Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels". Drucksache Nr. 5269, XIII. Wahlperiode. Hamburg 21. Februar 1990. S. 4450 – 4456, und: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Mitteilungen des Senates an die Bürgerschaft: Änderung der Baunutzungsverordnung und Fortschreibung des Ordnungsplans „Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels". Drucksache Nr. 2816, VIII. Wahlperiode. Hamburg 28. August 1977.

[178] Die Stadtentwicklungsbehörde bestand von 1991 bis 2001. Der 2001 gewählte Senat aus CDU, Schill-Partei und FDP gliederte die Ämter der ehemaligen Stadtenwicklungsbehörde in die Behörde für Bau und Verkehr ein.

[179] Seit April 2002 gibt es Bestrebungen, im Zuge einer Reformierung des Bezirksverwaltungsgesetzes den „Arbeitskreis Zentren" abzuschaffen und statt dessen mittels einer Globalrichtlinie das Ermessen der Einzelhandelsansiedlungen auf die Bezirke zu übertragen.

[180] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Stadtentwicklungsbehörde Landesplanungsamt: Leitlinien für den Einzelhandel im Rahmen der Hamburger Stadtentwicklungspolitik. Hamburg April 1996. S. 1.

Das System der „Zentralen Standorte“ hat sich aus heutiger Sicht nach der Meinung von Stadtplanung und Handel grundsätzlich bewährt.[181] In Hamburg hat in den sechziger und siebziger Jahren die Umsetzung des Prinzips der dezentralen Konzeption in das polyzentrische Netz der zentralen Standorte zum Erhalt und zur Verbesserung der ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen und aperiodischen Bedarfs in den einzelnen Stadtteilen beigetragen. Einige Ziele des Ordnungskonzepts wurden jedoch von der Stadt nicht in die Realität umgesetzt. Die Stadtgeographin Ilse Möller soll hier beispielhaft mit einem Zitat angeführt werden. In ihrem 1999 in zweiter Auflage erschienenen Buch „Hamburg“ schreibt sie: „Das System der Zentralen Standorte hat als Ordnungskonzeption zu guten Ergebnissen geführt. Daß die Innenstadt von Bürohaus-Türmen frei gehalten werden konnte, ist die positive Folge der Existenz des Entlastungszentrums (A 2) City Nord. Und in der Äußeren Stadt haben sich die Bezirksentlastungszentren (B 2) als lebendige Mittelpunkte großer Einzugsbereiche entwickelt, wodurch allerdings, von der Planung ungewollt, der Innenstadt-City eine unerwünschte Konkurrenz entstanden ist. Nicht geklärt sind außerdem die mutmaßlich komplizierten Zusammenhänge, die dazu geführt haben, daß Altona und Harburg den von der Planung vorgegebenen Ausbau zum Cityentlastungszentrum A 2 nicht erfahren haben, sich dagegen die gegenwärtige City Süd, die als solche im Entwicklungsmodell nicht vorgesehen war, im Nahbereich der alten City entwickeln konnte.“[182]

C. Untersuchungsgegenstand Einkaufszentren Hamburger Straße und Alstertal-Einkaufszentrum

In der vorliegenden wissenschaftlichen Ausarbeitung sollen exemplarisch an den zwei Hamburger Shopping–Centern „Einkaufszentrum Hamburger Straße“ und „Alstertal-Einkaufszentrum“ die Anfänge der geschichtlichen Entwicklung geplanter Einkaufszentren als Standortkooperationsformen des Einzelhandels- und Dienstleistungsbereiches in der Freien und Hansestadt Hamburg dargestellt werden. Bevor eine ausführliche Darstellung der Entstehungsgeschichte der beiden Einkaufszentren erfolgt, sollen die beiden Geschäftsagglomerationen kurz

[181] Vgl.: Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg: Flächennutzungsplan - Erläuterungsbericht. Hamburg 1997. S. 62.

[182] Ilse Möller: Hamburg. 2. Auflage. Stuttgart 1999. S. 240. (Zu einem durchweg positiveren Ergebnis kam Ilse Möller in den Schlußbetrachtungen ihres Aufsatzes „Hamburg – Stadtentwicklung und –planung“ im Jahr 1980: „Die Hamburger Planung der Nachkriegszeit hat mit zwei Konzepten eindeutig positive Ergebnisse erzielt: 1. Mit dem Konzept der City Nord. (...) 2. Mit dem System der Zentralen Standorte insgesamt. Wie die City Nord als Entlastungszentrum für die City wirksam fungiert, erweist sich auch der geförderte Ausbau der B 1-Standorte und ihrer Entlastungszentren als gutes Steuerungsinstrument, um den Tertiären Sektor auf bestimmte Zonen zu konzentrieren und die Wohnfunktion in den Zwischengebieten einigermaßen zu erhalten.“ Möller: Hamburg – Stadtentwicklung und –planung. S. 233.)

nach den in den vorherigen Kapiteln erarbeiteten begrifflichen, geschichtlichen und stadtplanerischen Kriterien in die deutsche Shopping-Center-Geschichte eingeordnet und verglichen werden. Mit diesem Hintergrundwissen wird das Verständnis für die geschichtlichen Details der beiden jeweiligen Centerentwicklungen erleichtert und gewährt von Anbeginn die Möglichkeit einer vergleichenden Betrachtungsweise.

Das „Einkaufszentrum Hamburger Straße“ und das „Alstertal-Einkaufszentrum“ sind nach der in dieser Arbeit aufgestellten begrifflichen Definition Shopping-Center. Sie sind als Einheit geplante, gestaltete und gebaute Einkaufszentren. Die Detaileinzelhandelsgeschäfte und Dienstleistungsbetriebe wurden von den jeweiligen Investoren aufeinander abgestimmt, und eine lückenlose Deckung des durchschnittlichen täglichen periodischen und aperiodischen Konsumbedarfs ihrer Einzugsgebiete wurde angestrebt. Die Geschäftsfläche des in Hamburg-Barmbek gelegenen Einkaufszentrums Hamburger Straße beträgt heute 46.000 Quadratmeter bei 103 Einzelhandels- und Dienstleistungsgeschäften auf zwei Verkaufsebenen. Das in Hamburg-Poppenbüttel gelegene Alstertal-Einkaufszentrum kann 50.400 Quadratmeter Geschäftsfläche bei 157 Einzelhandelsgeschäften und Dienstleistungsbetrieben auf drei Verkaufsebenen vorweisen. Demnach entsprechen die Geschäftsflächen der Einkaufszentren sogar den amerikanischen Größenanforderungen an ein regionales Shopping-Center.

Die Anbindung an den motorisierten Verkehr ist bei den zur Betrachtung vorliegenden Centern gut. Das Einkaufszentrum Hamburger Straße liegt direkt auf einer Straßenseite entlang der an dieser Stelle sechsspurig ausgebauten Hamburger Straße (B 434), der nordöstlichen Hauptausfallstraße der Innenstadt, und stellt seinen Kunden rund 3.000 Parkplätze in Parkhäusern und auf einer Parkpalette zur Verfügung. Ebenfalls ist das Alstertal-Einkaufszentrum hervorragend für den Autofahrer über den äußeren Straßenring (Ring 3) und mittelbar über die Bundesstraße 434 zu erreichen und bietet circa 2.750 Parkplätze an.

An das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel ist das EKZ Hamburger Straße durch Haltestellen von mehreren Buslinien sowie durch zwei Stationen der U-Bahn (Stationen Mundsburg und Hamburger Straße) hervorragend angeschlossen. Das Alstertal-Einkaufszentrum liegt in unmittelbarer Nähe des S-Bahnhofes Poppenbüttel sowie des Busbahnhofes Wentzelplatz.

Nach der aufgestellten Begriffsbestimmung ist ein Shopping-Center im Besitz eines Eigentümers beziehungsweise einer Gesellschaft und wird als Einheit ver-

waltet. Beim AEZ trifft dieses Kriterium zu. Es ist Eigentum einer der Gesellschaften der Familie des Erbauers Werner Otto, der „Kommanditgesellschaft Grundstücksgesellschaft Klosterstern mbH & Co“, und wird von der ebenfalls von Werner Otto gegründeten „ECE Projektmanagement GmbH“ verwaltet.[183] Damit entspricht das AEZ der typischen rechtlichen Konstruktion deutscher regionaler Shopping-Center, bei denen das Eigentum und die Geschäftsführung weitestgehend in „einer Person“ vereinigt sind. Das Einkaufszentrum Hamburger Straße hat heute acht Grundeigentümer. Jedoch wird das Barmbeker Einkaufszentrum von der „Immobilien Team Consulting GmbH, Hamburg (I.T.C.)“ als Einheit verwaltet. Das direkt daneben liegende Mundsburg-Center, welches in der Arbeit als eine Art Erweiterung der Barmbeker Geschäftsagglomeration betrachtet wird, ist im Besitz des Kieler Augenarztes Prof. Dr. Detlef Uthof und wird von „L + S Immobilien-Management“ verwaltet. Wie es zu diesen ungewöhnlichen Eigentumsverhältnissen gekommen ist, wird im anschließenden Kapitel erläutert.

Die Shopping-Center „Einkaufszentrum Hamburger Straße“ und „Alstertal-Einkaufszentrum“ sind beide im Jahr 1970 eröffnet worden und gehören somit zu den Centern der ersten Phase der „Innovation“ der deutschen Shopping-Center-Entwicklung. Demnach konnten die jeweiligen Investoren kaum auf deutsche Beispiele zurückgreifen. Die Bauvorhaben beinhalteten ein unternehmerisches Risiko, welches nur bedingt kalkulierbar war.

Die beiden Einkaufscenter haben jeweils die zwei- bis dreigeschossige Bauform einer „Mall“, das heißt, sie werden aus zwei gegenüberliegenden Ladenzeilen gebildet und stellen somit eine Art Fußgängerzone dar. An den Enden der Fußgängerzonen liegen jeweils zwei Warenhäuser[184] als Kundenmagneten, damit ein gleichmäßiger Kundenstrom entsteht. Das Alstertal-Einkaufszentrum war im Gegensatz zum Einkaufszentrum Hamburger Straße von Anbeginn überdacht und klimatisiert und zählte damit zu den ersten geschlossenen Bauformen in Deutschland. Die Frage einer nachträglichen Überdachung spielte in der Geschichte des Einkaufszentrums Hamburger Straße eine bedeutende Rolle.

Die Standorte der beiden Hamburger Shopping-Center sind nach der Definition dieser Arbeit in das städtische Gefüge integriert. Das Einkaufszentrum Hamburger Straße liegt nur rund vier Kilometer von der Innenstadt entfernt, ist direkt

[183] Daran ändert faktisch auch nichts, daß aus steuerrechtlichen Gründen zwei Gesellschaften existieren, von denen die eine als grundbuchmäßige Eigentümerin , die andere als Verwalterin des Zentrums fungiert. Unternehmer Werner Otto war in beiden Gesellschaften bestimmend. (Vgl.: Falk: Kundenforschung in Einkaufszentren. S. 77 f.)

[184] Das Einkaufszentrum Hamburger Straße hat heute statt des Neckermann Kaufhauses das Möbelhaus Karstadt.

an die U-Bahn angeschlossen, es ist von einer Wohnbebauung in Barmbek-Süd umgeben und hat mit dem Verwaltungszentrum Hamburger Straße ergänzende öffentliche Einrichtungen. Das Alstertal-Einkaufszentrum liegt zwar 15 Kilometer von der Hamburger City entfernt, jedoch direkt an der Haltestelle der S-Bahnlinie Poppenbüttel, ist heute von einer unmittelbaren Wohnbebauung umgeben und hat mit dem Ortsamt Alstertal und der Polizeirevierwache Poppenbüttel ergänzende öffentliche Einrichtungen. Die Centren sind in die Entwicklung ihrer Stadtteile mit eingebunden.

Alois Mayr klassifizierte beide Einkaufscenter als Bezirks- oder vorortintegrierte Zentren: „Die Shopping-Center können auch verkehrsorientiert an Bahntrassen oder Ausfallstraßen in schon bestehenden Vororten errichtet worden sein, die bislang unterversorgt waren, so z.B. in Hamburg Poppenbüttel (Alstertal-EKZ) (...). In verschiedenen Fällen stellt der Bau des Shopping-Centers eine Sanierungsmaßnahme dar, die die funktionale Stellung eines Vorortes erhalten oder deutlich verbessern soll. So wurde das citynahe EKZ Hamburger Straße in Hamburg-Barmbek-Uhlenhorst in einer letzten kriegsbedingten Baulücke errichtet, um die Stellung dieses Stadtteils als Bezirkszentrum zu stärken.“[185]

Bernd R. Falk ordnete 1975 in seiner Untersuchung „Methodische Ansätze und empirische Ergebnisse der Kundenforschung in Einkaufszentren (shopping-center) unter besonderer Berücksichtigung der Forschungsmethode“ abweichend von der hier aufgestellten These das Alstertal-Einkaufszentrum und das Einkaufszentrum Hamburger Straße in einer tabellarischen Übersicht als „nicht integriert in den Außenstadtbereich“ ein.[186] Leider definierte er in seiner Arbeit nicht, was er unter „nicht integriert“ verstand. Im „Shopping-Center-Report 2000“ bezeichnete Bernd R. Falk jedoch den Standort des Einkaufszentrums Hamburger Straße als eine innerstädtische Geschäftslage und den Standort des Alstertal-Einkaufszentrums als eine Stadtrandlage.[187] Wie es zu diesen unterschiedlichen Bewertungen in den beiden Forschungsarbeiten des Autors kam, kann nur gemutmaßt werden. Vielleicht bewertete Bernd R. Falk 1975 die städtische Integration nach der unmittelbar angrenzenden Wohnbebauung. Besonders beim Alstertal-Einkaufszentrum war zu dieser Zeit die umliegende Wohnbebauung noch nicht fertig erstellt. Doch insbesondere den nur vier Kilometer von der Innenstadt entfernten Standort des Einkaufszentrums Hamburger

[185] Mayr: Entwicklung, Bedeutung und planungsrechtliche Problematik der Shopping-Center. S. 28.
[186] Falk: Kundenforschung in Einkaufszentren. S. 69.
[187] Falk: Shopping-Center-Report. S. 142; S. 50.

Straße als „Außenstadtbereich“ zu bezeichnen, war selbst für die Mitte der siebziger Jahre recht fragwürdig.

Aufgrund ihrer städtisch integrierten Lage sind die beiden Einkaufszentren in mehrgeschossiger Bauweise errichtet worden. Die vertikale Baumassengliederung eines Shopping-Centers ist sehr stark von den Grundstücks- und Bodenpreisen abhängig. In einem Stadtstaat wie der Freien und Hansestadt Hamburg, dem nur ein gewisses Flächenpotential zur Verfügung steht, bot sich die Konzentration der Geschäftsniederlassungen in zwei oder drei Ebenen an. Damit ist ein wesentlicher Gegensatz zu den amerikanischen Innovationsstadien umrissen. Dort wurden nämlich in der Regel Einkaufszentren betont horizontal und fast immer eingeschossig gehalten. Mit der vertikalen Anordnung der Landenflächen ist aber auch das Problem von möglichen Abseitslagen einiger Geschäftsflächen verbunden. Die Gefahr, daß weniger frequentierte Stockwerke aufgrund ihrer schlechteren Zugänglichkeit eine hohe Mieterfluktuation aufweisen, muß von vornherein durch eine ausgewogene architektonische Planung zu vermeiden versucht werden. Als Besonderheit, die aufgrund der innerstädtische Lage und der damit teuren Grundstückpreise entstanden ist, kann hier noch die Unterbringung der Parkplätze in Parkhäusern des Einkaufszentrums Hamburger Straße angeführt werden. Mit rund 2.000 Stellplätzen hat das Einkaufszentrum Hamburger Straße in der Bundesrepublik Deutschland die meisten Parkplätze in Parkhäusern untergebracht.

Zu guter Letzt sollen an dieser Stelle die Einkaufszentren in das „System der Zentralen Standorte“ eingeordnet werden. Die Shopping-Center Einkaufszentrum Hamburger Straße und Alstertal-Einkaufszentrum liegen beide auf der stadtplanerischen Hauptachse Barmbek – Bramfeld – Poppenbüttel. Insbesondere der Hamburger Nordosten (Achse Nord-Ost) wird von diesen beiden Zentren versorgt.

Die Zentralität der beiden Einkaufsagglomerationen unterscheidet sich jedoch. Das Einkaufszentrum Hamburger Straße ist in der Zentrenhierarchie ein B 1 – Bezirkszentrum - , das Alstertal-Einkaufszentrum ist ein B 2 – Bezirksentlastungszentrum. Der aperiodische Güterbedarf wird von beiden für ihr jeweiliges Einzugsgebiet gedeckt. Das Einkaufszentrum Hamburger Straße ist das einzige neugebaute B1 Zentrum in Hamburg.

Tabelle 3: Vergleichende Darstellung der im Jahr 2002 aktuellen Daten der Hamburger Shopping-Center „Einkaufszentrum Hamburger Straße“ und „Alstertal-Einkaufszentrum“

	EKZ Hamburger Straße	**Alstertal-Einkaufszentrum**
Hamburger Stadtteil	Barmbek	Poppenbüttel
Entfernung zur Hamburger City	4 Kilometer	15 Kilometer
Standort	Städtisch integriert in der Nähe der Innenstadt	Städtisch integriert am Standrand
Geschäftsfläche	46.000 m²	50.400 m²
Verkaufsebenen	2	3
Geschäfte	103	157
Shopping-Center Typ	Regionales Shopping-Center	Regionales Shopping-Center
Parkplätze	3.000	2.750
Straßennetzanbindung	B 434	Ring 3, mittelbar B 434
Öffentlicher Nahverkehr	U-Bahnstationen Mundsburg und Hamburger Straße	S-Bahnhof Poppenbüttel
Eigentümer	acht verschiedene Eigentümer: • Karstadt AG • Hamburger Sparkasse • Grundeigentümergemeinschaft Bruhn GmbH, Erbengemeinschaft Backer, Bären-Zwissler-Grundstücksgesellschaft mbH bürgerlichen Rechts und Dannenfelser • Iduna Lebensversicherung AG • Hanseatische Gesellschaft für Handel und Aufbau mbH • Certa Immobilienverwaltung mbH & Co. Liegenschaften • Hermann Friedrich Bruhn • ContiPark International Munsburg Center: Prof. Dr. Detlef Uthof	Kommanditgesellschaft Grundstücksgesellschaft Klosterstern mbH & Co
Verwaltung	Immobilien Team Consulting GmbH, Hamburg (I.T.C.) Mundsburg Center: L + S Immobilien-Management	ECE Projektmanagement GmbH
Eröffnung	08.05.1970 (vorher eröffneten bereits die Warenhäuser und einige Geschäfte am 12.03.1970)	05.11.1970
gehört folgender Entwicklungsphase der deutschen Shopping-Center an	erste Phase „Innovation“ (1964 – 1971)	erste Phase „Innovation“ (1964 – 1971)
Bauform	Mall (heute überdacht und klimatisiert)	Mall (überdacht und klimatisiert)
Lage im Achsenmodell	Hauptachse Barmbek – Bramfeld – Poppenbüttel	Hauptachse Barmbek – Bramfeld – Poppenbüttel
System Zentraler Standorte	B 1 Bezirkszentrum	B 2 Bezirksentlastungszentrum

Quelle: eigene Darstellung.

II. Die Geschichte des Einkaufszentrums Hamburger Straße und des Mundsburg-Centers

Die Geschäftsagglomeration an der Hamburger Straße wird heute von den Kunden als ein einheitlicher geschlossener Baukörper wahrgenommen. In Wirklichkeit sind es aber zwei unabhängige Einkaufszentren: das Einkaufszentrum Hamburger Straße und das Mundsburg-Center. Die wechselhafte Geschichte dieser beiden benachbarten Einkaufszentren ist in die Abschnitte A – Einkaufszentrum Hamburger Straße – und B – Das Mundsburg-Center – unterteilt.

A. Einkaufszentrum Hamburger Straße

Das Einkaufszentrum Hamburger Straße ist nach dem Elbe-Einkaufszentrum das zweite einheitlich geplante Zentrum mit überregionaler Funktion in Hamburg. Bevor aber das Einkaufszentrum 1970 eröffnet werden konnte, planten die Stadtväter über dreizehn Jahre an der Verwirklichung des Baues. Eine Besonderheit dieses Shopping-Centers ist, daß es nur vier Kilometer von der Innenstadt entfernt liegt und damals das größte städtisch integrierte Einkaufszentrum Europas war.[1] Die Hamburger Straße hat als prachtvolle Geschäftsstraße aber eine wesentlich längere Geschichte als nur die des Shopping-Centers.

1. Hamburger Straße vor dem Krieg

Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts hatte das Gebiet im Bereich der heutigen Hamburger Straße ausgesprochen ländlichen Charakter. Aus alten Aufzeichnungen geht hervor, daß der Feldweg zwischen Hamburg und dem Dorf Barmbek im Jahre 1862 den Namen Hamburger Straße erhielt. Barmbek wurde 1894 nach Hamburg eingemeindet. Zu dieser Zeit entstanden an der Hamburger Straße vier- bis fünfgeschossige Mietshäuser, vielfach in der damals üblichen Terrassenbauform. Bereits im Jahre 1910 war Barmbek eines der dichtbesiedeltsten Wohnquartiere Hamburgs.[2] Im näheren Einzugsbereich der Einkaufsstraße Hamburger Straße lebten seinerzeit etwa 100.000 Menschen – zumeist Arbeiter mit geringem Einkommen.[3] Zu diesem Zeitpunkt war die nur knapp vier

[1] Vgl.: o.V.: Einkaufszentrum Hamburger Straße wird eröffnet: Modernes Shopping Center, das neue Maßstäbe setzt. In: Die Welt. Nummer 59. Hamburg 11. März 1970.
[2] Weitere Angaben bei: Knuth: Barmbeks Entwicklung vom Dorf zum Großstadtteil.
[3] Vgl.: Werner Sillescu: Die Hochbahn war zu teuer. In: Hamburger Abendblatt. – Sonderbeilage zum 25jährigen Jubiläum der Hamburger Straße. Hamburg 28. April 1995. S. 2.

Abbildung 6: Hamburger Straße und Oberaltenallee mit bebautem Mittelstreifen vor dem Zweiten Weltkrieg



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg – Landesmedienzentrum: Barmbek Mundsburg/Hamburger Straße. L3 380.

Abbildung 7: Karstadt-Gebäude mit Dachgarten an der Hamburger Straße /Ecke Rönnhaidstraße vor dem Zweiten Weltkrieg



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg – Landesmedienzentrum: Karstadt-Haus mit Dachgarten. L 684.

Kilometer nordöstlich von der Hamburger Innenstadt entfernte Hamburger Straße bereits ein beliebtes und aufgrund der umliegenden Arbeiterviertel auch ein „preiswertes“ Einkaufszentrum von Barmbek, Eilbek, Hohenfelde und Winterhude. Mit dem Bau des Hochbahn-Ringes und den Haltestellen Mundsburg und Wagnerstraße[4] im Jahre 1912 vergrößerte sich das Einzugsgebiet der Hamburger Straße.[5] Im Jahre 1928 erhielt sie einen weiteren Auftrieb mit der Eröffnung des nach modernsten Gesichtspunkten gestalteten und ausgestatteten Karstadt – Kaufhauses Barmbek mit Dachgarten an der Hamburger Straße/Ecke Rönnhaidstraße (heute Adolph-Schönfelder-Straße).[6] Weitere bekannte Kundenmagneten an der Hamburger Straßen waren das auf der gegenüberliegenden Straßenseite von Karstadt ansässige Kaufhaus von Wilhelm Toedt[7] und die auf dem damals durchgehend bebauten Mittelstreifen zwischen der Hamburger Straße und Oberaltenallee[8] gelegene Konsumgenossenschaft „Produktion“[9].

---

[4] Am 15. Februar / 01. März 1912 wurden die Haltestellen Mundsburg und Wagnerstraße in Betrieb genommen. Am 08. Mai 1970 wurde im Zuge der wachsenden Bedeutung des Einkaufs- und Verwaltungszentrums Hamburger Straße der Haltestellenname „Wagnerstraße“ in „Hamburger Straße“ umbenannt. (Vgl.: Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V.: Verkehrsgeschichtliches aus Barmbek-Uhlenhorst. Hamburg 1991. S. 40 – 42.)

[5] Vgl.: Hartwig Ramme: Bauten für die Wirtschaft – Einkaufszentrum Hamburger Straße, AEZ – Alstertal Einkaufszentrum, Jenfeld – Zentrum, Einkaufszentrum Billstedt, Einkaufszentrum Altona. In: Architekten- und Ingenieur- Verein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1969 – 1984. Hamburg 1984. S. 458 - 460. (Im folgenden zitiert als: Ramme: Bauten.)

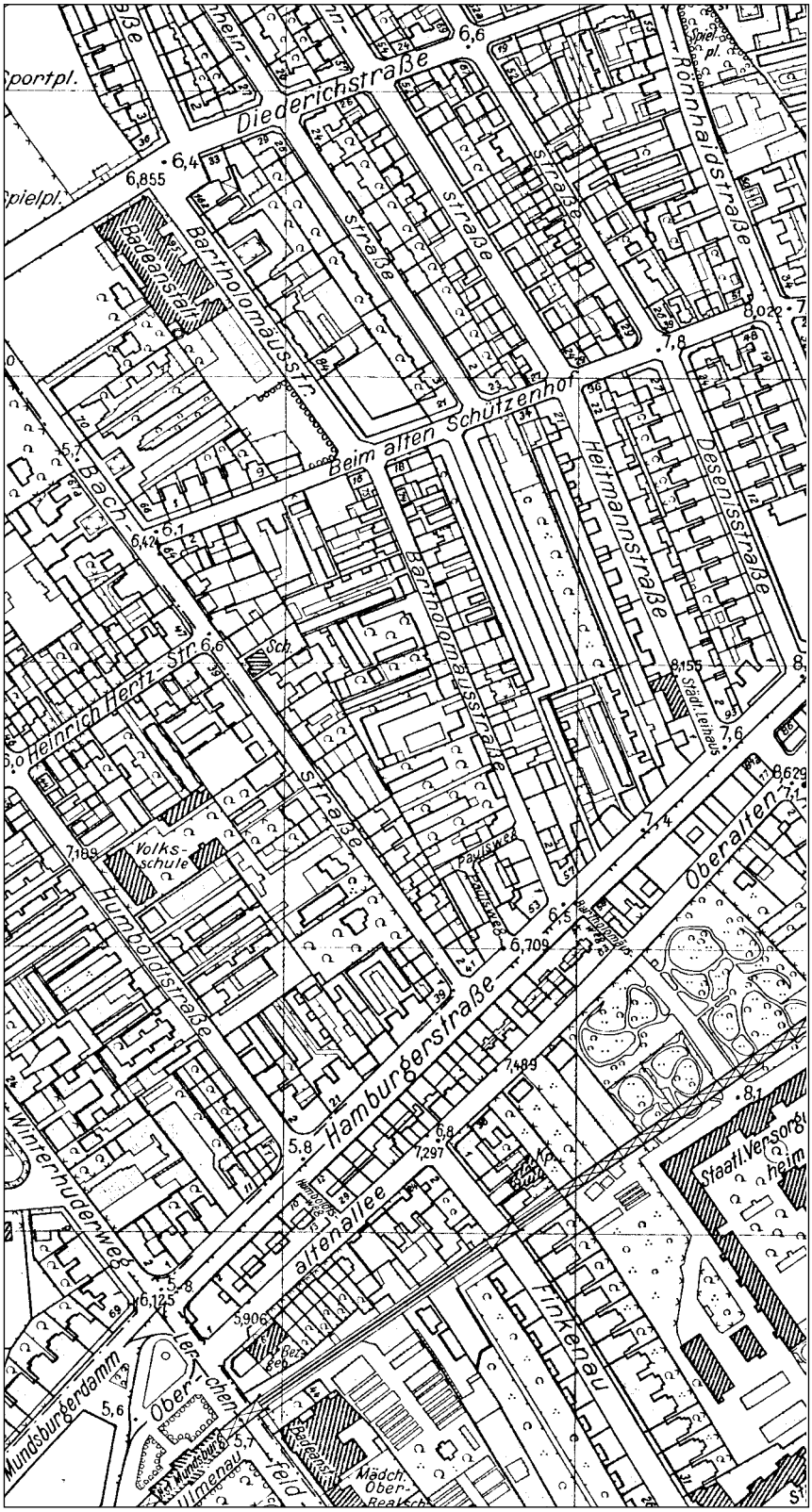
[6] Auf diesem Grundstück Hamburger Straße 101 bis 103 war zuvor das Kaufhaus der Gebrüder Heilbuth seit 1903 angesiedelt. Rudolph Karstadt kaufte das Grundstück am 30. Juli 1926 und ließ das alte Gebäude am 01. April 1927 abreißen. Der Neubau war am 21. März 1928 erstellt. Bei der Eröffnungsfeier nahmen neben Rudolph Karstadt der Bürgermeister Dr. Max Schramm und die Senatoren Paul de Chapeaurouge, Carl Cohn und Adolph Schönfelder teil. Das neue Karstadthaus setzte schon als Bauwerk einen besonderen Akzent für den Stadtteil Barmbek. Der mit Turfstein verkleidete Eisenbetonbau hatte eine Grundfläche von 5.000 Quadratmetern und eine Höhe von 26 Metern. Ein Turm mit einer Lichtsäule schraubte später die Gesamthöhe auf 46 Meter hoch. Die leuchtende Säule konnte überall in Barmbek gesehen werden. 32 Schaufenster luden die Bevölkerung zum Bummeln ein. Moderne Personenaufzüge und Rolltreppenanlagen begeisterten die Kunden. Das Karstadt – Kaufhaus an der Hamburger Straße war das größte Kaufhaus Deutschlands (Vgl.: Fritz Lachmund: Das alte Barmbek – Vergangenes zwischen Mundsburg und Neuem Schützenhof. Hamburg 1976. S. 15 – 18. Im folgenden zitiert als: Lachmund: Barmbek, o.V.: Phönix aus der Asche – Einkaufsstraße mit Tradition. In: Hamburger Abendblatt (Sonderbeilage). Hamburg 11. März 1970. S. 2, Susanne Woelk: Trümmerallee wurde zur Prachtstraße. In: Hamburger Abendblatt – Sonderbeilage zum 25jährigen Jubiläum der Hamburger Straße. Hamburg 28. April 1995. S. 1, und Günther Radach: Barmbeck basch – Eine Erinnerung an vergangene Zeiten. Hamburg 1996. S. 61 f. Im folgenden zitiert als: Radach: Barmbeck basch.)

[7] Das Kaufhaus Wilhelm Toedt war seit 1895 an diesem Standort ansässig. 1943 wurde es ausgebombt und ließ sich 1952 in der Fuhlsbüttler Straße 113 nieder. (Vgl.: Lachmund: Barmbek. S. 34.)

[8] Das fünfgeschossige Gebäude der Hamburger Straße 70 -72, welches schon 1913 errichtet wurde, beherbergte bis 1927 das Kaufhaus Karstadt und ab 1928 bis 1940 die Konsumgenossenschaft „Produktion“. Anschließend zog C & A Brenninkmeyer in das Gebäude. Den Krieg hatte das Gebäude unbeschadet überstanden und wurde schließlich 1968 von der Stadt erworben und Anfang der siebziger Jahre abgerissen. (Vgl.: Lachmund: Barmbek. S. 37, ebenfalls: Radach: Barmbeck basch. S. 45.)

[9] Die Barmbeker Verkaufsstelle „Produktion“ gehörte zu einer gleichnamigen Konsumgenossenschaft. Eine Konsumgenossenschaft bezeichnete eine Verbraucherorganisation, in denen sich Konsumenten vereinigten mit dem Ziel, durch gemeinsamen, preisgünstigen Einkauf von Lebensmitteln und einfachen Bedarfsgütern in größeren Partien, möglichst direkt beim Produzenten, sowie durch Verkauf in kleinen Mengen an ihre Mitglieder, den sonst zwischengeschalteten Groß- und Einzelhandel überflüssig zu machen. Durch die Umgehung des Zwischenhändlers und der Bezug großer Mengen, oder durch Eigenproduktion, sollten die Waren preiswerter den Mitgliedern angeboten werden. Initiator der Konsumgenossenschaft Produktion (Pro) war der frühere

Karte 1: Ausschnitt aus der Deutschen Grundkarte Barmbek-Süd von 1931



Die Grundkarte zeigt die dichte Bebauung auf kleinen Grundstücken an der Hamburger Straße. Der Mittelstreifen zwischen Hamburger Straße und Oberaltenallee ist vollständig bebaut.

Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg – Amt für Geoinformation und Vermessung: Deutsche Grundkarte, Ausgabe 1931, Maßstab 1 : 5000, Blatt Barmbek-Marktplatz / Barmbek-Süd (2426).

Vor dem Zweiten Weltkrieg war die Hamburger Straße in der Rangfolge nach der Innenstadt mit rund 290 Einzelhandelsgeschäften die größte Geschäftskonzentration Hamburgs.[10] Die Einwohner des Stadtteiles nannten die Hamburger Straße auch stolz die „Mönckebergstraße Barmbeks".[11]

Bei den schweren anglo-amerikanischen Luftangriffen „Operation Gomorrha" im Juli des Jahres 1943[12] wurde die Bebauung an der Hamburger Straße nahezu völlig zerstört.[13] Die Bevölkerungsdichte in einem Radius von 1,5 Kilometern um die Hamburger Straße wurde im Zuge des Wiederaufbaues der Stadt auf etwa zwei Fünftel der Vorkriegsbevölkerung reduziert. Der rasche Wiederaufbau der Einkaufsstraße scheiterte nach Aussage des Senates zunächst an der abwartenden Haltung vieler Grundeigentümer. Da nicht nur die Läden, sondern ringsherum weithin auch die Wohnungen zerstört waren, zogen viele Geschäftsleute es vor, ihre Verkaufsräume in den Einkaufszentren an der Fuhlsbüttler Straße nördlich vom Bahnhof Barmbek und an der Wandsbeker Chaussee (jeweils 2 bis 3 Kilometer entfernt) einzurichten, wo viele Wohnungen unversehrt geblieben

---

Zigarrenarbeiter, Gewerkschaftler und SPD – Reichstagsabgeordneter Adolf von Elm. Zur Eröffnung der Verkaufsstellen wurde er von dem Kaufmann und Ökonomen Raphael Ernst May und durch das Vorbild der Genossenschaften in Großbritannien angeregt. Die Kosumgenossenschaft hatte 1929 rund 130.000 Mitglieder. Sie machte damals mit 474 Läden, Betrieben und rund 5.000 Beschäftigten einen Umsatz von 90 Millionen Reichsmark. Neben den Verkaufsstellen weitete die Pro ihr Betätigungsfeld auf den genossenschaftlichen Wohnungsbau und das genossenschaftliche Sparkassenwesen aus. Während der NS-Zeit löste sich die Pro auf. Die im April 1946 neu gegründete Produktion e.G.m.b.H. erhielt durch die Selbstbedienungsmärkte in den Nachkriegsjahren eine massive Konkurrenz. Die rund 100 Genossenschaften schlossen sich als Folge des harten Konkurrenzkampfes zu der neu gegründeten co op AG zusammen. Die Pro Konsumgenossenschaft wurde im selben Jahr zur Pro Verbraucher AG umgewandelt. Seit dem 01.02.1998 gehört die Pro zur SPAR Handels-AG. (Vgl.: Franklin Kopitzsch; Daniel Tilgner (Hrsg.): Hamburg Lexikon. Hamburg 1998. S. 382, ebenfalls: Matthias Schirmacher: Der ‚rote Konsum' auf dem Dulsberg – Vom klassenkämpferischen Kleine-Leute-Laden zum modernen Selbstbedienungsmarkt – Die Konsumgenossenschaft PRODUKTION auf dem Dulsberg-Gelände ab 1913. Hamburg 1994. S. 3 – 7.)

[10] Vgl.: Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Bericht über eine Besichtigungsfahrt anläßlich der Jahresmitgliederversammlung der Studiengesellschaft. Hamburg 11. September 1969. (Handelskammer Hamburg - Archiv: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Allgemeines. Aktennummer E 243/12b.1969 – 1970.)

[11] Vgl.: o.V.: Die Geschichte der Hamburger Straße. In: Bild-Zeitung. Hamburg 11. März 1970. S. 14.

[12] Vgl.: Jürgen Kinter: Zehn Tage im Juli – Über-Leben unter den Bombenangriffen in Barmbek 1943. Hamburg 1994.

[13] Am 29. Juli 1943 starben bei einem Luftangriff 370 Menschen im Luftschutzkeller des Kaufhauses Karstadt an der Hamburger Straße. Am 30. Juli 1985 wurde im Gedenken an diese Opfer ein Mahnmal „Nie wieder Krieg, nie wieder Faschismus" auf dem Grünzug zwischen der Hamburger Straße und der Oberaltenallee in Höhe der Kreuzung Winterhuder Weg/Lerchenfeld enthüllt. Das Mahnmal zeigt eine offene Mauerecke aus alten roten Ziegeln, in der eine lebensgroße Frau zusammengeduckt kauert. Die Gestalt, gefertigt aus Muschelkalk, entspricht in ihrer Haltung der nach dem Bombenangriff gefundenen Toten im Barmbeker Luftschutzkeller. Die Bildhauerin Hildegard Huza-Schneider fertigte das Mahnmal für rund 15.000 Mark an. (Vgl.: o.V.: Mahnmal der Kriegsopfer. In: Hamburger Abendblatt – Sonderbeilage zum 25jährigen Jubiläum der Hamburger Straße. Hamburg 28. April 1995. S. 19, ebenfalls: Marianne Mehling (Hrsg.): Knaurs Kulturführer in Farbe – Hamburg. München 1994. S. 135.)

Karte 2: Ausschnitt aus der Deutschen Grundkarte Barmbek-Süd von 1944



Anhand der Grundkarte kann das Ausmaß der Zerstörung an der Hamburger Straße durch die Luftangriffe deutlich abgelesen werden. Kaum ein Gebäude ist von den Luftangriffen verschont geblieben.

Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg – Amt für Geoinformation und Vermessung: Deutsche Grundkarte, Ausgabe 1931, Maßstab 1 : 5000, Blatt Barmbek-Marktplatz / Barmbek-Süd (2426).

waren.[14] Ebenfalls waren die Grundstücke entlang der Hamburger Straße – von wenigen Ausnahmen abgesehen – kleine Parzellen von 500 bis 600 Quadratmetern. Ihre Inhaber hatten entweder nicht die nötigen Mittel oder wagten bei den relativ ungünstigen Gegebenheiten der Nachkriegszeit nicht den Wiederaufbau. Hinzu kam, daß viele Eigentümer nicht bereit waren, durch freiwillige Umlegung und Zusammenlegung ihrer Grundstücke mit Nachbargrundstücken größere und damit wirtschaftlichere Einheiten zu bilden.[15] Nach Ansicht des Senates hätte „außerdem (…) eine Schließung der Lücke in konventioneller Bauweise der Tradition und Bedeutung der Hamburger Straße nicht gerecht werden können."[16] Zu glanzvoll waren noch die Erinnerungen an die einst so urbane und prachtvolle Geschäftsstraße. Mit dem Wiederaufbau sollte die Hamburger Straße noch einmal die beliebteste Geschäftskonzentration nach der Mönckebergstraße werden.

Erst 1953 waren die Grundstücke an der Hamburger Straße weitestgehend von Trümmern geräumt. Deshalb betitelte der Volksmund die Hamburger Straße in der Nachkriegszeit als „Trümmerallee".[17] So kam es, daß zwar die neu errichtete Wohnbebauung bis an den Straßenbezirk heranreichte, die Hamburger Straße selbst jedoch noch bis in die sechziger Jahre als eines der letzten unbebauten Gebiete der inneren Stadt ausgespart blieb.

Schon frühzeitig versuchte die Freie und Hansestadt Hamburg Initiative für einen Wiederaufbau zu ergreifen. Doch weil der Straßenverkehr sich in der Hamburger Straße bereits Mitte der fünfziger Jahre vervielfacht hatte, wäre nach Ansicht der Stadtplaner der Neubau von Häusern parallel zur Straße mit Läden und Wohnungen städtebaulich nicht zu vertreten gewesen. Aus diesem Grunde sollten die Pläne an dieser Stelle eine größere Ladenkonzentration konsequent vom Durchgangsverkehr getrennt ausweisen.

---

[14] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Senatsamt für den Verwaltungsdienst: Verwaltungszentrum Hamburger Strasse. Ein neuer Weg zur Verwirklichung eines aussergewöhnlichen Projektes. Bericht des Senatsbeauftragten. Hamburg 1972. S. 9. (Im folgenden zitiert als: Freie und Hansestadt Hamburg – Senatsamt für den Verwaltungsdienst: Verwaltungszentrum.)

[15] Vgl.: Rüdiger Hoge: Hamburg, Hamburger Straße. In: Deutsche Bauzeitung. Nummer 9. Stuttgart September 1969. S. 652 f. (Im folgenden zitiert als: Hoge: Hamburger Straße.)

[16] Freie und Hansestadt Hamburg – Senatsamt für den Verwaltungsdienst: Verwaltungszentrum. S. 9.

[17] Vgl.: o.V.: Die Wandlung von der Trümmerallee zur Prachtstraße – Der Kampf um den Kunden beginnt. In: Hamburger Abendblatt (Sonderbeilage). Hamburg 11. März 1970.

2. Brückenentwurf von Hebebrand

Ein erster stadtplanerischer Entwurf einer möglichen Bebauung an der Hamburger Straße war der sogenannte „Brückenentwurf“. Der damalige Oberbaudirektor Werner Hebebrand[18] entwarf eigenhändig diese Planung. Werner Hebebrand berücksichtigte im dafür angestrengten Durchführungsplan D 87 folgende zwei Grundgedanken:

a) Es sollte eine klare Trennung der Ladenagglomeration vom Durchgangsverkehr erfolgen. Damit sollte der Durchgangsverkehr auf der Hamburger Straße fließend bleiben und eine Gefährdung der Fußgänger durch den Kraftfahrzeugverkehr verhindert werden.

b) Es sollten ausreichend Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge geschaffen werden, um damit den Durchgangsverkehr durch parkende Fahrzeuge nicht zu behindern.

Die Stadtplanung Hamburgs stand demnach ganz im Zeichen einer „autogerechten Stadt“. Die Gestaltung des Einkaufszentrums Hamburger Straße hatte sich diesem Kriterium unterzuordnen.

Im Durchführungsplan teilte die Verwaltung die Hamburger Straße planerisch zwischen der Humboldtstraße und der Rönnhaidstraße in drei Abschnitte ein. In dem etwa 250 Meter langen ersten Abschnitt zwischen Humboldtstraße und Bartholomäusstraße war nach dem Entwurf eine beidseitige Bebauung der Hamburger Straße mit ein- und zweigeschossigen Ladenbauten sowie fünf- und

[18] Werner Hebebrand wurde am 27. März 1899 in Elberfeld geboren und verstarb am 18. Oktober 1966 in Hamburg. Im Ersten Weltkrieg war er Soldat und studierte später an der Technischen Hochschule Darmstadt. Von 1925 bis 1929 hat er als Mitarbeiter von Ernst May am „Neuen Frankfurt“ mitgewirkt und war Abteilungsleiter im städtischen Hochbauamt in Frankfurt am Main. Mit Ernst May, Gustav Hassenpflug, Hans Schmidt und anderen Fachkollegen aus Deutschland war er von 1930 bis 1938 als Architekt und Stadtplaner in der UdSSR an der Schaffung von Groß-Moskau beteiligt. Von 1938 bis 1945 betätigte er sich in der Wohnungsbau- und Krankenhausplanung in Salzgitter. Von 1945 bis 1946 war er kommissarischer Stadt- und Kreisbaurat in Marburg. Anschließend war er Stadtbaudirektor und Leiter des Stadtplanungsamtes in Frankfurt am Main. Er wurde von 1950 bis 1952 Professor für Städtebau und Siedlungswesen an der Technischen Hochschule Hannover. 1952 wurde Werner Hebebrand zum Oberbaudirektor der Baubehörde der Freien und Hansestadt Hamburg ernannt. Diese Tätigkeit übte er bis 1964 aus. Gleichzeitig war er Professor für Städtebau an der Landeskunstschule beziehungsweise Hochschule für Bildende Künste in Hamburg. Von 1956 bis 1964 hatte er den Vorsitz der Landesgruppe Hamburg – Schleswig-Holstein der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung inne. Von 1960 bis 1966 war er Präsident der Freien Akademie der Künste in Hamburg. 1964 erhielt Werner Hebebrand den Fritz-Schumacher-Preis der Freien und Hansestadt Hamburg. Werner Hebebrand entwickelte den Aufbauplan 1960 und die Geschäftsstadt City-Nord. (Vgl.: Ralf Lange: Hamburg –Wiederaufbau und Neuplanung 1943 – 1963. Königstein im Taunus 1994. S. 62 f; 320. Im folgenden zitiert als: Lange: Hamburg, Hermann Hipp: Freie und Hansestadt Hamburg – Geschichte, Kultur und Stadtbaukunst an Elbe und Alster. Köln 1996. S. 108 – 110, und: Staatsarchiv Hamburg: Zeitungsausschnitt - Sammlung: Hebebrand, Werner. A 758.)

sechsgeschossigen Geschäftshäusern vorgesehen. In Höhe des ersten Stockwerkes wurden auf Stützen stehende Fußgängerwege ausgewiesen, die mit drei geräumigen Fußgängerbrücken – eine davon mit Läden – die jeweilige andere Straßenseite der Hamburger Straße verbinden sollten. Unter den Stützen waren Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge vorgesehen. Im zweiten Abschnitt zwischen Bartholomäusstraße und Heitmannstraße war die Errichtung von ein- bis dreigeschossigen Ladenbauten nur auf der Nordseite der Hamburger Straße geplant. Die gegenüberliegende Fläche auf der Südostseite der Hamburger Straße sollte dagegen nicht wieder bebaut, sondern als Park- und Verkehrsfläche im Durchführungsplan D 87 ausgewiesen werden. Während die Planung des ersten Abschnittes eine zusammenhängende Bebauung durch größere Gesellschaften vorsah, sollte der zweite Abschnitt den bisherigen Grundeigentümern und früheren Geschäftsinhabern an der Hamburger Straße nach einer Bodenordnung zur Verfügung gestellt werden. Im dritten Abschnitt zwischen Heitmannstraße und Rönnhaidstraße wurde die Geschäftsbebauung planerisch ebenfalls nur auf der Nordwestseite der Hamburger Straße ausgewiesen.[19]

Dieses Konzept fand jedoch Ende des Jahres 1956 nicht die Zustimmung der örtlichen parlamentarischen Gremien.[20] Im Bezirksausschuß Hamburg-Nord fand am 28. November 1956 die abschließende Debatte zu dem Brückenentwurf statt. Der Bezirksabgeordnete Herbert Lambeck (SPD) zählte die Argumente für den ablehnenden Beschluß auf:
„(…)

1. Der Bau von Fußgängerbrücken über die Hamburger Straße würde die Kraftfahrer durch ihre Schattenwirkung behindern. Zudem sei zu erwarten, daß Brücken mit einer derartigen Spannweite nicht ohne Stützen ausgeführt werden könnten. Diese würden das Bild der Hamburger Straße und die freie Sicht beeinträchtigen.

2. Der Baukörper an der Ecke Winterhuder Weg / Hamburger Straße hinterlasse den Eindruck einer Verengung der Straße von der Kreuzung. Überdies hätte die Gestaltung der Kreuzung an der Mundsburg in diese Planung mit einbezogen werden müssen.

[19] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift über die Sondersitzung des Bezirksausschusses: Durchführungsplanentwurf D 87 – Planbezirk: Hamburger Straße – Oberaltenallee. Hamburg 22. November 1956. (Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord Archiv: Akte zum Bebauungsplan Barmbek-Süd 15.)
[20] Vgl.: Ramme: Bauten. S. 458 - 460.

3. Für das geplante Geschäftszentrum fehle – wenigstens zunächst – das Einzugsgebiet. Das würde zur Folge haben, daß die Käufer aus anderen Stadtteilen kommen müßten. Dies würde zur Beeinträchtigung anderer Geschäftsgebiete führen. Insbesondere denke man hierbei an die Fuhlsbüttler Straße. Man halte das Gebiet um den Barmbeker Bahnhof für besser geeignet.

4. Es werde befürchtet, daß sich für das Brücken-Projekt niemand finden werde, der bereit sei, es zu finanzieren. Allein der Bau der Brücken erfordere einen Kostenaufwand von etwa 6 Millionen DM. Das müsse sich zwangsläufig auf die Höhe der Mieten auswirken."[21]

Der Ortsausschuß Barmbek-Uhlenhorst hatte in einer vorherigen Sitzung darüber hinaus die Meinung vertreten, daß die Freifläche zwischen Oberaltenallee und Hamburger Straße nicht, wie im Brückenentwurf vorgesehen, bebaut werden sollte. Die Kommunalpolitiker wollten die Geschäftsbebauung nur auf die Nordwestseite der Hamburger Straße beschränken und zwischen der Hamburger Straße und der Oberaltenallee die Freifläche erhalten. Ein Teil der Freifläche sollte als Straßenfläche verwendet werden. Die restliche Freifläche konnte ihrer Ansicht nach zukünftig auch als Parkplatz mit genutzt werden.[22]

Nach einer ausführlichen kontroversen Diskussion stimmte der Bezirksausschuß einstimmig einer interfraktionellen Erklärung zu. Der Bezirksleiter und Vorsitzende des Ausschusses Kurt Braasch verlas die Erklärung: „Die Diskussion hat ergeben, daß der Bezirksausschuß dem ihm von der Baubehörde zur Beschlußfassung vorgelegten Plan aus den bereits im Ortsausschuß festgestellten Gründen seine Zustimmung nicht geben kann. Er setzt seine Beschlußfassung einstweilen aus und bittet die Baubehörde, noch einmal zu überprüfen, ob nicht eine Gestaltung der Bebauung der Hamburger Straße möglich ist, die den Wünschen des Ortsausschusses bezüglich der Freiflächen zwischen Hamburger Straße und Oberaltenallee Rechnung trägt und doch eine den Geschäfts- und Verkehrsbedürfnissen gerecht werdende Bebauung zuläßt."[23]

---

[21] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift über die Sitzung des Bezirksausschusses: Durchführungsplanentwurf D 87 – Planbezirk: Hamburger Straße – Oberaltenallee. Hamburg 28. November 1956. (Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord Archiv: Akte zum Bebauungsplan Barmbek-Süd 15.) Im folgenden zitiert als: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Durchführungsplanentwurf D 87.
[22] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift über die Sondersitzung des Bezirksausschusses: Durchführungsplanentwurf D 87 – Planbezirk: Hamburger Straße – Oberaltenallee. Hamburg 22. November 1956. (Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord Archiv: Akte zum Bebauungsplan Barmbek-Süd 15.)
[23] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Durchführungsplanentwurf D 87.

Neben den örtlichen Gremien wandten sich auch die ansässigen Einzelhändler und Grundstückseigentümer gegen die Planungen des Oberbaudirektors. Der Zeitzeuge Harald Alarich Backer berichtete dazu: „Wir Grundeigentümer hielten die Planungen von Werner Hebebrand für nicht realisierbar. Eine Zustimmung zu einer solchen Bebauung hätte die Stadt von uns nicht erhalten."[24] Der Durchführungsplan D 87 wurde daraufhin nicht weiter verfolgt. Der vom Ortsausschuß ausgesprochene Wunsch, eine Freifläche zwischen Hamburger Straße und Oberaltenallee zu erhalten, sollte aber in der zukünftigen Planung eine Berücksichtigung finden.

3. Durchführungsplan 385 (Bodenordnung)

Die Stadtplaner ergriffen kurz nach dem Scheitern der ersten Planung wieder die Initiative. Der zweite Entwurf für diese Fläche an der Hamburger Straße erhielt dann auch nach längerer Beratung als Durchführungsplan D 385[25] durch Beschluß der Bürgerschaft am 26. Februar 1959 Gesetzeskraft.[26] Der Durchführungsplan wies, den Anregungen des Bezirksausschusses folgend auf die nordwestliche Straßenseite beschränkt, zwischen Humboldt- und Rönnhaidstraße[27] ein überörtliches Geschäftszentrum zur Entlastung der Hamburger Innenstadt stadtplanerisch aus. Das Gebiet sollte durch zwei neu anzulegende Straßen aufgeschlossen werden, von denen eine unmittelbar neben der Hamburger Straße, die andere nördlich im Anschluß an das Laden- und Geschäfts-

---

[24] Gespräch mit Harald Alarich Backer am 15. August 2001.

[25] Ein Durchführungsplan ist ein qualifizierter Bebauungsplan. Die gesetzliche Grundlage dafür bildete die Baupolizeiverordnung. Nach den hamburgischen Aufbauplänen von 1947 und 1950 sollten die Durchführungspläne den Aufbau der Stadt gesetzlich regeln. Die Durchführungspläne treffen endgültige Bestimmungen darüber, wie das von ihnen erfaßte Gebiet baulich zu gestalten und ob eine Bodenordnung erforderlich ist. Grundsätzlich können Durchführungspläne heute noch rechtskräftig fortgelten. Die Bebauungspläne alten Rechts wurden mit der Einführung des Bundesbaugesetzes (heute Baugesetzbuch) übergeleitet. (Vgl.: Igor Alexejew: Hamburgische Bauordnung. 15. Auflage. Köln 1997. S. 10. Im folgenden zitiert als: Alexejew: Hamburgische Bauordnung.)

[26] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Hamburg-Nord: Durchführungsplan D 385. Maßstab 1:1000. Hamburg 26. Februar 1959.

[27] Die Rönnhaidstraße wurde 1970 in Adolph-Schönfelder-Straße umbenannt. Adolph Schönfelder wurde am 05. April 1875 in Hamburg geboren. Er erlernte den Beruf Zimmerer. Der Sozialdemokrat Adolph Schönfelder war von 1919 bis 1925 Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft und vom 18. März 1925 bis 03. März 1933 Senator in Hamburg (1925 Bausenator, 1926 bis 1933 Präses der Polizeibehörde). Nach dem Zweiten Weltkrieg war er vom 06. Juni 1945 bis 15. November 1946 Stellvertreter des Bürgermeisters und von 1946 bis 1960 Präsident der Hamburgischen Bürgerschaft. Mitglied in der Hamburgischen Bürgerschaft war er nach dem Krieg von 1946 bis 1961.Von 1948 bis 1949 war er Vertreter Hamburgs im Parlamentarischen Rat. Am 03. Mai 1966 starb er im Alter von 91 Jahren in Hamburg. Der alte Name Rönnhaidstraße stammte von der Flurbezeichnung „Ohle Rönnhaids-Koppeln", einer Heidegegend, die sich zwischen Eilbek, Alster und Osterbek erstreckte. (Vgl.: Horst Beckershaus: Die Hamburger Straßennamen. Hamburg 1999. S.11. Im folgenden zitiert als: Beckershaus: Straßennamen, o.V.: Geschichte auf den Straßenschildern. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 06. Mai 1970. S. 5, und Gabrielsson: Senatoren. S. 28.)

zentrum zwischen Heitmann- und Humboldstraße verlaufen sollte. Das im Durchführungsplan D 385 festgelegte „Geschäftsgebiet“ sah im wesentlichen zwischen den beiden neuen Straßen zweigeschossige Ladenbauten mit einer Geschoßfläche von 32.000 Quadratmetern und siebengeschossige Bürohäuser mit einer Geschoßfläche von 14.000 Quadratmetern vor. Eine ausschließlich Fußgängern vorbehaltene Passage sollte in der Mitte durch das Geschäftsgebiet führen. Zwischen Humboldt- und Bartholomäusstraße wurde eine unter der Fußgängerpassage liegende unterirdische Ladestraße ausgewiesen. Ihre Einfahrt war von der Humboldtstraße aus, die Ausfahrt in der Bartholomäusstraße vorgesehen. Insgesamt konnten auf den ausgewiesenen PkW-Abstellplätzen des Planes rund 700 Stellplätze untergebracht werden, etwa 470 Stellplätze in Kellergaragen und 230 oberirdische Stellplätze.[28]

Auf der Grundlage dieser Planung wurden die Umlegungsverfahren[29] U 157 (zwischen Heitmann- und Desenißstraße) und U 158 (zwischen Humboldt- und Heitmannstraße) am 22. Februar 1960 eingeleitet. Die Umlegungsverfahren umfaßten insgesamt 44 Grundstücke mit einer Fläche von 62.812 Quadratmetern. Die 24 Grundstücke zwischen Humboldt- und Bartholomäusstraße mit einer Fläche von 36.368 Quadratmetern – das waren rund 58 Prozent der gesamten umgelegten Fläche – wurden geschlossen der Stadt zugewiesen, zumal sich der größte Teil der Flächen bereits im städtischen Eigentum befand (16 Grundstücke gehörten der Stadt, 8 Privateigentümern)[30]. Mit der geschlossenen Zuweisung der Fläche an die Stadt sollte sichergestellt werden, daß diese Grundstücke von einem leistungsfähigen Bauträger einheitlich bebaut und

[28] Die Anzahl der möglichen Stellplätze errechnete die Firma Gewerbebauträger GmbH. (Vgl.: Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Niederschrift über die Besprechung der an dem Projekt Hamburger Straße interessierten Wirtschaftskreise. Hamburg 18. Januar 1963. Privatarchiv von Harald Alarich Backer.)

[29] Eine Umlegung ist eine Art gesetzlich geregeltes Grundstückstauschverfahren. Die rechtliche Regelung ist heute in den §§ 45 – 79 des Baugesetzbuches enthalten. Zum Zwecke der Neugestaltung oder Erschließung bestimmter Gebiete kann es erforderlich sein, daß Grundstücke hinsichtlich Lage, Größe und Zuschnitt neu geordnet werden müssen und dadurch neue Grundstücke entstehen. Dies geschieht durch eine Umlegung. Grundlage für die Neugestaltung ist in der Regel ein Bebauungsplan. In der Umlegung bleibt das private Eigentum grundsätzlich erhalten, Enteignungen werden vermieden. Der Grundstückseigentümer soll bei der Neuordnung möglichst ein gleichwertiges neues Grundstück erhalten. Sollten Wertdifferenzen zwischen neuen und alten Grundstücken bestehen, werden diese mit Geld ausgeglichen. (Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg - Stadtentwicklungsbehörde: Bodenordnung in Hamburg – Umlegung, Grenzregelung und städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen. Hamburg Februar 2001. S. 2 f.)

[30] Privateigentümer: Thormann, Gustav Fritz Johann (Humboldstraße 16); Hahne, Frida Dorothea (Humboldstraße 14); Firma Alarich Backer (Hamburger Straße 29 - 31); Christengemeinde „Elim“ Hamburg e.V. (Bachstraße 7a); Westphal, Rudolph Otto (Bachstraße); Gaedcke, Hermann Joachim Christian Friedrich (Bachstraße 8); Görtz, Anna Adele Elsa (Hamburger Straße 45); Hirschfeld, Simon Ferdinand Rudolf und Miteigentümer (Hamburger Straße / Ecke Bartholomäusstraße). Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Stadtentwicklungsbehörde, Amt für Stadterneuerung und Bodenordnung: Akten zu den Umlegungsverfahren U 157; U 158 und U 220. (Im folgenden zitiert: Freie und Hansestadt Hamburg – Stadtentwicklungsbehörde, Amt für Stadterneuerung und Bodenordnung: Umlegungsverfahren.)

Karte 3: Karte der Grundstückszuteilungen nach den Umlegungsverfahren U 157 und U 158 von 1960



Quelle: eigene Darstellung.

damit der Durchführungsplan D 385 umgesetzt werden konnte. Die Flächen zwischen der Bartholomäus- und der Desenißstraße wurden in überwiegend kleinerer Stückelung aufbauwilligen privaten Grundeigentümern zum Selbstkostenpreis (ursprünglicher Kaufpreis zuzüglich Erschließungskosten) zugeteilt: Böttger, Peter Johann Gustav (Flurstück 5061), Dannenfelser, Hermann (Flurstück 5064), Görtz, Anna Adele Elsa (Flurstück 5063), Salamander Aktiengesellschaft (Flurstück 5062), Backer, Alarich (Flurstück 5066), F.W. Woolworth (Flurstück 5067), Spandau, Hertha Auguste (Flurstück 5068), Ehlert, Gertrud (Flurstück 5116), Fäberei Heinrich Joseph Jäger (Flurstück 5097), Möller Erben (Flurstücke 5043 und 5045 und außerhalb des Plangebietes Hamburger Straße / Ecke Marschnerstraße (Flurstück 4844), Kruse, Adolph Kurt (Flurstück 5042) und Neue Sparcasse von 1827 (Flurstück 5046). Die Flurstücke 5057 – 5060 und 5898 blieben im Besitz der Stadt. Der Grundbesitz der Firma Karstadt zwischen Desenis- und Rönnhaidstraße war in die Umlegungsverfahren nicht einbezogen worden.[31]

4. Plan der Wirtschaft

Die Liegenschaftsverwaltung hatte sich in den darauf folgenden Jahren vergeblich bemüht, die Hamburger Wirtschaft für das Gesamtprojekt zu interessieren. Begründet wurde das Desinteresse der Wirtschaft von der Verwaltung damit, daß der Durchführungsplan D 385 weitestgehend auf die Bedürfnisse der früheren Geschäftsinhaber und Grundeigentümer zugeschnitten wurde, diese aber im Laufe der Zeit an der Neubebauung das Interesse verloren hatten, weil eine Wirtschaftlichkeit bezweifelt wurde, nachdem sich die Fuhlsbüttler Straße als Einkaufsstraße gut entwickelt hatte und die Bebauung des weiten Umfeldes der Hamburger Straße mit Wohnungen noch auf sich warten ließ.[32] Die von der Handelskammer Hamburg ins Leben gerufene „Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg“ führte weitere Bedenken an, die keine Wirtschaftlichkeit des im Durchführungsplan D 385 festgeschriebenen Projektes in Aussicht stellten: Danach zeigten bereits die Vorkalkulationen, daß die Baukosten auf Grund der in mehreren Ebenen unterirdisch angeordneten Ladestraßen und Parkstraßen so hoch sein würden, daß das Gesamtprojekt sich nur rechnete, wenn

[31] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Stadtentwicklungsbehörde, Amt für Stadterneuerung und Bodenordnung: Umlegungsverfahren.
[32] Vgl.: Ramme: Bauten. S. 458 - 460.

erhebliche finanzielle Zuschüsse aus Haushaltsmitteln der Stadt erfolgten.[33] Die Studiengesellschaft warf den Stadtplanern vor, daß der Bebauungsplan am „grünen Tisch“ ausgearbeitet worden sei. „Über die praktische Durchführung machten sich die Verfasser hingegen keine Gedanken.“[34] Weitere Bedenken der Wirtschaft, verkörpert durch die Studiengesellschaft, beruhten im wesentlichen auf folgenden Überlegungen:

a) Die Funktion des Einkaufszentrums als überörtliche Einkaufsquelle sei nur gewährleistet, wenn eine wesentliche Vergrößerung des Parkplatzangebots erreicht werden könne. „Denn mit einigen hundert Parkplätzen kann ein solches Projekt nicht attraktiv und lebensfähig gestaltet werden.“[35]

b) Eine Neuordnung der Baumasse sei als Ergebnis der modernen Marktforschung insoweit notwendig, als die Attraktion des Zentrums auf dem Zusammenwirken von Warenhäusern und Detaillisten beruhe.

c) Das Projekt verlange eine einheitliche Durchführung, weil die Rentabilität jedes Einzelbetriebes die gleichzeitige Eröffnung und eine reibungslose Funktion des Gesamtzentrums erfordere.[36]

d) Der Bauindex im Durchführungsplan von 1,2 sei wirtschaftlich nicht vertretbar und hätte untragbare Mieten ergeben. Mit einem Bauindex von 2,0 sei eine Wirtschaftlichkeit gegeben.

---

[33] Anfang der sechziger Jahre interessierte sich die Vereinigte Lebensversicherung um eine Verwirklichung des Einkaufszentrums auf Basis des Durchführungsplanes D 385. Sie errechnete, daß bei einer Umsetzung des Durchführungsplanes erhebliche Kosten insbesondere durch die vorgesehenen „Kunstbauten“, d.h. die unterirdische Anlieferstraße sowie die unterirdischen Garagen, entstehen würden. Folgenden finanziellen Aufwand schlüsselte die Gesellschaft bei einer Verwirklichung des Projektes auf: Tiefgarage = 11,2 Millionen DM, Sielbauten = 1,3 Millionen DM, Beleuchtung = 0,2 Millionen DM und Straßenbau = 2,8 Millionen DM. Das wären insgesamt etwa 15,5 Millionen DM gewesen. Zu diesen Kosten wären noch Aufwendungen für die Hochbauten und für den Grund und Boden hinzugekommen. Zusammen hätten die Baukosten zu Mieten geführt, die etwa 40 Prozent über dem Niveau der damals üblichen Mieten für Läden lagen. Die Vereinigte Lebensversicherung hielt eine Umsetzung des Durchführungsplanes D 385 für unrentabel. (Vgl.: Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V.: Niederschrift über die Beiratssitzung. Hamburg 19. Juli 1962. Privatarchiv von Harald Alarich Backer.)

[34] Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V.: Niederschrift über die Beiratssitzung. Hamburg 19. Juli 1962. (Privatarchiv von Harald Alarich Backer.)

[35] Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Geschäftsberichte für das Jahr. 1962/1963. (Handelskammer Hamburg - Archiv: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Allgemeines. Aktennummer E 243/12b.1969 – 1970.)

[36] Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Mitteilung des Senates an die Bürgerschaft: Einkaufszentrum Hamburger Straße – a) Bebauungsplan Barmbek-Süd 15, b) Vergabe der im Bebauungsplanbereich liegenden städtischen Grundstücke. Drucksachen Nr. 304. VI. Wahlperiode. Hamburg 08. November 1966.

Die „Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg“[37] stand schon seit Beginn der sechziger Jahre in einem engen Kontakt mit dem Landesplanungsamt. Bereits am 4. April 1961 beschlossen die Mitglieder auf einer Versammlung, das Projekt „Einkaufszentrum Hamburger Straße“ zu einer praktischen Durchführung zu bringen. Ihnen schwebte der Bau einer wesentlich größeren und auch komfortableren Anlage vor als im Durchführungsplan D 385 ausgewiesen, die mit geschlossenen und beheizten Fußgängerpassagen und mit Fahrtreppen ausgestattet sein sollte. Auch wurde gewünscht, daß die Rendite durch einen wesentlich größeren Anteil an Büroflächen sichergestellt werde. Bei diesem Programm konnte es sich nur noch um eine in einem Zuge zu bauende Gesamtanlage handeln, wie sie in Hamburg erstmalig mit dem Elbe-Einkaufszentrum entstanden war. Der Umstand jedoch, daß hier mehrere Grundstückseigentümer mit unterschiedlichen Interessen und Vorstellungen beteiligt waren, ließ das Landesplanungsamt erst einmal weiter an dem von der Studiengesellschaft bemängelten Durchführungsplan festhalten.[38]

Im Landesplanungsamt setzten sich jedoch nach und nach neue stadtplanerische Grundsätze durch. Bürgermeister Prof. Dr. Herbert Weichmann[39] beschrieb diese Entwicklung im Nachhinein in seiner Rede bei der Grundsteinlegung des Einkaufszentrums Hamburger Straße: „Wir haben uns beim Projekt Hamburger Straße von folgenden Überlegungen leiten lassen: Wachsender Wohlstand und wachsende Mobilität breiter Bevölkerungsschichten haben völlig neue Verbrauchs- und Einkaufsbedürfnisse herbeigeführt. Wenn die Hamburger Straße, die vor dem Krieg im Stadtteil Barmbek-Uhlenhorst-Hohenfelde die bedeutendste Einkaufsstraße war, zu neuem Leben erweckt werden sollte,

---

[37] Nähere Informationen zur „Studiengesellschaft“ finden Sie im I. Kapitel auf Seite 44 f.
[38] Vgl.: Ramme: Bauten. S. 458 – 460.
[39] Herbert Weichmann wurde am 23. Februar 1896 in Landsberg (Schlesien) geboren. Nach der Teilnahme am Ersten Weltkrieg studierte er Rechtswissenschaften und schloß eine richterliche Vorbildung ab. Während der Studien- und Referendarzeit bis 1926 übte er eine journalistische Tätigkeit als Korrespondent der „Vossischen“ und „Frankfurter Zeitung“ aus. 1928 – 1933 war er Regierungsrat bis Ministerialrat im Preußischen Staatsministerium. Er war persönlicher Referent des Ministerpräsidenten Otto Braun. Er wirkte entscheidend mit am Abschluß der preußisch-hamburgischen Gemeinschaftsverträge – 1933 wurde er als politisch unzuverlässig entlassen. Herbert Weichmann wurde von 1933 – 1940 in Frankreich emigriert. Dort übte er wirtschaftswissenschaftliche Tätigkeiten bei ausländischen Blättern aus. 1940 – 1948 wurde er in den Vereinigten Staaten emigriert. Studium und Tätigkeit als Wirtschaftsprüfer in einer Prüfungsgesellschaft. 1948 wurde er von Bürgermeister Max Brauer nach Hamburg berufen und zum Präsidenten des Rechnungshofes bestellt. Von 1957 bis 1965 war er Senator der Finanzen. 1965 bis 1971 wurde er Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg. Er gehörte der SPD an. Herbert Weichmann verstarb am 10. Oktober 1983 in Hamburg. (Vgl.: Peter Gabrielsson: Bürgermeister, Senatoren und Staatsräte der Freien und Hansestadt Hamburg 1945 –1995. Hamburg 1995. S. 23. Im folgenden zitiert als: Gabrielsson: Senatoren, Uwe Bahnsen: Die Weichmanns in Hamburg: ein Glücksfall für Deutschland. Hamburg 2001, ebenfalls: Holger Martens: Herbert Weichmann. In: Franklin Kopitzsch; Dierk Brietzke: Hamburgische Biographie: Personenlexikon. Band 1. Hamburg 2001. S. 338 – 340.)

dann bedurfte es in einer Zeit völlig neuer Entwicklungen des Städtebaus wie der Einkaufsbedürfnisse der Bevölkerung einer Planung, die am besten von der Wirtschaft selbst zu entwickeln war. Wir haben uns daher (damals) im Senat entschlossen, von herkömmlicher Behördenpraxis abzuweichen und die Handelskammer sowie die Handwerkskammer anzuregen, daß sie an der Hamburger Straße unmittelbar interessierten wirtschaftlichen Kräfte veranlassen, eine Bauplanung für ein Einkaufszentrum zu entwerfen."[40] Nachdem die städtische Planung für das Einkaufszentrum als Durchführungsplan gescheitert war, versuchte der Senat über die Kammern als Vermittler die Wirtschaft und damit mögliche Investoren mit ins „Boot" der Planungen zu bekommen. Die Idee sollte funktionieren.

Die Studiengesellschaft griff stellvertretend für die Handelskammer die Anregung des Ersten Bürgermeisters auf und rief am 18. Januar 1963 eine Versammlung interessierter Wirtschaftskreise, Grundeigentümer, Organisationen und Behörden ein. Gemeinsam erklärten die Teilnehmer der Versammlung die Absicht, auf gemeinschaftlicher Basis zu versuchen, an der Hamburger Straße ein Einkaufszentrum zu errichten. Auf der Versammlung der Studiengesellschaft wurde gleichzeitig die Bildung einer „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße" beschlossen, deren Vorsitz bei ihrem ersten Zusammentreffen am 25. März 1963 der Hausmakler Fritz Dorn, Geschäftsführer der Maklerfirma Woerle & Heinicke,[41] übernahm. Von nun an lag das weitere Geschehen in der Hand der „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße". Ziel der Arbeiten der Kommission war es, die Erarbeitung eines sogenannten „Plans der Wirtschaft" an Stelle des Durchführungsplanes D 385 zu fördern und dessen Durchführung sicherzustellen.[42]

---

[40] Freie und Hansestadt Hamburg - Staatliche Pressestelle: Rede zur Grundsteinlegung Einkaufszentrum Hamburger Straße von Bürgermeister Professor Dr. Weichmann. Hamburg 02. Juli 1968.

[41] Woerle & Heinicke war 1962 für eine kanadische Gesellschaft tätig gewesen, welche Interesse an der Errichtung eines Shopping-Centers an der Hamburger Straße hatte. Nachdem sich diese Verhandlungen zerschlugen, bemühte sich der Hausmakler Fritz Dorn in Zusammenarbeit mit der Firma Gewerbebauträger GmbH um die Verwirklichung einer anderen Lösung an der Hamburger Straße. Bei einem Gespräch mit dem Vorsitzenden der Kommission für Bodenordnung sei dann der Gedanke aufgetaucht, eine Kommission aus interessierten Firmen, Grundeigentümern und Behördenvertretern zu bilden, deren Aufgabe darin bestehen solle, alle Belange zusammenzufassen, für die Erarbeitung eines realisierbaren Projektes zu sorgen und dessen Durchführung zu betreiben. Weil die ursprüngliche Idee der Gründung einer „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße" von Fritz Dorn stammte und Woerle & Heinicke sich mit einer möglichen Realisierung eines Shopping-Centers an der Hamburger Straße schon eingehend befaßt hatte, war es naheliegend, Fritz Dorn den Vorsitz der „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße" zu übergeben. (Vgl.: Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Niederschrift über die Besprechung der an dem Projekt Hamburger Straße interessierten Wirtschaftskreise. Hamburg 18. Januar 1963. Privatarchiv von Harald Alarich Backer.)

[42] Vgl.: Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Informationsdienst der Studiengesellschaft. Hamburg April 1970. (Handelskammer Hamburg -Archiv: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Allgemeines. Aktennummer E 243/12b.1969 – 1970.)

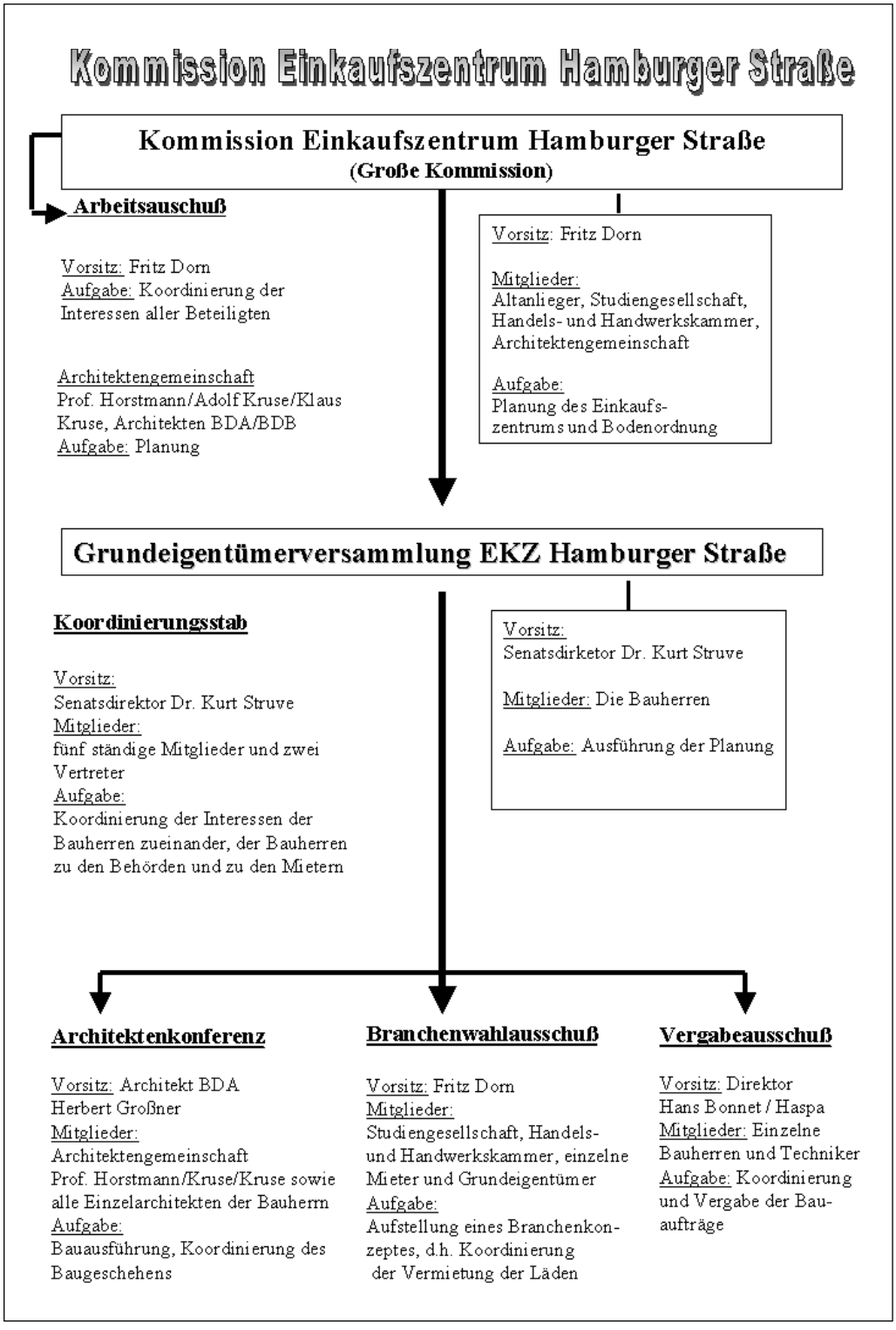
5. Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße

Die „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“ schloß sich erst einmal in einer sogenannten Großen Kommission formlos zusammen. Neben der Studiengesellschaft, der Handels- und Handwerkskammer und den Altanliegern, waren auch an dem Projekt interessierte Firmen Mitglieder.[43] Zur Erarbeitung einer detaillierten Planung wurde am 30. Oktober 1963 ein Arbeitsausschuß von der Großen Kommission gewählt. In vierjähriger Arbeit stellte dieser das Raumprogramm auf, das die Grundlage für den Gesamtentwurf ergab. Eine Architektengemeinschaft, bestehend aus Prof. Dr. Edgar Horstmann[44], dem Architekt und Altanlieger an der Hamburger Straße Adolph Kruse und sein Neffe und ebenfalls Architekt Klaus Kruse, erhielt vom Arbeitsausschuß den Auftrag, einen vorbescheidsreifen Plan zu erarbeiten. Im Gegensatz zu anderen Bewerbern erklärte sich die Architektengemeinschaft bereit, die Arbeiten kostenlos durchzuführen. Sie rechneten allerdings damit, im Falle einer endgültigen Verwirklichung des Projektes Teilbebauungsaufträge von den Grundeigentümern zu erhalten. Damit konnte die Architektengemeinschaft die Befürchtung der Mitglieder der „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“, nämlich, daß die Kosten für eine im Nachhinein nicht zu verwirklichende Planung auf die Grundeigentümer umgelegt werden würden, entgegenwirken und somit erhielten sie den Auftrag. Ein Jahr später gewährte die Stadt für die Planungskosten zur Unterstützung der Arbeiten der „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“ doch einen

[43] Es interessierten sich in der Anfangsphase neben den Altanliegern folgende Firmen für das Projekt: C & A Brenninkmeyer, Gewerbebauträger GmbH und Hamburg Mannheimer Versicherung. Ursprünglich sollte C & A Brenninkmeyer neben Karstadt als zweiter Magnet im Einkaufszentrum fungieren. Das Textilunternehmen lehnte jedoch ab, weil es erstens das Projekt für „unübersichtlich“ hielt und zweitens meinte, ohne frühzeitige verbindliche Bekanntgabe des Eröffnungstermins des Einkaufszentrums keine genügende „Planungssicherheit“ zu haben. Statt C & A Brenninkmeyer bezog das Kaufhaus Neckermann den Block O/P und Q des Einkaufszentrums Hamburger Straße. (Vgl.: Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße: Protokoll der Sitzung. Hamburg 25. März 1963. Privatarchiv von Harald Alarich Backer.)

[44] Edgar Horstmann wurde am 09. September 1902 in Lübeck geboren. Nach Abschluß einer Lehre als Polsterer besuchte er von 1920 bis 1923 die Kunstgewerbeschule München, das Staatliche Bauhaus in Weimar und die Landeskunstschule Hamburg. Danach war er tätig bei verschiedenen Privatarchitekten, unter anderem Fritz August Breuhaus de Groot und Wach & Roßkotten in Düsseldorf. Anschließend war er Mitarbeiter bei den Deutschen Werkstätten Hellerau. Ab 1929 war er selbständig. 1946 bis 1966 war er Leiter einer Klasse für Raumgestaltung an der Landeskunstschule Hamburg. Gleichzeitig betätigte er sich als Innenarchitekt für verschiedene Reedereien, überwiegend für die HAPAG („Frankfurt“, 1954, Schiffe der Tübingen-Klasse, 1955-1956). Folgende Hochbauten entwarf Horstmann: Zentralschule Curslack (um 1962) und Plankonzept Einkaufszentrum Hamburger Straße mit Adolf K. Kruse und Klaus Kruse. (Vgl.: Lange: Hamburg. S. 63 f; 321.)

Abbildung 8: Aufbau der Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße



Quelle: eigene Darstellung.

Zuschuß in Form eines Pauschalbetrages von 60.000 Mark[45], welche diese wiederum an die Architektengemeinschaft weitergaben.[46]

Nachdem der Arbeitsausschuß im engsten Einvernehmen mit den Organisationen der Wirtschaft und den Behörden in fast vierjähriger Arbeit das Projekt soweit vorbereitet hatte, daß mit der praktischen Durchführung begonnen werden konnte, schlossen die Grundeigentümer am 10. und 15. Februar 1967 umfangreiche Gesellschaftsverträge, die auch die Organisationsstruktur der „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“ juristisch festlegte. Danach wurden noch weitere Gremien zur Abstimmung von Einzelfragen und zur Vorbereitung von Beschlüssen geschaffen.

Die oberste Entscheidungsbefugnis lag danach bei der Grundeigentümerversammlung, die den damaligen Senatsdirektor Dr. Kurt Struve[47] zu ihrem Vorsitzenden wählte. Er war gleichzeitig Leiter des Koordinierungsstabes. Der Koordinierungsstab[48] sorgte vor allem für die Aufstellung und Einhaltung des

---

[45] Dieser Betrag wurde von der Stadt ausgezahlt, weil für die Architektengemeinschaft nach einem Jahr noch keine festen Aufträge vorlagen und damals nicht absehbar war, wann dieser Zeitpunkt eintreten würde. Es seien für die Architektengemeinschaft „unerträgliche“ Kosten entstanden, die mit dem Pauschalbetrag von der Stadt abgefedert werden sollten. (Vgl.: Protokoll der Besprechung der Bauherrn des Projektes „Einkaufszentrum Hamburger Straße“. Hamburg 15. Februar 1967. Archiv der Signal Iduna.)

[46] Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Kommission für Bodenordnung, Bestandsnummer 312 –3. 348. Sitzung. 19. November 1964.

[47] Dr. Kurt Gerhard Struve wurde am 11. Juli 1902 in Hamburg geboren. Er studierte von 1921 bis 1925 Rechtswissenschaften in Hamburg und Marburg. 1927 wurde er promoviert. Nach dem Referendariat war er von 1929 bis 1935 als Assessor und Regierungsrat bei der Wohlfahrtsbehörde tätig. Danach hatte er als Oberregierungsrat von 1937 bis 1939 die Aufgabe, in den nach dem Groß-Hamburg-Gesetz neuangegliederten Gebieten ein Fürsorge- und Jugendamt aufzubauen und eine einheitliche Fürsorgepraxis sicherzustellen. Anschließend ging er von 1939 bis 1945 als Regierungsdirektor in die Gesundheitsverwaltung. Von 1945 bis 1950 war Dr. Kurt Struve außerhalb der Verwaltung bei einem Architekten und zugleich in einem Bauunternehmen tätig, führte die Geschäfte einer Gewerbevereinigung und gründete eine gemeinnützige Baugenossenschaft. Ende des Jahres 1950 wurde er wieder in die Finanzbehörde berufen und übernahm die Finanzabteilung für den Wiederaufbau des Stadtteils Hammerbrook. Von 1952 bis 1957 war Dr. Kurt Struve Amtsleiter der Liegenschaftsverwaltung. Er war von 1957 bis 1969 Vorsitzender der Kommission für Bodenordnung. Bedenken gegen seine Doppelmitgliedschaft in der „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“ und als Vorsitzender der Kommission für Bodenordnung wurden von den Mitgliedern der Kommission für Bodenordnung nicht erhoben. 1960 übertrug ihm die Hansestadt neben dem Amt des Vorsitzenden der Kommission für Bodenordnung eine führende Aufgabe in der gemeinsamen Landesplanung mit den Nachbarländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Die Zeitzeugen Harald Alarich Backer und Klaus Kruse berichteten übereinstimmend, daß Dr. Kurt Struve in der Funktion als Vorsitzender der Grundeigentümerversammlung und als Leiter des Koordinierungsstabes der „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“ äußerst kompetent war. Er hatte ein starkes Durchsetzungsvermögen und konnte damit manche Streitigkeiten in der „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“ oder zwischen den Grundeigentümern und der Verwaltung schlichten. (Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Senatskanzlei – Personalakten. Dr. Kurt Struve. Lagerungsnummer 131-15. C 1016, Staatsarchiv Hamburg: Zeitungsausschnitt-Sammlung: Struve, Kurt. A 768, und Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Kommission für Bodenordnung, Bestandsnummer 312 –3. 436. Sitzung. 02. März 1967. Im folgenden zitiert als: Staatsarchiv Hamburg: Kommission 436. Sitzung.)

[48] Die Angelegenheiten des Koordinierungsstabes wurden wiederum in einer Geschäftsordnung geregelt. Danach bestand der Koordinierungsstab aus fünf ständigen und zwei vertretenden Mitgliedern. „Der Vorsitzende des Koordinerungsstabes ist ein vom Präses der Finanzbehörde berufener leitender Verwaltungsbeamter der Hansestadt Hamburg (Dr. Kurt Struve). Zwei ständige

Bauzeitenplans, erörterte und löste die auftretenden technischen, organisatorischen und rechtlichen Probleme und bereitete die Beschlüsse für die Grundeigentümerversammlung vor. Eine weitere wichtige Aufgabe des Stabes war, einen Ausgleich zwischen den privaten und behördlichen Interessen herbeizuführen. Von 1967 bis 1969 trat der Koordinierungsstab vierundzwanzigmal zusammen.

Eigentlich wäre der bei Gründung der Kommission bereits 61-jährige Senatsdirektor Dr. Kurt Struve am 11. Juli 1967 in den Ruhestand versetzt worden. Damit er aber die Aufgabe des Vorsitzenden der Grundeigentümerversammlung in der „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“ fortführen konnte, schob die Freie und Hansestadt Hamburg seine Pensionierung um eineinhalb Jahre hinaus. Anschließend erhielt er als Senatsdirektor a.D. einen Sonderdienstvertrag mit der Stadt, in dem seine Tätigkeit und die Vergütung bis zur Fertigstellung des Einkaufszentrums geregelt waren.[49] Demnach wurde der Vorsitzende der Grundeigentümerversammlung und Leiter des Koordinierungsstabes im Rahmen seines Dienstverhältnisses von der Freien und Hansestadt Hamburg besoldet.

In der „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“ stand dem Koordinierungsstab eine ständige Architektenkonferenz zur Seite unter dem Vorsitz von Architekt Herbert Großner. Weitere Mitglieder waren die Architektengemeinschaft Professor Edgar Horstmann, Adolph und Klaus Kruse, die das Planungskonzept des Einkaufszentrums im wesentlichen entworfen haben, und die jeweiligen Architekten der Bauherren. Professor Edgar Horstmann wurde mit der künstlerischen Oberleitung betraut.

Die Vergabe der Bauarbeiten für die Gemeinschaftsanlagen des Zentrums (zum Beispiel Außen- und Innenpassagen) oblag einem von den Grundeigentümern

---

Mitglieder des Koordinierungsstabes sind die von der Grundeigentümerversammlung berufenen Bevollmächtigten für die Errichtung der Gemeinschaftsanlagen – Hofgemeinschaft (Hein Bellown – IDUNA-Versicherung und Rechtsanwalt Günter Mack – Neue Sparcasse von 1864). Ein ständiges weiteres Mitglied des Koordinierungsstabes ist der die künstlerische Oberleitung des Gesamtvorhabens führende Architekt (Architekt Prof. Edgar Horstmann). Fünftes ständiges Mitglied des Koordnierungsstabes soll ein qualifizierter Techniker sein, der befähigt ist, die Bau- und Betriebstechnik dieses im ganzen zusammenhängenden Großbauvorhabens zu meistern (Name aus den Unterlagen nicht ersichtlich). Zwei vertretende Mitglieder des Koordinierungsstabes werden von der Grundeigentümerversammlung gewählt, um die beiden bevollmächtigten der Grundeigentümer im Verhinderungsfall zu vertreten (Albert Uenk – Karstadt AG und Hermann Friedrich Bruhn). Nicht stimmberechtigter Schriftwart des Koordinierungsstabes war Rechtsanwalt Werner Becher.“(Koordinierungsstab für das Einkaufszentrum Hamburger Straße: Gesellschaftsvertrag für am „Einkaufszentrum Hamburger Straße“ beteiligten Grundeigentümer. S. 24. Privatarchiv von Harald Alarich Backer.)

[49] Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Senatskanzlei – Personalakten. Dr. Kurt Struve. Lagerungsnummer 131-15. C 1016.

gebildeten Vergabeausschuß unter dem Vorsitz von Hans Bonnet, Direktor der Hamburger Sparkasse. Schließlich sollte noch ein Branchenwahlausschuß für die optimale Branchenmischung sorgen. Dafür wurde unter dem Vorsitz von Fritz Dorn ein „Branchenkonzept“ erarbeitet, das den Grundeigentümern Richtlinien bei der Vermietung anhand geben sollte.[50]

Über strittige Probleme wurde in den Ausschüssen abgestimmt. Ein Vorschlag mußte eine Zweidrittelmehrheit der anwesenden ordentlichen Mitglieder erhalten, damit er umgesetzt werden durfte. Bei Anwesenheit von fünf Mitgliedern genügte die einfache Mehrheit. Falls ein Mehrheitsergebnis nicht erzielt werden konnte, entschied die Grundeigentümerversammlung, in letzter Instanz der Koordinierungsstab.

Alleine die mehrstufige Organisationsstruktur und die vielen verschiedenen Interessen der Grundeigentümer dürften Schwierigkeiten bei der Entscheidungsfindung hervorgerufen haben. Architekt Klaus Kruse berichtete in diesem Zusammenhang, daß nach seiner Erinnerung die Grundeigentümer des öfteren Auseinandersetzungen über die Umsetzung der Bebauung hatten.[51] Jeder Bauherr hatte wiederum einen eigenen Hausarchitekten mit den Planungen seines Bauabschnittes des Einkaufszentrums in der Architektenkonferenz beauftragt. Es dürfte schwierig gewesen sein, eine einheitliche architektonische Leitidee mit derart vielen Architekten auszuarbeiten und umzusetzen. Auffällig bei der Organisationsstruktur ist der relativ große Einfluß der Freien und Hansestadt Hamburg auf die Kommission, schließlich entschied bei strittigen Fragen in letzter Instanz der Koordinierungsstab, dessen Vorsitz Senatsdirektor (a.D.) Dr. Kurt Struve innehatte.

Parallel zu den privaten Arbeiten der „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“ wurde von der Baubehörde und dem Bezirksamt Hamburg-Nord ein auf diese eng abgestimmter Bebauungsplan Barmbek-Süd 15 entworfen und ins Verfahren gegeben. Elf Entwürfe erarbeitete die Architektengemeinschaft, bis ein allgemein anerkannter Entwurf erstellt war.[52] Der erhalten gebliebene vierte Entwurf der Architektengemeinschaft vom 22. Oktober 1963 unterschied sich dabei erheblich von dem später tatsächlich umgesetzten. Danach sollten 2.500 Stell-

[50] Vgl.: Erich Dahlinger: Das Zentrum „Hamburger Straße“ setzt neue Maßstäbe – Die Planung und Realisierung des Einkaufszentrums sind ein Musterbeispiel für Kooperation und Koordination. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. 24. Jahrgang. Hamburg August 1969. S. 588 – 591. (Im folgenden zitiert als: Dahlinger: Zentrum.)
[51] Gespräch mit dem Architekten Klaus Kruse am 02. Juli 2001.
[52] Vgl.: o.V.: Der elfte Entwurf führte zum Ziel – Ein ungewöhnliches Bauvorhaben. In: Bild-Zeitung. Hamburg 06. Mai 1970.

plätze unter den Gebäuden in Garagen untergebracht und über Rampen angefahren werden. Ein eingeschossiger Sockelbau mit Verkaufsflächen verband zwischen der Humboldt- und der Heitmannstraße sieben drei- bis zehngeschossige Häuser. Zwischen den Häusern sollten unüberdachte Höfe für eine ausreichende Belichtung der Passage sorgen. In sechs Gebäuden sollten über dem eingeschossigen Sockelbau zwei bis vier Geschosse mit Verkaufsflächen angeordnet werden. Zur Humboldtstraße hin beendete ein zehngeschossiges Hochhaus für Büros den Gebäudekörper. Die Heitmannstraße sollte nicht überbaut werden. Zwischen Heitmann- und Rönnhaidstraße plante die Architektengemeinschaft drei zehngeschossige Bürotürme, die in einem eingeschossigen Sockelbau mit Verkaufsflächen verbunden waren.

Interessant bei diesem Großprojekt „Einkaufszentrum Hamburger Straße“ war, daß von der Stadt gänzlich auf einen Architektenwettbewerb verzichtet und die Planungen der Architektenkonferenz vollständig übernommen wurde. Die Chance einer Sammlung von städtebaulichen Ideen und Entwürfen wurde damit vertan. Ebenfalls wurde auf eine Standortanalyse für das Einkaufszentrum verzichtet. Schließlich gingen die damaligen Stadtväter von der Vorstellung aus, daß die Hamburger Straße wieder zu einem „Brennpunkt des wirtschaftlichen und des großstädtischen Lebens“ werden würde und eine Lücke füllen sollte „ (...), die durch den Krieg entstanden war und auch durch andere Geschäftskonzentrationen inzwischen nicht wieder vollauf ausgefüllt werden konnte.“[53] Mit dem Verzicht auf die Standortanalyse wich diese Barmbeker Einkaufs-Center-Planung aber grundlegend von den klassischen Shopping-Center-Planungen ab.

6. Bebauungsplanverfahren Barmbek-Süd 15

Der Durchführungsplan D 385 sollte nun durch den Bebauungsplan Barmbek-Süd 15 ersetzt werden. Im 69.000 Quadratmeter großen Plangebiet des neuen Bebauungsplanes wurde ein überörtliches Geschäftszentrum auf der nordwestlichen Seite der Hamburger Straße ausgewiesen. Die Grundflächenzahl wurde im Kerngebiet[54] auf 0,8 und die Geschoßflächenzahl auf 2,0 festgesetzt. Zur Hamburger Straße hin orientiert sollten Verkaufsflächen in drei Ebenen gebaut

[53] Freie und Hansestadt Hamburg – Staatliche Pressestelle: Ein Beispiel unkonventioneller Zusammenarbeit. Hamburg 1968.
[54] Ein Kerngebiet ist nach § 7 Baunutzungsverordnung ein Gebiet, im dem vorwiegend Handelsbetriebe, Verwaltungen und sonstigen Einrichtungen der Wirtschaft erlaubt sind. Beispielhafte Nutzungen können sein: Geschäfte, Büros, Verwaltungen, Einzelhandelsbetriebe, nicht wesentlich störende Gewerbetriebe, Anlagen für kirchliche, kulturelle und soziale Zwecke. Die für die Bebauung vorgesehenen Flächen können im Bebauungsplan mit MK gekennzeichnet werden.

werden, welche über Fußgängerpassagen zu erreichen waren. Durch Fußgängerstege, die in Richtung auf die U-Bahnhöfe Mundsburg und Wagnerstraße führten, erhielt das Zentrum Anschluß an das Schnellbahnnetz. Das Projekt wurde durch fünf zwölf- bis siebzehngeschossige Hochhäuser ergänzt, die überwiegend Büroräume und gegebenenfalls auch Wohnungen enthalten sollten. Die Heitmannstraße sollte nach dem Bebauungsplan zweigeschossig überbaut werden. Das Projekt umfaßte etwa 90.000 Quadratmeter Bruttogeschoßfläche, von der etwas mehr als die Hälfte (circa 50.000 Quadratmeter) auf die Ladenflächen entfiel.

Für den ruhenden Verkehr wurde hinter den Geschäftsgebäuden ein langgestrecktes, fünfgeschossiges Parkhaus für circa 2.000 Fahrzeuge geplant. Davon erfüllten etwa 1.500 Stellplätze die Verpflichtungen nach der Reichsgaragenordnung, weitere etwa 500 Plätze wurden zusätzlich geschaffen.[55] Das Bauen eines an das Shopping-Center angeschlossenen Parkhauses war zu damaliger Zeit ungewöhnlich. Schließlich war die Parkierung in den ersten Jahren der Shopping-Center-Entwicklung in der Bundesrepublik durch offenes und dadurch aber auch problemfreieres Parken auf Freiflächen neben den Centern ohne die Erhebung von Gebühren gekennzeichnet.[56] Aufgrund der citynahen Lage innerhalb des Stadtgefüges und der daraus resultierenden hohen Grundstückspreise war die Ausnutzung der begrenzten Fläche an der Hamburger Straße zweckmäßig.

Zur Erschließung des Gebietes für die Anlieferung der Waren für die Geschäfte war eine rückwärtige neue Straßenverbindung zwischen Humboldt- und Heitmannstraße vorgesehen (Ladestraße). Die Heitmann- und Humboldtstraße sollten zur Aufnahme von Abbiegespuren verbreitert werden. Die Hamburger Straße sollte zusammen mit der Oberaltenallee im Zuge der Straßenverbreiterung Innenstadt – Geschäftsstadt Nord auf sechs Fahrspuren ausgebaut werden. An den Straßeneinmündungen Winterhuder Weg, Humboldtstraße, Heitmannstraße und Rönnhaidstraße wurden zusätzliche Abbiegespuren planerisch ausgewiesen. Die restliche Freifläche zwischen Hamburger Straße und Oberaltenallee, die nicht den beiden Straßen zugeschlagen wurde, sollte nun endgültig von einer Bebauung frei bleiben und begrünt werden.

---

[55] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Hamburg-Nord: Bebauungsplan Barmbek-Süd 15. Maßstab 1:1000. Hamburg 09. Dezember 1966.
[56] Vgl.: Falk: Zur gegenwärtigen Situation und künftigen Entwicklung der Shopping-Center. S. 58.

Der Plan führte durch das ausgewiesene Einkaufszentrum zu einer funktionsmäßigen Abhängigkeit aller Grundstücke untereinander. Die Bebauung mußte daher einheitlich durchgeführt werden. Die Studiengesellschaft konnte demnach ihre formulierten Bedenken zum vorherigen Durchführungsplan (Vergrößerung des Parkplatzangebotes, Neuordnung der Baumasse, einheitliche Durchführung des Projektes und Erhöhung des Bauindexes) als Forderungen für das Projekt im Bebauungsplan durchsetzen.

Während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans wurden vier Bedenken und Anregungen vorgebracht. Sie richteten sich allesamt gegen die Neuplanung, weil nach Ansicht dieser Anlieger dadurch die schon abgeschlossene Bodenordnung (Umlegungsverfahren U 157 und U 158) gegenstandslos würde und die bisherigen Bauabsichten nicht mehr verwirklicht werden könnten. Verwiesen wurde insbesondere auf die für die Bauvorbereitung aufgewendeten Kosten und die sonst noch entstandenen finanziellen Nachteile. Darüber hinaus wurden auch Bedenken zu Einzelheiten der Neuplanung geäußert, wie zum Beispiel die Schaffung von Einstellplätzen und Zufahrtsmöglichkeiten.

Von den vorgebrachten Bedenken konnten von der Verwaltung zwei als gegenstandslos betrachtet werden, nachdem die Eigentümer der Flurstücke 5068 (Hertha Spandau – Möbel Köhler) und 5046 (Hamburger Sparcasse von 1827) dem Vorbescheidsantrag für das Gesamtprojekt ohne Einschränkung zugestimmt hatten und über die Entschädigungsfragen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ohnehin nicht entschieden werden konnte. Weitere Bedenken bestanden noch von den Eigentümern der an der Hamburger Straße und Desenißstraße liegenden Flurstücke 5066 (Alarich Backer), 5045 (Möller-Erben) und 5043 (Möller-Erben). Die Firma Alarich Backer wandte sich gegen die in § 2 Ziffer 4 des Gesetzes festgelegte Verpflichtung, daß auf mindestens 40,0 Quadratmeter Geschoßfläche ein Kfz-Stellplatz zu schaffen sei. Die Forderung war nach Meinung der Firma zu hoch. Die Möller-Erben forderten, daß das bisherige Umlegungsverfahren U 157 im vollen Umfang rückgängig gemacht werden sollte, so daß die Grundeigentümer wieder in das Eigentum ihres ursprünglichen Grundstückes vor der Umlegung kämen. Diese Bedenken standen jedoch gegen die Rechtslage und wurden im Hinblick auf das Gesamtprojekt von der Verwaltung nicht berücksichtigt. [57]

[57] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Bedenken gegen den Bebauungsplan Barmbek-Süd 15.

In der Bezirksversammlung Hamburg-Nord sprachen sich am 11. Juni 1964 die Abgeordneten der CDU-Fraktion für einen mit der Durchführung der Planung gleichzeitigen Ausbau der Kreuzungen Mundsburg und Rönnhaidstraße in zwei Ebenen aus. Der Bebauungsplan müßte nach Ansicht der CDU über das jetzige Plangebiet hinaus Verkehrsknotenpunkte der angrenzenden Bereiche berücksichtigen – sonst wäre eine zufriedenstellende Verkehrsabwicklung nicht gewährleistet. Sie beriefen sich auf ältere Beschlüsse der Bezirksversammlung, die diese Ausbaumaßnahmen schon damals gefordert hätten.[58]

Entsprechend der Forderung wurde die endgültige Fassung der Begründung des Bebauungsplanes Barmbek – Süd 15 ergänzt: „Um einen fließenden Verkehr zu gewährleisten, sind im Bereich des Winterhuder Weges eine Straßenbrücke mit vier Fahrspuren und für den Linksabbieger zur Rönnhaidstraße ein Straßentunnel mit zwei Fahrspuren vorgesehen." Die höhenfreien Kreuzungen wurden bis heute nicht realisiert.

Der Bauausschuß Barmbek – Uhlenhorst hatte auf der Sitzung am 1. Juni 1964 ebenfalls einen Einwand. Danach bemängelten die Abgeordneten, daß die Humboldtstraße viel zu schmal ausgewiesen sei. Sie forderten einen vierspurigen Ausbau der Humboldtstraße.[59] Auch dieser Einwand konnte planerisch berücksichtigt werden.

Die Bezirksversammlung stimmte schließlich dem Bebauungsplan Barmbek-Süd 15 am 9. Juli 1964 mit 29:1 Stimmen zu.[60] Die Hamburgische Bürgerschaft beschloß den Bebauungsplan am 23. November 1966 ohne Debatte einstimmig.[61] In den parlamentarischen Gremien gab es demnach keine grundsätzlichen Streitigkeiten über die Genehmigung eines Einkaufszentrums an der Hamburger Straße.

Die Baumasse des Einkaufszentrums löste jedoch im Ortsausschuß Barmbek-Uhlenhorst vier Jahre später beim Baugenehmigungsverfahren Unbehagen aus: „Ist es der Sinn der Architektur, immer Größe, Stärke und Brutalität zu demon-

[58] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift über die Sitzung der Bezirksversammlung: Bebauungsplanentwurf Barmbek-Süd15. Hamburg 11. Juni 1964.
[59] Vgl.: Ferdinand Gatermann: Die Humboldtstraße soll vierspurig werden – „Versehen der Behörde – Wichtig für Hamburger Straße". In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 02. Juni 1964.
[60] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift über die Sitzung der Bezirksversammlung: Änderung des Bebauungsplanentwurfs Barmbek-Süd 15. Hamburg 09. Juli 1964.
[61] Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Protokoll der 13. Sitzung der Bürgerschaft: Einkaufszentrum Hamburger Straße – a) Bebauungsplan Barmbek-Süd 15, b) Vergabe der im Bebauungsplanbereich liegenden städtischen Grundstücke. Drucksachen Nr. 304. VI. Wahlperiode. Hamburg 23. November 1966. S. 491.

strieren?“ fragte am 26. März 1968 der CDU-Abgeordnete Walter Schirmer[62] während der Sitzung. Die entstehenden Hochhäuser erschienen einigen Anwesenden als zu massiv. Dennoch erteilte der Regionalausschuß die Baugenehmigung.

Unmittelbar nach der Feststellung des Bebauungsplans wurden die zur Verwirklichung des Einkaufszentrums notwendigen Maßnahmen betrieben. Dazu mußte zunächst eine Bodenordnung unter den damaligen Eigentümern erfolgen; anschließend wurden die restlichen Grundstücke an freie Bewerber verkauft.[63]

7. Bodenordnung

Mit der Erstellung der Planunterlagen des Bebauungsplanes Barmbek-Süd 15 wurde das Umlegungsverfahren U 220 am 21. Juni 1966 eingeleitet. Für viele der betroffenen Eigentümer der Grundstücke bedeutete dieses, daß sie bereits nach nur sechs Jahren an einem zweiten Umlegungsverfahren teilnahmen. Die Kommission für Bodenordnung beschloß, daß das Ziel sein sollte, daß sich die in den Umlegungsverfahren U 157 und U 158 ausgewiesenen Grundeigentümer (Altanlieger) – soweit erforderlich unter nochmaligen flächengleichen Grundstücksaustausch – in das neue Vorhaben eingliedern. Die Planung, ein einheitliches Projekt zu verwirklichen, führte zu einer funktionsmäßigen Abhängigkeit aller Grundstücke untereinander. Deshalb war es wichtig, daß sich die Altanlieger freiwillig an der Umlegung beteiligten oder bei Ausscheiden für die Flächen potente Kaufinteressenten zur Verfügung standen. Die Planer wußten, sollte sich ein Grundeigentümer weigern, sich am Einkaufszentrum zu beteiligen, oder ein liquider Kaufinteressent fehlen, hätte dieses eine Verzögerung des gesamten Projektes bedeutet. Diese Voraussetzungen machten das Bodenordnungsverfahren zu einem schwierigen Unterfangen, bei dem viele „Hindernisse“ von den Planern „umschifft“ werden mußten. In einer Debatte in der Bürgerschaft bemerkte Senator Gerhard Brandes[64] dazu: „(...) diese Grundeigentümer unter

---

[62] Walter Schirmer war gleichzeitig Abgeordneter der Bezirksversammlung Hamburg – Nord und Mitglied im Ortsausschuß Barmbek-Uhlenhorst. (Vgl.: Senat der Freien und Hansestadt Hamburg – Senatsamt für den Verwaltungsdienst: Handbuch der Freien und Hansestadt Hamburg. Hamburg 1969. S. 66 f.)

[63] Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Bericht des Bauausschusses: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Bebauungsplan Barmbek-Süd 15 Vergabe der im Bebauungsplanbereich liegenden städtischen Grundstücke. Drucksachen Nr. 352. VI. Wahlperiode. Hamburg 23. November 1966.

[64] Gerhard Brandes war vom 16. Juni 1965 bis 22. April 1970 Finanzsenator. Er wurde am 14. September 1902 in Leipzig geboren. Von Beruf war er Steuerberater. 1958 bis 1965 war er kaufmännischer Geschäftsführer der Hamburger Wasserwerke. Von 1957 bis 1965 und 1970 bis 1974 war er Vorsitzender der SPD-Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft. Insgesamt gehörte er der Hamburgischen Bürgerschaft von 1946 bis 1974 an. (Vgl.: Gabrielsson: Senatoren. S. 92.)

einen Hut zu bringen, sie dann zu einer gemeinsamen architektonischen und städtebaulichen Leistung miteinander abzustimmen, (ist) eine Arbeit gewesen, die vielleicht einmal aufzuschreiben wert wäre. Sie war ein Drama, eine Tragödie, eine Komödie; alles ist in diesem Stück enthalten gewesen."[65]

a) Grundstücksbestand

Um den Altanliegern, die zum Teil mit den Bauvorbereitungen auf der Grundlage des Durchführungsplans D 385 begonnen hatten, die Beteiligung an dem neuen Projekt zu erleichtern, entschloß sich die Kommission für Bodenordnung am 25. Februar 1965, den durch die Neuplanung unrentierlich gewordenen Aufwand zu erstatten, Zwischenverlagerungskosten für die Betriebe zu übernehmen und für eingetretene Baukostensteigerungen einen verlorenen Zuschuß in Aussicht zu stellen.[66]

Nachfolgend sind die am Umlegungsverfahren beteiligten Grundstückseigentümer aufgelistet:

Tabelle 4: Die beteiligten Grundstücke von privaten Eigentümern am Umlegungsverfahren U 220

Eigentümer	Flurstück
Dannenfelser, Hermann	5064
Görtz, Anna Adele Elsa, geb. Dewes, Witwe	5063
Salamander Aktiengesellschaft	5062
Backer, Elisabeth Sophie Maria, geb. Dührkoop und Miteigentümer in Erbengemeinschaft	5066
F.W. Woolworth	5067
Spandau, Hertha Auguste Anna, geb. Köhler, Witwe	5068
Jonas, Therese geb. Möller und Miteigentümer	5043
Jonas, Therese geb. Möller und Miteigentümer	5045
Kruse, Adolph Kurt	5042
Hamburger Sparkasse von 1827	5046
Karstadt AG	638

Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg – Stadtentwicklungsbehörde (Amt für Bodenordnung): Umlegungsverfahren U 220.

[65] Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Protokoll der 50. Sitzung der Bürgerschaft: Raumbedarf der Verwaltung; hier: Verwaltungszentrum Hamburger Straße und Einkaufszentrum Hamburger Straße. Drucksachen Nr. 1159. VI. Wahlperiode. Hamburg 06. März 1968. S. 2150.
[66] Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Kommission für Bodenordnung, Bestandsnummer 312 –3. 359. Sitzung. 25. Februar 1965.

Die unrentierlichen Kosten der Altanlieger wurden in der Kommission für Bodenordnung aufgelistet und geprüft, damit der Verlust den Altanlieger von der Stadt erstattet werden konnte. Nachfolgend sind die Grundstückseigentümer aufgeführt, die unrentierliche Kosten bei der Liegenschaft geltend gemacht haben.

Alarich Backer, Hermann Dannenfelser und Elsa Görtz

An der Hamburger Straße 29 betrieb Alarich Backer seit 1911 ein Textil- und Bettengeschäft. Zuerst mietete Alarich Backer den Ladenraum, später erwarb er das Grundstück zusammen mit dem Nachbargrundstück (zuvor das Lokal Birkenhalle) an der Hamburger Straße 29 bis 31. Im Luftangriff auf Hamburg wurden in der Nacht vom 26. auf den 27. Juli 1942 die Gebäude des Textil- und Bettengeschäftes zerstört. Alarich Backer mietete vorübergehend Ersatzräume in der ehemaligen Filiale Woolworth an der Hamburger Straße an. Kurz vor der Eröffnung des Geschäftes wurde auch dieses Gebäude im Jahre 1943 ausgebombt. 1948 errichtete das Familienunternehmen Backer auf dem Grundstück Hamburger Straße 29 bis 31 einen Behelfsladen in Plattenbauweise, welcher auf dem vorhandenen Keller der Vorkriegsbebauung stand. Im hinteren Grundstücksbereich etablierte Backer eine Gartenmöbel- und Campingausstellung. 1952/1953 stellte der Unternehmer für sein Grundstück einen Bauantrag, den die Verwaltung aufgrund einer Bausperre an der Hamburger Straße ablehnte. Alarich Backer verstarb 1954 und sein Sohn Harald Alarich Backer übernahm die Führung des Geschäftes.[67] Im Umlegungsverfahren U 158 nach dem Durchführungsplan D 385 wies die Stadt der Erbengemeinschaft Backer das etwas verkleinerte Grundstück mit der Flurnummer 5066 an ungefähr der gleichen Stelle wie das frühere Grundstück an der Hamburger Straße zu.[68] Für ein Bauvorhaben auf dem zugeteilten Grundstück lag ein Vorbescheid vom 27. Februar 1963 vor. Für die Aufwendungen für das geplante Bauvorhaben erhielt die Erbengemeinschaft rund 11.000 Mark. 1966 wurde das Betten- und Textilgeschäft geschlossen.[69]

---

[67] Gespräch mit Harald Alarich Backer am 15. August 2001.

[68] Das ursprüngliche Grundstück des Textil- und Bettengeschäftes Alarich Backer an der Hamburger Straße hatte 1.157 Quadratmeter. Das im Umlegungsverfahren U 158 zugewiesene Grundstück hatte 819 Quadratmeter. Die Verkleinerung war notwendig, weil für die Schaffung ausreichender Ladenstraßen, Fußgängerwege und Parkmöglichkeiten alle alten Grundstücke entsprechend verkleinert werden mußten. (Vgl.: Brief von Prof. Dr. Herbert Weichmann an Harald Alarich Backer vom 30. Juni 1966. Privatarchiv von Harald Alarich Backer.)

[69] Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Kommission für Bodenordnung, Bestandsnummer 312 –3. 426. Sitzung. 30. November 1967. (Im folgenden zitiert als: Staatsarchiv Hamburg: 426. Sitzung.)

Der gelernte Tischler Ernst Bernhard Otto Theobald Dannenfelser eröffnete 1889 eine Möbelhandlung und Tischlerei an der Hamburger Straße 65/ Ecke Bartholomäusstraße. „Es war ein kleines Haus, unten im Halbkeller zwei große Schaufenster, im Hochparterre rechts nochmals ein Schaufenster für das Möbelgeschäft, links im Hochparterre war die Niederlassung von Bäckerei Kloss (...). Die obere Etage war die Wohnung des Eigentümers Dannenfelser.“[70] Im hinteren Grundstücksbereich standen drei Wohnhäuser. Die insgesamt 18 Wohnungen vermietete Ernst Bernhard Otto Theobald Dannenfelser. Am 25. Februar 1936 übernahm sein Sohn Hermann Dannenfelser das Möbelgeschäft mit Reparaturwerkstatt und Polsterei. Mit den Luftangriffen auf Hamburg wurde auch dieses Geschäft zerstört.[71] Nach dem Zweiten Weltkrieg erhielt die Familie Dannenfelser von der Verwaltung vorerst keine Genehmigung, das Möbelgeschäft an der Hamburger Straße wieder aufzubauen. Deshalb wechselte Hermann Dannenfelser seinen Beruf und wurde selbständiger Handelsvertreter der Möbelindustrie.[72]

Das Familienunternehmen Schuhhaus Görtz hat seine ursprünglichen Wurzeln im Stadtteil Hamburg-Barmbek. Im Frühjahr 1875 eröffnete der damals 29jährige Schuhfachmeister Johann Ludwig Görtz in der Humboldtstraße 29 ein eigenes Schuhgeschäft. In seinem nur 14 Quadratmeter großen Geschäft betrieb Ludwig Görtz den Kleinstverkauf von Herrenschuhen, eine Reparaturwerkstatt und unten vom Keller aus einen kleinen Kartoffelhandel. Fünf Jahre später zog der Schuhwarenhändler Görtz von der Humboldtstraße in ein größeres Geschäft an der Hamburger Straße 45. Der Verkaufsraum war rund 40 Quadratmeter groß. Dahinter lag eine kleine Wohnung für die Familie Görtz. Um die Jahrhundertwende erwarb Ludwig Görtz das Grundstück mit dem Haus an der Hamburger Straße für circa 160.000 Goldmark. Ludwig Görtz übergab 1906 im Alter von 60 Jahren seinem Sohn Gustav und dessen Frau Anna Adele Elsa, geborene Dewes, das Geschäft. Gustav Görtz erweiterte den Verkaufsraum auf 80 bis 90 Quadratmeter. Im Ersten Weltkrieg fiel Gustav Görtz an der Front in Rußland. Elsa Görtz führte das Geschäft weiter, bis es 1930 ihr 23jähriger Sohn Gerd Görtz übernahm. Gerd Görtz erweiterte und modernisierte das Schuhgeschäft grundlegend. 1938 eröffnete Gerd Görtz eine Filiale in der Fuhlsbüttler Straße. In der Nacht vom 29. auf den 30. Juli 1943 wurde beim Fliegerangriff „Operation Gomorrha“ das Görtz-Schuhgeschäft in der Hamburger Straße 45 zerstört; die Filiale in der Fuhlsbüttler Straße blieb bestehen. „Nachdem Gerd Görtz am 2. Mai

[70] Ernst Schuldt: Geschichten aus dem alten Barmbek: „Ich bin gern ein Barmbeker Buttje“. In: Barmbeker Wochenblatt. Nummer 52. Hamburg 28. Dezember 1983.
[71] Vgl.: Lachmund: Barmbek. S. 13.
[72] Gespräch mit Anne Krombach, geborene Dannenfelser, am 27. August 2001.

1945 als Soldat nach Hause entlassen wurde, nahm er die Arbeit an dem Wiederaufbau des Stammgeschäfts in der Hamburger Straße sofort auf. (...) Auf dem ausgeschachteten Keller sollte dann zunächst eine Baracke entstehen, denn ‚ein massives Geschäft mitten in den Trümmern erschien uns seinerzeit nicht sinnvoll'. (...) Die Arbeiten mußten jedoch bald wieder eingestellt werden, da die Behörden die hierfür notwendigen Genehmigungen versagten."[73] Gerd Görtz konzentrierte sich daher erst einmal auf andere Geschäftsgebiete. Er mietete 1948 Verkaufsräume in der Spitalerstraße, und 1950 eröffnete er eine Filiale am Neuen Wall. In den folgenden Jahren expandierte das Schuhhaus Görtz, bis zu seinen heute über 220 Filialen in 90 Städten in Deutschland und Österreich.[74]

Den drei Geschäftsinhabern, Alarich Backer, Hermann Dannenfelser und Gerd Görtz, erteilten die Behörden nach dem Zweiten Weltkrieg keine Genehmigungen zum Aufbau ihrer zerstörten Läden an der Hamburger Straße. Der Grund dafür war, daß die Stadt befürchtete, daß nur wenige Eigentümer ihre Geschäfte zügig aufbauen und die dazwischen liegenden Trümmergrundstücke noch lange Zeit unbebaut liegen bleiben würden. Eine damit entstehende uneinheitliche Bebauung wollte die Hansestadt verhindern und lehnte deshalb die ersten Bauanträge der Grundeigentümer an der Hamburger Straße grundsätzlich ab. Das hatte zur Folge, daß einige Ladeninhaber zwangsläufig in andere Geschäftsgebiete in Hamburg abwandern mußten.

Im Umlegungsverfahren U 220 teilte die Verwaltung der Erbengemeinschaft Backer zusammen mit den Eigentümern Linda Sofie Anna Dannenfelser und Anna Adele Elsa Görtz an Stelle des bisherigen Einzeleigentums ein gemeinschaftliches Grundstück in Gesellschaft bürgerlichen Rechts zu. Das neue Grundstück (Flurstück 5263) entsprach größenmäßig der Summe der drei eingebrachten Grundstücke.[75] Die drei Eigentümer wurden von Beginn an in allen Angelegenheiten des Grundstückes von der Firma Hermann Friedrich Bruhn vertreten, die später ebenfalls mit zehn Prozent Miteigentümer des gemeinsamen Grundstücks wurde.[76]

[73] Ludwig Görtz: Versuch einer kleinen Chronik – Elsa Görtz erinnert sich. In: Schuhhaus L. Görtz: Wir bei Görtz: 100 Jahre Görtz (1875 – 1975). Hauszeitschrift für die Mitarbeiter des Schuhhauses Ludwig Görtz. Nummer 18. Hamburg März 1975.
[74] Vgl.: http://www.goertz.de (30. Juli 2001)
[75] Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: 426. Sitzung.
[76] Gespräch mit Harald Alarich Backer am 15. August 2001.

Woolworth und Salamander

Im Jahre 1930 eröffnete die Firma F.W. Woolworth Co. GmbH[77] eine Filiale an der Hamburger Straße / Ecke Bartholomäusstraße. Im Krieg wurde das Gebäude jedoch zerstört.[78] Im Umlegungsverfahren U 158 erhielt die Firma Woolworth das 856 Quadratmeter große Flurstück 5067. Durch den Ankauf des Grundstücks der Firma Woolworth für 700 DM je Quadratmeter trat Hermann Friedrich Bruhn[79] in den Kreis der am Einkaufszentrum Hamburger Straße Interessierten ein.

Die Firma Salamander AG verkaufte ebenfalls im August 1966 ihr inmitten des Geländes für das neue Einkaufszentrum belegenes 319 Quadratmeter großes Grundstück (Flurstück 5062) für 565 DM je Quadratmeter an den Hausmakler Hermann Friedrich Bruhn. Die Hansestadt Hamburg machte jedoch von ihrem gesetzlichen Vorkaufsrecht nach § 24 Bundesbaugesetz Gebrauch. In der Kommission für Bodenordnung gab es Befürchtungen, daß Hermann Friedrich Bruhn einer Umsetzung des geplanten Einkaufszentrums im Wege stehen könnte und in das Projekt „einbräche".[80] Nachdem Hermann Friedrich Bruhn eine verbindliche Erklärung abgab, sich an dem Projekt Einkaufszentrum Hamburger Straße mit allen Rechten und Pflichten zu beteiligen, verzichtete die Stadt nachträglich auf ihr Vorkaufsrecht. „Als Vorsitzender des Koordinierungsstabes für das Einkaufszentrum Hamburger Straße hat der Vorsitzende (Dr. Kurt Struve) Herrn Bruhn näher kennengelernt und den Eindruck gewonnen, daß weder an dem guten Willen noch an der finanziellen Möglichkeit von Herrn Bruhn Zweifel bestehen."[81] Bruhn erhielt 1969 von der Stadt für die Grundstücke von Woolworth und Salamander ein entsprechend großes Grundstück (Flurnummer 5278) zum Einstandspreis von 781.300 DM zuzüglich Nebenkosten. Hermann Friedrich Bruhn

---

[77] Im Jahre 1879 eröffnete Frank Winfield Woolworth seinen ersten Laden in Amerika. Am 02. November 1926 erfolgte die Gründung einer deutschen Tochtergesellschaft der Kleinpreis - Kaufhauskette im Berliner Hotel Adlon. Am 30. Juli 1927 wurde in Bremen der erste deutsche Woolworth-Laden eröffnet. Dieser erfolgreichen Inbetriebnahme eines 25 und 50 Pfennig-Ladens in Deutschland folgten weitere 82 Geschäftseröffnungen bis zum Jahre 1939. Darunter war auch das 1930 eröffnete Woolworthgeschäft an der Hamburger Straße. (Vgl.: http://www.woolworth.de - 23. Juli 2001.)

[78] Vgl.: Lachmund: Barmbek. S. 44.

[79] 1950 eröffnete der damals 19-jährige Hermann Friedrich Bruhn als Makler ein acht Quadratmeter großes Büro in Hamburg. 1952 stellte er die erste Sekretärin ein. Anfang der siebziger Jahre war Bruhn der größte Investor in der Freien und Hansestadt Hamburg. Bis 1971 hatte er über 100 Objekte mit einem Bauvolumen von jährlich 50 Millionen Mark und Mieteinnahmen von 23 Millionen Mark. Bereits 1972 verstarb Hermann Friedrich Bruhn. Die Unternehmensgruppe Hermann Friedrich Bruhn hat im Jahre 2001 rund 100 Mitarbeiter plus freiberufliche Partner wie Architekten, Wirtschaftsprüfer und Rechtsanwälte. Die Geschäftsführer des Unternehmens sind heute der Sohn Hermann Friedrich Bruhn jr. und Claus Staatz. (Vgl.: Gisela Schütte: Bruhn baut futuristisches Einkaufszentrum – Grundsteinlegung am 6. April – Die Hamburger Unternehmensgruppe will sich auch in den USA engagieren. In: Die Welt. Hamburg 24. März 2001. S. 46.)

[80] Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Kommission für Bodenordnung. Bestandsnummer 312 –3. 422. Sitzung. 15. September 1967.

[81] Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Kommission für Bodenordnung. Bestandsnummer 312 –3. 462. Sitzung. 30. November 1967.

entwickelte sich in diesem Projekt „Einkaufszentrum Hamburger Straße“ nach und nach zu dem Bauherren, der alle „Problemfälle“ bei der Bodenordnung „herauskaufte“.[82]

Möbel-Köhler (Eigentümerin Hertha Spandau)

Auf dem Grundstück der Hamburger Straße 63 betrieb die Eigentümerin Hertha Spandau, geborene Köhler, unter dem Firmennamen „Möbel-Köhler“ ein Polstermöbelgeschäft.[83] Das im Jahre 1927 zum Geschäftshaus umgebaute viergeschossige Gebäude hatte im hinteren Gebäudeteil eine eigene Fabrik zur Herstellung von Möbeln.[84] Im Feuersturm am 29. Juli 1943 brannte das Geschäftshaus aus und wurde 1948/49 unter Verwendung erhalten gebliebener Ruinenteile teilweise wieder neu aufgebaut. Für die Errichtung eines neuen Gebäudes auf ihrem 1.259 Quadratmeter großen Grundstück auf der Grundlage des Durchführungsplanes D 385 erhielt die Firma Möbel-Köhler am 13. Mai 1963 eine Baugenehmigung. Für die Aufwendungen für das geplante Bauvorhaben erhielt Hertha Spandau rund 70.000 Mark.

Im Frühjahr 1967 änderte Hertha Spandau ihre ursprüngliche Absicht, sich am Projekt Einkaufszentrum Hamburger Straße zu beteiligen, und verkaufte ihr Grundstück zu einem erheblich überhöhten Preis an den Kaufmann Hermann Friedrich Bruhn. Sie begründete ihren Beschluß gegenüber der Kommission für Bodenordnung damit, „daß sie unter Berücksichtigung ihres fortgeschrittenen Alters (56 Jahre), ihres schlechten Gesundheitszustandes und nicht zuletzt angesichts der Tatsache, daß sie keine leiblichen Erben hat, von einem Neubauprojekt innerhalb des Einkaufszentrums absehen möchte.“[85] Die Firma Möbel Köhler wollte Hertha Spandau jedoch in kleinerem Stil weiterführen. Aus diesem Grunde beantragte sie bei der Verwaltung, ihr das 411 Quadratmeter große stadteigene Flurstück 5085 an der Hamburger Straße (stadtauswärts gegenüber der Hamburger Straße Nr. 206 – Bäckerei Daube[86]) zu verkaufen. In der Sitzung der Kommission für Bodenordnung äußerten einige Mitglieder ihren Unmut über die-

[82] Gespräch mit Architekt Klaus Kruse am 02. Juli 2001.
[83] Das Möbelgeschäft „Möbel - Köhler“ wurde bereits 1809 gegründet. (Vgl.: Handelskammer Hamburg: Hamburger Firmenhandbuch und offizielles Börsenfirmen – Verzeichnis. Hamburg 1967. S. 239.)
[84] Vgl.: Radach: Barmbeck basch. S. 56.
[85] Staatsarchiv Hamburg: Kommission 436. Sitzung.
[86] Die Bäckerei Daube ist eine der ältesten Bäckereien in Barmbek – vielleicht auch in Hamburg. 1886 übernahm J.H. Daube die Bäckerei von seinem Vorgänger E.A. Stein. Wahrscheinlich wird das Grundstück schon seit Ende des 18. Jahrhunderts von Bäckereien genutzt. (Vgl.: Lachmund: Barmbek. S. 26 f.)

sen Verkauf: „Die Verhandlungen mit Frau Spandau verliefen anfangs gut, wurden aber im Laufe der Zeit immer schwieriger. Frau Spandau stellte schließlich Forderungen, die für die Stadt nicht mehr realisierbar waren. (...) Der Vorsitzende ist der Ansicht, daß Frau Spandau die langen und schwierigen Verhandlungen genutzt hat, ihre Forderungen hochzutreiben und jetzt die Eilbedürftigkeit besteht, weil die Bauanträge für das Einkaufszentrum bis Mitte des Jahres gestellt werden müssen, da sonst noch Bauauflagen für Luftschutzeinrichtungen hinzukommen können. Seines Erachtens nach sollte die Lösung, die sich nun ergeben hat, hingenommen und in diesem Falle das Vorkaufsrecht nicht ausgeübt werden.“[87] Die Kommission folgte dem Vorsitzenden und nahm ihr Vorkaufsrecht nicht wahr. Der Kaufmann Hermann Friedrich Bruhn hatte sich mit diesem Grundstück endgültig in das Projekt Einkaufszentrum Hamburger Straße eingekauft.

Hamburger Sparcasse von 1827

Die Hamburger Sparcasse von 1827 (Haspa) und die Neue Sparcasse von 1864 (Neuspar) betrieben nach dem Kriege ihre Filialen in transportablen Baracken an der Hamburger Straße, und zwar die Haspa auf ihrem im Umlegungsverfahren zugewiesenen Grundstück Hamburger Straße / Ecke Desenißstraße (Flurstück 5046) und die Neuspar an der Hamburger Straße / Ecke Humboldtstraße auf einem Grundstück, das ihr nach einem mit der Stadt im Jahre 1960 geschlossenen Tauschvertrag übereignet werden sollte. Die Haspa hatte einen genehmigten Bauantrag. Für die Aufwendungen für das geplante Bauvorhaben erhielt die Haspa rund 21.000 Mark. Während der Bauphase des Einkaufszentrums wurden die Pavillons der Haspa und der Neuspar auf den Mittelstreifen Oberaltenallee / Hamburger Straße verlegt.[88]

Möller-Erben

Die Erbengemeinschaft Möller stand dem Vorhaben Einkaufszentrum Hamburger Straße abwartend gegenüber und zeigte anfänglich keine Neigung, sich zu beteiligen. Die in Israel lebenden Mitglieder der Erbengemeinschaft begründeten ihre abwartende Haltung gegenüber der Stadt damit, daß sie im Umlegungsverfahren U 157 unterwertige Grundstücke zugeteilt bekommen hätten.

[87] Staatsarchiv Hamburg: Kommission 436. Sitzung.
[88] Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Kommission 436. Sitzung.

Gemäß dem Durchführungsplan D 385 wurde ihr 1.628 Quadratmeter großes Grundstück Hamburger Straße 95, 97 / Ecke Desenißstraße von einer im Bebauungsplan ausgewiesenen Straße durchteilt. Die an der geplanten Straße nördlich und südlich gelegenen Teile des Grundstücks wurden den Möller-Erben wieder zugeteilt. Als Ausgleich für die verlorenen Quadratmeter durch die geplante Straße erhielten sie außerhalb des Plangebietes des Durchführungsplanes D 385 ein Grundstück an der Hamburger Straße / Ecke Marschnerstraße. Diese drei Grundstücke hätten nach Meinung der Erbengemeinschaft einen niedrigeren Wert als das ursprüngliche Grundstück vor dem Umlegungsverfahren. Als weitere Begründung für die abwartende Haltung gaben die Erben an, daß sie auf der neu ausgewiesenen Fläche im geplanten Komplex der Hamburger Straße ein Baurecht erhalten hätten. Nach diesem Baurecht hätte im wesentlichen eine Tankstelle mit zwei Büroetagen gebaut werden dürfen. Eine erste Ablehnung des Bauantrages am 27. September 1963 durch die Verwaltung mußte im Widerspruchsverfahren aufgehoben werden.[89] Die Erbengemeinschaft wies darauf hin, daß nach einer baulichen Umsetzung des genehmigten Bauantrages die Vermietung des Grundstücks an einen Tankstellenpächter eine höhere Rendite erzielt und weniger Eigenkapital für die Baukosten erfordert hätte.[90]

Die Verwaltung geriet durch die Erbengemeinschaft Möller unter erheblichen Zugzwang. Da die Grundstücke der Erbengemeinschaft gerade an der Nahtstelle zwischen dem größeren westlichen und dem kleineren östlichen Teil des nach dem Bebauungsplan Barmbek-Süd 15 geplanten Einkaufszentrum lagen, störte schon eine Verzögerung in der Beteiligungsbereitschaft die Verwirklichung des Projektes empfindlich. Rechtliche Möglichkeiten, die Verzögerung auf einen für die Durchführung des Projektes unschädlichen Zeitraum zu beschränken, hatte die Verwaltung nicht. Nach langen und zähen Verhandlungen konnte die Verwaltung durch ein geschicktes Ergreifen einer Gelegenheit mit der Erbengemeinschaft im Jahre 1966 doch noch einen Kompromiß erzielen.

Die BP Benzin und Petroleum Aktiengesellschaft hatte zwei zusammen 1.606 Quadratmeter große, nebeneinander gelegene Grundstücke an der Hamburger

---

[89] Die Verwaltung hatte eine Tankstelle auf dem Flurstück 5045 abgelehnt, weil sie befürchtete, daß eine Tankstelle zu einer erheblichen Verkehrsbehinderung führen würde, da die Ein- und Ausfahrten im Stauraum der Kreuzung Hamburger Straße/Heitmannstraße/Richardstraße gelegen hätte. Gehwegüberfahrten waren laut Bebauungsplanentwurf unzulässig. Zur Sicherung der Planung verhängte die Verwaltung eine Veränderungssperre mit Wirkung am 01. Juli 1965. Sie galt für folgendes Gebiet: Heitmannstraße - Nordgrenze des Flurstücks 5021, West- und Nordgrenze des Flurstücks 5116 der Gemarkung Barmbek – Desenißstraße – Hamburger Straße. (Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: diverse nicht veröffentlichte Briefwechsel und Vermerke des Bebauungsplanes Barmbek-Süd 15.)

[90] Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Kommission für Bodenordnung. Bestandsnummer 312 –3. 424. Sitzung. 06. Oktober 1966. (Im folgenden zitiert als: Staatsarchiv Hamburg: Kommission 424. Sitzung.)

Straße mit einer zusätzlichen Belegenheit an der Volksdorfer Straße und an der Marschnerstraße im Jahre 1958 aus Privathand mit der Absicht gekauft, dort eine Tankstelle zu errichten. Sie erhielt für diese Grundstücke aber nur eine Baugenehmigung mit erheblichen Auflagen, die der BP als nicht akzeptabel erschienen. Die BP bot der Stadt ihre Grundstücke zum Tausch gegen andere Grundstücke an, auf denen Tankstellen errichtet werden konnten. Die Stadt ergriff die Gelegenheit und tauschte mit der BP zwei Grundstücke in Lurup (Farnhornweg / Ecke Langbargheide) und Steilshoop (Gebiet Bebauungsplan Steilshoop 3) gegen die Grundstücke an der Hamburger Straße / Ecke Marschnerstraße. Die Stadt hatte nun zwei Grundstücke im Tauschwege erhalten, die unmittelbar an das Grundstück der Erbengemeinschaft Möller an der Hamburger Straße / Ecke Marschnerstraße angrenzten. Der Kompromiß mit der Erbengemeinschaft lag nun wieder in einem Tauschgeschäft. Die beiden neu erworbenen Grundstücke von der BP tauschte die Stadt im November 1966 gegen die zwei zusammen 993 Quadratmeter großen Flurstücke der Erbengemeinschaft Möller im Bereich des Einkaufszentrums an der Hamburger Straße / Ecke Desenißstraße. So konnte die Erbengemeinschaft ihren Besitz auf einen 2.165 Quadratmeter großen abgerundeten Baukomplex an der Hamburger Straße / Ecke Marschnerstraße ausdehnen und die Stadt hatte die Erbengemeinschaft aus dem Projekt Einkaufszentrum Hamburger Straße herausgelöst.[91] Darüber hinaus verpflichtete sich die Baubehörde, für das neue Grundstück der Erbengemeinschaft Möller an der Hamburger Straße / Ecke Marschnerstraße einer Befreiung von den Festsetzungen des Durchführungsplanes D 339 hinsichtlich der Errichtung eines Staffelgeschosses und der Vergrößerung der Frontlänge der Bebauung zuzustimmen.[92]

Architekt Klaus Kruse erzählt aus seinen Erinnerungen zu diesem Grundstücksgeschäft, daß seines Wissens nach sogar der Erste Bürgermeister Prof. Dr. Weichmann zu den Verhandlungen über die Tauschgeschäfte zu der Erbengemeinschaft nach Jerusalem flog.[93] Daran kann abgelesen werden, wie wichtig der Stadt die zügige Bebauung der Hamburger Straße mit einem Einkaufszentrum war.

---

[91] Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Kommission 424. Sitzung.
[92] Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Kommission für Bodenordnung. Bestandsnummer 312 –3. 434. Sitzung. 02. Februar 1967.
[93] Die Aussage von Klaus Kruse wird durch einen Brief, den Harald Alarich Backer am 19. Mai 1966 an den Ersten Bürgermeister Prof. Dr. Herbert Weichmann schrieb, im Ansatz bestätigt. Danach heißt es: „Sehr geehrter Herr Bürgermeister Prof. Dr. Weichmann! Wir haben gelegentlich bei unserer Besprechung mit dem Liegenschaftsamt erfahren, daß Sie sich in die Grundstücksverhandlungen, die das Einkaufszentrum Hamburger Straße betreffen, in dem Fall „Möller´s Erben“ persönlich eingeschaltet haben. Heute schreiben wir Ihnen mit der Bitte, sich auch unserer Verhandlungen mit der Hansestadt Hamburg anzunehmen. (...)“ (Privatarchiv von Harald Alarich Backer.)

Adolf Kurt Kruse

Der Altanlieger und Architekt des Einkaufszentrums Hamburger Straße, Adolf Kruse, hatte 1956 im Hinblick auf den damals zu erwartenden Durchführungsplan D 385 ein zweigeschossiges Geschäftshaus für sein Architekturbüro auf seinem Grundstück Heitmannstraße 4 (Flurstück 5042) neu errichtet. Dieses Gebäude mußte für die Neuplanung beseitigt werden. Adolf Kruse erhielt dafür eine Abfindung in Höhe von 394.951 DM.[94] Im Jahre 1967 verkaufte Adolf Kruse sein Grundstück an die Volkshilfe Lebensversicherung – Aktiengesellschaft (Sitz in Köln).[95]

Karstadt AG

Karstadt erbaute 1928 seine Filiale an der Hamburger Straße / Ecke Rönnhaidstraße. Im Krieg wurde das Karstadt-Gebäude 1943 vollkommen zerstört. Das in den früheren Umlegungsverfahren nicht mitgeordnete 5.993 Quadratmeter große, brachliegende Grundstück von Karstadt (Flurstück 638) wurde von der Stadt zum Preis von 250 DM je Quadratmeter übernommen. Karstadt erhielt dafür das 3.722 Quadratmeter große Warenhausgrundstück mit der Flurnummer 5260 (Hamburger Straße / Ecke Humboldtstraße) zum Preis von 400 DM je Quadratmeter.

b) Verwertung der städtischen Grundstücke

Zur Verwertung der städtischen Grundstücke im Einkaufszentrum hatte die Verwaltung in Abstimmung mit den Vertretern der „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“ eine detaillierte Wirtschaftlichkeitsberechnung erstellt, in der unter Berücksichtigung der damaligen Situation auf dem Kapitalmarkt alle den Wirtschaftsablauf beeinflussenden Faktoren zusammengestellt waren.

Die Kommission für Bodenordnung kam danach zu dem Ergebnis, daß es nicht angängig sei, für die verschieden intensive Nutzung unterschiedliche Bodenwerte zu fordern. Sie beschloß weiter, daß die endgültige Preisgestaltung den

[94] Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Mitteilung des Senates an die Bürgerschaft: Einkaufszentrum Hamburger Straße – a) Bebauungsplan Barmbek-Süd 15, b) Vergabe der im Bebauungsplanbereich liegenden städtischen Grundstücke. Drucksachen Nr. 304. VI. Wahlperiode. Hamburg 08. November 1966.
[95] Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Kommission 436. Sitzung.

Einzelverhandlungen der Verwaltung beziehungsweise der „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“ mit der Maßgabe vorbehalten bleiben müsse, daß die Ausgangswerte von 250 DM je Quadratmeter für die Büro- und Ladenflächen und 50 DM je Quadratmeter für die Garagenflächen nicht unterschritten würden. Um hierfür den nötigen Anreiz zu bieten, hat die Verwaltung der mit der „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“ zusammenarbeitenden Hausmaklerfirma Woerle & Heinicke für die Mehrbeträge eine Provision von zwei Prozent in Aussicht gestellt. Der Makler konnte einen Kauferlös der städtischen Grundstücke mit rund 350 DM je Quadratmeter für den Bereich des Einkaufszentrums und rund 90 DM je Quadratmeter für das Garagengrundstück, einschließlich Wege- und Sielbauarbeiten, erzielen.[96]

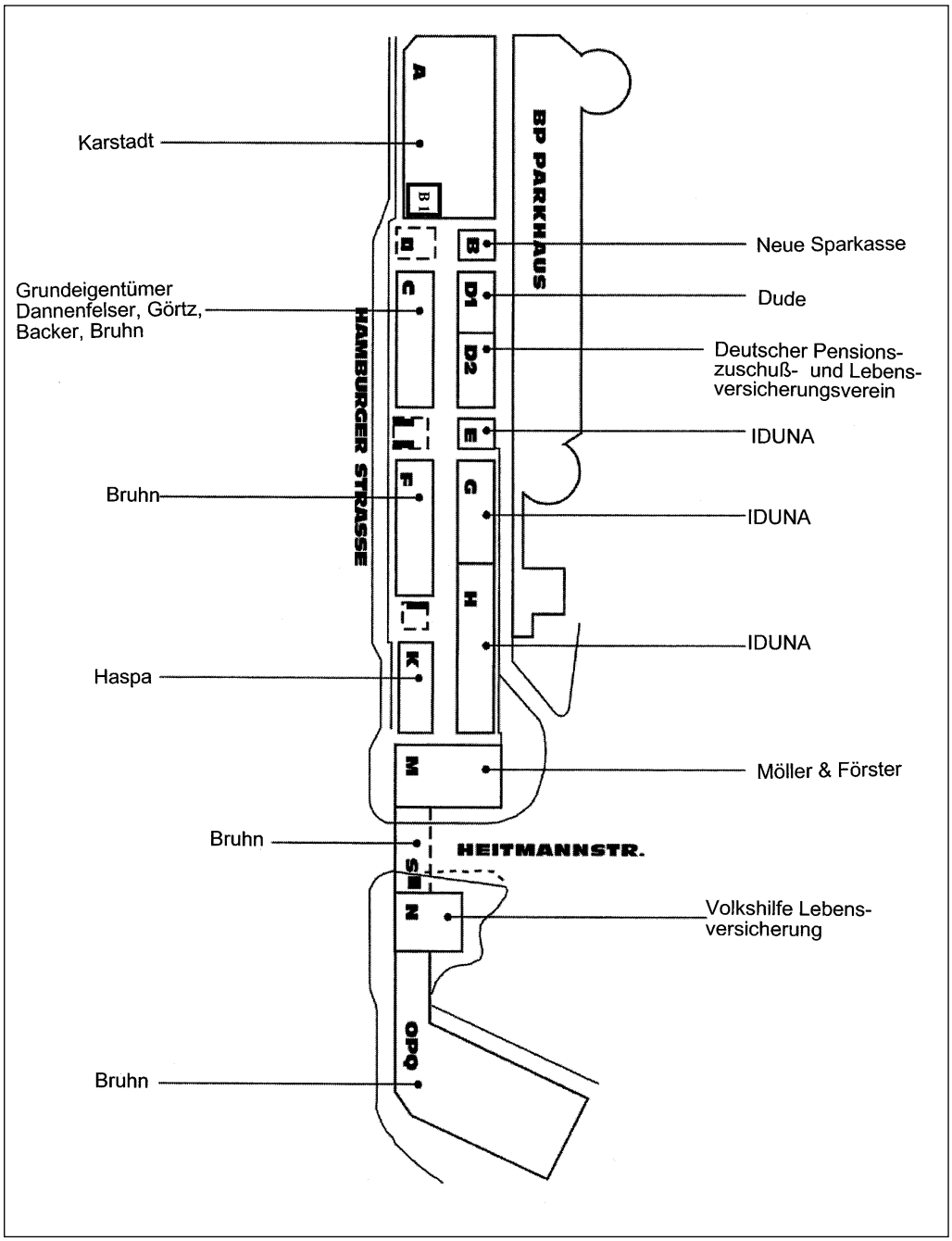
Neben diesem Kaufpreis für den Grund und Boden mußte die Gesamtheit der Grundeigentümer die im Parkhaus vorgesehenen 1.500 Kurzparkerplätze mit je etwa 5.000 DM pro Platz (Darlehen) mitfinanzieren. Die Verteilung dieser Nebenaufwendungen erfolgte nach einem besonderen auf die Nutzung ausgerichteten Schlüssel. Außerdem mußten alle Grundeigentümer die gemeinschaftlichen Einrichtungen, wie zum Beispiel die Innenpassage mit Rolltreppen und die Ladestraße auf dem Abschnitt Humboldtstraße/Heitmannstraße mit einem kalkulatorischen Gesamtaufwand von rund 10 Millionen DM finanzieren. Die Verteilung dieser Kosten wurde ebenfalls entsprechend der Begünstigung der Grundstücke und der Nutzungsart innerhalb der Gemeinschaft aufgeschlüsselt.

Sämtliche am Umlegungsverfahren beteiligten Eigentümer gaben eine inhaltlich übereinstimmende „Erklärung“ über die Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung des funktionell eine Einheit bildenden Einkaufszentrums ab.[97]

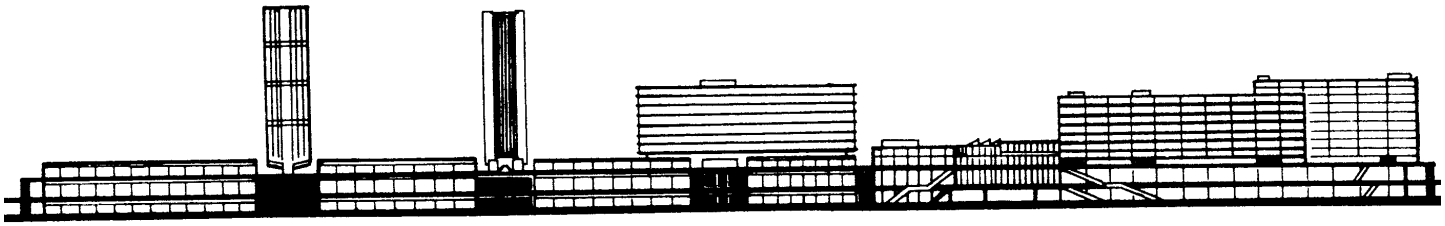
Die Auswahl der freien Bewerber für die städtischen Grundstücke erfolgte mit Ausnahme der Neuen Sparcasse von 1864, der die Stadt aus einem Austauschvertrag vom 10. August 1960 verpflichtet war, im Einvernehmen mit der Handelskammer, der Handwerkskammer und der „Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V.“ Zwar zielten die Ausgangsüberlegungen darauf ab, in der Zusammensetzung des Zentrums eine möglichst ausgewogene Mischung zwischen Waren- bzw. Kaufhäusern und Detaillisten zu erreichen, jedoch zeigte

[96] Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Mitteilung des Senates an die Bürgerschaft: Einkaufszentrum Hamburger Straße – a) Bebauungsplan Barmbek-Süd 15, b) Vergabe der im Bebauungsplanbereich liegenden städtischen Grundstücke. Drucksachen Nr. 304. VI. Wahlperiode. Hamburg 08. November 1966.
[97] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde: Eine Stadt wird vermessen – 125 Jahre hamburgische Stadt- und Katastervermessung. Hamburg Schriften zum Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen. Heft 51. Hamburg 1970. S. 59.

Abbildung 9: Zugeteilte Grundstücke des Einkaufszentrums Hamburger Straße nach dem Umlegungsverfahren U 220 und Seitenansicht des Shopping-Centers



Quelle: eigene Darstellung.



die Liste der Kaufinteressenten, daß dieses Ziel nicht über das Grundeigentum erreicht werden konnte. Die städtischen Grundstücke wurden fast ausnahmslos an Großunternehmen verkauft (siehe nächste Tabelle). Der Grund für diese Entwicklung lag wohl darin, daß die notwendigen Investitionen die Möglichkeiten eines Detaillisten überstiegen. Um trotzdem den Charakter des Einkaufszentrums nicht zu verfälschen, erlegte die „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“ allen Bauherren auf, daß das Erdgeschoß und das zweite Obergeschoß ausschließlich als Verkaufs-(Miet-)fläche genutzt werden durften.

c) Zuteilung der neuen Grundstücke

Der Senat teilte die Grundstücke des Einkaufszentrums Hamburger Straße bewußt auf mehrere Eigentümer auf. Nur ein Eigentümer der gesamten Baufläche hätte sicherlich das Planverfahren erleichtert und ein Umlegungsverfahren wäre entbehrlich gewesen. „Es sollte aber (mit der Vergabe der Grundstücke an mehrere Eigentümer) erreicht werden, daß die freie Wirtschaft in ihrer Vielfalt von sich aus das Vorhaben in Angriff nimmt und kooperativ als Gemeinschaftsleistung durchführt, ohne daß nur eine einzige kapitalkräftige Gesellschaft dahinter steht.“[98] Die damalige Entscheidung des Senates, mehrere voneinander unabhängige Unternehmen als Eigentümer am Einkaufszentrum zu beteiligen, sollte bis in die heutige Zeit eine – wahrscheinlich weltweite einmalige – Besonderheit dieses Shopping-Centers bleiben. Diese Form der Besitzverhältnisse gab es bei klasischen amerikanischen Shopping-Centern grundsätzlich nicht.[99] Jegliche Maßnahmen am Einkaufszentrum Hamburger Straße bedurften nun einer Einigkeit der verschiedenen Eigentümer. Management und Verwaltung des Barmbeker Einkaufszentrums sollten sich in Zukunft aufgrund dieser Eigentümerstruktur als äußerst schwierig gestalten. Die Grundidee des Senates, daß sich die Vielfalt der Wirtschaft an diesem Projekt als Grundeigentümer beteiligten, stand meines Erachtens nach sogar in einem Widerspruch zu den im ersten Kapitel dargestellten Erfordernissen einer modernen Standortkooperationsform der Einzelhandels- und Dienstleistungsbranche.

Die Grundstücke der Altanlieger und die veräußerten städtischen Grundstücke wurden in sechzehn neue Baugrundstücke eingeteilt:

---

[98] Freie und Hansestadt Hamburg – Ortsamt Barmbek-Uhlenhorst: Bauprüfakten zum Einkaufszentrum Hamburger Straße. Baublock 420 – 013. Protokoll der Sitzung des Landesplanungsausschusses vom 03. März 1968.
[99] Vgl.: Jaeck: Das Shopping-Center. Erster Band. S. 49.

Tabelle 5: Die Zuteilung der neuen Grundstücke – Baublock, Flurstück, Eigentümer

Bezeichnung im Architektenplan	Flurstück	Eigentümer
A – dreigeschossiges Warenhaus	5260	Karstadt AG
B – 19geschossiges Büro- und Ladengebäude[100]	5262	Neue Sparcasse von 1864
B 1 – (dreigeschossige Zweigstelle)[101]	5261	
C – dreigeschossiges Ladengebäude	5263	Grundeigentümergesellschaft Dannenfelser, Görtz, Backer, Bruhn
D 1 – dreigeschossiges Ladengebäude	5266	Bauunternehmen L. Völcker & Co.[102] (Eigentümer: Dietmar und Harald Dude)
D 2 – dreigeschossiges Ladengebäude	5267	Deutscher Pensionszuschuß- und Lebensversicherungsverein a.G. München
E – 17geschossiges Laden- und Bürohaus	5268	Iduna – Allgemeine Versicherungs-AG
F – dreigeschossiges Ladengebäude	5269	Hermann Friedrich Bruhn
G – dreigeschossiges Ladengebäude	5270	Iduna -– Allgemeine Versicherungs-AG
H – zehngeschossiges Laden-und Bürohaus	5271	Iduna – Vereinigte Lebensversicherung a.G. für Handwerk, Handel und Gewerbe
K – dreigeschossiges Ladengebäude (einschließlich Zweigstelle)	5272	Hamburger Sparkasse von 1827

[100] Der Bau des Block B begann am 14. August 1968. Das Richtfest wurde am 18. November 1969 gefeiert. Nach der Fertigstellung hatte bis 1972 die Neue Sparkasse von 1864 ihre Büroräume im Block B untergebracht. Die Hamburger Sparcasse von 1827 und die Neue Sparcasse von 1864 fusionierten am 14. Juni 1972 zur Hamburger Sparkasse. Danach vermietete die Haspa die Büroräume an verschiedene Firmen. (Gespräch mit Karl-Heinz Ewoldt, Abteilung Immobilienbesitz, Hamburger Sparkasse am 03. August 2001.)

[101] Der Bau des Block B 1 begann am 07. Januar 1969. Das Richtfest wurde am 18. November 1969 gefeiert. Die Räume der Zweigstelle der Neuen Sparkasse von 1864 (Block B1) wurde nach der Fusion mit der Hamburger Sparkasse von 1827 im Jahre 1975 an Karstadt verkauft. Karstadt hat seine unmittelbar angrenzende Verkaufsfläche des Block A auf B 1 erweitert. Heute sieht man keine baulichen Unterschiede zwischen dem Block A und dem Block B 1. Die Hamburger Sparkasse konzentrierte die Filiale im Block K. (Gespräch mit Karl-Heinz Ewoldt, Abteilung Immobilienbesitz, Hamburger Sparkasse am 03. August 2001.)

[102] Das Bauunternehmen L. Völckers & Co (K.G.). wurde 1876 von Leonard Völckers in Altona gegründet. Der erste Firmensitz war auf dem heutigen Gelände des Altoaner Bahnhofes zwischen Ottenser Hauptstraße (damals Bismarckstraße) und Großer Bergstraße. Mit dem Bau des zweiten Altonaer Bahnhofs als Backsteinbau in viktorianisch - neugotischer Stilmischung Mitte der neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts zog das Unternehmen in die Lagerstraße (ab 1950 Gaußstraße) nach Ottensen. 1956 erwarb Traugott Dude das Bauunternehmen. Nachdem Traugott Dude 1963 verstarb, übernahmen seine Söhne Dietmar und Harald Dude das Unternehmen. L. Völckers & Co. expandierte und hatte Anfang der siebziger Jahre circa 300 – 400 Mitarbeiter. Hermann Friedrich Bruhn verkaufte einen Teil seiner Grundstücke am Einkaufszentrum Hamburger Straße an das Bauunternehmen. Die Baukrise Mitte der siebziger Jahre zwang das Bauunternehmen L. Völckers & Co. in die Knie. Die Gesellschaftsanteile des Bauunternehmens verkauften die Brüder Dude 1988 an ein amerikanisches Unternehmen. (Vgl.: Handelskammer Hamburg: Hamburger Firmenhandbuch und offizielles Börsenfirmen – Verzeichnis. Hamburg 1967. S. 363, und Gespräch mit Dietmar Dude am 18. Juli 2001.)

Bezeichnung im Architektenplan	Flurstück	Eigentümer
M – viergeschossiges Warenhaus	5273	Baustoff-Fachhandel Möller & Förster[103] (Eigentümer: Ferdinand und Horst Möller)
N – elfgeschossiges Laden- und Bürogebäude und zweigeschossiges Ladengebäude	5275	Volkshilfe Lebensversicherung Aktiengesellschaft in Köln
O und P – zehngeschossiges Laden- und Bürogebäude	5276	Hermann Friedrich Bruhn
Q – zwölfgeschossiges Laden- und Bürogebäude	5278	Hermann Friedrich Bruhn
S – dreigeschossiges Ladengebäude – Restaurant	5274	Hermann Friedrich Bruhn
Parkhaus	5221	BP Benzin- und Petroleum – Aktiengesellschaft[104]

Quelle: eigene Darstellung nach dem Umlegungsverfahren U 220.

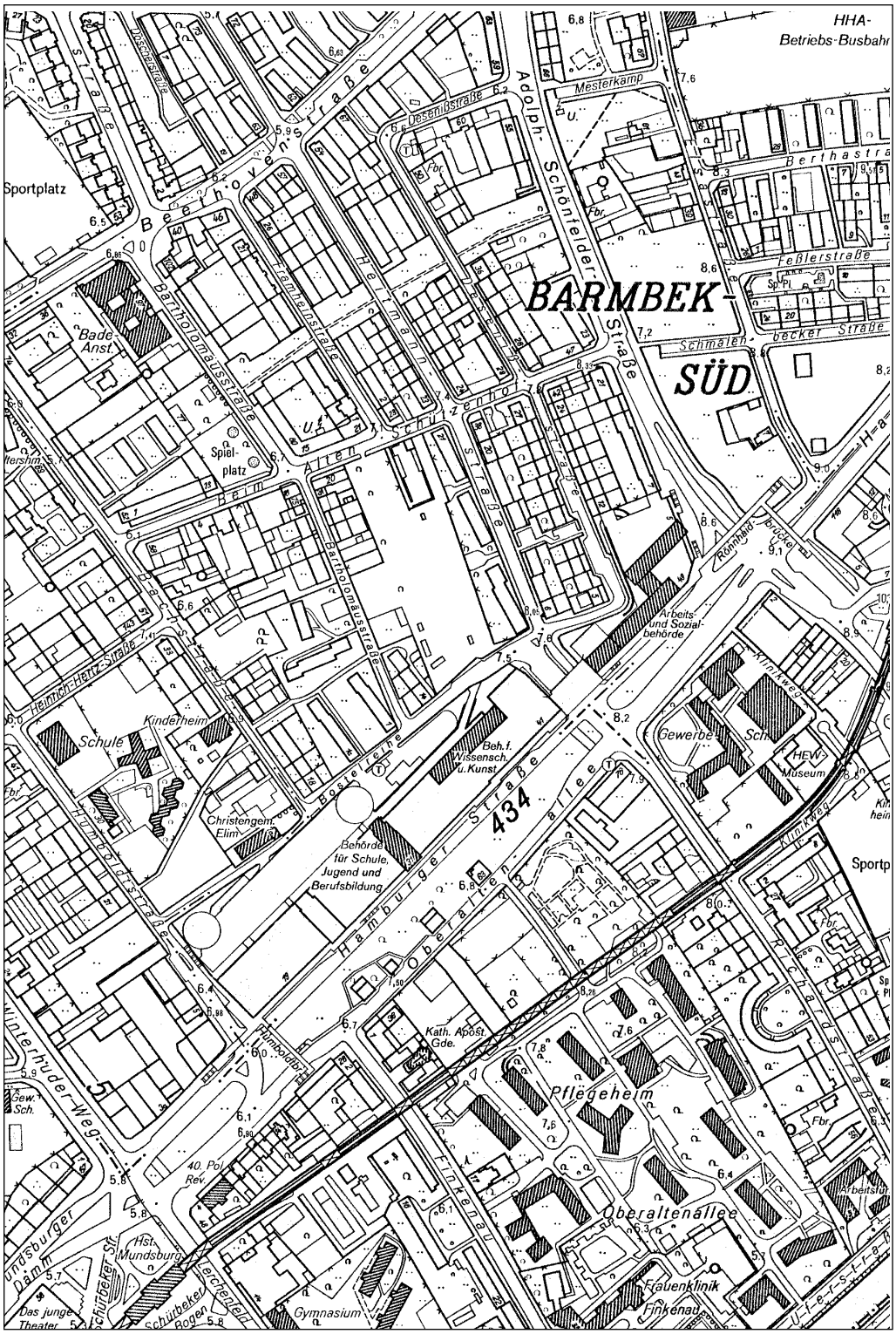
8. Eröffnung des Einkaufszentrums Hamburger Straße

„Hamburgs Stadtvater hat allen Grund, an dem heutigen Ereignis mit einem großen Aufatmen teilzunehmen“, sagte Bürgermeister Professor Dr. Weichmann bei der Grundsteinlegung für das Einkaufszentrum am 2. Juli 1968. Er fuhr fort: „Heute begehen wir – endlich – die Grundsteinlegung für ein Vorhaben, das wie wenige andere die Probleme, ja die fast unüberwindlich erscheinenden Schwierigkeiten beim Wiederaufbau unserer Stadt in einer 25jährigen leidvollen Geschichte widerspiegelt.“ Zwischen der Gründung der „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“ und der Grundsteinlegung waren inzwischen fünfeinhalb Jahre vergangen. Eigentlich verkündete die Kommission in den Anfangsjahren ihres Zusammenschlusses der Öffentlichkeit recht optimistisch, „daß

[103] Ferdinand Möller und Arnold Förster gründeten im Jahre 1934 in Hamburg die Baustoffhandlung Möller & Förster. Nach kurzer Zeit führte Ferdinand Möller die Firma alleine. Ende des Zweiten Weltkrieges erlitt das Unternehmen einen Totalverlust: alle Geschäftsräume waren zerstört und der gesamte Fuhrpark eingezogen und verloren. In den Nachkriegsjahren mußte deshalb der Baustoffhandel von Ferdinand Möller und seinem Sohn Horst Möller von neuem aufgebaut werden. 1954 eröffnete Möller & Förster weitere Niederlassungen in Schwarenzbek und Kiel. (Vgl.: http://www.moeller-und-forster.de - 23. Juli 2001.)

[104] Die Garagenkommission der „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“ wählte am 31. August 1965 die BP Benzin und Petroleum AG unter insgesamt sieben Interessenten aus, die zum überwiegenden Teil mit namhaften Mineralölgesellschaften gemeinsam das Projekt übernehmen und durchführen wollten. Ausschlaggebend für diesen Entschluß war die Tatsache, daß die BP-Gesellschaft verbindlich erklärte, die nach der Reichsgaragenordnung aufzubringenden Ablösungsmittel für die Anlieger zur Hälfte selber zu finanzieren. (Vgl.: Protokoll der 4. Sitzung der Garagenkommission „Hamburger Straße“. Hamburg 31. August 1965. Archiv der Signal Iduna.)

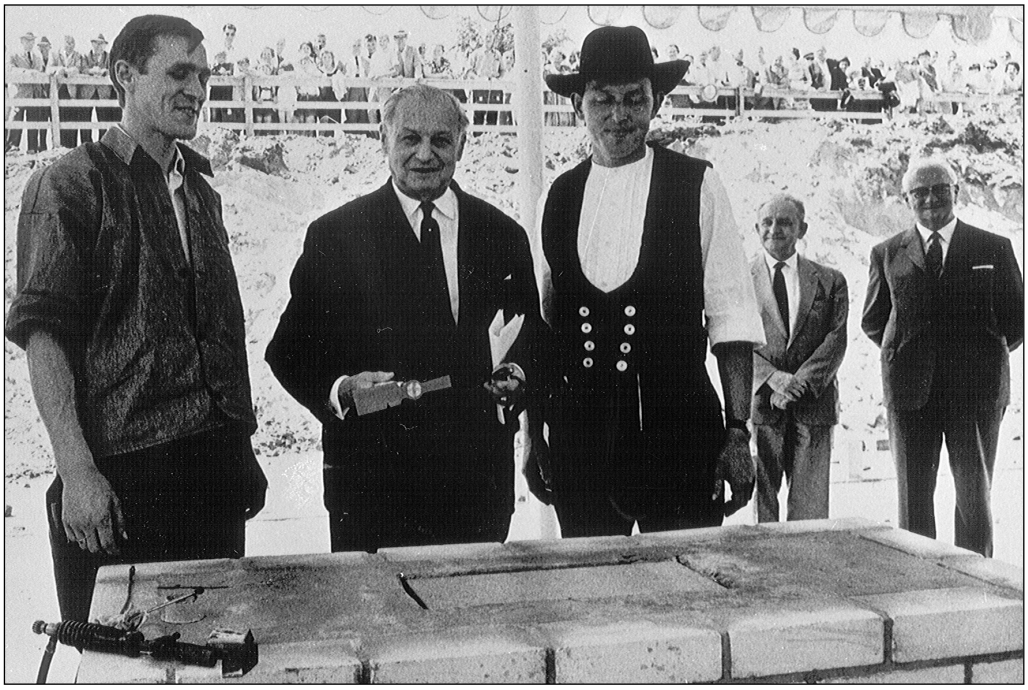
Karte 4: Ausschnitt aus der Deutschen Grundkarte Barmbek-Süd von 1971



Das Einkaufszentrum Hamburger Straße ist als massiver Baukörper zwischen der Adolph-Schönfelder-Straße und der Humboldtstraße zu erkennen.

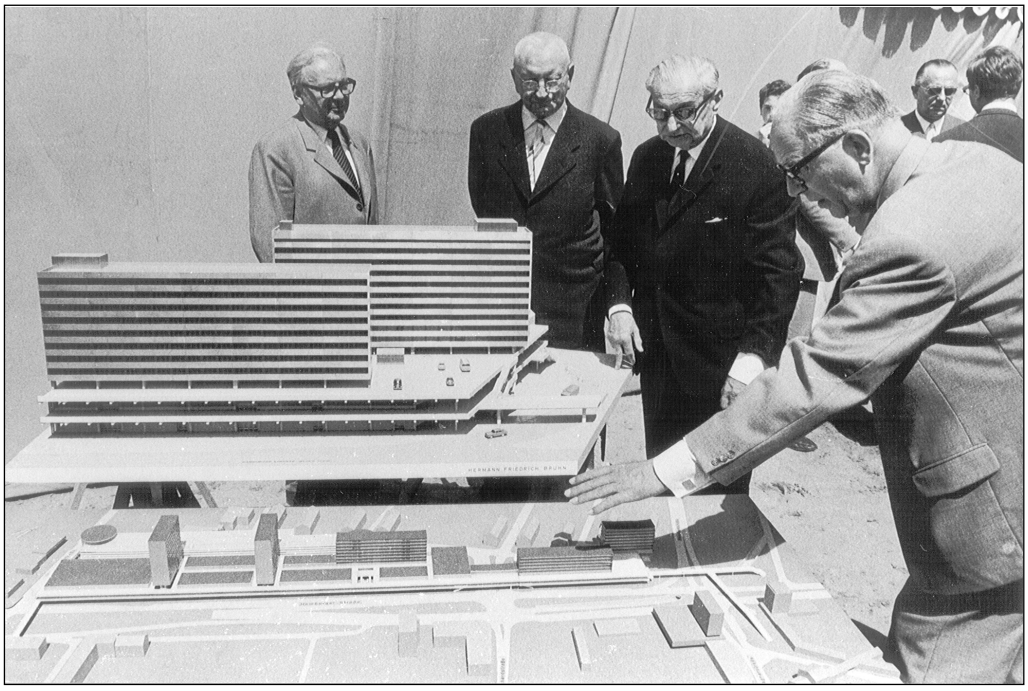
Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg – Amt für Geoinformation und Vermessung: Deutsche Grundkarte, Ausgabe 1971, Maßstab 1 : 5000, Blatt Barmbek-Marktplatz / Barmbek-Süd (2426).

Abbildung 10: Grundsteinlegung beim Einkaufszentrum Hamburger Straße mit Bürgermeister Weichmann



Quelle: Archiv Geschichtswerkstatt Barmbek e. V.

Abbildung 11: Grundsteinlegung beim Einkaufszentrum Hamburger Straße – Bürgermeister Weichmann am Modell



Quelle: Archiv Geschichtswerkstatt Barmbek e. V.

bereits im Herbst 1967 das Zentrum eröffnet werden kann“[105]. Doch die freiwillige Bodenordnung der privaten Grundeigentümer mit ihren unterschiedlichen Interessen verzögerte den Baubeginn erheblich.[106]

Während der Bauphase wurde die Fläche zwischen Oberaltenallee und Hamburger Straße als Baustellenplatz eingerichtet. Um den Verkehr auf der damals mit täglich circa 46.000 Kraftfahrzeugen belasteten Hamburger Straße aufrechtzuerhalten, überspannten die Bauunternehmen diese nordöstliche Haupt-ein- und ausfallstraße mit mehreren Baubrücken. Die gesamten Grundstücke des Streifens zwischen der Hamburger Straße und der Oberaltenallee kaufte die Stadt bis 1968 auf, riß die Gebäude ab und teilte die Flächen für Straßenzwecke und Grünflächen zu.[107] Damit wurde die bereits 1956 von den regionalen Gremien geforderte Freifläche Realität.

Die Gründung des Bauwerkes ist als Flachgründung mit erheblicher Grundwasserabsenkung erfolgt. Nur an einzelnen Punkten mußte mit Bohr- oder Rammpfählen gegründet werden. Die Fundamente mußten besonders gegen das aggressive Grundwasser geschützt werden. Die Stahlbetonkonstruktion der Gebäude wurde zum Teil aus Fertigteilen, zum Teil in Ortbeton (Betongüte B 300 und höher) hergestellt.[108] Die Baustelle hatte so wenig Platz, daß nur Trans-

---

[105] Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Geschäftsberichte für das Jahr 1964/1965. (Handelskammer Hamburg – Archiv: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Allgemeines. Aktennummer E 243/12b.1969 – 1970.) Vgl. ebenfalls: o.V.: Das ist die Hamburger Straße der Zukunft. Hamburger Abendblatt. 2./3. November 1963.

[106] Vgl.: Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Geschäftsberichte für das Jahr 1965/1966. (Handelskammer Hamburg – Archiv: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Allgemeines. Aktennummer E 243/12b.1969 – 1970.)

[107] 1940 siedelte sich die Firma C. & A. Brenninkmeyer auf diesem Mittelstreifen an der Hamburger Straße 70 – 72 an (Flurstücke 762 und 745). Das fünfgeschossige Gebäude, welches schon 1913 errichtet wurde und vor C. & A. das Kaufhaus Karstadt bis 1927 und ab 1928 – 1940 die Konsumgenossenschaft „Produktion“ beherbergte, hatte den Krieg unbeschadet überstanden. Die Stadt bot 1958 C. & A. Brenninkmeyer an, ein Grundstück im zukünftigen Einkaufszentrum Hamburger Straße zu erwerben. Die Textiloberbekleidungsfirma lehnte jedoch ab, da sie sich nicht in der Lage sah, langfristige finanzielle Bindungen einzugehen, ohne den genauen Termin des Baubeginns zu kennen. Im Zuge der Neubebauung verkaufte C. & A. Brenninkmeyer dann 1968 doch ihr Grundstück für 1,5 Millionen DM an die Stadt, weil die drohende Konkurrenz durch das neue und moderne Einkaufszentrum Hamburger Straße Umsatzeinbußen befürchten ließ. Die Firma C. & A. Brenninkmeyer blieb jedoch erst einmal in Barmbek und zog ein wenig weiter in den Norden in die Fuhlsbütteler Straße 188. (Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Kommission für Bodenordnung. Bestandsnummer 312-3. 540. Sitzung. 23. Oktober 1969, und: Lachmund: Barmbek. S. 35 –38.)

[108] Die deutschen Einkaufszentren der ersten Phase wurden gewöhnlich aus Fertigteilen in Beton gebaut, wobei die Fertigteilstützen in Ortbeton-Köcherfundamenten eingebaut wurden. (Vgl.: Manfred Rappel; Josef Neumeier: Architektur und Konstruktion des Shopping-Centers. In: Bernd R. Falk (Hrsg.): Shopping Center Handbuch. München 1973. S. 150 – 152.)

[109] Vgl.: Kommission Einkaufszentrum Hamburg Straße: Einkaufszentrum Hamburger Straße: Der 11. Entwurf führte zum Ziel – Ein ungewöhnliches Bauvorhaben. 03. März 1970. (Archiv Karstadt Hamburger Straße)

portbeton verbaut werden konnte.[109] Der Koordinierungsstab der „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“ mit Prof. Dr. Edgar Horstmann für die künstlerischen Belange, Herbert Großner für die Belange der Bauleitplanung und dem Vorsitzenden Dr. Kurt Struve mußten all sein Geschick nutzen, um möglichst eine reibungslose Durchführung des gleichzeitigen Baugeschehens auf elf aneinandergrenzenden Baustellen mit bis zu 1.400 Bauarbeitern zu gewährleisten.[110] Aufgrund der komplizierten Baustellensituation richtete der Koordinierungsstab ein ständiges Büro auf dem Baugelände vor Ort ein.[111]

Den Eröffnungstermin des Einkaufszentrums legten die elf Bauherren vor Baubeginn vertraglich für den 12. März 1970 fest. Der Bauherr Hermann Friedrich Bruhn versuchte auf der Sitzung der Grundeigentümerversammlung am 2. September 1969, den festgelegten Eröffnungstermin einen Monat vorzuverlegen. Er begründete dieses Ansinnen damit, daß „nach Meinung der zahlreichen Mieter des Einzelhandels der Termin vom 12. März 1970 einmal zu dicht vor dem Osterfest liegt und zum anderen auch unmittelbar vor den Ferien (14.03.1970). Deshalb steht zu befürchten, daß der Eröffnung des Einkaufszentrums Hamburger Straße ein zu geringes Interesse entgegengebracht werden könnte, was sich in niedrigen Umsätzen auswirken müßte.“[112] Die Bauherren IDUNA-Versicherung, Hamburger Sparkasse, Ferdinand und Horst Möller und die BP signalisierten auf der Sitzung, daß sie Schwierigkeiten hätten, einen Monat früher als geplant zu eröffnen.

Doch auch der geplante Eröffnungstermin aller Geschäfte im Einkaufszentrum am 12. März 1970 konnte nicht aufrechterhalten werden. Die sehr enge Baustelle, der Arbeitskräfte- und Stahlmangel im Sommer 1969 und zwei Winter 1969 und 1970 mit außergewöhnlichen Schlechtwettersituationen hatten zur Folge, daß wichtige Teilvorhaben in Rückstand gerieten und der Bauzeitenplan des Koordinierungsstabes nicht eingehalten werden konnte. Dieses galt namentlich für die Verlegung von Fliesen und Platten, die bei großer Kälte nicht durchführbar waren. Während die Gebäude im allgemeinen im März 1970 fertiggestellt waren, war ein großer Teil der Zugänge und Passagen nicht begehbar mit der Folge, daß die davon betroffenen Geschäfte – insbesondere im 2. Stock – nicht

[110] Vgl.: Hoge: Hamburger Straße. S. 652 f.
[111] Vgl.: Koordinierungsstab für das Einkaufszentrum Hamburger Straße: Gesellschaftsvertrag für am „Einkaufszentrum Hamburger Straße“ beteiligten Grundeigentümer. S. 8. (Privatarchiv von Harald Alarich Backer.)
[112] Freie und Hansestadt Hamburg – Ortsamt Barmbek-Uhlenhorst: Bauprüfakten zum Einkaufszentrum Hamburger Straße. Baublock 420 – 013. Protokoll der Grundeigentümerversammlung vom 2. September 1969.

Abbildung 12: Blick von der Rönnhaidbrücke auf das im Bau befindliche Neckermann-Warenhaus (OPQ)



Quelle: Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg: Einkaufszentrum Hamburger Straße. Negativ-Kartei Nr. 85669/30a.

Abbildung 13: Einkaufszentrum Hamburger Straße kurz vor der Fertigstellung – Blick stadteinwärts



Quelle: Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg: II. Bauabschnitt Einkaufszentrum Hamburger Straße. Negativ-Kartei Nr. 65184/25a.

eröffnet werden konnten.[113] Dennoch fand eine Teileröffnung der fertiggestellten Geschäfte statt. Insbesondere die Warenhäuser Karstadt[114] und Neckermann[115] die an den Endpunkten des Zentrums lagen (Bauvorhaben A und Q), hielten an dem ursprünglichen Eröffnungstermin fest. Die Geschäftsleitung der Warenhäuser begründete es damit, daß „alle erforderlichen Dispositionen, wie Engagement des Personals, Bereithaltung des Warenlagers getroffen sind (...)“ und sie deshalb „aus diesem Grunde gezwungen“ seien zu eröffnen.[116] Mit einem besonderen Geschenk zum Eröffnungstag erfreute das Karstadt-Haus den Ortsausschuß Barmbek-Uhlenhorst: Mit einer Spende von 15.000 DM sollte ein Kinderspielplatz hinter dem Einkaufszentrum gebaut werden.[117]

Nach einer Presseerklärung der Werbegemeinschaft erfolgte am ersten (Teil)Eröffnungstag auch ein großer Publikumsansturm: „Als am 12. März diesen Jahres die ersten Geschäfte des Einkaufszentrum Hamburger Straße ihre Pforten öffneten, waren Ladeninhaber wie Kunden gleichermaßen überwältigt von der Menschenmenge, die dem Ruf zum Besuch des Einkaufszentrums gefolgt war. Der Ansturm war so enorm, daß eines der beiden Kaufhäuser bereits zwanzig Minuten nach der Eröffnung seine Lebensmittelabteilung wieder schließen mußte und das andere Kaufhaus seinen für den ganzen Tag vorsichtig geschätzten Umsatz schon um elf Uhr überschritten hatte.“[118] Die „Bild-Zeitung“ berichtete in ihrem Artikel „Oben wurde gehämmert – und unten klingelten die Kassen ...“ über den Teileröffnungstag: „War das ein Gedränge! Tausende von Hamburgern kamen gestern in das halbfertige Einkaufszentrum Hamburger Straße, um die Eröffnung der ersten Geschäfte mitzuerleben (...). An jeder Ecke des Zentrums standen Musikkapellen und versuchten mit ihren Instrumenten das Gehämmer und das Bohren der Handwerker zu übertönen.“[119] Die Detaillisten im Einkaufszentrum Hamburger Straße eröffneten dann zwischen März und Mai 1970 sukzessiv. Unter dem Motto „Die Wandlung der Hamburger Straße von der

---

[113] Vgl.: Carl-Heinz Ahrend: Einkaufsparadies Hamburger Straße. In: Hamburger Morgenpost. Nummer 59. Hamburg 11. März 1970.
[114] Das Karstadt-Warenhaus im Einkaufszentrum Hamburger Straße war die achte Filiale in Hamburg und die vierundsechzigste in Deutschland.
[115] Die Neckermann Versand KG eröffnete in der Hamburger Straße ihr 35. Kaufhaus.
[116] Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Informationsdienst der Studiengesellschaft. Hamburg Februar 1970. (Handelskammer Hamburg - Archiv: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Allgemeines. Aktennummer E 243/12b.1969 – 1970.)
[117] Vgl.: o.V.: Hamburger Straße: Seit heute Käuferansturm. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 12. März 1970. S. 3.
[118] Handelskammer Hamburg: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Mietzusammenschluß und –tätigkeiten. (Werbegemeinschaft). Aktennummer E 234/12 f.
[119] o.V.: Oben wurde gehämmert – und unten klingelten die Kassen ... – Beat und Gedränge am Eröffnungstag im Einkaufszentrum. In: Bild – Zeitung. Hamburg 13. März 1970.

Trümmerallee zur Prachtstraße“ warben die Geschäftsleute in den ersten Eröffnungstagen in den Tageszeitungen um Kunden.[120]

Ein offizieller gemeinsamer Eröffnungstermin des insgesamt rund 140 Millionen Mark teuren Zentrums fand nach 22 Monaten Bauzeit am 8. Mai 1970 statt.[121] Die Studiengesellschaft bedauerte, daß nicht alle Geschäfte des Einkaufszentrums an einem Termin eröffnet hatten: „Das Einkaufszentrum Hamburger Straße sollte sich gerade unter Entfaltung seiner vollen Attraktivität bei der Käuferschicht einführen. Dies hätte den Start des Zentrums wesentlich erleichtert.“[122]

Die Werbeagentur Helwig betreute das Einkaufszentrum Hamburger Straße bei der Eröffnungsfeier und erhielt dafür rund 23.000,- DM. Auf dem Eröffnungsprogramm standen unter anderem die Auftritte verschiedener Musik-Bands, eine Darbietung des „Mädchen-Fanfarenzug Altkloster“ und Rundflüge von Flugzeugen, die stundenlang über der Hansestadt Textbänder mit der Aufschrift: „Einkaufszentrum Hamburger Straße – alles klar“ schleppten.[123] In den Pressemitteilungen betitelte die Werbeagentur die Hamburger Straße als „Europas größtes Einkaufszentrum“. Der Objektivität halber muß festgestellt werden, daß das größte Einkaufszentrum Schwedens, das 12 Kilometer südwestlich von Stockholm gelegene neue „Skärholm-Zentrum“, über eine Geschäftsfläche von 61.000 Quadratmetern verfügte und das zwischen Bochum und Dortmund gelegene „Ruhrpark – Zentrum“[124,] das sich im übrigen auch als Europas größtes Einkaufszentrum bezeichnete, nach einer Erweiterung damals eine Geschäftsfläche von 58.000 Quadratmetern hatte. Das Einkaufszentrum Hamburger Straße belegte mit seinen 48.500 Quadratmetern Verkaufsfläche demnach den dritten Platz in Europa.

An der feierlichen Eröffnung nahm auch wieder der Erste Bürgermeister Prof. Dr. Herbert Weichmann teil. Um 10.00 Uhr hielt der Bausenator Caesar Meister[125]

---

[120] Vgl.: o.V.: Die Wandlung von der Trümmerallee zur Prachtstraße – Der Kampf um den Kunden beginnt. In: Hamburger Abendblatt (Sonderbeilage). Hamburg 11. März 1970. S. 1.
[121] Vgl.: o.V.: Nun bald Baubeginn an der Hamburger Straße – Einkaufszentrum für 140 Millionen Mark. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 06. Juli 1967. S. 6.
[122] Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Informationsdienst der Studiengesellschaft. Hamburg Februar 1970. (Handelskammer Hamburg - Archiv: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Allgemeines. Aktennummer E 243/12b.1969 – 1970.)
[123] Vgl.: o.V.: Einkaufszentrum Hamburger Strasse. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 06. Mai 1970, und: o.V.: Im Supereinkaufszentrum ist endlich „alles klar“. In: Bild-Zeitung. Hamburg 05. Mai. 1970.
[124] Weiter Informationen zum Ruhrpark – Zentrum finden Sie im I. Kapitel auf Seite 33.
[125] Caesar Meister wurde am 20. November 1927 in Hamburg geboren. Er war kaufmännischer Angestellter bis 1951. Von 1951 – 1966 war er Geschäftsführer einer Baugenossenschaft und Vor-



Abbildung 14: Eröffnungsfeier des Einkaufszentrums Hamburger Straße am 8. Mai 1970

Quelle: Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg: Einweihung Einkaufszentrum Hamburger Straße. Negativ-Kartei Nr. 65733/4 a.

Abbildung 15: Einkaufszentrum Hamburger Straße mit Blick auf die Hochhäuser von der Hamburger Sparkasse (B) und der IDUNA (E) kurz nach Fertigstellung



Quelle: Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Geschäftshäuser. Negativ-Kartei Nr. 27802.
Aufnahme durch die Baubehörde am 4. Juni 1970.

die erste Festansprache. Vor und nach den Ansprachen spielte das Musikkorps der Schutzpolizei. Dr. R. Pernau, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Studiengesellschaft, bedankte sich in seiner nach Senator Caesar Meisters Rede folgenden Ansprache bei dem Bürgermeister: „Es ist mir eine besondere Freude, gerade Ihnen, Herr Bürgermeister, unseren besonderen Dank dafür auszusprechen, daß Sie diesem Projekt nicht nur ihr persönliches Interesse entgegengebracht haben, sondern auch durch eigenes Zutun bemüht gewesen sind, Hindernisse aus dem Wege zu räumen, um damit wesentlich zu einem guten Gelingen des Vorhabens beizutragen.“ Zwei Besonderheiten seien nach Meinung von Herrn Dr. R. Pernau bei dem Bau des Einkaufszentrums Hamburger Straße besonders auffällig. Zum einen sei dieses Projekt ein „Plan der Wirtschaft“, bei dem die Mitwirkung der Kammern besonders intensiv war. Die andere Besonderheit drückte Dr. R. Pernau folgendermaßen aus: „Und noch etwas anderes ist bemerkenswert – dieses Zentrum wurde konzipiert unter weitgehender Respektierung der individuellen Rechte derjenigen, die an der Hamburger Straße – zum Teil bereits noch aus der Zeit vor dem Krieg – einen Besitzstand erworben hatten und daran interessiert waren, diesen Besitzstand unter Mitbeteiligung an dem neuen Zentrum erhalten zu wissen. Daraus ergab sich, daß nicht ein Bauträger zum Zuge kam, wie es sonst der Fall ist, sondern daß bei diesem Vorhaben mehrere Bauherrn am Werk waren, ein Verfahren, dessen erfolgreicher Ausgang verschiedentlich bezweifelt wurde. Aber die Kritiker haben nicht recht behalten, wie das Zustandekommen des Projektes beweist.“ Er beendete seine Ansprache mit der Redewendung „ ‚Was lange währt, wird endlich gut‘. Wenn ich dieses Wort an den Schluß meiner Ausführung setze, so soll es weniger eine ermutigende Feststellung sein als ein herzlicher Wunsch. Mögen all diejenigen, die in dieses Vorhaben Hoffnung und Vertrauen gesetzt haben, nicht enttäuscht werden. Der gute Klang, der aus der Vorkriegszeit mit dem Namen ‚Hamburger Straße‘ als traditionelle und beliebte Einkaufsstraße verbunden ist, möge sich auf dieses Einkaufszentrum übertragen.“[126]

Der Gebäudekomplex zwischen Humboldt- und Adolph-Schönfelder-Straße enthielt etwa 90.000 Quadratmeter Geschoßfläche. Davon entfielen rund 50.000 Quadratmeter auf die Warenhäuser und Läden sowie etwa 40.000 Quadratmeter auf die Bürogeschosse. Die Warenhäuser hatten zusammen eine Geschäftsfläche von rund 16.000 Quadratmetern. Die insgesamt 108 Einzelhandels,- Ser-

---

standsmitglied verschiedener Verbandsorgane der gemeinnützigen Wohnungswirtschaft. Caesar Meister war vom 27. April 1966 bis zum 30. April 1974 Bausenator. Bis 1978 war er Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft. Er gehört der SPD an. (Vgl.: Gabrielsson: Senatoren. S. 86.)

[126] Handelskammer Hamburg: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Allgemeines. Aktennummer E 243/12b. 1969 – 1970. Ansprache von Dr. Pernau zur Eröffnung des Einkaufszentrums.

Abbildung 16: Luftaufnahme des Einkaufszentrums Hamburger Straße kurz nach Fertigstellung und restliche Bebauung auf dem Mittelstreifen



Quelle: Archiv Geschichtswerkstatt Barmbek e.V.

vice- und Dienstleistungsbetriebe waren bereits im Herbst 1969 vermietet.[127] Die Quadratmetermiete betrug zwischen rund 9,- DM und mehr als 30,- DM, wobei damals im Erdgeschoß die höchsten Mieten zu zahlen waren. Zumeist handelte es sich anfänglich um eine Fixmiete, seltener um eine Umsatzmiete.[128]

Die umfangreichen Geschäftsflächen konnten sich auf dem Grundstück nur mit einem massiven, die ganze Baufläche in Anspruch nehmenden mehrgeschossigen Sockelbau für die Läden und mit Hochhäusern für die Büros verwirklichen lassen. Der 560 Meter lange und zwischen 60 und 85 Meter breite Sockel bestand aus Verkaufsanlagen in drei Ebenen. Eine Plattform auf der obersten Ebene war eine Terrasse mit Cafés und Restaurants. Eine großzügig gestaltete Anlage zum Verweilen konnte aufgrund des schmalen Zuschnittes des Baukörpers nicht realisiert werden. Deshalb wurden kleine Sitzecken in die innere Passage integriert. Die Frontlänge der Schaufenster betrug insgesamt über 3.000 Meter. Die zwei großen Warenhäuser bildeten als Einkaufsmagneten die Endpunkte der Anlage, dazwischen lagen die Läden. Alle Verkaufsräume waren im Erdgeschoß und im ersten Obergeschoß an durchgehende innere und äußere Fußgängerpassagen angeschlossen, die untereinander durch Treppen und Rolltreppen verbunden waren. Von den U-Bahnhöfen Mundsburg und Hamburger Straße gelangten die Besucher auf Fußgängerbrücken kreuzungsfrei über die Hauptverkehrsadern direkt in das erste Obergeschoß des Zentrums.[129] Eine zusätzliche Anbindung an das öffentliche Verkehrsmittelnetz bildeten nahe gelegene Haltestellen von drei Buslinien. Das rund 13 Millionen teure Parkhaus[130] mit etwa 2.000 Parkplätzen, dessen fünf stützfreie Parkgeschosse über zwei Spindeln bedient wurden, lag in der Nähe der Humboldtstraße und war mit den Verkaufsräumen in Höhe des ersten Obergeschosses durch drei Übergänge verbunden. Weitere Parkflächen mit circa 300 Stellplätzen befanden sich auf einem Parkdeck am nördlichen Ende des Einkaufszentrums über dem Kaufhaus Neckermann.

---

[127] Vgl.: Sample Handelsforschung GmbH: Neue Einkaufszentren im Meinungsspiegel von Handel und Verbraucher – exemplarisch dargestellt an einer vergleichenden Kunden und Händlerbefragung in den Hamburger Einkaufszentren „Hamburger Straße“ und Alstertal – Einkaufszentrum“. Hamburg April 1971. S. 4. (Im folgenden zitiert als: Sample Handelsforschung: Neue Einkaufszentren.)

[128] Vgl.: Cornelia Zachan: Einkaufszentren in Hamburg – Planung, Realisierung und gegenwärtige Frequentierung. Hamburg 1981. Unveröffentlichte Diplomarbeit an der Fachhochschule Hamburg. S. 61. (Im folgenden zitiert als: Zachan: Einkaufszentren.)

[129] Im Jahre 1970 wurde die Fußgängerbrücke, die vom U-Bahnhof Wagnerstraße (am 08. Mai 1970 in Hamburger Straße umbenannt) über die Hamburger Straße und die Adolph-Schönfelder-Straße zum Einkaufszentrum führt, mit dem Namen Rönnhaidbrücke getauft. Der Name wurde an die frühere Rönnhaidstraße (seit 1970 Adolph-Schönfelder-Straße) angelehnt. (Vgl.: Beckershaus: Straßennamen. S. 304.)

[130] Vgl.: Zachan: Einkaufszentren. S. 58.

Die Passagen und Verkaufsstraßen im Erdgeschoß und ersten Obergeschoß waren zum Schutz gegen schlechtes Wetter überdacht. Bereits während der Entwicklung des Gebäudes diskutierten die Architektenkonferenz und die Grundeigentümerversammlung die Frage, ob das Zentrum eine „Vollschließung" erhalten sollte, um die Einwirkungen von Zugluft zu vermeiden. Als warnendes Beispiel galt zur damaligen Zeit das Europa-Center in Berlin, welches unter unangenehmen Zuglufteinwirkungen zu leiden hatte.[131] Deshalb vergaben die Grundeigentümer einen Auftrag für ein Gutachten an das Hermann Föttinger – Institut für Strömungstechnik der Technische Universität Berlin. Die Sachverständigen, Prof. Dr. Rudolf Wille und Detlef Schmidt (Ingenieurbüro Schmidt-Reuter), sollten in Modellversuchen ermitteln, welche seitlichen und oberen Bauöffnungen des Einkaufszentrums geschlossen sein müssen, damit die Windeinflüsse der Hochhäuser keine für den Menschen unter der Behaglichkeitsgrenze liegenden Werte hervorrufen.[132] Im Gutachten „Untersuchungen über Strömungsprobleme am Einkaufszentrum Hamburger Straße" im November 1968 kamen sie zum Ergebnis, „daß auch bei einem nach allen Seiten offenen Zentrum Hamburger Straße mit nachteiligen Folgen von Witterungseinflüssen gerechnet werden muß. Das Einkaufszentrum soll nun zunächst nach zwei Seiten geschlossen werden, und zwar zur Rückseite durch eine vertikale Schließung und nach oben durch acht Glasschiebedächer über der oberen Einkaufspassage."[133] Mit einer Fernsteuerung konnten die aus Milchglas bestehenden Rollschiebedächer bei schönem Wetter geöffnet werden. Um eine natürliche Permanentlüftung zu gewährleisten, wurden die Rollschiebedächer in einem gewissen Abstand zur Baukonstruktion gesetzt. „Die Schiebedachkonstruktion wird in bestimmten Bereichen durch 5 Meter – Abschnitte zur eventuellen späteren Aufnahme von lufttechnischen Anlagen (falls erforderlich) unterbrochen."[134] Die Kosten für die Schließung des Centers mit Rollschiebedächern betrugen rund 430.000 Mark. Die zur Hamburger Straße gerichtete Hauptfront des Einkaufszentrums sollte erst einmal offen bleiben und nur bei entstehenden „Schwierigkeiten" geschlossen werden – dafür war durch „gewisse Einbauten bereits Vorsorge getroffen worden".[135] Aufgrund des Gutachtens ging die Architektengemeinschaft davon aus, daß es eine „Zugbelästigung (...) bei normalem Hamburger Wetter im Einkaufszentrum nicht geben wird."[136] Dennoch traten schon kurz nach der

[131] Weitere Informationen zum Europa-Center finden Sie im I. Kapitel auf Seite 35 f.
[132] Vgl.: Rudolf Wille; Detlef Schmidt: Untersuchungen über Strömungsprobleme am Einkaufszentrum Hamburger Straße – Zwischenbericht. Hermann Föttinger – Institut für Strömungstechnik der Technischen Universität Berlin. Oktober 1968. (Archiv der Signal IDUNA.)
[133] Dahlinger: Zentrum. S. 590.
[134] Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße: Protokoll Nr. 9 der Grundeigentümerversammlung. Hamburg 20. Mai 1969. (Privatarchiv von Harald Alarich Backer.)
[135] Becher: Das sind doch keine Schönheitsfehler. Leserbrief. In: Textil – Wirtschaft. Frankfurt am Main 23. April 1970.
[136] Handelskammer Hamburg: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Allgemeines. Aktennummer E 243/12b. 1969 – 1970.

Abbildung 17: Die „Mall“ des EKZ Hamburger Straße im Bereich der Baublöcke C und D – Blick auf Rollschiebedächer



Quelle: Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Geschäftshäuser. Negativ-Kartei Nr. 30459/8. Aufnahme durch die Baubehörde am 23. Juli 1973.



Abbildung 18: Die „Mall“ des Einkaufszentrums Hamburger Straße im Bereich der Baublöcke G und H im 1. Obergeschoß

Quelle: Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Geschäftshäuser. Negativ-Kartei Nr. 28621/9. Aufnahme durch die Baubehörde am 15. April 1971.

Abbildung 19: Außenweg im 2. Obergeschoß des Baublocks H des Einkaufszentrums Hamburger Straße



Quelle: Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Geschäftshäuser. Negativ-Kartei Nr. 28623/11. Aufnahme durch die Baubehörde am 15. April 1971.

Errichtung des Einkaufszentrums erhebliche Zugbelästigungen durch die offene Hauptfront auf. Auch die Rollschiebedächer schützten nur ungenügend vor starken Regenfällen.

Die äußeren Fußgängerpassagen erhielten Fertigbrüstungen aus Kieselwaschbeton, wie sie ebenfalls für die rund 2,5 Millionen Mark teuren öffentlichen Fußgängerbrücken über die Hamburger Straße verwendet wurden.

Die vor der Bebauung in die Hamburger Straße einmündenden Straßen Bachstraße, Bartholomäusstraße und Desenißstraße wurde abgeriegelt und hinter dem Baukörper umgelenkt. Nur die Heitmannstraße behielt ihre Anbindung an die Hamburger Straße; sie wurde entsprechend dem höheren Verkehrsaufkommen im Bebauungsbereich brückenartig überbaut.

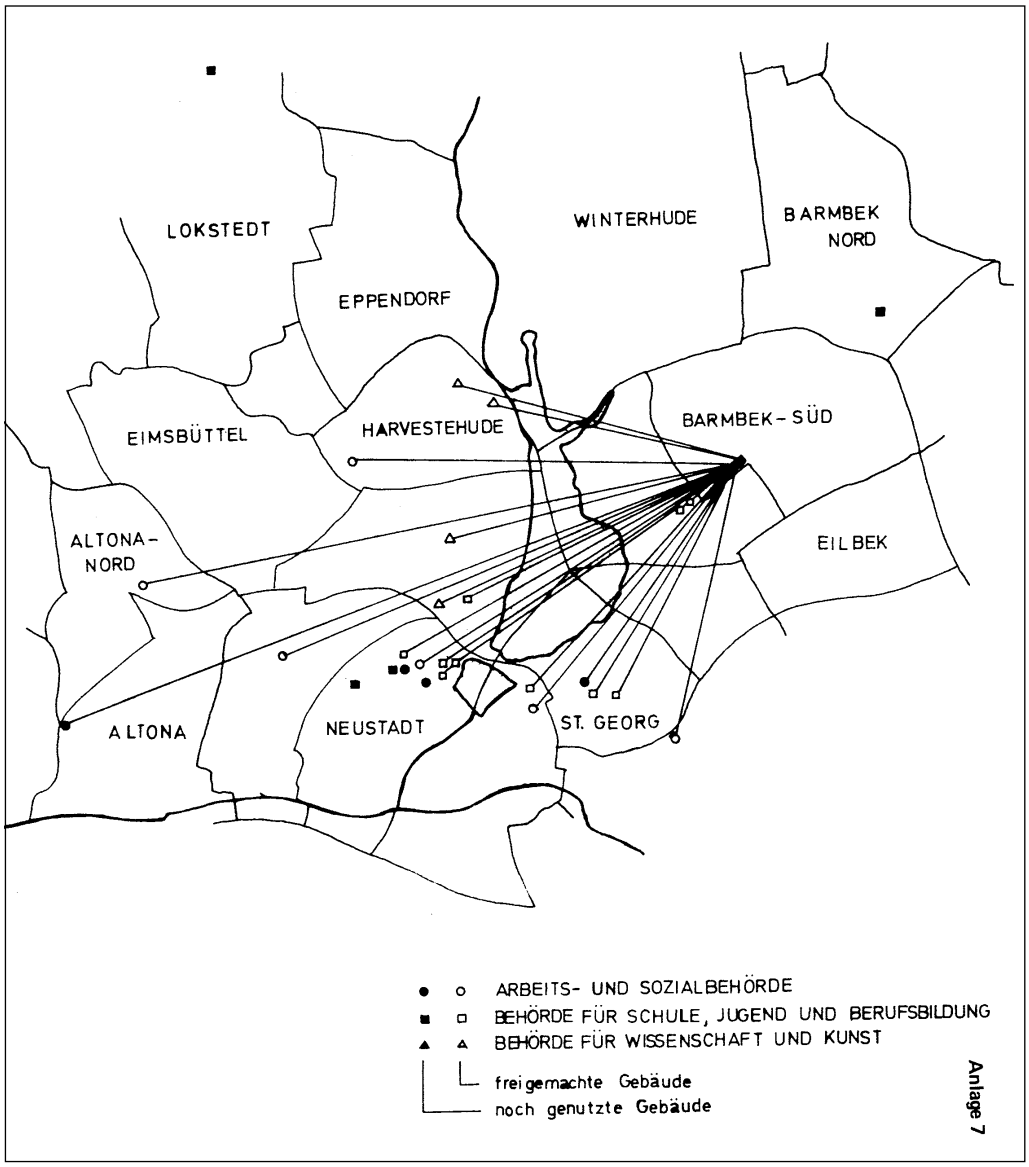
Die Belieferung der Geschäfte erfolgt im wesentlichen über eine tiefliegende Anlieferstraße. Aus dem Sockel mit seinen Verkaufsräumen ragten fünf 12- bis 18 geschossige Hochhäuser heraus, die vom dritten Geschoß an Büroräume enthielten. Die Hochhäuser wurden einheitlich in Stahlbeton-Skelett-Bauweise errichtet. Die Fassaden wurden in der Regel mit Leichtmetall (Aluminium) verkleidet. Durchgehende Fensterbänder ließen natürliches Licht in die Räume einströmen. Mit Ausnahme des Gebäudes M handelte es sich bei allen Baukörpern um zweibündige Anlagen (ein Gebäude mit Mittelflur und nach beiden Seiten abzweigenden Nutzungsräumen).[137]

9. Verwaltungszentrum Hamburger Straße

Die Nutzung der Hochhäuser des Einkaufszentrums Hamburger Straße löste eine kontroverse Diskussion in der Öffentlichkeit aus. Nach der Ausweisung des Bebauungsplans Barmbek-Süd 15 konnten in den Hochhäusern Büros und Wohnungen eingerichtet werden. Die Architekten planten zunächst die 35.000 Quadratmeter Nettonutzfläche für gewerbliche Zwecke, für Büros aller Art und Praxisräume für Ärzte und Rechtsanwälte zu verwenden. Die vier Bauherren der Hochhäuser (Iduna Germania Versicherung, Firma Möller und Förster, Volkshilfe Lebensversicherung und Firma Hermann Friedrich Bruhn) gingen jedoch kurz vor Baubeginn davon aus, daß aufgrund eines Überangebotes an Büroräumen durch die damals gerade im Bau befindliche City Nord die Nachfrage nach Büro-

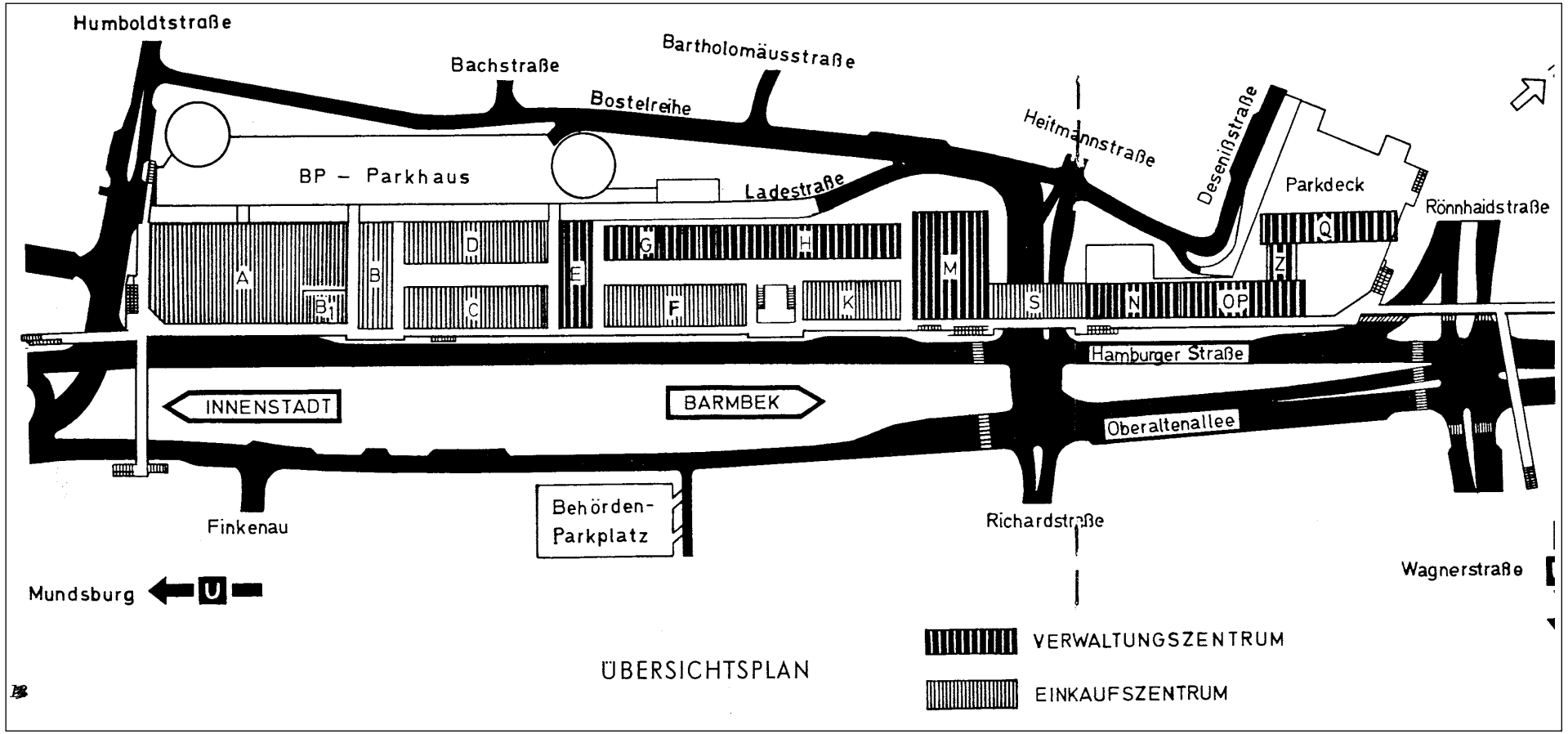
[137] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Senatsamt für den Verwaltungsdienst: Information Verwaltungszentrum Hamburger Straße. Hamburg 1970. S. 8.

Abbildung 20: Zusammenfassung der verstreuten Behördenstandorte im Verwaltungszentrum Hamburger Straße



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg – Senatsamt für den Verwaltungsdienst: Verwaltungszentrum Hamburger Straße. Ein neuer Weg zur Verwirklichung eines außergewöhnlichen Projektes. Bericht des Senatsbeauftragten. Hamburg 1972. Anlage 7.

Abbildung 21: Übersichtsplan der Gebäude des Verwaltungszentrums Hamburger Straße



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg – Senatsamt für den Verwaltungsdienst: Information Verwaltungszentrum Hamburger Straße. Hamburg 1970. Seite 12.

flächen in der Hamburger Straße von privater Seite nicht ausreichen würde, um die dafür bereitstehenden Flächen zu verwerten. Deshalb erbaten die Bauherren bei der Verwaltung die Ausnahmegenehmigung, mehrere Gebäude als Appartement-Wohnhäuser umzubauen. Die Bauherren befürchteten jedoch kurze Zeit später ebenfalls, „500 bis 600 Appartements in dieser Lage alsbald auf dem freien Wohnungsmarkt nicht vermieten“ zu können. Deshalb boten sie die Flächen der Verwaltung zur Miete an.[138]

Im öffentlichen Dienst ergab sich nämlich durch die gewachsenen Anforderungen der Nachkriegszeit in den sechziger Jahren ein ganz erheblicher zusätzlicher Raumbedarf. Kurz nach dem Krieg hatten Neubauten für das Bildungs- und Gesundheitswesen erste Priorität. Dabei mußte die Deckung des Bedarfs an Büroräumen zurückstehen. Im Frühjahr 1967 fehlten allein 34.500 Quadratmeter Netto-Nutzfläche (ohne Verkehrsflächen) für Verwaltungszwecke. Rechnete man noch die Dienstgebäude hinzu, die aus stadtplanerischen oder anderen Gründen bis Ende der sechziger Jahre aufgegeben werden mußten, erhöhte sich der Bedarf auf circa 107.000 Quadratmeter. Eine zusätzliche Schwierigkeit war, daß die einzelnen Dienststellen oftmals in verschiedenen Gebäuden untergebracht waren. So hatte zum Beispiel die Verwaltung ihre Nutzflächen in über dreißig verschiedenen Gebäuden in der Innenstadt angemietet und die Arbeits- und Sozialbehörde auf dreizehn, die Schulbehörde auf neun und die Jugendbehörde auf acht Dienstgebäude verteilt. Dadurch wurden Dienstaufsicht und Zusammenarbeit erheblich erschwert. Ein rationeller Verwaltungsaufwand konnte nach Ansicht der Freien und Hansestadt Hamburg nicht mehr gewährleistet werden. Darüber hinaus war Ende der sechziger Jahre ein stadtplanerisches Ziel, die Verwaltung aus der Innenstadt heraus zu verlegen, um diese Räume der Privatwirtschaft wieder zur Verfügung stellen zu können.[139]

Mit der Verwirklichung eines Verwaltungszentrums von rund 28.000 Quadratmeter Nettonutzfläche für Büros (entspricht etwa 35.000 Quadratmeter Bruttonutzfläche) in den fünf Hochhäusern des Einkaufszentrums Hamburger Straße wollte der Senat die Raumschwierigkeiten der Verwaltung beheben. Die Bürgerschaft stimmte daher mehrheitlich am 10. April 1968 der Anmietung von Büroflächen im Einkaufszentrum Hamburger Straße zu. Um die Detailplanungen des

[138] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Staatliche Pressestelle: Verwaltungszentrum an der Hamburger Straße. Hamburg 06. Februar 1968.
[139] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Senatsamt für den Verwaltungsdienst: Verwaltungszentrum. S. 10.

Umzuges der Behörden, die Regelung aller organisatorischen Fragen im Zusammenhang mit dem Ausbau und der Verteilung der Räume, der Bildung von zentralen Diensten und sonstigen gemeinsamen Einrichtungen zu koordinieren, wurde am 18. April 1968 eine dafür extra gegründete Kommission einberufen. Neben den Verwaltungsleitern der beteiligten Behörden gehörte ihr der Sonderbeauftragte Oberverwaltungsdirektor Werner Weidemann an.

Statt überall in der Innenstadt zerstreut, wurden nun an einem zentralen Standort, nämlich in den Räumen der Hochhäuser an der Hamburger Straße, die Schulbehörde, die Kulturbehörde, die Jugendbehörde und die Arbeits- und Sozialbehörde zusammengefaßt. Im Einzelnen gestaltete sich die Aufteilung der Behörden in den Gebäuden folgendermaßen:

Tabelle 6: Übersicht über die Verteilung der Behörden auf die einzelnen Gebäude

Gebäude	Geschosse	Behörde	Quadratmeter
Gebäude E Hamburger Straße 31	2. - 17. Obergeschoß	Schulbehörde	7.950 qm
Gebäude G Hamburger Straße 33	2. Obergeschoß	Schulbehörde	
Gebäude H Hamburger Straße 37	2. Obergeschoß	Schulbehörde Arbeits- und Sozialbehörde	
	3. Obergeschoß	Schulbehörde	
	4. Obergeschoß	Schulbehörde	
	5. – 10. Obergeschoß	Jugendbehörde	
			zusammen 8.850 qm
Gebäude M Hamburger Straße 41	2. – 3. Obergeschoß	Gemeinschafts-einrichtungen	2.800 qm
Gebäude N Hamburger Straße 45	7. – 10. Obergeschoß	Kulturbehörde	1.400 qm
Gebäude OP Hamburger Straße 47	3. – 10. Obergeschoß	Arbeits- und Sozialbehörde	
Gebäude Q Hamburger Straße 5	3. – 10. Obergeschoß	Arbeits- und Sozialbehörde	
	11. – 12. Obergeschoß	Gesundheitsbehörde	
			zusammen 15.600 qm

Quelle: eigene Gestaltung nach: Freie und Hansestadt Hamburg – Senatsamt für den Verwaltungsdienst: Informationen Verwaltungszentrum Hamburger Straße. Hamburg 1970. S. 7.

Ein besonderer Vorteil lag beim Verwaltungszentrum Hamburger Straße neben dem Rationalisierungseffekt der Arbeitsabläufe darin, daß durch den zentralen Standort die Gelegenheit genutzt werden konnte, Gemeinschaftseinrichtungen (Hausverwaltung, Druckerei, Kantine, Amtskasse etc.) zu erstellen. Dazu eigneten sich das zweite und dritte Obergeschoß des Gebäudes M.[140] Mit einer Grundfläche von 35 x 50 Metern und nur vier Geschossen wich das Gebäude von der Gestaltung der anderen Objekte erheblich ab. Gerade dieser Grundriß sowie die zentrale Lage zu den anderen Nutzflächen der Hansestadt boten sich für die Unterbringung der Gemeinschaftskantine an. Es wurden damals in der Kantine täglich die etwa geschätzten 1.600 Mitarbeiter als Essenteilnehmer erwartet. Bei einem vier- bis fünfmaligen Platzwechsel mußte deshalb im Speiseraum Platz für 360 Personen geschaffen werden.[141]

Der von der Architektengemeinschaft Wellhausen, Kraemer, Pfennig und Sieverts entworfene und von der Iduna – Versicherung gebaute Gebäudekomplex E /G H umfaßte in dem 17-geschossigen Gebäude E und dem 11-geschossigen Gebäude H rund die Hälfte der gesamten Mietflächen des Verwaltungszentrums.[142] Der insgesamt dreigeschossige Trakt G lag zwischen den Gebäuden E und H. Das von der Verwaltung gemietete zweite Obergeschoß konnte als Verlängerung des Gebäudes H angesehen werden. Der sich über die gesamte Länge des Baukörpers GH erstreckende Mittelflur war auch an das Gebäude E durch einen Verbindungsgang angeschlossen.

Die Gebäude N und OP waren zusammenhängende Baukörper mit einer gleichmäßigen Fassadengestaltung. Während Block N von der Volkshilfe Köln errichtet wurde, zeichnete sich für die Gebäude OP und Q die Firma Hermann Friedrich Bruhn verantwortlich. Die Gebäude OP und Q waren in Höhe des dritten bis fünften Obergeschosses durch Verbindungstrakte direkt miteinander verbunden, die mit Z bezeichnet wurden. In Höhe des zweiten Obergeschossses befand sich ein Parkdeck mit rund 300 Stellplätzen, von dem Zugänge zu den einzelnen Treppenhäusern führten. Über dem Parkdeck erhoben sich die Hochhäuser, und zwar der Bauteil N / OP mit zehn Geschossen und das Gebäude Q mit zwölf Geschossen.

---

[140] Das Gebäude M wurden von Ferdinand und Horst Möller für 5,3 Millionen Mark erbaut. Im Erdgeschoß und ersten Obergeschoß wurden nach Fertigstellung des Gebäudes die Firmen Peek & Cloppenburg, Salamander und Spar untergebracht. (Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Ortsamt Barmbek-Uhlenhorst: Bauprüfakten zum Einkaufszentrum Hamburger Straße. Baublock 420 – 013.)

[141] Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Mitteilung des Senates an die Bürgerschaft:: Verwaltungszentrum Hamburger Straße – Haushaltsplan 1969. Drucksachen Nr. 2063. VI. Wahlperiode. Hamburg 15. April 1969.

[142] Vgl.: Hoge: Hamburger Straße. S. 652 f.

Im Gebäude OP wurden Verwaltungsdienststellen der Arbeits- und Sozialbehörde untergebracht. Das Gebäude Q nahm überwiegend Betriebseinrichtungen auf (Fernsprechzentrale, Röntgenabteilung und Laboratorien).[143]

Neben der Behebung der Raumschwierigkeiten wollte der Senat mit dem Verwaltungszentrum gleichfalls eine Initialzündung für das Projekt Hamburger Straße geben. Mit der Anmietung der Büroräume für dreißig Jahre mit einem anfänglichen Mietzins von 7,80 DM je Quadratmeter und Monat durch die Verwaltung, das waren jährlich insgesamt rund 3,5 Millionen Mark Mietkosten, sollte das Projekt Hamburger Straße gefördert werden. Die personalstarke Verwaltung mit rund 1.600 Verwaltungsangestellten mit Publikumsverkehr sollte eine zusätzliche Belebung des Einkaufszentrums Hamburger Straße bewirken.[144]

In der Bürgerschaftsdebatte zur einschlägigen Drucksache „Raumbedarf der Verwaltung – Verwaltungszentrum Hamburger Straße“ am 6. März 1968 beschrieb Bürgermeister Prof. Dr. Weichmann die grundsätzlichen Erwägungen, die zum Mieten der Räume durch die Verwaltung führten, folgendermaßen: „In dem Projekt (...) verbindet sich – wenigstens nach Auffassung des Senats – in glücklicher Weise die Lösung zweier wichtiger Probleme, die uns schon seit langem beschäftigen. Es sind einmal die Schwierigkeiten, die aus der höchst unzulänglichen Unterbringung der Verwaltung, besonders in den letzten Jahren, in denen wir Verwaltungsbauten nicht gebaut haben, allmählich entstanden sind, und es sind zum anderen die von Bürgerschaft und Senat gewünschte endliche Wiederbebauung und –Belebung der Hamburger Straße. (...) Durch die Ansiedlung der Verwaltung in der Hamburger Straße wird eine rationelle Deckung des staatlichen Raumbedarfs ermöglicht, und es wird sich ein reger Publikumsverkehr ergeben, der zur Festigung der Existenzgrundlage der neu anzusiedelnden gewerblichen Einrichtung beitragen wird. (...) Der Senat ist aufrichtig davon überzeugt, daß dieses Projekt eine so günstige Lösung darstellt, wie sie sich so leicht nicht wieder ergeben wird.“[145]

[143] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Senatsamt für den Verwaltungsdienst: Information Verwaltungszentrum Hamburger Straße. Hamburg 1970. S. 10.
[144] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Staatliche Pressestelle: Verwaltungszentrum an der Hamburger Straße. Hamburg 06. Februar 1968.
[145] Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Protokoll der 50. Sitzung der Bürgerschaft: Drucksachen Nr. 1159. VI. Wahlperiode. Hamburg 06. März 1968. S. 2142. (Im folgenden zitiert als: Bürgerschaft: 50. Sitzung.)

Doch die Einrichtung der Behörden in den Hochhäusern stieß bei der CDU-Opposition auf Widerstand.[146] Dr. Jürgen Westphal[147] von der CDU-Fraktion wandte sich nach den Ausführungen des Ersten Bürgermeisters in einer spannenden Debatte in der Hamburgischen Bürgerschaft scharf gegen das Mieten der Büroräume in der Hamburger Straße durch die Stadt: „Ich muß sagen, da widerspricht sich der Senat ja eigentlich selber. Früher war er der Meinung, daß die Belebung nicht durch Verwaltungsbetriebe, sondern durch eine Vielzahl mittlerer und kleinerer Büros und auch durch Wohnungen erreicht werden sollte und könnte. Wir sind der Meinung, daß tatsächlich die Belebung besser wäre, wenn dort eine Vielzahl von Büros und insbesondere auch Wohnungen gebaut würden. (...) Wir stellen hier erneut die Frage: Warum sieht man an der Hamburger Straße nicht auch den Bau von Wohnungen vor?“ Die CDU-Fraktion rechnete dem Parlament vor, daß statt der 30.000 Quadratmeter Bürofläche diese für circa 500 Wohnungen von je 60 Quadratmetern, das wären rund 1.250 Bewohner, hätte verwendet werden können. Die CDU warf dem Senat vor, daß mit dem Mieten durch die Behörden eine einseitige Ausrichtung der Nutzung der Hochhäuser an der Hamburger Straße erfolgte. Richtig sei eine gesunde Mischung von Managementbetrieben, Servicefunktionen und Wohnungen, wie es die Unabhängige Kommission[148] in ihrem Bericht empfohlen hätte. In seiner Rede führte Dr. Jürgen Westphal weiter aus, daß „(…) der Gang zur Behörde meist isoliert vorgenommen wird, auch zu Tageszeiten, in denen man nicht einkauft“, und somit das Verwaltungszentrum zu keiner Belebung des Einkaufszentrums führen kann. Auch Behördenbedienstete würden nicht im „großen Umfange“ als Käufer auftreten, da erfahrungsgemäß in der Umgebung von Verwaltungskomplexen nur Dinge des täglichen Bedarfs nachgefragt würden. Demnach war nach Ansicht der CDU-Fraktion das Argument des Ersten Bürgermeisters, daß ein reger Publikumsverkehr der Behörden die Existenzgrundlage für das Einkaufszentrum schaffen würde, unhaltbar. Insgesamt würde bei dem Projekt Hamburger Straße eine städtebauliche Konzeption fehlen: „Nein, meine Damen und Herren, Sie müssen uns schon etwas mehr an städteplanerischer Konzeption vorzeigen, bevor wir solchen Vorlagen zustimmen können.“[149]

---

[146] Der Erste Bürgermeister Prof. Dr. Weichmann bildete von 1966 bis 1970 einen reinen SPD-Senat. Bei der Bürgerschaftswahl 1966 hatte die SPD 59 Prozent, CDU 38 Prozent und FPD 8 Prozent der Stimmen erhalten. Die FDP verlor dabei 4 Prozent zur vorherigen Bürgerschaftswahl und verzichtet auf eine erneute Regierungsbeteiligung.

[147] Dr. Jürgen Westphal wurde am 01. Dezember 1927 in Hamburg geboren. Er war Rechtsanwalt und gleichzeitig Leiter der Rechts-, Versicherungs-, Grundstücks-, Patentabteilung der Blohm & Voss A.G. (Vgl.: Handbuch der Hamburgischen Bürgerschaft – Personalien. 6. Wahlperiode. S. 160.)

[148] Weitere Informationen zur „Unabhängige Kommission“ finden Sie im I. Kapitel auf Seite 60 f.

[149] Bürgerschaft: 50. Sitzung. S. 2144 f.

Die sozialdemokratische Regierungspartei wies in der Debatte auf die einstimmig am 23. November 1966 angenommene Senatsdrucksache „Einkaufszentrum Hamburger Straße - a) Bebauungsplan Barmbek-Süd 15, b) Vergabe der im Bebauungsplanbereich liegenden städtischen Grundstücke“ hin. Der Abgeordnete Hans Leyding[150] erwiderte auf den Debattenbeitrag von Dr. Jürgen Westphal: „Es ist in dieser Senatsvorlage nicht von einer einzigen Wohnung die Rede, alle vorgesehenen Bauten werden aufgeführt, Warenhäuser, Büroräume, Ladengebäude, Parkhäuser und so weiter und so weiter. (...) In dieser Vorlage (war) eindeutig festgelegt, daß eine Wohnhausbebauung für die Hamburger Straße nicht in Frage kommen könne. Deshalb bin ich überrascht, daß Sie dieses Thema erneut aufgreifen.“[151]

Die CDU-Opposition entgegnete, daß im Bebauungsplan Barmbek-Süd 15 Kerngebiet ausgewiesen sei. „Im Kerngebiet kann man sehr wohl Wohnungen und auch Büroräume bauen. Es war also den Bauherren überlassen, ob und was sie bauen wollten. (...) Ich muß Ihnen ehrlich sagen, nur weil diese Gemeinschaft, diese geförderte Architektengemeinschaft[152] vorgeschlagen hatte: So können wir den wirtschaftlichen Nutzen erzielen (mit Büroflächen), und wie werden ihn haben!, haben wir in dieser Form zugestimmt.“[153]

Auch die CDU-Forderung, die Flächen an kleinere und mittlere Büros zu vermieten, hielt der Sozialdemokrat Otto Hackmack[154] für unrealistisch: „Wir müssen uns im klaren sein: Wenn die Behörden nicht anmieten, dann kommt dieses Projekt nicht zur Ausführung, weil sich offensichtlich gezeigt hat, daß die Büroräume, die dort angeboten werden, an den Kreis, Herr Dr. Westphal, den Sie gern gesehen hätten, einfach nicht vermietbar sind. Das hat sich nicht nur jetzt gezeigt, sondern ja schon 1959, als die erste Konzeption erarbeitet wurde.“[155]

---

[150] Hans Leyding, MdHB (SPD) war von der Bürgerschaft als Mitglied in der Kommission für Bodenordnung gewählt. Beruflich war er kaufmännisch in der gemeinnützigen Wohnungswirtschaft tätig. (Vgl.: Handbuch der Hamburgischen Bürgerschaft – Personalien. 5. Wahlperiode. S. 105.)

[151] Bürgerschaft: 50. Sitzung. S. 2151.

[152] Der Abgeordnete spielte wahrscheinlich auf den von der Stadt 1964 gezahlten Pauschalbetrag von 60.000,- DM an die „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“ an, die diesen an die Architektengemeinschaft zur Erarbeitung eines vorbescheidsreifen Plans weitergab. (siehe vorne) Eventuell meinte er zugleich, daß kein Architektenwettbewerb stattfand und somit eine Förderung der Architektengemeinschaft erfolgt sei.

[153] Bürgerschaft: 50. Sitzung. S. 2147 f. (Hervorhebungen von der Autorin der Dissertation vorgenommen.)

[154] Otto Hackmack wurde am 14. Februar 1922 in Sande, Kreis Stormarn, geboren. Bei der Gewerkschaft Nahrung – Genuß – Gaststätten war er bis 1970 geschäftsführendes Vorstandsmitglied. Vom 22. April 1970 bis 30. April 1974 war er Senator. Seine Geschäftsbereiche waren die Finanzbehörde (20. April 1970 bis 31. Dezember 1970), Senatsamt für den Verwaltungsdienst (22. April 1970 bis 30. April 1974) und die Behörde für Vermögen und öffentliche Unternehmen (01. Januar 1971 bis 30. April 1974). Er war Mitglied in der Hamburgischen Bürgerschaft von 1966 bis 1978. (Vgl.: Gabrielsson: Senatoren. S. 101.)

[155] Bürgerschaft: 50. Sitzung. S. 2146 f.

Der FDP-Fraktionsvorsitzende und ehemalige Senator Peter-Heinz Müller-Link[156] war im Gegensatz zur CDU-Fraktion mit dem vom Senat erzielten städtebaulichen Ergebnis zufrieden: „Ich finde, meine Damen und Herren, daß gar nicht so viel Anlaß vorhanden ist, so zu tun, als ob eine große städtebauliche Konzeption verwirklicht würde. Wir sollten uns darüber im klaren sein, daß wir aus einer Not eine Tugend machen." Der Vorsitzende der FDP-Opposition bemängelte aber, daß mit dem Mieten der Büroräume an der Hamburger Straße die Raumkapazitäten der Verwaltung ausgeweitet würden und dieses in einem Widerspruch zur knappen Haushaltslage der Freien und Hansestadt Hamburg stünde. „Denn wir mieten ja hier 28.000 Quadratmeter neu an. Das soll einen Rationalisierungseffekt geben, und man könnte sich ja vorstellen, daß wir in etwa die gleiche Fläche in der Innenstadt aufgeben würden. Das ist aber nicht der Fall. Wir geben gerade 14.000 oder 15.000 Quadratmeter auf. Mit anderen Worten: Wir nehmen 15.000 Quadratmeter zusätzlich in Anspruch." Nachdem Oswald Paulig[157] von der SPD-Fraktion das Zitat, daß der Senat aus der „Not eine Tugend" mache, aufgriff und für die Regierung positiv auslegte, konkretisierte Heinz-Peter Müller-Link seinen Einwand: „Aber was die Tugendhaftigkeit angeht, Herr Paulig, sind sie wie ein Hausvater, der einen Anzug kaufen muß und so nebenbei noch hundert Mark auf dem Dom ausgibt, nicht? Denn ich will ja auch die Verwaltung dorthin legen. Aber sie kaufen nebenbei zusätzlich 16.000 Quadratmeter Bürofläche ein. (...) Aber ob sie begründet sind, ist eine zweite Frage. Der Bedarf war doch bei der Aufstellung des Haushalts nicht so dringend, daß Sie 16.000 Quadratmeter zusätzliche Büroflächen verlangt hätten. (Zwischenruf Paulig SPD: Nein, der Haushalt war nicht so überzeugend, daß man es machen konnte!) – Na sicherlich! – Also bitte, wenn damals die Mittel nicht vorhanden waren, warum sind sie es jetzt?"[158]

Neben der fehlenden städtebaulichen Konzeption war ein weiterer Angriffspunkt für die CDU-Fraktion, daß die in den ersten Umlegungsverfahren U 157 und U 158 der Stadt zugewiesenen Flächen zwischen der Humboldtstraße und der

---

[156] Peter-Heinz Müller-Link wurde am 02. Januar 1921 geboren. Er war vom 13. Dezember 1961 bis 27. April 1966 Senator. Seine Geschäftsbereiche waren die Baubehörde (13. Dezember 1961 bis 27. April 1966), Senatskommission für die Justizverwaltung (13. Dezember 1961 bis 27. April 1966) und die Senatskommission für Verwaltungsbeschwerden (13. Dezember 1961 bis 31. Dezember 1963). In der Bürgerschaft war er von 1953 bis 1974 Mitglied. Von 1957 bis 1961 und 1966 bis 1974 war er Fraktionsvorsitzender der FDP in der Hamburgischen Bürgerschaft. Von 1983 bis 1985 war er Landesvorsitzender der FDP. Von Beruf war Peter-Heinz Müller-Link Rechtsanwalt. (Vgl.: Gabrielsson: Senatoren. S. 91.)

[157] Oswald Paulig wurde am 08. Mai 1922 in Hamburg-Bergedorf geboren. Er war Direktor der Hamburgischen Wohnungsbaukasse und Präsident des Bundes deutscher Konsumgenossenschaften GmbH. Vom 08. Juni 1965 bis 28. Juni 1970 war er Vorsitzender der SPD Hamburg. Von 1953 – 1982 war er Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft. (Vgl.: Handbuch der Hamburgischen Bürgerschaft – Personalien. 9. Wahlperiode. S. 225, und: Uwe Bahnsen: SPD ehrt Oswald Paulig zu seinem 80. Geburtstag. In: Die Welt. Hamburg 14. Mai 2002. S. 34.)

[158] Bürgerschaft: 50. Sitzung. S. 2145 f.

Bartholomäusstraße wieder an private Investoren verkauft wurden, obwohl der Mangel an Räumlichkeiten für die Verwaltung schon damals hätte bekannt sein müssen. Der CDU-Abgeordnete Franz Skrzynski-Fox[159] sagte dazu: „Er (der Senat) hat große Objekte, große Geländestreifen gehabt, hat sie ausgetauscht, sie nachher wieder weggegeben, hat sie verkauft. Wenn er also die Absicht gehabt hat und schon lange weiß, daß er einen so dringenden Bedarf an zusätzlichem Büroraum hat, dann frage ich mich allerdings: Warum hat er sich bei diesen Überlegungen, wo er zum Teil Architekten bezahlt hat, nicht insoweit mit eingeschaltet, um seinen eigenen Grund und Boden für eigene Bebauung freizubekommen, um an dieser Stelle zu bauen? Muß er denn alles dort anmieten? Wenn er gesehen hat, daß es notwendig war, auf diesen Flächen eine Verwaltung unterzubringen, dann hätte er dort auf eigenem Grund und Boden bauen können.“ Dr. Westphal faßte den Vorwurf an den Senat in knappen Worten zusammen: „Man hat zu manipulierten Preisen städtische Grundstücke verkauft, um jetzt teuer zurückzumieten.“[160]

Senator Gerhard Brandes wies in der Debatte anschließend darauf hin, daß die Architekten und Bauherren der Hamburger Straße die „Verwendung der dort möglichen Bauten nach ihrer Nutzungsart geplant hätten, nicht die Stadt. (...) Damals hatte man zunächst die Absicht, Büroräume, also allgemeine Büroräume für die Privatwirtschaft zur Verfügung zu stellen. Später erst hat man die Verwendung umgeplant, alles seitens der Architekten, niemals von der Stadt gesteuert, und hat Appartmentwohnungen einbauen wollen. Heute, nachdem seitens der Bauherren neue Überlegungen angestellt worden sind, sind die Bauherren an die Freie und Hansestadt Hamburg – nicht umgekehrt – herangetreten und haben die Frage aufgeworfen, ob und in welchem Umfang bei den von ihnen schon fix und fertig geplanten Gebäuden Büroraum seitens der Stadt gebraucht werde. (...) Hier haben sich die Zweckmäßigkeiten, die Notwendigkeiten, die Hamburg als Dienstherr aus seinen Raumbedürfnissen zu befriedigen hat, in nützlicher Weise verbunden mit den Bauplanungen der Bauherren in der Hamburger Straße.“[161] Senator Gerhard Brandes entgegnete demnach dem Vorwurf der CDU-Fraktion, daß die Stadt die von den Behörden genutzten Gebäude auf ihrem eigenen Grundstück hätte selber bauen sollen, mit einem zeitlichen Aspekt: Als das Einkaufszentrum mit den Hochhäusern geplant wurde, wußte der Senat noch nichts von den Vermietungsschwierigkeiten der Bürohäuser.

---

[159] Franz Skrzynski-Fox wurde am 11. November 1907 in Hamburg geboren. Er war beruflich als selbständiger Hausmakler und Versicherungsvermittler tätig. Er war von der Bürgerschaft als Mitglied für die Kommission für Bodenordnung gewählt. (Vgl.: Handbuch der Hamburgischen Bürgerschaft – Personalien. 6. Wahlperiode. S. 139.)
[160] Bürgerschaft: 50. Sitzung. S. 2144 f.
[161] Bürgerschaft: 50. Sitzung. S. 2149 f.

Im Nachhinein ist anhand dieser Debatte in der Hamburgischen Bürgerschaft festzustellen, daß anscheinend die „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“ vollkommen am Bedarf des Immobilienmarktes vorbei geplant hatte. Weder private Büronutzungen noch Wohnungen schienen den Bauherren kurz vor Baubeginn realisierbar. Nur mit einem weiteren unterstützenden Eingriff der Freien und Hansestadt Hamburg durch das Mieten der Büroräume konnte das Einkaufszentrum gebaut und somit „gerettet“ werden. Es stellt sich die Frage, ob der Senat nicht schon früher von der geplanten Überkapazität der Büroräume an der Hamburger Straßen gewußt hat, als er in der Debatte in der Hamburgischen Bürgerschaft zugab. Warum hat der Senat dann aber die erworbenen Grundstücke an der Hamburger Straße wieder an private Eigentümer verkauft? Fragen, die aus der heutigen Zeit heraus nur schwierig beantwortet werden können. Sicher ist, daß mit einer bereits am Anfang der Planung in Auftrag gegebenen Standortanalyse über das geplante Einkaufszentrum mit den Büroflächen in den Hochhäusern die Bauherren bestimmt eine reellere Einschätzung der Marktlage erhalten hätten.

10. Startschwierigkeiten des Einkaufszentrums Hamburger Straße

Das Einkaufszentrum Hamburger Straße wurde anfänglich nicht in dem Maße angenommen, wie es sich die Planer gewünscht hatten. In der Berichterstattung der Presse wurde das Einkaufszentrum vorwiegend negativ kritisiert.

Schon bei der Pressekonferenz zur Grundsteinlegung am 3. Juli 1968 bemängelten einige Pressevertreter, daß der Name des Einkaufszentrums nicht werbewirksam sei. Nur die älteren Einwohner Hamburgs könnten sich an die aus der Vorkriegszeit lebhafte Geschäftsstraße erinnern. Somit vermittele der Name dem Kunden nichts. Ein Straßenname sei als Bezeichnung eines Einkaufszentrums auch recht unpassend. Die „Norddeutsche Einzelhandels-Zeitung“ empfahl den Grundeigentümern sogar, für das Zentrum einen anderen werbewirksameren Namen auszuwählen.[162] Der Koordinierungsstab hatte jedoch zuvor ganz bewußt diesen Namen „Einkaufszentrum Hamburger Straße“ gewählt und änderte ihn deshalb nicht. Dem Protokoll der Grundeigentümerversammlung vom 27. Oktober 1967 ist diesbezüglich folgendes zu entnehmen: „Man sei zunächst der Auffassung gewesen, daß die Bezeichnung ‚Einkaufszentrum Hamburger Straße‘ etwas zu lang sei und man habe sich

[162] Vgl.: o.V.: Neuer Name für das Einkaufszentrum Hamburger Straße? In: Norddeutsche Einzelhandels – Zeitung. Hamburg 28. September 1968.

Gedanken über eine kürzere Fassung gemacht, etwa ‚Hansa- oder Mundsburg-Zentrum'. Eine Vorbesprechung im Koordinierungsstab habe jedoch jetzt gezeigt, daß gegen das Wort ‚Hansa-Zentrum' aus zweierlei Gründen Bedenken bestünden (...). Einmal würde das Wort ‚Zentrum' evtl. den Eindruck hervorrufen, daß es im Gegensatz zum Stadtzentrum der City stehen soll; zum anderen sei zu befürchten, daß gegen das Wort ‚Hansa-Zentrum' von den Firmen, die das Wort ‚Hansa' jetzt schon in ihren Firmenbezeichnungen führten, wettbewerbsrechtliche Bedenken erhoben würden. Entscheidend für den Koordinierungsstab ist jedoch gewesen, daß die Hamburger Straße vor dem Krieg neben der Mönckebergstraße als gute und preiswerte Kaufstraße in der hamburgischen Bevölkerung bekannt gewesen sei. Hinzu komme, daß in den vergangenen fünf Jahren in der Presse immer wieder von der Hamburger Straße und dem ‚Einkaufszentrum Hamburger Straße' berichtet worden sei. Auf diese Weise sei diese Bezeichnung in der Bevölkerung bereits zu einem festen Begriff geworden und habe einen wertvollen Goodwill. Bei Abwägung dieser Gedanken sei man wieder zu der ursprünglichen Bezeichnung zurück gekommen (...)."[163]

Zu den ersten Kritikern des Einkaufszentrums gehörte auch die „Deutsche Bauzeitung". Kurz nach der Grundsteinlegung verriß die Fachzeitung das Konzept der Hamburger Straße: „Wenn die Pläne nicht trügen, entsteht hier die langweiligste Einkaufsstraße Deutschlands. Man hört – und bekommt wieder dementiert – Hebebrand habe Professor Horstmann[164] (HBK Hamburg) für die Planung empfohlen. Die Architekten Kruse und Kruse sind selbst Grundeigentümer[165], die übrigen Architekten stehen im Kontrakt der Großfirmen und sind nur für ihren Einzelbau verantwortlich. Wollte die Baubehörde seinerzeit einen Wettbewerb veranstalten, der nur wegen der Empfehlung Hebebrands unterblieb?"[166] Eine Antwort auf diese Frage blieb die „Deutsche Bauzeitung" schuldig.

Einen Monat nach der vernichtenden Kritik der „Deutschen Bauzeitung" griff die Wochenzeitung „Der Spiegel" den Artikel des Fachblattes auf. „Der Spiegel" ergänzte die Vorwürfe. Danach verdeutliche die Architektur des Einkaufszentrums „den Mangel an gefälliger Stadtplanung, wie er in deutschen Bal-

[163] Protokoll der Grundeigentümerversammlung vom 27. Oktober 1967. (Privatarchiv vom Harald Alarich Backer.)
[164] Werner Hebebrand und Edgar Horstmann dürften sich an der Landeskunstschule Hamburg näher kennengelernt haben. Werner Hebebrand war in den sechziger Jahren Professor für Städtebau an der Landeskunstschule. Edgar Horstmann war zur gleichen Zeit Leiter einer Klasse für Raumgestaltung an der Landeskunstschule.
[165] Nach den Unterlagen der Kommission für Bodenordnung hatte Adolph Kruse bereits 1967 das Grundstück im Bereich des Einkaufszentrums an die Volkshilfe Lebensversicherung Aktiengesellschaft (Köln) verkauft. (Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Kommission 436. Sitzung.)
[166] Hoge: Hamburger Straße. S. 652 f.

lungszentren immer noch vorherrscht."[167] Ein gravierendes Problem bei der Planung war nach Ansicht des „Spiegel", daß zu viele Vorstellungen und Ideen der zehn Bauherren berücksichtigt werden mußten. „Die Chance für eine großzügige Planung war bei dem Projekt gegeben. Bis 1954 hatte die Stadt Hamburg das langgestreckte Gelände, eines der letzten Trümmerfelder im Hamburger Stadtgebiet, größtenteils in ihren Besitz gebracht. Aber dann wurde das Gebiet wieder parzelliert. Die Stadt verkaufte den Grund und Boden an zehn private Eigner. So war eine geschlossene Planung nicht mehr möglich."[168]

Nach der Eröffnung 1970 betitelte die Wochenzeitung „Die Zeit" das Einkaufszentrum als ein „Verkaufsschlachtschiff"[169]. Der Gebäudekörper erinnere an ein „überlang dimensioniertes flaches Schiff, gestaffelt in zwei und drei Promenaden. (...)" Es sei „nützlich, nüchtern, rationell, efficient, sogar schnittig und mit etwas Betonkunstgewerbe an der Fassade versehen, jedoch für Bordspiele, für städtische Unterhaltsamkeit nicht eingerichtet; man kauft und geht, das ist alles."[170] Das Einkaufszentrum sei nur für den Kommerz errichtet worden und somit eine reine Verkaufsanlage. Keinerlei Ansätze für ein Zentrum mit Öffentlichkeit, städtischem Leben seien zu entdecken. Durch Fehler in der Planung sei das „Verkaufsschlachtschiff" entstanden: „Zum Beispiel war ein großer Fehler auf einen Wettbewerb zu verzichten. Der nächste Fehler war, daß sich die Grundeigentümer und Bauherrn nicht auf einen hervorragenden, die Feder wirklich führenden Architekten haben einigen können." „Die Zeit" nannte in diesem Zusammenhang die Architektenkonferenz eine „heterogene Zufallsgesellschaft", welche dem Einkaufszentrum eine Architektur mit „zahlreichen Ungereimtheiten", „Zufälligkeiten" und „sehr liederlich bewältigten Einzelheiten" verliehen hätte. „Von der Kultur des Details kann keine Rede sein, nur von der Monumentalität." Das Einkaufszentrum sei ein architektonischer Kompromiß, welcher jegliche städtebauliche Grundkonzeption vermissen ließe. „Der dritte Fehler war, daß sich die Planung auf die westliche Seite der Hamburger Straße beschränkt hat und nicht wenigstens den Mittelstreifen (zur parallelen Oberaltenallee) mit einbezogen hat: welch interessante Bau- und Verkehrsanlage hätte das ergeben können! Der vierte Fehler endlich ist der schwerste und in der Tendenz folgenreichste: Die Öffentlichkeit bleibt auf die Gastfreundschaft des Privatbesitzes angewiesen.

---

[167] o.V.: Einkaufszentrum – Langer Marsch. In: Spiegel. Nummer 41. Hamburg 9. Oktober 1969. S. 212. (Im folgenden zitiert als: Spiegel: Marsch.)
[168] Spiegel: Marsch.
[169] Vielleicht spielte „Die Zeit" auch mit der pointierten Bezeichnung „Verkaufsschlachtschiff" auf den mit der künstlerischen Oberleitung betrauten Architekten Prof. Dr. Edgar Horstmann an, der als Innenarchitekt im Schiffbau überwiegend für die HAPAG tätig war.
[170] Manfred Sack: Europas größtes City-Ladenzentrum – Ein Verkaufsschlachtschiff. In: Die Zeit. Nummer 20. Hamburg 15. Mai 1970. (Im folgenden zitiert als: Sack: Verkaufsschlachtschiff.)

Das Einkaufszentrum ist nichts als eine Verkaufsanlage – kein Zentrum allgemein städtischer Ereignisse.“[171]

Der Autor Manfred Sack des „Zeit“-Artikels „Europas größtes City-Ladenzentrum – Ein Verkaufsschlachtschiff“ schneidet mit dieser Thematik ein Problem an, daß die errichteten Einkaufszentren der ersten Generation hatten. Vielfach hatten diese nämlich den Charakter reiner „Verkaufsmaschinen“. Jedoch kann man dem Einkaufszentrum Hamburger Straße zugute halten, daß es aufgrund der Büros und der Verwaltung in den Hochhäusern keinen monofunktionalen Charakter hatte und schon einem zentralen Standort entsprach. Die Rolle eines „Marktplatzes“ in der Stadt konnte und kann im Sinne des Autors Manfred Sack ein Shopping – Center jedoch nicht einnehmen.

Die Studiengesellschaft reagierte auf die negative Berichterstattung in der Presse über das Einkaufszentrum mit einem öffentlich abgedruckten Brief an die Grundeigentümerversammlung der „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße“ in ihrem monatlich erschienenen „Informationsdienst“. In dieser Veröffentlichung distanzierte sich die Studiengesellschaft von den angeprangerten architektonischen Mängeln des Einkaufszentrums: „Das Einkaufszentrum Hamburger Straße hat leider keine gute Presse. Schlagzeilen wie `Betonklotz`, `Schlachtschiff` usw., die immer wieder in den Spalten der Tagespresse auftauchen, erwecken bei dem Publikum den Eindruck, daß dieses Zentrum eine Fehlplanung ist und daher als Einkaufsstätte wenig Beifall verdient. (...) Leider läßt sich nicht leugnen, daß das Zentrum Mängel aufweist, die einer negativen Kritik in reichem Maße Nahrung geben.“ Die Studiengesellschaft führte im Brief einzelne Mängel an. Danach übe die innere Ausstattung des Centers mit seinen grauen und kahlen Betonwänden einen deprimierenden Einfluß auf die Kunden aus. Mit einer geeigneten Farbgestaltung und dem Anbringen von Verkleidungen sollten die Bauherren die Tristesse beseitigen. Auch immergrüne Gewächse könnten die Einkaufsatmosphäre verbessern. Eine besondere Kritik übte die Studiengesellschaft jedoch an der mangelnden Vollschließung des Einkaufszentrums. Die Studiengesellschaft hätte schon „immer für dessen totale Schließung“ plädiert. Der Zustand des Centers sei nicht mehr haltbar: „Das Glasdach über der Ladenstraße hat seitliche Öffnungen mit der Folge, daß es durchregnet; vor den Läden entstehen Pfützen, die den Passantenverkehr behindern und einen unschönen Anblick bieten. Ferner bewirken diese seitlichen Öffnungen, daß es in der Ladenstraße beträchtlich zieht. Die teilweise Schließung des Zentrums, welche diese Mängel beheben sollte, hat also nicht vollends zum Erfolg geführt.

[171] Sack: Verkaufsschlachtschiff.

Es muß unseres Erachtens nach überlegt werden, mit welchen Mitteln die Zugwirkung und das Durchregnen vermeidbar gemacht werden können."[172] Ein weiterer Mangel sei das Fehlen besonderer Attraktionsmomente.[173] Es ist schon eigentümlich, daß sich die Studiengesellschaft im April noch vor der Eröffnung des Einkaufszentrums im „Informationsdienst" damit brüstete, „daß die Geburtsstunde dieses Einkaufszentrums ein Beschluß der Mitgliederversammlung der Studiengesellschaft vom 4. April 1961 war"[174], jedoch nicht einmal ein halbes Jahr später, nachdem Mängel auftraten, von der baulichen Umsetzung der gemeinsamen Planung in der „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße" Abstand nahm. Kaum nachdem das Einkaufszentrum negativ kritisiert wurde, wollte die Studiengesellschaft als einer der Initiatoren nicht mit dafür verantwortlich sein.

Mit einer fehlenden besonderen Attraktion im Einkaufszentrum sprach die Studiengesellschaft eine ursprünglich geplante vollklimatisierte Markthalle für Frischwaren im Kellergeschoß an. Die Handelskammer Hamburg und die Studiengesellschaft besichtigten auf der Studienreise „Studium der Gemeinschaftswarenhäuser in Schweden" das dafür herangezogene Vorbild der Hörtorg-Ctiy in Stockholm.[175] Die Hörtorgshalle wurde von der Stadt erbaut und an Händler vermietet.[176] Die schwedische Idee konnte aber in Hamburg nicht verwirklicht werden, da kein ausreichendes Interesse im Obst- und Gemüse-Handel sowie bei ambulanten Händlern vorhanden war. Darüber hinaus hätten noch organisatorische und rechtliche Probleme gelöst werden müssen, weil der mögliche Bauherr (Firma Hermann Friedrich Bruhn) zum Beispiel nur einen Hauptmieter akzeptieren wollte.[177]

Warum das Einkaufszentrum Hamburger Straße in der Presse so hart kritisiert wurde wie kein anderes Shopping-Center in Hamburg, ist aus der heutigen Zeit

---

[172] Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Informationsdienst der Studiengesellschaft. Hamburg Dezember 1970. (Handelskammer Hamburg - Archiv: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Allgemeines. Aktennummer E 243/12b.1969 – 1970.)
[173] Vgl.: Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Geschäftsbericht aus dem Jahre 1970/1971. (Handelskammer Hamburg - Archiv: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Allgemeines. Aktennummer E 243/12b.1969 – 1970.)
[174] Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Informationsdienst der Studiengesellschaft. Hamburg April 1970. (Handelskammer Hamburg - Archiv: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Allgemeines. Aktennummer E 243/12b.1969 – 1970.)
[175] Weitere Informationen zur Hörtorg-City finden Sie im I. Kapitel auf Seite 29.
[176] Vgl.: Handelskammer Hamburg: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße –Einzelne Bauvorhaben (Garagenhochhaus, Markthalle, Verwaltungszentrum Hamburger Straße, 2. Bauabschnitt). Aktennummer E 234/12 h, und: Alexander Scarlatt: Gemeinschaftswarenhäuser selbständiger Kaufleute in Schweden. In: ingesta report. Köln Oktober 1967. S. 5 – 7.
[177] Vgl.: Dahlinger: Zentrum. S. 591.

heraus schwierig zu beantworten. Wahrscheinlich hatten die Hamburger Bürger besonders hohe Erwartungen an das Zentrum. Schließlich sollte nach den Vorstellungen der Stadtväter das Einkaufszentrum an die Tradition der vor dem Zweiten Weltkrieg so beliebten Geschäftsstraße anknüpfen. Die Hamburger Straße sollte wieder eine der glanzvollsten Einkaufsstätten der Stadt werden. Doch wollten die Planer natürlich auch die neuen Erkenntnisse des Städtebaus über die Errichtung von Shopping-Centern und den Grundsatz der autogerechten Stadt mit einfließen lassen. Das schmale und lange Grundstück erlegte den Architekten aber schwierige Rahmenbedingungen für die Umsetzung des Baukörpers auf. Prägende und Identität schaffende Plätze im Einkaufszentrum waren aufgrund der sich daraus ergebenen beengten Situation im Baukörper kaum möglich. Architekt Klaus Kruse glaubt, daß die negative Kritik am Einkaufszentrum vor allen Dingen durch den monotonen Baukörper entstanden sei. Die Stadtplanung des Bezirksamtes Hamburg-Nord habe viele Auflagen erteilt, die eine zeitgemäße Umsetzung der Planungen des Shopping-Centers nicht zuließen. Einige Stadtplaner stammten der Vorkriegsgeneration an und hatten dadurch veraltete Vorstellungen. Ebenfalls mußten viele Kompromisse zwischen den verschiedenen Bauherren erzielt werden, so daß kaum eine prägende Idee umgesetzt werden konnte.[178] An den Ergebnissen der im nächsten Kapitel beschriebenen Untersuchungen des Einkaufszentrums kann aber auch abgelesen werden, daß Planungsfehler unterlaufen sind, der schwerwiegendste war ohne Zweifel die fehlende Vollschließung des Centers. Die Bauherren schreckten sicherlich vor einem weiteren Anstieg der ohnehin schon hohen Investitionskosten zurück, die eine Vollschließung bedeutet hätte.

11. Untersuchungen des Einkaufszentrums Hamburger Straße

Ein Jahr nach der Eröffnung führte die SAMPLE Handelsforschung GmbH Hamburg im Auftrage der Firmen Karstadt AG und Stinnes-Haustechnik GmbH eine vergleichende Untersuchung über die neuen Einkaufszentren Hamburger Straße und Alstertal-Einkaufszentrum durch. Anhand einer Befragung in den Einkaufszentren sollte ermittelt werden, wie der Kunde einerseits und der im Zentrum niedergelassene Händler andererseits den Standort, die Verkehrsanbindung, die bauliche Anlage, die Branchenmischung sowie die Ausstattung mit Serviceeinrichtungen beurteilen und welche Anregungen und Wünsche beide Gruppen zu den einzelnen Zentren äußern. „Ziel der Untersuchung sollte sein, in Erfahrung zu bringen, in welchem Maße Kunde und Händler die beiden, in Lage, Größe und

[178] Gespräch mit Architekt Klaus Kruse am 02. Juli 2001.

Ausstattung unterschiedlichen Zentren nicht nur als neue, sondern auch als akzeptable Alternative zur herkömmlichen Einzelhandelsballung ansehen."[179]

Die Untersuchung ergab, daß das Einkaufszentrum Hamburger Straße einen außerordentlich großen Einzugsbereich hatte. In der näheren Umgebung des Zentrums, das von SAMPLE als „Zehn-Pkw-Fahrminuten-Gebiet" abgegrenzt wurde, wohnten Anfang der siebziger Jahre etwa 200.000 Menschen. 46 Prozent der befragten Kunden im Einkaufszentrum kamen aus diesem Gebiet. Aus den Gemeinden des Umlandes stammten nur 7 Prozent.[180]

Die Kunden gelangten zum Einkaufszentrum zu etwa drei gleichen Teilen mit dem Pkw, mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Der hohe Anteil an Fußgängern und Fahrradfahrern kann mit der relativ starken Besiedlung des Nahbereichs (im 1,5 km Radius lebten circa 100.000 Einwohner) erklärt werden. Bei der Zufahrt zum fünfgeschossigen Parkhaus ergaben sich nach dem Gutachten für ein Drittel der autofahrenden Kunden Schwierigkeiten. Die Autofahrer mußten sich wahrscheinlich erst einmal an die Spindeln des Parkhauses gewöhnen. Auch die damals relativ teure Parkgebühr von 1,– DM die nur in Raten von 50 Pfennig bei Einkäufen rückvergütet wurde, stieß bei den Kunden auf negative Kritik.

Die beiden Kaufhäuser im Einkaufszentrum hatten erheblich unterschiedliche Besucherzahlen. Das Haus Karstadt lief dem Haus Neckermann bei weitem den Rang ab: Von 89 Prozent der Befragten besuchten am Tage der Befragung 70 Prozent das Karstadt-Haus und nur 19 Prozent das Neckermann-Haus.[181] Nachdem 1977 die Karstadt AG 51,2 Prozent des Kapitals der Neckermann Versand AG erworben hatte, erfolgten im Unternehmen Sanierungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen.[182] In diesem Zuge wurde das Neckermann-Warenhaus im

---

[179] Sample Handelsforschung: Neue Einkaufszentren. S. 1.

[180] Die von der GFM / Gesellschaft für Marktforschung mbH im Februar 1972 durchgeführte Untersuchung „Einkaufen in Hamburg – Einzugsbereiche der Zentren und Vorsorgungslage der Gebiete" bestätigte das von SAMPLE ermittelte breite Einzugsgebiet des Einkaufszentrums Hamburger Straße. Danach erreichte das Einkaufszentrum Hamburger Straße auf der Basis des Mikrozensus (7.605 Interviews mit Hamburger Bürgern) – mit Ausnahme der Innenstadt – den größten Käuferanteil aller Hamburger Zentren. Seine Kunden beliefen sich hochgerechnet auf insgesamt 95.600 (= 12,6% aller Haushalte). Die Gutachter ermittelten, daß das Einzugsgebiet ungefähr in der Achse Barmbek-Poppenbüttel lag. Die Randzonen fächerten sich jedoch breit auf. Der gesamte Nordosten Hamburgs und sogar, für die Gutachter unerwartet, in die südlichen Gebiete Hamburgs (teile Harburgs) erstreckten sich die Randzonen des Einzugsgebietes. In der Untersuchung wird diese ungewöhnlich breite Auffächerung damit begründet, daß es sich hier vielfach um sporadische Käufe des aperiodischen Bedarfs handelte. (Vgl.: GFM / Gesellschaft für Marktforschung mbH: Einkaufen in Hamburg – Ergebnisse einer Erhebung in ganz Hamburg und einer Sonderbefragung in den Bezirken Harburg, Wandsbek und Hamburg – Nord. Band 1.1: Einzugsbereiche der Zentren und Versorgungslage der Gebiete. Hamburg Februar 1972. S. 17 f.)

[181] Vgl.: Sample Handelsforschung: Neue Einkaufszentren. S. 17.

[182] Vgl.: http://www.neckermann.de (30. Juli 2001).

Einkaufszentrum Hamburger Straße geschlossen und in den ehemaligen Räumen das Karstadt-Möbelhaus am 22. September 1977 eröffnet.

Besondere Kritik übte der Kunde bei der Befragung von SAMPLE am zu teuren Lebensmittelangebot des Einkaufszentrums. Die Handelskammer Hamburg erklärte diese Kritik der Kunden damit, daß das quantitative und qualitative Lebensmittelangebot im näheren Einzugsgebiet des Zentrums „beachtlich" sei.[183]

Bei der Gesamtbeurteilung schnitt das Einkaufszentrum Hamburger Straße bei den Kunden relativ schlecht ab. So antworteten über 21 Prozent der Befragten in der Untersuchung im Einkaufszentrum Hamburger Straße auf die Frage „Was gefällt Ihnen an dem Zentrum besonders gut?" mit „Gar nichts". Unter den negativen Einzelaussagen war die Kritik „zugig, kalt , feucht" mit 40 Prozent am stärksten vertreten. An zweiter Stelle folgte mit 15 Prozent die Kritik „eintönig grau". Aus den weniger „gewichtigen Beanstandungen" wurde genannt „wenig Wegweiser, fehlende Information, wenig Übersicht" (7 Prozent).[184]

Bei der Befragung der Händler wurde ermittelt, daß 40 Prozent der Befragten mit dem bisherigen Geschäftsverlauf nicht zufrieden waren. Diese Händler wurden nach den Gründen ihrer Aussage befragt. Ein Viertel von ihnen meinte, daß das Einkaufszentrum nicht attraktiv genug sei. An zweiter Stelle folgte Kritik am Standort des Zentrums und am nicht ausreichenden „Kundenlauf". An dritter Stelle wurde die allgemeine Werbung für das Zentrum als nicht ausreichend angesehen. Auf die Frage, ob die Händler wieder ein Geschäft im Einkaufszentrum Hamburger Straße eröffnen würden, verneinte fast ein Drittel.[185]

Auch im Jahre 1972 verstummte die Kritik am Einkaufszentrum nicht. „Die Welt" schrieb zur Festwoche des zweijährigen Jubiläums des Einkaufszentrums Hamburger Straße, daß „die Auswahl der Ladenbewerber (...) sich letztlich wohl mehr nach der Mietzahl-Fähigkeit als nach der wünschenswerten Sortiment - Streuung richtete." Vier Geschäfte – eine Drogerie, ein Schnellimbiß, eine Reinigung und ein Textilgeschäft[186] – hätten 1972 schon aufgegeben. Als Ursachen für die Schließung führte die Tageszeitung folgende Gründe an: „Die Kaufhäuser an den Endpunkten der Einkaufsstraße, U-Bahn und Zebrastreifen – nah, nehmen den

[183] Vgl.: Erich Dahlinger: Zwei Einkaufszentren auf dem Prüfstand – SAMPLE durchleuchtet das Einkaufszentrum Hamburger Straße und das Alstertal – Einkaufszentrum. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg August 1971.
[184] Vgl.: Sample Handelsforschung: Neue Einkaufszentren. S. 20 f.
[185] Vgl.: Sample Handelsforschung: Neue Einkaufszentren. S. 26 - 30.
[186] Vgl.: Zachan: Einkaufszentren. S. 61.

Fachgeschäften die Kunden weg. Wer nicht in günstiger Position liegt, den retten auch beste kaufmännische Fähigkeiten nicht. Besonders trifft dies für die Geschäfte im zweiten Stock zu, die schwer erreichbar, mit unüberdachter Fensterfront, allenfalls die Kunden zu sehen bekommen, die Zeit haben um bei Sonnenschein einen Shopping-Bummel zu machen".[187] Demnach hatte das Einkaufszentrum Hamburger Straße ein Standortgefälle. Nach Bernhard Butzin und Heinz Heineberg gesprochen, litt das Center unter einer „vertikalen Nutzungsdifferenzierung".[188] „Die Welt" diagnostizierte darüber hinaus, daß das Einkaufszentrum noch nicht seine „Kinderkrankheiten" überwunden hätte. Auch das Erscheinungsbild des Einkaufszentrums wurde in der Tagespresse bemängelt. Die „Bild-Zeitung" schrieb im August 1972: „Das ist keine gute Werbung für das erst zwei Jahre alte Einkaufszentrum Hamburger Straße: An sehr vielen Stellen der Außenpassage blättert die Farbe ab und leckt Wasser durch!"[189]

Die Abteilung für Grundsatzfragen der Planung der Baubehörde kam bei einer Untersuchung im März 1972 zu ähnlichen Erkenntnissen wie ein Jahr zuvor SAMPLE. Bei der Untersuchung führten Mitarbeiter der Baubehörde Interviews mit 21 Geschäftsinhabern aus verschiedenen Einkaufszentren. Ziel war, durch diese gewonnenen Informationen Anregungen und Hinweise für die Erstellung der Fortschreibung des Ordnungsplanes „Zentrale Standorte" zu gewinnen.[190] Die Einzelhändler betonten, daß das Zentrum Hamburger Straße noch nicht rentabel sei. Als Begründung für die relativ ungünstige wirtschaftliche Entwicklung des Zentrums gaben die Einzelhändler folgende Hinweise:

– Das Zentrum hätte eine schlechte Gesamtkonzeption (mangelhafte Ausstattung).

– Die Bevölkerung der Umgebung sei durch Einzelhandelsgeschäfte in Streulagen gut versorgt.

– Das Einkaufszentrum hätte ein relativ geringes Lebensmittelangebot.

– Das Einzugsgebiet des Einkaufszentrums sei zu klein, beziehungsweise hätte das Shopping-Center zu viel Verkaufsfläche.

---

[187] o.V.: Hat das Einkaufszentrum seine Kinderkrankheiten überwunden? – Vor zwei Jahren wurde das „Verkaufsschlachtschiff" an der Hamburger Straße eröffnet. In: Die Welt. Nummer 107. Hamburg 09. Mai 1972.
[188] Vgl.: Butzin, Heineberg: Shopping-Center in West-Berlin. S. 73.
[189] o.V.: Keine gute Werbung für das Einkaufszentrum: 2 Jahre alt – und schon brökelt es. In: Bild-Zeitung. Hamburg 28. August 1972.
[190] Weitere Informationen zum Ordnungsplan „Zentrale Standorte" finden Sie im I. Kapitel auf Seite 66 ff.

Zusammengefaßt stellte der Autor der Untersuchung fest, „daß das Einkaufszentrum Hamburger Straße ungewöhnlich oft und hart kritisiert wurde. (...) Dies sind Hinweise darauf, daß bei der Errichtung des Einkaufszentrums Hamburger Straße grundlegende Fehler gemacht wurden, die sich mit Sicherheit auf die Entwicklung nachhaltig auswirken. Inwieweit diese Fehler vermeidbar waren oder bedingt sind durch die überlange Planungszeit sowie Änderungen in den Randbedingungen, kann an dieser Stelle nicht diskutiert werden.“[191]

In einer 1972 erfolgten Untersuchung der Entwicklung und Sozialstruktur des Stadtteiles Uhlenhorst durch die Geographische Gesellschaft in Hamburg kam der Verfasser Axel Braun zu dem Ergebnis, daß „der Einzugsbereich des Einkaufszentrums (...) in bezug auf Uhlenhorst mit dem Hofweg (endete).“[192] Um so näher die Bewohner an der City wohnten und eine „gute“ Verbindung des öffentlichen Nahverkehrs zum Einkaufszentrum Hamburger Straße fehlte, desto häufiger kauften sie in den Geschäften der Innenstadt ein und nicht im Einkaufszentrum Hamburger Straße. Eine tatsächlich eintretende Entlastung der City, mit ihren „zweifelsohne attraktiveren Einkaufsmöglichkeiten“, durch das Einkaufszentrum Hamburger Straße hielt er für fraglich. Braun stellte in allem eine positive Einstellung der Uhlenhorster Bürger gegenüber dem Einkaufszentrum fest (Ausnahme: der Westen), jedoch wurde auch häufig Kritik geübt. Insbesondere wurden bauliche Mängel genannt. „Besonders die architektonische Gestaltung steht im Kreuzfeuer der Kritik. Sterilität und fehlende Auflockerung werden häufig bemängelt. Die durchgehende Betonfront wird als ghettoartig empfunden.“ Weiterhin wurde eine fehlende Funktionsmischung bemängelt: „Die Einkaufs- und Verwaltungsfunktion sollte durch Einrichtungen der Erholung und Freizeitgestaltung aufgelockert werden. (...) Es wäre zu überlegen, Einrichtungen für die Abendunterhaltung bereitzustellen. (...)“[193]

Die Studiengesellschaft bezog aufgrund der weiter anhaltenden negativen Berichterstattung über das Einkaufszentrum in der Presse in ihrem Geschäftsbericht 1972/1973 Stellung: „Nach Meinung der Studiengesellschaft ist

[191] Der Autor der Untersuchung, Diplom - Volkswirt Bauer, empfahl die geschäftliche Situation der Hamburger Straße durch drei Möglichkeiten einer Verbesserung zuzuführen: 1) Statt einer Erweiterung des Zentrums (Mundsburg-Center) im zweiten Bauabschnitt schlug er die Errichtung von Wohnungen vor. Er hielt das Einkaufszentrum Hamburger Straße für sich genommen schon für überdimensioniert. 2) Eine Verdichtung der Wohnbebauung im umliegenden Gebiet. 3) Die Errichtung von Wohnhochhäusern auf der nördlichen Freifläche. (Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde – Abteilung für Grundsatzfragen: Untersuchung über Entwicklungstendenzen und –chancen Hamburger Einkaufszentren. Hamburg 21. März 1972. S. 14 – 16, und: Handelskammer Hamburg: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Branchen. Aktennummer E 234/12c.)

[192] Axel Braun: Hamburg – Uhlenhorst – Entwicklung und Sozialstruktur eines citynahen Wohnquatiers. In: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg. Band 59. Hamburg 1972. S. 170. (Im folgenden zitiert als: Braun: Hamburg – Uhlenhorst.)

[193] Braun: Hamburg – Uhlenhorst. S. 169 f.

das Einkaufszentrum „Hamburger Straße“ besser als sein Ruf in der Tagespresse. Zwar hat die Polemik in den Tageszeitungen gegen dieses Zentrum in letzter Zeit nachgelassen, aber es scheint immer noch eine starke Neigung zu einseitiger und negativer Kritik zu bestehen. Tatsache ist aber, daß diese Geschäftskonzentration immer mehr von der Bevölkerung angenommen wird – ein Prozeß, der sich noch erheblich verstärken dürfte, wenn in absehbarer Zeit der zweite Bauabschnitt an der Ecke Winterhuder Weg – Hamburger Straße (Mundsburg-Center) mit seinen Läden und Betrieben dem Verkehr übergeben wird.“[194]

Die Handelskammer Hamburg nutzte 1973 ebenfalls das Einkaufszentrum Hamburger Straße, um umfangreiche Untersuchungen durchzuführen. 83 Firmen im Einkaufszentrum Hamburger Straße füllten Fragebögen aus, die dann von der Handelskammer ausgewertet wurden. Die Firmen benannten viele Mängel des Einkaufszentrums: schlechte Anliefermöglichkeiten der Waren, zuwenig Lagerräume, Zugluft, fehlende öffentliche Einrichtungen (z. B. Poststelle), unzureichende Informations- und Orientierungsmöglichkeiten, fehlende Kinderstuben.[195]

Im gleichen Jahr führte SAMPLE GmbH erneut eine umfangreiche Untersuchung im Einkaufszentrum Hamburger Straße durch. Die gesammelten Daten flossen in das Permanent-Research-Programm für Einkaufscenter (PRP) ein. Aufgabe dieses Programms war es, Daten und Fakten über die Kunden von Einkaufszentren (Geschäftsfläche mindestens 25.000 Quadratmeter), ihr Einkaufsverhalten und ihre Einstellung gegenüber den jeweiligen Zentren zu ermitteln. Verglichen wurden jeweils Zentren, die in einem Wirtschaftsraum lagen. Die Untersuchung im Hamburger Raum bezog sich neben dem Einkaufszentrum Hamburger Straße auf das Alstertal-Einkaufszentrum, Elbe-Einkaufszentrum und die City Hamburg.[196]

Die Untersuchung begann mit der Feststellung, daß das als B1-Zentrum geplante Einkaufszentrum Hamburger Straße mit seinen rund 50.000 Quadrat-

---

[194] Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Geschäftsberichte für das Jahr 1972 / 1973. (Handelskammer Hamburg - Archiv: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Branchen. Aktennummer E 234/12c.)

[195] Vgl.: Handelskammer Hamburg - Archiv: Untersuchung über die technischen Einrichtungen und die Flächenrelationen im Einkaufszentrum Hamburger Straße. Hamburg 10. August 1973. (Handelskammer Hamburg: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße –Einzelne Bauvorhaben (Garagenhochhaus, Markthalle, Verwaltungszentrum Hamburger Straße, 2. Bauabschnitt). Aktennummer E 234/12 h.)

[196] Vgl.: Sample Handelsforschung GmbH: Permanent – Research – Programm 1973 / II – Vergleichende Interpretation der Untersuchungsdaten der City Hamburg mit den Hamburger Einkaufs-Zentren Alstertal, Elbe-Einkaufs-Zentrum, Hamburger Straße. Hamburg Dezember 1973. S. 1. (Im folgenden zitiert als: Sample: PRP.)

metern Geschäftsfläche „neben dem Main-Taunus-Zentrum in Frankfurt, dem Rhein-Ruhr-Zentrum in Mülheim und dem Ruhr-Shopping-Center in Bochum zu den größten und gleichzeitig bedeutendsten Einkaufszentren der BRD“ gehörte. Dies läßt sich in der Untersuchung auch daran ablesen, daß für 69 Prozent der 1.000 befragten Personen in der Hamburger City auf die ungestützte Frage nach der Bekanntheit von Einkaufszentren die Hamburger Straße das am häufigsten genannte Shopping-Center war. Ebenfalls gaben bei der Umfrage von SAMPLE 83 Prozent der im Alstertal-Einkaufszentrum und 65 Prozent der in der City Befragten an, schon einmal das Einkaufszentrum Hamburger Straße besucht zu haben. Der Besuch des Einkaufszentrums Hamburger Straße war also trotz der dauernd negativen Kritik in der Tagespresse ein „Muß“ unter den Einkaufsbummlern.

Das stetige Problem mit der unangenehmen Zuglufteinwirkung versuchten die Grundeigentümer einzudämmen. Auf einer Sitzung der Grundeigentümerversammlung am 1. August 1972 wurde die Frage einer möglichen Vollschließung des Einkaufszentrums kontrovers diskutiert. Die Gesamtkosten für eine Vollschließung des Centers mit Installation einer Klimaanlage sollten sich auf 2,5 Millionen DM belaufen. Die Befürworter einer Vollschließung waren insbesondere die am Einkaufszentrum beteiligten Großkonzerne (Karstadt AG, Neue Sparcasse von 1864, Hamburger Sparkasse von 1827, IDUNA Versicherung, Volkshilfe und Baustoff-Fachhandel Möller & Förster - Horst und Ferdinand Möller). „Herr Wollermann (Karstadt AG) führt aus, daß durch die Zugerscheinung im Einkaufszentrum eine erhebliche Anzahl von Kunden ausgeblieben ist, er erwarte nach der Vollschließung eine ausreichende Umsatzsteigerung. Die beste Werbung für das Einkaufszentrum ist die Veränderung der bestehenden Zustände. Herr Wollermann ist der Meinung, daß der verzeichnete Umsatzrückgang auf die erheblichen Zugerscheinungen zurückzuführen ist.“[197] Die Grundeigentümer Backer, Dannenfelser, Görtz, Dude und die Nachlaßverwalter von Hermann Friedrich Bruhn wandten sich erst einmal gegen eine Vollschließung. „Herr Görtz ist der Meinung, daß mit der Vollschließung ein schlechter Tausch gemacht wird, weil sich die Luftverhältnisse in der Innenpassage im Sommer verschlechtern und im Winter nur geringfügig verbessern.“[198] Ebenfalls fürchteten die Grundeigentümer die hohen Kosten der Vollschließung. Doch im Laufe der nächsten Sitzungen setzten sich die Befürworter einer Vollschließung durch. In den Monaten September und Oktober 1973 wurde der überwiegende Teil der

[197] Einkaufszentrum Hamburger Straße – Grundeigentümerversammlung: Protokoll der Grundeigentümerversammlung. Hamburg 01. August 1972. (Privatarchiv von Harald Alarich Backer.)
[198] Einkaufszentrum Hamburger Straße – Grundeigentümerversammlung: Protokoll der Grundeigentümerversammlung. Hamburg 01. August 1972. (Privatarchiv von Harald Alarich Backer.)

Hauptfront des ersten und zweiten Obergeschosses ohne Abstand zum Baukörper verglast und eine Klimaanlage installiert, so daß man es mit Ausnahme der im Erdgeschoß und an den Außenpassagen gelegenen Geschäfte von da an zu den geschlossenen Zentren zählen konnte. Dennoch gaben 23 Prozent der Befragten in der Untersuchung im Dezember immer noch an, daß das Einkaufszentrum feucht und zugig sei.[199] Vielleicht lag es daran, daß die Kunden die neuen baulichen Veränderungen aufgrund des kurzen Zeitraumes noch nicht richtig wahrgenommen hatten. Das Zentrum war auch noch immer nicht vollkommen geschlossen – die Außenpassagen waren weiterhin offen. Die Außenpassagen durften nach der damaligen Hamburgischen Bauordnung nicht geschlossen werden, da sie als öffentliche Fluchtwege fungierten.

Die Parkpalette stand weiter bei den Kunden in der Kritik. Die Gebührenpflicht führte dazu, daß die angebotenen Parkplätze im Durchschnitt nur von zwölf Prozent der Kunden genutzt wurden. “Es sei erläuternd auf die Beobachtung hingewiesen, daß eine Reihe von Pkw-Benutzern eher geneigt ist, in den das EKZ Hamburger Straße anliegenden Nebenstraßen einen Parkplatz ausfindig zu machen, als sofort in das Parkhaus oder auf das Parkdach des EKZ zu fahren. Eine Überprüfung der geschäfts- bzw. preispolitischen Überlegungen hinsichtlich des Parkraumangebotes des EKZ Hamburger Straße scheint uns empfehlenswert.“ [200]

B. Das Mundsburg-Center

Die heutige markante städtebauliche Situation an der Hamburger Straße / Ecke Winterhuder Weg mit seinen drei Hochhäusern wurde erst in einem zweiten Bauabschnitt als eine Art Erweiterung des Einkaufszentrums Hamburger Straße, dem sogenannten Mundsburg-Center, realisiert. Die Einkaufszentren Hamburger Straße und Mundsburg-Center werden heute von den Bürgern vielfach als ein Shopping-Center angesehen. Die Center haben jedoch weder einen gemeinsamen Eigentümer noch ein einheitliches Centermanagement. Die drei Türme des Mundsburg-Centers bilden eine Art Wahrzeichen für die gesamte Geschäftsagglomeration an der Hamburger Straße, welches nahezu in der gesamten Innenstadt zu sehen und prägend weit über den Stadtteil hinaus ist.

[199] Vgl.: Sample: PRP. S. 7.
[200] Sample: PRP. S. 16.

1. Durchführungsplan D 77

Das Gebiet des heutigen Mundsburg-Centers (östlich Winterhuder Weg, nördlich Hamburger Straße, westlich Humboldtstraße) war bis zur Eröffnung des benachbarten Einkaufszentrums Hamburger Straße noch in kleine Grundstücke parzelliert, auf denen alt eingesessene Inhaber ihre Läden mehr oder minder nach den Zerstörungen des Krieges wiederaufgebaut hatten. Im Vergleich zu anderen Flächen an der Hamburger Straße war diese Ecksituation mit teilweise relativ neuer Bausubstanz bebaut. Auf dem Grundstück an der Hamburger Straße 3a wurden 1965 ein drei- und ein sechsgeschossiges Geschäftshaus (Möbelhaus Ordnung) errichtet. Direkt angrenzend an das Möbelhaus Ordnung[201] hatte die Vereinsbank[202] eine Filiale. Die übrige Nachbarbebauung an der Hamburger Straße war mit behelfsmäßig hergerichteten eingeschossigen Läden (Bäckerei Mordhorst[203], ein Modewarengeschäft, ein Tabakladen, das Restaurant Schur, das Rundfunkgeschäft Willert und die Victoria Apotheke) bebaut. Am Winterhuder Weg 6 bis 10 stand ein in zwei Abschnitten 1956 und 1959 errichtetes fünfgeschossiges Lagerhaus mit Lastenfahrstuhl der Möbelspeditionsfirma Heinrich Klingenberg.[204] Beim Nachbargrundstück Winterhuder Weg 12 handelte es sich um ein städtisches Grundstück, welches mit einem Mietshaus aus der Vorkriegszeit und einem Kraftfahrzeugbetrieb bebaut war. Die

[201] Das Möbelhaus Ordnung wurde 1897 in Hamburg im Stadtteil Rothenburgsort von Johanna und Henrich – Richard Ordnung gegründet. Wenige Jahre später zog Möbel Ordnung in die Hamburger Straße 120, anschließend in die Hamburger Straße 3 a. 1962 errichtete das Familienunternehmen eine Zweigstelle mit Lager und Werkstatt in der Humboldstraße 9. Anfang der neunziger Jahre zog Möbel Ordnung auch mit dem Verkaufsraum in die Humboldstraße 9 und verkaufte das Grundstück an der Hamburger Straße. Möbel Ordnung wird heute von der Enkeltochter des Firmengründers, Johanna Ordnung, geführt. (Vgl.: o.V.: Insolvenz: Stirbt noch ein Stück Hamburg? Das über 100 Jahre alte Hamburger Möbelhaus Ordnung ist in Schwierigkeiten geraten. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 05. September 2001, und: Gespräch mit Johanna Ordnung am 21. Mai 2001.)

[202] Erst am 01. Juli 1974 fusionierten die Vereinsbank und die Westbank Aktiengesellschaft AG zur Vereins- und Westbank AG mit Sitz in Hamburg. (Vgl.: http://www.vuw.de. – 30. Juli 2001.)

[203] 1891 eröffnete Friedrich Christoph Mordhorst auf diesem Grundstück Hamburger Straße 1 seine Bäckerei. Im Jahre 1906 und 1907 errichtete der Bäcker auf seinem Grundstück einen Neubau, der dann im Zweiten Weltkrieg zerstört wurde. Bereits 1944 entstand an der gleichen Stelle ein Provisorium, das 1950 eine bauliche Verbesserung erfuhr. Am 27. Juli 1970 verzieht das Unternehmen in die Von-Essen-Straße 75. (Vgl.: Lachmund: Barmbek. S. 10 f.)

[204] Die Möbelspedition Heinrich Klingenberg wurde am 22. März 1877 am Jakobikirchhof gegründet und 1913 in das Handelsregister Hamburg eingetragen. Gründer war Heinrich Klingenberg. Das Grundstück im Winterhuder Weg 6 bis10 kaufte Heinrich Klingenberg einer englischen Keksfabrik ab. Das Geschäft übertrug Heinrich Klingenberg an seinen Sohn Carl. Nach der Weltwirtschaftskrise war Carl Klingenberg nicht mehr in der Lage die Speditionsfirma zu halten zu verkaufte sie 1931 an seinen Neffen Heinrich Schmidt (geboren 06. Februar 1906; gestorben 06. April 1976). Am 17. Oktober 1938 erhielt Heinrich Schmidt die Genehmigung des Reichsstatthalters den Namen „Schmidt-Klingenberg“ anzunehmen. Im Zweiten Weltkrieg wurden die Gebäude der Möbelspeditionsfirma am Winterhuder Weg zerstört. Der Eigentümer errichtete 1956 und 1959 ein neues Lagerhaus auf diesem Grundstück. Sein Sohn Jörgen Nils Heinrich Schmidt-Klingenberg (geboren am 18. Februar 1935) übernahm die Möbelspedition und führt sie noch heute. Die Möbelspeditionsbetriebe sind heute in Norderstedt, Bonn und Moskau ansässig. (Vgl.: Internationale Möbelspedition Heinrich Klingenberg: The making of a legend. Privatarchiv der Internationale Möbelspedition Heinrich Klingenberg, und: Handelskammer Hamburg: Hamburger Firmenhandbuch und offizielles Börsenfirmen – Verzeichnis. Hamburg 1967. S. 188.)

übrige Bebauung am Winterhuder Weg und an der Humboldtstraße war ein- bis zweigeschossig mit vorwiegend gewerblicher Nutzung.

Aufgrund der relativ gut erhaltenen Bausubstanz wies die Hansestadt, angelehnt an den Bestand im gesetzlichen Durchführungsplan D 77 vom 3. Dezember 1958, für diesen Block eine zwei- bis viergeschossige Randbebauung mit eingeschossigen Ladenvorbauten als Geschäftsgebiet einschließlich eines Staffelgeschosses und eine niedrigere Hofbebauung parallel zur Hamburger Straße aus. Eine Stichstraße mit Wendeplatz sollte eine hintere Belieferung der Läden über die Humboldtstraße ermöglichen.[205] Im Umlegungsverfahren U 175 wurden im Februar 1966 der Stadt die dazu benötigten Straßenflächen zugewiesen. Genauso wie der Durchführungsplan D 385 sollte der D 77 die Grundlage für die Wiederherstellung der Hamburger Straße als überörtliches Einkaufszentrum festlegen und scheiterte an den unwirtschaftlichen Planvorgaben.

Es stellt sich die Frage, warum das Plangebiet des Bebauungsplanes Barmbek-Süd 15 nicht gleich bis zur Straße Winterhuder Weg erweitert wurde, obwohl der Durchführungsplan D 77 dieses Gebiet ebenfalls für den Einzelhandel vorsah? In der Baudeputation äußerte die Verwaltung dazu folgende Begründung: „Um dieses Zentrum (Erster Bauabschnitt Hamburger Straße) als planerisches Anliegen der Stadt nicht von vornherein an unüberwindlichen Schwierigkeiten scheitern zu lassen, wurde es notwendig, die Planung auf einen realisierbaren Bereich zu beschränken.“[206] Wahrscheinlich befürchtete die Stadt, daß die relativ neue Bausubstanz in diesem Gebiet ein Sanierungsvorhaben finanziell zu stark belastet hätte. Die Weigerung einiger Grundstückseigentümer, sich am Sanierungsvorhaben zu beteiligen, hätte eventuell ein Scheitern des gesamten Projekts Einkaufszentrum Hamburger Straße bedeuten können.

2. Bebauungsplanverfahren Barmbek-Süd 21

Eine erste Fassung des bis heute rechtskräftigen Bebauungsplans Barmbek-Süd 21 wurde bereits im Juni 1967 der Bezirksversammlung Hamburg-Nord vorgelegt. Danach sollten nur Einzelheiten des Durchführungsplans D 77 geändert werden: „Um eine ausreichende rückwärtige Bedienung der an der Humboldtstraße, Hamburger Straße und am Winterhuder Weg gelegenen Geschäfts-

[205] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Hamburg-Nord: Durchführungsplan D 77. Maßstab 1:1000. Hamburg 03. Dezember 1958.
[206] Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde: Vorlage für die Baudeputation: Bauvorhaben Hamburger Straße / Winterhuder Weg im Gebiet des Bebauungsplanentwurfs Barmbek-Süd 21. Drucksachen Nummer 410. Hamburg 18. Juni 1970.

betriebe zu ermöglichen, sieht der neue Plan eine Verbreiterung der früher festgesetzten, aber noch nicht gebauten Stichstraße vor. Der gesamte Planbereich wird als Kerngebiet ausgewiesen. An der Einmündung des Winterhuder Weges in die Hamburger Straße wird die Randbebauung im Gegensatz zur bisherigen Festsetzung viergeschossig durchgeführt. Außerdem berücksichtigt der Plan durch Festsetzung einer Traufhöhe für die eingeschossigen Ladenvorbauten an der Hamburger Straße die Möglichkeit, auch im ersten Obergeschoß Verkaufsräume einzurichten und für die Kunden auf den Dächern der Vorbauten einen Gehweg anzulegen, der durch eine Fußgängerbrücke mit dem System von Fußgängerwegen des jenseits der Humboldtstraße geplanten ‚Einkaufszentrums Hamburger Straße' verbunden werden kann."[207]

Die Finanzbehörde wandte sich im Planverfahren nachdrücklich gegen eine Ausweisung eines Gehrechts auf den eingeschossigen Vorbauten der Gebäude. „Diese Ausweisung birgt insbesondere finanzielle Probleme. Es ist damit zu rechnen, daß der betroffene Grundeigentümer den Standpunkt vertreten wird, die Stadt habe die Mehrkosten für diese besondere Dachkonstruktion zu tragen. Ferner ist zu erwarten, daß bei einer zukünftigen baulichen Unterhaltung dieses Weges der darunter befindliche Laden auf längere Zeit geschlossen werden muß. Ein Ausfall an Einnahmen wäre dann von der Stadt zu übernehmen."[208] Die Finanzbehörde bezweifelte darüber hinaus, daß alle Grundeigentümer gleichzeitig Neubauten mit entsprechenden Vorbauten errichten würden, so daß auch insoweit eine Realisierung nahezu unmöglich sei. Der erste Entwurf des Bebauungsplans Barmbek-Süd 21 wurde von der Verwaltung nicht weiter verfolgt. Im Ortsausschuß Barmbek-Uhlenhorst begründete Baudirektor Hartwig Ramme dieses damit, daß „die ursprünglich festgelegte Randbebauung von vier bis fünf Geschossen (...) sich im Hinblick auf den Gesamteindruck mit dem Einkaufszentrum Hamburger Straße nicht (habe) in Einklang bringen lasse(n)."[209] Sicherlich hatten aber auch die Einwände der Finanzbehörde ihren Anteil an der Aufgabe dieser Planziele.

Ende des Jahres 1967 bemühte sich die Grundeigentümergemeinschaft des ersten Bauabschnittes unter der Federführung der Haus- und Hypothekenmaklerfirma Woerle & Heinicke, Fritz Dorn, vergeblich, für die rund 12.000 Quadratmeter große Gesamtfläche eine einheitliche Lösung zur Erweiterung des Ein-

[207] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift über die Sitzung der Bezirksversammlung: Bebauungsplanentwurf Barmbek-Süd 21. Hamburg 29. Juni 1967.
[208] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: nicht veröffentlichter Briefwechsel zwischen dem Bezirksamt Hamburg-Nord und der Finanzbehörde zum Bebauungsplan Barmbek-Süd 21.
[209] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift über die Sitzung des Ortsausschusses Barmbek-Uhlenhorst: Bebauungsplan-Entwurf Barmbek-Süd 21. Hamburg 25. Januar 1971.

kaufszentrums Hamburger Straße zu finden.[210] Die Senatoren Gerhard Brandes und Caesar Meister hatten für dieses Projekt bereits wieder Dr. Kurt Struve zum Koordinator berufen. Die Architekten Garten, Kahl und Bargholz erarbeiteten im Auftrage von Woerle & Heinicke für die Grundstücke ein Sanierungsprojekt. Der Bodenwert wurde dabei für die Grundstücke an der Hamburger Straße mit 700 DM je Quadratmeter, für die an der Humboldtstraße mit 200 DM je Quadratmeter angesetzt. Doch bereits den am 12. Juli 1968 bei der Verwaltung eingereichten Vorbescheidsantrag unterschrieben drei der elf Grundeigentümer nicht. Die Speditionsfirma Klingenberg ließ gegenüber der Verwaltung erkennen, daß sie den Vorbescheidsantrag nicht unterschrieben hätte, weil eine Verlagerung ihres Betriebes auf das angebotene Ersatzgrundstück in Garstedt erst nach Fertigstellung der Osttangente (damals ging man davon aus, daß dieses zwischen 1975 und 1980 der Fall wäre)[211] in Frage käme. Außerdem meinten sie, daß der Bodenwert ihres Grundstückes zu niedrig angesetzt worden sei.[212]

Die Haus- und Hypothekenmaklerfirma gab der Verwaltung die Schuld am Scheitern des Vorbescheidsantragsverfahrens. Die Vorwürfe legte sie schriftlich am 20. Januar 1971 während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes Barmbek-Süd 21 als Bedenken gegen den Bebauungsplan nieder. Danach gab die Maklerfirma Woerle & Heinicke an, daß die Bebauung im Vorbescheidsantrag einen Bauindex von 2,2 bis 2,4 vorsah. Dieser Antrag sei auf Anraten der Verwaltung nicht weiter aufrecht erhalten worden, „da ein Index in gleicher Höhe wie für das vorhandene Einkaufszentrum nicht gewährt werden sollte. Bei niedriger Bebauung sei jedoch die Wirtschaftlichkeit in Frage gestellt und aus diesem Grunde die Planung nicht weiter verfolgt worden.“[213] Die Baubehörde gab in Besprechungen mit Fritz Dorn bereits Ende des Jahres 1967 zu verstehen, daß an dem Durchführungsplan D 77 mit dem Bauindex von 1,59 grundsätzlich festgehalten werde, wenn nicht eine „Große Lösung“ für das gesamte Gebiet an der Hamburger Straße zwischen Humboldtstraße und Winterhuder Weg gefunden werde, die eine Aufhebung des bestehenden Bebauungsplanes rechtfertige.[214] Die Verwaltung strebte für dieses Gebiet ein anderes Verfahren an als

[210] Vgl.: Handelskammer Hamburg - Archiv: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße –Einzelne Bauvorhaben (Garagenhochhaus, Markthalle, Verwaltungszentrum Hamburger Straße, 2. Bauabschnitt). Aktennummer E 234/12 h.
[211] Die damals geplante Osttangente ist in der heutigen vorbereitenden Bauleitplanung aufgegeben worden.
[212] Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Grundstücksausschuß der Kommission für Bodenordnung. Bestandsnummer 312-3. 503. Sitzung. 01. Dezember 1969. (Im folgenden zitiert als: Staatsarchiv Hamburg: Grundstücksausschuß.)
[213] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Bedenken und Anregungen zum Bebauungsplan Barmbek-Süd 21.
[214] Vgl.: Handelskammer Hamburg - Archiv: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße –Einzelne Bauvorhaben (Garagenhochhaus, Markthalle, Verwaltungszentrum Hamburger Straße, 2. Bauabschnitt). Aktennummer E 234/12 h.

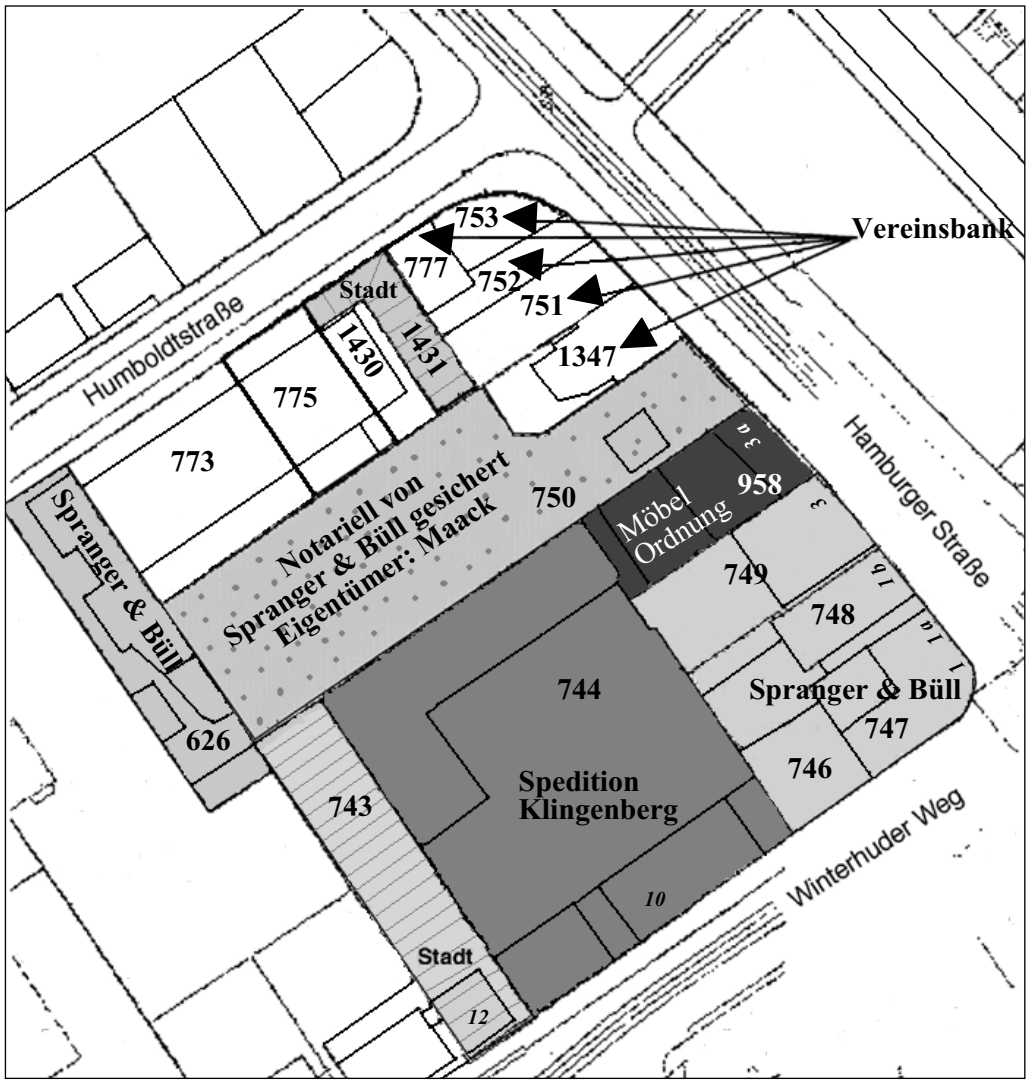
bei der Erstellung des Einkaufszentrums Hamburger Straße. Dieses Mal wollte die Verwaltung eine weitgehend einheitliche Realisierung der Erweiterung durch eine Trägergesellschaft gewährleistet wissen.[215] Die negativen Erfahrungen der äußerst komplizierten Bodenordnung waren wahrscheinlich noch zu gut im Gedächtnis der Stadtplaner. Die Durchführung der Bebauung durch nur eine Gesellschaft versprach ein wesentlich „schlankeres“ Verfahren.

Den zweiten, jetzt erfolgreichen Versuch, die Fläche zu bebauen, startete die Baugesellschaft Spranger & Büll.[216] Mitte des Jahres 1969 erwarben Spranger & Büll sechs Grundstücke an der Hamburger Straße mit insgesamt 5.345 Quadratmetern mit dem erheblichen Mittelaufwand von 4,6 Millionen DM (Kaufpreisdurchschnitt 860 DM je Quadratmeter).[217] Um eine durchgehende Front an Grundstücken an der Hamburger Straße mit einer Gesamtgröße von 8.396 Quadratmetern bilden zu können, fehlten der Baugesellschaft noch die Grundstücke der Firma Möbel-Ordnung mit 599 Quadratmetern, der Vereinsbank mit 1.210 Quadratmetern und der städtischen Flächen mit 1.242 Quadratmetern.

Spranger & Büll traf mit der Firma Möbel-Ordnung eine Sanierungsvereinbarung, nach der für das Möbeleinrichtungshaus im Rahmen der Sanierung auf einem anderen gleichgroßen Grundstück ein Gebäude mit der gleichen Nutzfläche errichtet wurde, wie sie in dem damaligen Firmengebäude an der Hamburger Straße 3a (Flurstück 958) vorhanden war. Eine Kostenbeteiligung der Firma Ordnung – das war die Voraussetzung für ihr Einverständnis – war nach dem Sanierungsvertrag nicht vorgesehen. Für die Kosten des vertragsmäßigen Neubaus für die Möbelfirma von 1,5 Millionen Mark beantragte Spranger & Büll einen einmaligen Zuschuß von der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Firma begründete den Antrag damit, daß für sie die Sonderregelung mit Möbel-Ordnung eine wirtschaftlich nicht tragbare Mehrbelastung sei und unrentierliche Kosten hervorrufen würde.[218] Der Stadt müßte an einer „großen Lösung“, das heißt, daß die gesamte Front der Hamburger Straße von der Humboldtstraße bis zum Winterhuder Weg als organische Erweiterung des bestehenden Einkaufszentrums

[215] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: nicht veröffentlichter Vermerk zum Bebauungsplan Barmbek-Süd 21.
[216] Die Baugesellschaft Spranger & Büll wurde von den Brüdern Günther Karl Walter Spranger und Uwe Otto Bruno Spranger und Albert Henri Karl Büll 1966 gegründet. (Vgl.: Handelskammer Hamburg: Hamburger Firmenhandbuch und offizielles Börsenfirmen – Verzeichnis. Hamburg 1967. S. 338.)
[217] Die Grundstücke erwarben Spranger & Büll von den Eigentümern Herrn Mette – Bäckerei Mordhorst (Flustücke 746 und 747), Herrn Näser - Café (Flurstück 748), Frau Willert – Rundfunkgeschäft (Flurstück 749), Herrn Maack (Flurstück 750) und Franz Ballhausen - Bäckerei (Flurstück 626). (Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Kommission für Bodenordnung, Bestandsnummer 312-3. 543. Sitzung. 13. November 1969. (Im folgenden zitiert als: Staatsarchiv Hamburg: Kommission 543. Sitzung.)
[218] Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Kommission 543. Sitzung.

Karte 5: Zuteilung der Grundstücke vor Errichtung des Mundsburg-Centers von 1969



Quelle: eigene Darstellung.

überplant werden sollte, interessiert sein. „Andernfalls müßte die Baugesellschaft Spranger & Büll sich auf ihren abgerundeten Grundbesitz Hamburger Straße / Ecke Winterhuder Weg (siehe Flurkarte: Flurstücke 746 bis 749) beschränken und hier eine ‚kleine Lösung' etwa in Form der Errichtung eines Kaufhauses bevorzugen."[219] Die restlichen Flurstücke würden dann Einzelinteressenten vorbehalten bleiben, so daß „eine einheitliche Sanierung der Front an der Hamburger Straße und die wünschenswerte Anbindung an das fertige Einkaufszentrum nicht verwirklicht werden könne."[220] Senatsdirektor a.D. Dr. Kurt Struve faßte im Grundstücksausschuß am 1. Dezember 1969 die von der Baugesellschaft angedeutete, realisierbare Bebauung folgendermaßen zusammen: „Auf Grund des noch gültigen Bebauungsplanes wäre es der Firma durchaus möglich, die in ihrem Besitz befindlichen Grundstücke an der Hamburger Straße mit einem mehrgeschossigen Warenhaus zu bebauen. Die Lösung hätte aber zur Folge, daß erstens das etwa 10 Jahre alte Gebäude der Firma Möbel – Ordnung[221] stehen bleiben würde, zweitens die Vereinsbank nicht daran gehindert werden könnte, auf den ihr gehörenden fünf Flurstücken lediglich eine Filiale zu errichten und drittens dazwischen das tief geschnittene Grundstück Maack[222] als eine Art Baulücke hineinragen würde."[223] Die Stadt war deshalb sehr an einer „großen Lösung" interessiert: „Die Verwaltung hat sich nach sorgfältiger Erwägung aller Umstände bereit gefunden, diesen Antrag auf ein Pauschalarrangement der Kommission für Bodenordnung zur Entschließung vorzulegen, weil sie der Auffassung ist, daß das Angebot der Baugesellschaft Spranger & Büll im Ergebnis als vertretbar beurteilt werden kann und weil dadurch die (wahrscheinlich letzte) Chance wahrgenommen wird, das Großprojekt eines Einkaufszentrums an der Hamburger Straße einer finanzwirtschaftlich und städtebaulich außerordentlich erwünschten Vollendung zuzuführen."[224] In der Kommission für Bodenordnung gab es zu dieser Vorlage eine kontroverse Diskussion. „(...) Herr Dr. (Theodor) Hoorns ergänzt, daß 1,5 Millionen DM praktisch der Firma Möbel-Ordnung gezahlt werden. Diese Firma hat sich im Interesse einer städtebaulich befrie-

[219] Staatsarchiv Hamburg: Kommission 543. Sitzung.
[220] Staatsarchiv Hamburg: Kommission 543. Sitzung.
[221] Das Gebäude der Firma Möbel-Ordnung wurde erst 1965 errichtet. Dieses Jahr wird auch in der 543. Sitzung der Kommission für Bodenordnung bestätigt und der Sachwert der entstandenen Neubebauung mit 630.000 Mark beziffert. Demnach ist Dr. Kurt Struve in seinem Vortrag ein Fehler unterlaufen.
[222] Zu diesem Zeitpunkt hatte sich Spranger & Büll das Grundstück des Eigentümers Maack (Flurstück 750) nur durch ein notarielles Kaufangebot bis zum 15. September 1970 gesichert und hätte demnach von dem Kauf des Grundstückes zurücktreten können. Nach Aussagen von Uwe Spranger war das Grundstück des Eigentümers Maack ursprünglich im Besitz der Stadt. Die Stadt hatte das Grundstück mit der Auflage verkauft, daß es möglichst zügig vom Eigentümer Maack bebaut werden sollte. Nach den Erinnerungen von Uwe Spranger ist der Eigentümer Maack dieser Auflage nicht nachgekommen, so daß die Stadt ein Interesse an einer einheitlichen Bebauung im Sinne von der Baugesellschaft Spranger & Büll hatte. (Gespräch mit Uwe Spranger am 02. Juli 2001.)
[223] Staatsarchiv Hamburg: Grundstücksausschuß.
[224] Staatsarchiv Hamburg: Grundstücksausschuß.

digenden Lösung bereit erklärt, die Sanierung im Bereich ‚Hamburger Straße II' mitzumachen, obwohl das aus wirtschaftlichen Gründen nicht erforderlich wäre. Wie Senatsdirektor Kopplow hierzu weiter mitteilt, wird die Firma Möbel-Ordnung durch Beteiligung an der Sanierung kaum eine Umsatzsteigerung erzielen können, da der Umsatz heute bereits um 50 Prozent über dem vergleichbarer Unternehmen liegt."[225] Das Mitglied Hans Leyding wandte sich gegen eine Gewährung eines Zuschusses. „Seines Erachtens nach wird das jetzt fast fertiggestellte Projekt ‚Hamburger Straße I' immer irgendwo an eine weniger attraktive Bausubstanz grenzen. Wenn unmittelbar angrenzende Unternehmen etwas zur Verbesserung dieser Situation tun wollen, sollten die dafür erforderlichen Kosten nicht der Stadt aufgebürdet werden."[226] Die Kommission für Bodenordnung gewährte bei einer Gegenstimme am 4. Dezember 1969 der Baugesellschaft Spranger & Büll einen einmaligen Sanierungszuschuß in Höhe von 1,5 Millionen DM.

Mit der Vereinsbank schloß Spranger & Büll ebenfalls einen Sanierungsvertrag. Hierbei wurde ein interner finanzieller Ausgleich dadurch ermöglicht, daß die Vereinsbank im Rahmen der Sanierung nur ein neues Grundstück mit geringerer Größe beanspruchte. Die zusätzliche Grundstücksfläche floß der Baugesellschaft zu, die daraus die finanziellen Aufwendungen für die vorgesehene Neubebauung zugunsten der Vereinsbank bestreiten konnte. Die zwei städtischen Grundstücke (Flurnummern 743 und 1431) wurden an Spranger & Büll veräußert.[227]

Da eine städtebaulich bedeutsame und besonders wichtige Entwurfsaufgabe vorlag, empfahl die Verwaltung den Bauherren für diesen zweiten Bauabschnitt vier Gutachten-Entwürfe von den Hamburger Architektenbüros Fischer und Bassewitz, Garten, Kahl und Bargholz, Professor Laage und Laage, Schramm[228], Pempelfort[229] und Hupertz einzuholen. Den Gutachtern wurde die Aufgabe gestellt, eine Baugruppe zu entwerfen, „die sich als Erweiterung dem vorhandenen Einkaufszentrum ‚Hamburger Straße' organisch anfügt, trotzdem aber einen

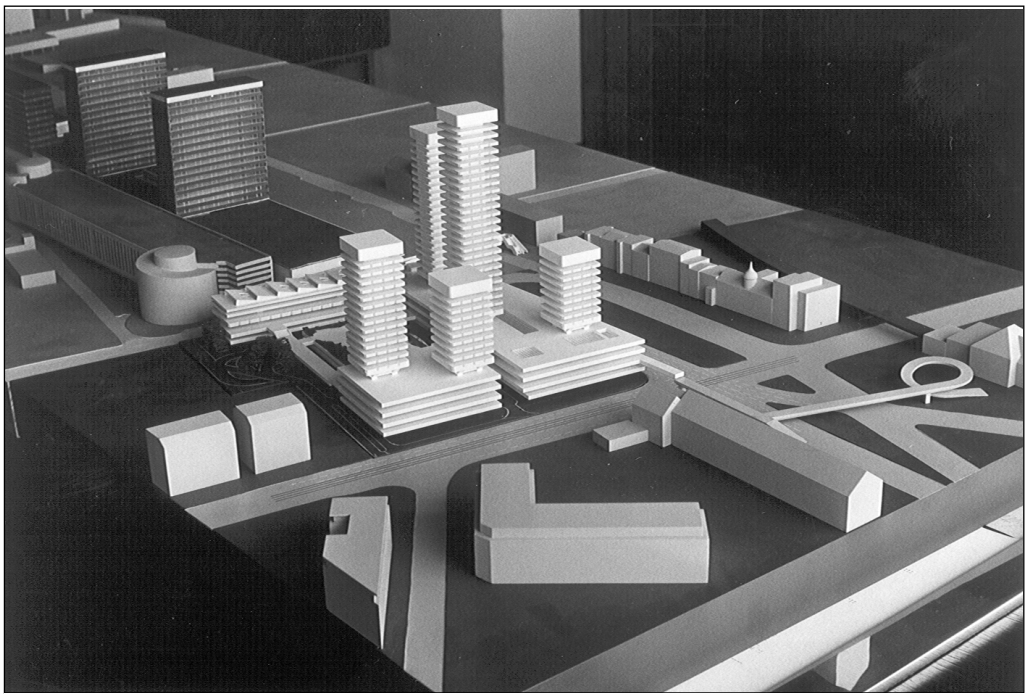
[225] Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Kommission für Bodenordnung. Bestandsnummer 312 –3. 546. Sitzung. 04. Dezember 1969. (Im folgenden zitiert als: Staatsarchiv Hamburg: Kommission 546. Sitzung.)
[226] Staatsarchiv Hamburg: Kommission 546. Sitzung.
[227] Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Kommission 543. Sitzung.
[228] Jost Schramm wurde am 24. September 1926 in Heidelberg geboren. Er studierte von 1947 bis 1952 an der Technischen Hochschule Braunschweig und Karlsruhe. Ab 1965 ging er eine Bürogemeinschaft mit Gerd Pempelfort ein. Ab 1975 war er Partner der Architekturbürogemeinschaft Schramm, Pempelfort, v. Bassewitz, Hupertz. Er war Präsident der Hamburgsichen Architektenkammer von 1975 bis 1978. Von 1978 bis 1990 war er Vizepräsident der Bundesarchitektenkammer. (Vgl.: Lange: Hamburg. S. 326 f.)
[229] Gerd Pempelfort wurde am 14. Mai 1928 geboren. Er studierte an der Technischen Universität von Hannover bei Hebebrand und Fiederling. Anschließend war er als Mitarbeiter im Büro von Günther Marschall tätig. Ab 1965 war er selbständig in einer Bürogemeinschaft mit Jost Schramm. Er war Vizepräsident der Freien Akademie der Künste in Hamburg. Gerd Pempelfort verstarb am 25. September 1986. (Vgl.: Lange: Hamburg. S. 325.)

besonderen Charakter erhält."[230] Der vorgesehene Bau sollte unter Fortführung der Fußgängerverbindung des ersten Bauabschnittes in Höhe des ersten Obergeschosses konzipiert werden.[231] Die Gebäude müßten „der baukünstlerischen exponierten Lage des Baugrundstücks an der Kreuzung Hamburger Straße/Winterhuder Weg entsprechen". Das zu überplanende Gebiet umfaßte mehr Grundstücke, als im Besitz der Baugesellschaft waren. Über die 8.396 Quadratmeter große Fläche von Spranger & Büll hinaus wurden die Flurstücke 744 (Transportunternehmen Klingenberg), 773, 775 und 1430 mit überplant. Ein wie ein Preisgericht aus Architekten, Bauherren und Behördenvertretern zusammengesetztes Obergutachtergremium unter dem Vorsitz des Ersten Baudirektors für den Städtebau Klaus-Dieter Ebert sprach sich für den Entwurf der Architekten-Arbeitsgemeinschaft Garten, Kahl und Bargholz aus. „Für die Preiserteilung waren in erster Linie ausschlaggebend die geschlossene Einheit des Projektes, die sich zugleich an das vorhandene Einkaufszentrum anpaßte, sowie die funktionellen Verbindungen der unterschiedlichen Nutzungsarten."[232] Der Entwurf sah über einem viergeschossigen Ladensockel fünf unterschiedlich hohe, turmartige Hochhäuser mit quadratischem Grundriß vor. Das Obergutachtergremium empfahl jedoch aus Gründen der Wirtschaftlichkeit statt der fünf nur drei Türme mit größerer Grundfläche zu planen. Das grundlegende architektonische Konzept für das Mundsburg-Center war nun geboren.

Das Architekturbüro Garten und Kahl und das Architekturbüro Bargholz schlossen sich für dieses Projekt zu einer Architekten-Arbeitsgemeinschaft zusammen.[233] Die Anregungen für den Innenausbau des Mundsburg-Centers lieferte nach Angaben des Architekten Karlheinz Bargholz das in der Nähe von Paris gelegene Einkaufszentrum „Parly 2"[234]: „Mit dem Bauherren Spranger & Büll fuh-

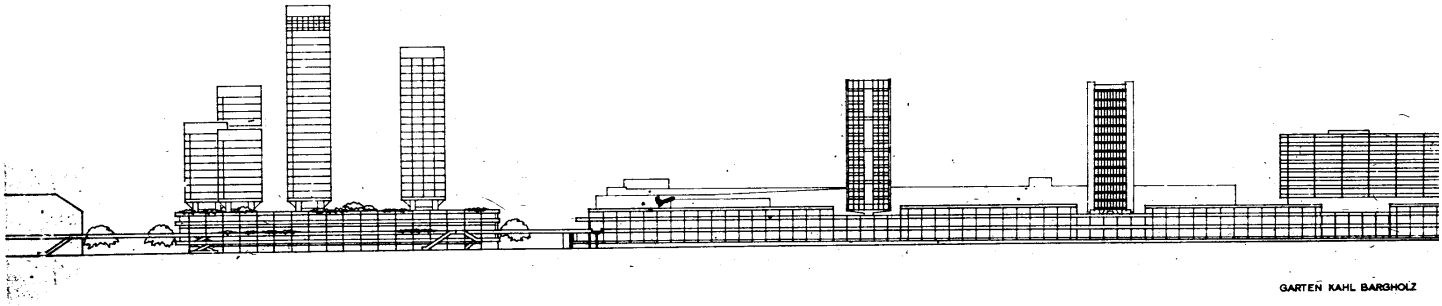
[230] Freie und Hansestadt Hamburg – Staatliche Pressestelle: Gutachten zur Erweiterung des Einkaufszentrums. Hamburg 13. April 1970.
[231] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Staatliche Pressestelle: Gutachten zur Erweiterung des Einkaufszentrums. Hamburg 13. April 1970.
[232] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: nicht veröffentlichter Vermerk zum Bebauungsplan Barmbek-Süd 21.
[233] Zwischen dem Bauherren und der Architekten – Arbeitsgemeinschaft entbrannte nach Aussage des Architekten Karlheinz Bargholz mit der Einreichung des Bauantrages noch ein Streit über das Urheberrecht der Entwürfe. Spranger & Büll beauftragte die Architektengemeinschaft einen Entwurf für den Vorbescheidsantrag zu zeichnen. Die weiterführenden Arbeiten zum Bauantrag ließ das Bauunternehmen Spranger & Büll jedoch von dem eigenen Architekturbüro „Planen + Bauen Spranger & Büll" ausführen. Dieses führte zu einem Rechtsstreit um die Frage des Urheberrechts vor Gericht. (Gespräch mit Karlheinz Bargholz am 05. März 2001.)
[234] Das Einkaufszentrum Parly 2, ursprünglich sollte es „Paris 2" heißen, wurde im November 1969 21 Kilometer westlich von Paris als erstes regionales Shopping-Center in der Region der französischen Hauptstadt eröffnet. Das Zentrum verfügte über eine Verkaufsfläche von 55.000 Quadratmetern. Damit war Parly 2 1969 das größte Einkaufszentrum Europas. Das Einkaufszentrum lag in einer Wohngegend mit hohem Lebensstandard. Deshalb wollten die Planer mit Parly 2 eine „Oase des besseren Lebens schaffen". (Vgl.: Robert Pernau: Traumzentrum – Parly 2 – Bericht über einen Besuch im größten Einkaufszentrum Europas. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. 25. Jahrgang. Hamburg November 1970. S. 765 f, und: Jean-Louis Solal: Les Centres Commerciaux – Bazars de notre Temps. In: Bernd R. Falk (Hrsg.): Shopping Center Handbuch. München 1973. S. 341.)

Abbildung 22: Modell des Mundsburg-Centers mit fünf Türmen



Quelle: Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg: II. Bauabschnitt Einkaufszentrum Hamburger Straße. Negativ-Kartei Nr. 65184/14 a.

Abbildung 23: Entwurf des Mundsburg-Centers mit fünf Türmen – Ansicht von der Hamburger Straße



Quelle: Archiv Karlheinz Bargholz.

ren wir (die Architektengemeinschaft) nach Frankreich und besuchten das Einkaufszentrum Parly 2. Besonders faszinierte uns die einfallsreiche Innengestaltung des Einkaufszentrums. Wir fanden im Einkaufszentrum eine innere kleine Stadt mit viel urbanem Leben. Dort herrschte ein Trubel wie auf einem Marktplatz. Zahlreiche Cafés und Restaurants luden die Franzosen zum Verweilen ein. Die Läden waren individuell von außen, insbesondere die Eingänge, gestaltet. Jeder Ladeninhaber hatte sich etwas einfallen lassen, was seinem Geschäft eine besondere Note verlieh. Bei den Läden gab es keine Einförmigkeit der Fronten. Zwar hat ein anderer Architekt die Innengestaltung des Mundsburg-Centers entworfen, weil der Bauherr später nur 21.000 Mark für diese aufwendige Entwurfsarbeit unserer Architektengemeinschaft zahlen wollte, aber die Anregungen der Innenarchitektur des Einkaufszentrums Parly 2 sind meines Wissens nach mit eingeflossen.“[235]

Auf der Grundlage des überarbeiteten Entwurfs der Architektengemeinschaft wurde das Bebauungsplanverfahren Barmbek-Süd 21 am 23. Juni 1969 erneut eingeleitet. Die Ladenpassage des ersten Bauabschnitts wurde im zweiten von der Humboldtstraße bis zur Hamburger Straße / Ecke Winterhuder Weg fortgesetzt. Dazu wurde gemäß des Entwurfs im Bebauungsplan Kerngebiet mit einem viergeschossigen Sockelbau, in dem Einzelhandelsgeschäfte mit Fußgängerpassagen von rund 7.000 Quadratmetern Nettoladenfläche untergebracht werden sollten, ausgewiesen. In den darüber liegenden Stockwerken des Sockelbaus, insbesondere in den drei Hochhäusern mit 20, 22 und 29 Geschossen, wurden Wohnungen und Büros planerisch gestattet. Der Ausbau der Wohnungen in den Hochhäusern konnte nach Aussagen der Senatsvertreter nicht im Bebauungsplan verbindlich festgeschrieben werden. Die Mitglieder des Verwaltungsausschusses für das Landesplanungsamt hatten in der Sitzung am 25. Januar 1971 erhebliche Zweifel, „daß bei der im Plan ausgewiesenen Kerngebietsnutzung nicht doch in allen Türmen Büroräume entstehen.“[236] Deshalb stimmte der Ausschuß dem Bebauungsplanentwurf einstimmig mit der Auflage zu, daß eine Sicherung der Wohnbebauung rechtlich festgelegt werden muß. Umgesetzt wurde diese Forderung, indem die Bauherren eine Baulasterklärung[237] gegenüber der Bauaufsichtsbehörde abgaben, in der festgelegt wurde, daß oberhalb des vierten Geschosses im 20- und 29geschossigen Hoch-

[235] Gespräch mit Karlheinz Bargholz am 05. März 2001.
[236] Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde – Verwaltungsausschuß: Erweiterung des Einkaufszentrums Hamburger Straße. Hamburg 25. Januar 1971.
[237] Im Baulastenverzeichnis werden Bebaubarkeitsbeschränkungen für ein Grundstück eingetragen. Mit der Baulast können öffentlich-rechtliche Hindernisse, die einem Bauvorhaben entgegenstehen, beseitigt werden. Die Bauordnungen der jeweiligen Bundesländer verstehen unter einer Baulast die freiwillige gegenüber der Bauaufsichtsbehörde übernommene öffentliche Ver-

haus nur Wohnungen gebaut werden dürfen.[238] Die Planer strebten an, daß rund 270 Wohnungen an der Hamburger Straße citynah errichtet werden.

Die Verbindung der Passage mit dem vorhandenen Einkaufszentrum Hamburger Straße wurde durch eine etwa 30 Meter breite Fußgängerbrücke im ersten Obergeschoß, die nach Willen der Planer marktähnlich durch Verkaufsstände genutzt werden sollte, über die Humboldtstraße erreicht (unmittelbar in das Karstadt-Warenhaus des Block A). Die Planer überschritten mit der Ausweisung für das Kerngebiet nach § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung für die Geschoßflächenzahl den zulässigen Höchstwert von 2,4 auf 3,4. Sie rechtfertigten diese Überschreitung städtebaulich mit der sehr verkehrsgünstigen und freien Lage des Baugebietes. Die Grundflächenzahl betrug 1,0.[239]

Zur inneren Erschließung des Baublocks, insbesondere zur Belieferung der Ladengeschäfte, wurden parallel zur Hamburger Straße und zum Winterhuder Weg zweispurige Fahrwege angelegt. Eine fünfgeschossige Garagenanlage im Blockinneren (ein unterirdisches Geschoß und vier oberirdische Geschosse) konnte etwa 500 Kraftfahrzeug-Einstellplätze für den Bedarf der Läden, Büros und Wohnungen aufnehmen. Sie wurde durch Fußgängerbrücken über die Fahrwege mit den Verkaufsgeschossen verbunden. Die Dachfläche der Garage sollte gärtnerisch hergerichtet werden und einen Spielplatz erhalten.

Im Begründungstext des Bebauungsplanes wurde die geplante U-Bahn-Linie Innenstadt – Geschäftsstadt Nord vorgesehen. Danach sah der Bebauungsplan vor, daß „an der Kreuzung Mundsburger Damm, Hamburger Straße, Winterhuder Weg eine Haltestelle dieser geplanten U-Bahn-Linie vorgesehen werden (könnte). Die Planungen für die Führung der U-Bahn-Linie in diesem Bereich sind noch nicht abgeschlossen, so daß eine Festlegung im Bebauungsplan noch nicht möglich ist. Die Trasse würde etwa diagonal das Plangebiet vom Winterhuder Weg zur Humboldtstraße kreuzen.[240] Die Hochhäuser sind so angeordnet, daß

---

pflichtung des Grundstückseigentümers zu einem bestimmten Tun, Dulden oder Unterlassen, das sich auf sein Grundstück bezieht und sich nicht schon aus öffentlich-rechtlichen Vorschriften ergibt. Diese – auch gegenüber dem Rechtsnachfolger wirksame – Verpflichtung meint nicht die Pflicht oder Last zur Errichtung eines bestimmten genehmigten Bauvorhabens, sondern die Pflicht zur Herstellung von Verhältnissen, die die Voraussetzung für die Rechtmäßigkeit eines Bauvorhabens bilden. Die Baulast hat eine dingliche Wirkung, da sie als öffentliche Last auf dem Grundstück ruht. Sie ist mit der Grunddienstbarkeit zu vergleichen. Eine Löschung der Baulast kann nur durch den schriftlichen Verzicht der Bauaufsichtsbehörde erfolgen. (Vgl.: Harald Gerhards; Helmut Keller: Gabler Lexikon Baufinanzierung. Wiesbaden 1996. S. 102.)

[238] Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Bericht des Bauausschusses über die Drucksache: Gesetz über den Bebauungsplan Barmbek-Süd 21. Drucksachen Nr. 2036. VII. Wahlperiode. Hamburg 26. April 1972.

[239] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Hamburg-Nord - Archiv: Nicht veröffentlichter Vermerk zum Bebauungsplan Barmbek Süd 21.

[240] Nach der Begründung im Bebauungsplan könnte die Trasse der U-Bahnlinie zwischen dem Hamburg-Mannheimer Hochhaus und dem Wohnturm verlaufen.

die Bahn diese Gebäude nicht unterfährt. Die Kellergeschosse der übrigen betroffenen Bauten sollen keine lebenswichtigen Einrichtungen enthalten, um bei einem späteren eventuellen U-Bahn-Bau wechselseitige Störungen zu vermeiden. (...)“ Die Haltestelle Mundsburg der vorhandenen U-Bahn-Linie Innenstadt – Barmbek und die der geplanten neuen Linie sollten nach dem Willen der Stadtplaner mit einem System von Fußgängertunneln ausgestattet werden, das auch einen Übergang zum Einkaufszentrum Hamburger Straße ermöglicht hätte. „Bis zum Bau der neuen Kreuzungshaltestelle wird der Fußgängerverkehr zwischen dem Einkaufszentrum und der U-Bahn-Haltestelle Mundsburg über die in Verlängerung der Humboldtstraße verlaufende vorhandene Fußgängerbrücke abgewickelt.“[241] Mit der textlichen Festsetzung der U-Bahntrasse in der Begründung des Bebauungsplanes hielten sich die Stadtplaner eine optionale Trassenführung offen. In der Ausweisung des Flächennutzungsplans von 1973 schwenkt die Trasse vom Mundsburger Damm vor der Kreuzung westlich in den Winterhuder Weg und kreuzt nicht diagonal das Plangebiet des Bebauungsplanes Barmbek-Süd 21. Auch wenn die Darstellungen im Flächennutzungsplan nicht parzellenscharf sind, kann daran abgelesen werden, daß sich die Planer in der endgültigen Trassenführung Spielraum lassen wollten. Seit der Ausweisung der Trasse im Flächennutzungsplan von 1973 wurde diese bis heute in der vorbereitenden Bauleitplanung unverändert beibehalten.[242] Bisher wurde diese U-Bahnlinie baulich nicht realisiert.[243]

Genauso wie der Bebauungsplan Barmbek-Süd 15 des Einkaufszentrums Hamburger Straße stand auch diese Planung ganz im Zeichen der autogerechten Stadt. „Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ist in späteren Jahren vorgesehen, die Hauptfahrbahn des Straßenzuges Mundsburger Damm / Hamburger Straße (…) als vierspurige Hochstraße über die Kreuzung Winterhuder Weg / Lerchenfeld zu führen.“[244] Diese Kreuzung wurde ebenso wie der Linksabbieger in die Adolph-Schönfelder Straße bis heute nicht höhenfrei ausgebaut.[245]

---

[241] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Hamburg-Nord: Bebauungsplan Barmbek Süd 21. Maßstab 1:1000. Hamburg 15. Mai 1972.
[242] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg: Flächennutzungsplan von 1973 und Flächennutzungsplan von 1997.
[243] Im Koalitionsabkommen für die Legislaturperiode 2001 – 2005 der CDU, Schill-Partei und FDP ist eine Realisierung dieser U-Bahnlinie vorgesehen: „Die Planungen für die Realisierung einer U-Bahnlinie von Barmbek über Steilshoop nach Bramfeld werden unverzüglich wieder aufgenommen. (...) Das Projekt der Einführung einer Stadtbahn wird (im Gegenzug) aufgegeben.“ (Koalitionsabkommen der CDU, Schill-Partei und FDP für die Legislaturperiode 2001 – 2005. Abschnitt: Verkehr.)
[244] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Hamburg-Nord: Bebauungsplan Barmbek Süd 21. Maßstab 1:1000. Hamburg 15. Mai 1972.
[245] In der Koalitionsvereinbarung der 2001 gewählten Hamburger - Regierungsparteien CDU, Schill-Partei und FDP wurde der Ausbau der Kreuzung Hamburger Straße / Mundsburger Damm / Winterhuder Weg / Lerchenfeld als Priorität angestrebt. (Vgl.: CDU, Schill-Partei; FDP: Vertrag über eine Koaltion für die Legislatur 2001 – 2005. S. 19.)

Abbildung 24: Das Mundsburg-Center kurz vor der Fertigstellung



Quelle: Hamburgisches Architekturarchiv: Einkaufszentrum Hamburger Straße. Negativ-Kartei Nr. 3292. Aufnahme durch die Neue Heimat am 28. November 1973.

Die Baukörper des Mundsburg-Centers errichteten die Bauherrn in zwei Etappen. Die gesamte Front der Hamburger Straße zwischen Humboldtstraße und Winterhuder Weg mit den Grundstücken von Spranger & Büll, der Vereinsbank und Möbel-Ordnung wurden in einem ersten Bauabschnitt realisiert. Dieser wiederum mußte ebenfalls in zwei verschiedene Abschnitte unterteilt werden. Im Bauabschnitt A wurden die Neubauten im viergeschossigen Sockel für die Firma Ordnung und die Vereinsbank auf dem Gelände Hamburger Straße / Ecke Humboldtstraße errichtet. Während dessen konnte die Firma Ordnung ihren Geschäftsbetrieb auf ihrem damaligen Grundstück weiterführen. Die Vereinsbank wurde auf dem übrigen Grundbesitz von Spranger & Büll zwischenverlagert. Nachdem der Neubau fertiggestellt war, zog die Firma Ordnung um, die alte Substanz wurde abgebrochen und die Bebauung des Restgeländes bis zum Winterhuder Weg konnte durchgeführt werden (Bauabschnitt B). Die Eigentümer der Flurstücke 744 (Transportunternehmen Klingenberg)[246], 773, 775 und 1430 wollten sich anfänglich nicht am Sanierungsvorhaben beteiligen. Deshalb war diese Bebauung in einem zweiten Bauabschnitt vorgesehen.[247]

3. Anregungen und Bedenken zum Bebauungsplan

Neben den Bedenken der Firma Woerle & Heinicke wurden noch fünf weitere Bedenken und Anregungen in der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes Barmbek-Süd 21 vom 1. März bis 1. April 1971 beim Bezirksamt Hamburg-Nord schriftlich eingereicht. Die Handwerkskammer Hamburg regte zum Beispiel für das städtische Grundstück Winterhuder Weg 12 eine Ausweisung als Gewerbegebiet an, um dort den ansässigen Kraftfahrzeugbetrieb mit einem Platzbedarf von rund 600 Quadratmetern weiter halten zu können. Sie begründete die Anregung damit, daß die Ausweisung dieses Flurstücks 743 im Bebauungsplan als Parkanlage der ansässigen Firma die Existenzgrundlage entziehen würde. Die Stadt folgte dieser Anregung nicht, weil sie die Freiflächen als Ausgleichsfläche zur Bebauung des Einkaufszentrums benötigte und der Kraftfahrzeugbetrieb anderweitig in einem Gewerbegebiet untergebracht werden sollte.

---

[246] Jörgen Schmidt-Klingenberg berichtete, daß die von Spranger & Büll angebotenen Grundstückspreise zu gering waren und sie deshalb nicht verkauften. Die Möbelspeditionsfirma hatte eigentlich schon Anfang der sechziger Jahre daran gedacht, den Firmensitz zu verlegen. Das Lager am Winterhuder Weg war nämlich zu klein, so daß die Firma Klingenberg ein Lager in dem Hochbunker an der Gertigstraße anmietete. Dieser hatte jedoch keinen Fahrstuhl. 1965 bauten sie auf dem heutigen Firmensitzgelände in Norderstedt (Gutenbergring 22) eine erste Lagerhalle von 1.200 Quadratmetern. (Vgl.: Internationale Möbelspedition Heinrich Klingenberg: The making of a legend. Archiv der Internationalen Möbelspedition Heinrich Klingenberg.)

[247] Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Grundstücksausschuß der Kommission für Bodenordnung. Bestandsnummer 312-3. 503. Sitzung. 01. Dezember 1969.

Karl-Heinz Bendl, Inhaber einer Schlachterei an der Humboldtstraße 7 (Flurstück 775), regte an, die bauliche Nutzung für sein Flurstück von vier auf fünf Geschosse zu erhöhen. Außerdem wollte er den bestehenden Laden bis an die westliche Flurstücksgrenze, ans Einkaufszentrum heran, erweitern können. Die Verwaltung entgegnete, daß „durch die Ausweisung eines fünften Geschosses an der Humboldtstraße eine GFZ von 3,8 (entstünde). Da die ausgewiesene bauliche Nutzung an der Humboldstraße einer GFZ von 3,04 entspricht und damit bereits weit über den zulässigen Werten der BauNV liegt, würde eine Erhöhung auf 3,8 eine ungerechtfertigte Bevorzugung des Flurstücksinhabers bedeuten. Die bauliche Nutzung für das restliche Plangebiet entspricht einer Geschoßflächenzahl von 3,4. Dem Wunsche nach einer rückwertigen Ladenerweiterung sollte nicht entsprochen werden, weil dadurch unvertretbar hohe Kosten durch die dann erforderlich werdenden Entlüftungsanlagen entstünden.“[248]

Der Eigentümer des Grundstücks Humboldtstraße 5 (Flurstück 1430), H. Sengelmann, befürchtete, daß die Warenanliefung und die Anfahrt seines Lebensmitteleinzelhandelsgeschäftes nicht reibungslos verlaufen könne, weil in der Humboldtstraße Halteverbot bestehe. Die Stadt ermöglichte dem Inhaber des Einzelhandelsgeschäftes einen seitlichen Ladeverkehr auf dem städtischen Flurstück 1431. Bei den weiteren Bedenken und Anregungen handelte es sich um Detailfragen des Bebauungsplanes, die keine Berücksichtigung fanden.[249]

4. Äußerungen der politischen Gremien

In der Bezirksversammlung Hamburg-Nord wurde der Bebauungsplan Barmbek-Süd 21 in der beschlußfassenden Sitzung am 11. Februar 1971 sehr kontrovers diskutiert. Insbesondere wandte sich die FDP-Fraktion gegen den Bebauungsplan. Der FDP-Abgeordnete Heinz Escherich gab als Grund für die ablehnende Haltung seiner Fraktion die starke Massierung der Bausubstanz an. Die hohe Überschreitung der maximalen Geschoßfläche nach der Baunutzungsverordnung von 2,4 auf 3,4 sei nicht vertretbar. Die Abgeordnete Christel Stegmann der FDP-Fraktion konkretisierte die Rede von Heinz Escherich: „Es habe immer Einstimmigkeit darüber geherrscht, daß der Bauindex an Straßen wie der Hamburger Straße möglichst hoch gehalten werden sollte, um den Grund und Boden gut auszunutzen. Hier scheine es jedoch so, daß der Bauindex sich nicht nach der

[248] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Hamburg-Nord: Akten zum Bebauungsplan Barmbek Süd 21.
[249] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord Archiv: Anregungen und Bedenken zum Bebauungsplan Barmbek-Süd 21.

vorhandenen Bebauung gerichtet habe, sondern den Wünschen der Baugesellschaft angepaßt wurde. Dies sei jedoch sehr in Frage zu stellen und man könne wohl kaum von einer organischen Planung sprechen."[250] Der Abgeordnete Heinz Escherich ergänzte, daß auf Freiflächen auf den Grundstücken nicht verzichtet werden dürfe. Weiterhin wurde von ihm die verkehrliche Anbindung als nicht ausreichend gelöst angesehen.

Die CDU-Fraktion stimmte der Planung zu, bemängelte aber, daß der Bebauungsplan nur eine punktuelle Überplanung sei und damit eine städtebauliche Gesamtplanung verhindere. „(...) Bei einer solchen komprimierten Bebauung (müsse) eine Überplanung des gesamten Nachbargebietes stattfinden."[251]

Für die SPD führte der Abgeordnete Klaus Fulda aus, „daß seine Fraktion diesem Bebauungsplan zustimmen werde. Innerhalb des Einkaufszentrums Hamburger Straße hätte man ebenfalls 20 Geschosse beschlossen. Vor allem sollte man auch nicht außer acht lassen, daß ein privater Unternehmer Initiative entwickelt habe. Er stimme diesem Bebauungsplan zu, da er eine ansprechende Lösung im Anschluß an das Einkaufszentrum Hamburger Straße schaffe."[252] Die Bezirksversammlung bestätigte den Bebauungsplan Barmbek-Süd 21 bei 4 Gegenstimmen und 4 Stimmenthaltungen.

Die Baugesellschaft Spranger & Büll begann im März 1972 mit dem Bau des Mundsburg-Centers und der Häuser. Am 29. Juni 1973 konnten die Bauherren das Richtfest für den rund 60 Millionen teueren Gebäudekörper feiern. Uwe Spranger hielt als Bauherr die Ansprache auf dem Richtfest: „(...) Heute vor 16 Monaten, im Herbst 1972, ist mit dem Bau dieser Häuser begonnen worden. In diesem Zeitraum wurden 200.000 cbm umbauter Raum geschaffen, dazu waren 25.000 cbm Beton erforderlich. Das entspricht einer Menge, die 500 Betonfahrzeuge angefahren haben. Die verarbeitete Stahlmenge von 3.000 to reicht aus, um ein 8.000 to Stückgutschiff zu bauen. (...) Diese Hochhäuser sollen Auftakt und Abschluß des bestehenden Einkaufszentrums Hamburger Straße sein. Wir hoffen, daß wir mit diesem Projekt eine Lösung gefunden haben, die sich architektonisch und funktionell in das Gesamtbild der Stadt einfügen wird."[253]

---

[250] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift über die Sitzung der Bezirksversammlung: Bebauungsplanentwurf Barmbek-Süd 21. Hamburg 11. Februar 1971.
[251] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift über die Sitzung der Bezirksversammlung: Bebauungsplanentwurf Barmbek-Süd 21. Hamburg 11. Februar 1971.
[252] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift über die Sitzung der Bezirksversammlung: Bebauungsplanentwurf Barmbek-Süd 21. Hamburg 11. Februar 1971.
[253] Spranger & Büll: Ansprache zum Richtfest am 29. Juni 1973. (Archiv von Spranger & Büll.)

Der 1974 fertiggestellte Sockelbau des Mundsburg-Centers erhob sich in eine Höhe von 15,55 Meter und hatte eine Länge und Breite von 100 x 35 Metern. Der Grundriß war annähernd rechteckig. Die beiden Hochhäuser waren eine Stahlbetonkonstruktion, hergestellt in Ortbeton. Die Fassade stand auf den Decken der einzelnen Geschosse. Die Fenster bestanden aus Leichtmetallrahmen mit Sicherheitsverglasung, die Fassadenverkleidung aus vorgespanntem 6 mm starken Colorglas. Die einzelnen Geschosse waren aus optischen Gründen gegeneinander durch weiße emaillierte Metallbänder unterteilt, die auf gesonderten Trägern vor der Fassade befestigt waren. Eine Besonderheit war, daß die technischen Versorgungsanlagen der Häuser (z.B. die Heizung und Klimaanlage) in die beiden obersten Geschosse gelegt wurden. Mit einem breiten Metallband, das frei vor der Fassade angeordnet war, hatten die Architekten die Technikgeschosse optisch abgehoben.[254]

Am südlichen Ende des Sockelbaus, an der Hamburger Straße / Ecke Winterhuder Weg, erhob sich das 29 Stockwerke emporragende Hochhaus, das ab dem vierten Geschoß ausschließlich für Wohnungen konzipiert war. Es hatte einen quadratischen Grundriß mit einer Seitenlänge von circa 22,50 Meter und eine Gebäudehöhe von 103 Metern. Das Wohnhaus hatte über dem Sockel 25 Wohngeschosse mit 175 Wohneinheiten (5. – 29. Geschoß). In jedem Wohngeschoß des Hochhauses waren vier 2-Zimmer- und drei 1-Zimmerkomfortwohnungen in der Größe zwischen 37 und 65 Quadratmetern Grundfläche angeordnet.[255] Am Kopf des Hochhauses wurde im Juni 1973 der Name „Mundsburg“ als Schriftzug angebracht. In Erdgeschoß an der Außenseite des Hauses (heute im verglasten Bereich der Eingangshalle) ist eine Erklärungstafel dazu befestigt:

Mundsburg

„Der Hamburger Bürger Johann Hinrich Mund erwarb 1721 den auf diesem Gelände seit dem 16. Jahrhundert nachweisbaren „IMMENHOF“, dessen neu errichtetes, prächtiges Hauptgebäude nun „MUNDSBURG“ genannt wurde.

Zur Erinnerung an diese alte 1813 abgebrochene „MUNDSBURG“ wurde dieses 1972/73 errichtete Haus benannt.“[256]

---

[254] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Ortsamt Barmbek-Uhlenhorst: Bauprüfakten zum Mundsburg-Center.
[255] Vgl.: Susanne Woelk: Panoramablick über die Stadt. In: Hamburger Abendblatt – Sonderbeilage zum 25jährigen Jubiläum der Hamburger Straße. Hamburg 28. April 1995. S. 3.
[256] Die beiden ältesten bekannten Höfe auf der Uhlenhorst werden in Quellen oft als die „Immenhöfe“ bezeichnet. Der eine Hof „Mundsburg“ lag in der Nähe der Kuhmühle (heute Gelände des Mundsburg-Centers) und der andere „Uhlenhorst“ lag ungefähr auf der Höhe der heutigen Marien-

Das am östlichen Ende des Sockelbaus gelegene Hochhaus war mit seinen 8.000 Quadratmetern Nutzfläche für reine Büroräume geplant. Es wies die gleiche Grundfläche auf wie das Wohnhaus, die Gebäudehöhe betrug hier bei 22 Stockwerken 99 Meter. Auf dem Dach des Hochhauses wurde eine Großantenne installiert. Damit konnte das jahrelange Problem, daß die seit der Errichtung des Einkaufszentrums Hamburger Straße im „Fernsehschatten" der Hochhäuser gelegenen 2.250 Wohnungen einen schlechten Fernsehempfang hatten, behoben werden.[257]

Die Mundsburg Hochhäuser waren mit ihren 103 und 99 Metern Höhe die höchsten Wohn- und Geschäftshäuser der Freien und Hansestadt Hamburg. Fünf Schnellaufzüge mit einer Geschwindigkeit von vier Metern pro Sekunde sicherten ein Erreichen der obersten Geschosse in 25 Sekunden. Auf dem Richtfest stellte Uwe Spranger fest: „Sollte der Weg (in das oberste Wohngeschoß) zu Fuß gewählt werden, müßten 459 Stufen hinaufgestiegen werden – 10 Stufen mehr als man benötigt, um auf die Ausschichtsplattform der St.-Michaelis-Kirche zu gelangen."[258]

Die im Bebauungsplan festgeschriebene gärtnerische Herrichtung der Dachfläche des Parkhauses mit dem Kinderspielplatz erfüllte der Bauherr während der Bauausführung nicht. Als Begründung gab Spranger & Büll an, daß die Fläche im Windschatten der Hochhäuser läge und deshalb erheblichen Zugerscheinungen ausgesetzt sei. Ein Spielplatz auf dem Parkdeck würde die Gesundheit der Kinder gefährden. Außerdem würden in dem Wohnhochhaus aufgrund der kleinen Wohnungen kaum Kinder wohnen. Ohne Spielplatz sei auch kein begrüntes Dach notwendig. Der Unterausschuß für Bau- und Verkehrsangelegenheiten stimmte am 6. Oktober 1975 zu, daß Spranger & Büll eine Befreiung erhielt. Danach mußte die Baugesellschaft keinen Kinderspielplatz auf dem Dach des Parkhauses errichten und durfte ein Kiespreßdach statt des begrünten Daches

terasse. Die Bezeichnung „Immenhöfe" läßt mit Sicherheit darauf schließen, daß eine Imkerei zunächst einmal vorübergehend oder auch kontinuierlich die Bewirtschaftung der beiden Anwesen mitbestimmt hat. Wie lange die beiden Höfe tatsächlich bestanden, kann nicht genau ermittelt werden. Der Name des Hofes Mundsburg stammt von Johann Hinrich Mund. Dieser erwarb 1721 den Hof und vergrößerte durch Pachtverträge mit dem Hospital zum Heiligen – Geist die Hoffläche auf 13,5 Hektar. Die Wiesen- und Ackerflächen bewirtschaftete Mund. Johann Hinrich Mund ersetzte den Immenhof durch einen Neubau, der von der Nachbarschaft „Mund's Burg" getauft wurde. So erhielt der Immenhof den Namen „Mundsburg". In den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts mußte der Mundshof für die staatlichen Geländeerschließungsarbeiten nördlich der Eilbek weichen. (Vgl.: Matthias Schmoock: Das Uhlenhorst-Buch. Hamburg 1993. S. 7 – 8. 19, ebenfalls: Braun: Hamburg – Uhlenhorst. S. 8 – 10.)

[257] Vgl.: Elisabeth Vosberg: Post baut Kabelfernsehen an der Mundsburg – Barmbeker sollen wieder klar sehen. In: Barmbeker Zeitung. Hamburg 18. April 1974.

[258] Spranger & Büll: Ansprache zum Richtfest am 29. Juni 1973. (Archiv Spranger & Büll.)

ausführen. Dafür mußte die Firma insgesamt 80.000 Mark für die Errichtung eins öffentlichen Spielplatzes an der Humboldtstraße zahlen.[259]

5. Bau des dritten Hochhauses

Nachdem die neunundzwanzig- und zweiundzwanziggeschossigen Hochhäuser mit 7.000 Quadratmeter Einzelhandel im Sockelbau des ersten Bauabschnitts für rund 60 Millionen DM[260] errichtet waren, reichte die Hamburg-Mannheimer-Versicherung[261] Anfang des Jahres 1975 einen Bauantrag für das dritte im Bebauungsplan Barmbek-Süd 21 ausgewiesene Hochhaus ein. Die Möbelspeditionsfirma Klingenberg hatte ihr 3.620 Quadratmeter großes Grundstück (Flurstück 744) 1972 für 5 Millionen DM an die GAGFAH – Gemeinnützige Aktien-Gesellschaft für Angestellten-Heimstätten verkauft. Nachdem die Speditionsfirma neue Betriebe in Norderstedt und Bonn fertig errichtet und ihren Firmensitz am Winterhuder Weg aufgelöst hatte, verkaufte die GAGFAH wiederum 1974 das Barmbeker Grundstück an die Hamburg-Mannheimer Versicherung.[262]

Die beiden errichteten Hochhäuser von Spranger & Büll entsprachen zwar bezüglich der Geschoßzahl den Festsetzungen des Bebauungsplanes, wichen

---

[259] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt-Nord: Protokoll des Unterausschuß für Bau- und Verkehrsangelegenheiten. Hamburg 06. Oktober 1975.
[260] Vgl.: Zachan: Einkaufszentren. S.57.
[261] Die Anfänge der Hamburg-Mannheimer-Versicherung liegen schon über 100 Jahre zurück. Am 29. April 1899 schlossen in Mannheim vier Kaufleute, drei Bankiers, drei Fabrikanten und ein Rechtsanwalt einen Gesellschaftsvertrag, der die Gründung der „Vita-Versicherungs-Actien-Gesellschaft“ beinhaltete. Das erste Jahrzehnt des Bestehens der „Vita“ war gekennzeichnet von einem schleppenden Geschäftsausbau, von hohen Kosten und einer geringen Bestandsfestigkeit. Zum zehnjährigen Jubiläum gefährdeten die ersten Abgänge und die schlechte Wirtschaftssituation das Unternehmen so ernsthaft, daß Verhandlungen mit übernahme- und beteiligungswilligen Gesellschaften aufgenommen wurden. Den rettenden Anker warf schließlich 1912 die „Versicherungsgesellschaft Hamburg“ der Gebrüder Mutzenbecher aus. Mit diesem Großaktionär im Rücken begann für die „Vita“ eine neue Ära. Die Gesellschaft änderte ihren Namen in „Hamburg-Mannheimer-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft“ und zog nach Hamburg. Wegen der Weltwirtschaftskrise Ende der 20er Jahre geriet die „Versicherungsgesellschaft Hamburg“ in Schwierigkeiten. Sie beschloß, ihre Beteiligung an der Hamburg-Mannheimer aufzugeben. An ihre Stelle trat 1930 die schwedische Svea. Staatlicher Druck beendete 1942 die Partnerschaft mit dem ausländischen Mehrheitsaktionär. Nachfolger wurde das Bankhaus Donner. Die Beteiligungsverhältnisse haben sich gleich nach Kriegsende wieder verändert. Die Svea erwarb zunächst ihre Anteile zurück. 1951 beteiligten sich dann Münchener Rück und Allianz mit jeweils 36,4 Prozent an der Hamburg-Mannheimer, die Svea, die spätere Skandia, behielt 26,4 Prozent. Erst in den neunziger Jahren bekam die Gesellschaft wieder einen Mehrheitsaktionär. Die Münchener Rück kaufte 1992 einige Anteile der Allianz und stockte so auf 54 Prozent auf. 1993 erwarb sie dann außerdem die Aktien der Skandia, so daß schließlich 80 Prozent bei der Münchener Rück und 20 Prozent bei der Allianz lagen. Seit 1975 hat die Hamburg-Mannheimer ihre Hauptverwaltung in der City Nord. Im Juli 1997 schlossen sich Hamburg-Mannheimer, Victoria, DAS und DKV unter einem Dach namens „ERGO-Versicherungsgruppe AG“ mit Sitz in Düsseldorf zusammen. Mit der Gründung der Holding reagierten die beteiligten Gesellschaften auf die Deregulierung des europäischen Binnenmarktes und den damit verbundenen schärferen Wettbewerb. (Vgl.: Hamburg-Mannheimer-Versicherung: Historische Entwicklung der Hamburg-Mannheimer 1899 bis 2001. Archiv der Hamburg-Mannheimer Versicherung.)
[262] Vgl.: Internationale Möbelspedition Heinrich Klingenberg: The making of a legend. (Archiv der Internationalen Möbelspedition Heinrich Klingenberg.)

jedoch in ihrer Höhe nur unwesentlich voneinander ab, weil in dem zweiundzwanziggeschossigen Gebäude Büros mit größeren Gebäudehöhen entstanden waren. Die Stadtplaner standen vor dem Problem, daß gemäß des Bebauungsplanes das dritte zwanziggeschossige Hochhaus am Winterhuder Weg, welches ab dem vierten Vollgeschoß vorwiegend Wohnungen enthalten sollte, bei Einhaltung der Geschoßzahl gegen die beiden südlich davon stehenden Neubauten in der Höhe stark abgefallen wäre, so daß der beabsichtigte, auf Grund des städtebaulichen Wettbewerbs konzipierte Zusammenhalt der Baugruppe nicht mehr gegeben gewesen wäre. Aus stadtplanerischen Gesichtspunkten leitete die Verwaltung deshalb mit einer Änderung des Bebauungsplanes die planerische Höhenanpassung des dritten Hochhauses der Hamburg-Mannheimer Versicherung an die beiden Neubauten von Spranger & Büll ein. Um einen Baubeginn durch die Änderung des Bebauungsplanes nicht zu lange hinauszuzögern, erteilte das Ortsamt Barmbek-Uhlenhorst der Hamburg-Mannheimer Versicherung eine Vorweggenehmigung. Mit dieser durften die Gründung und der Bau des Kellers bereits ab September 1975 begonnen werden.[263]

Im Stadtplanungsausschuß wurde am 30. September 1975 die Vorlage eingehend diskutiert. Insbesondere die Frage, ob die Hamburg-Mannheimer Versicherung, abweichend von der eingetragenen Baulast, oberhalb des vierten Geschosses auch Büros statt Wohnungen einrichten dürfte, erörterten die Mitglieder des Ausschusses. Die beauftragten Architekten Garten & Kahl[264] hatten einen Bauantrag eingereicht, in dem sie über dem viergeschossigen gewerblichen Sockel noch vier weitere Bürogeschosse hinzugefügt und nur die restlichen Geschosse mit insgesamt 133 Ein- bis Zwei-Zimmer Wohnungen geplant hatten. „Sollte eine weitere viergeschossige gewerbliche Nutzung im Hochhausturm der Hamburg-Mannheimer Versicherung zugelassen werden, müßte diese (aufgrund der Baulast) auch für Spranger & Büll zulässig sein.“ Die Verwaltung hatte darüber ein Gespräch mit der Baugesellschaft geführt: „Herr Spranger hat erklärt, daß er seine Bedenken zurückstellen würde, wenn ihm ein gleiches Recht eingeräumt wird. Er hat in diesem Bereich weder alle Wohnungen noch Gewerberäume vermieten können. Langfristig vermietbare Gewerberäume seien hier günstiger unterzubringen.“[265] Nach dem Gespräch hob die Verwaltung die Baulast der Grundstücke auf.

[263] Vgl.: o.V.: Der dritte Turm wird gebaut – Sportzentrum Mundsburg ist schon fertig. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 28. August 1975. S. 6.
[264] Die Bauausführung des dritten Hochhauses übernahmen Graaf, Schweger + Partner.
[265] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift des Stadtplanungsausschusses: Verordnung zur Änderung des Bebauungsplans Barmbek-Süd 21. Hamburg 30. September 1975.



Abbildung 25: Drittes Hochhaus der Hamburg-Mannheimer Versicherung

Quelle: eigene Aufnahme am 8. Juni 2001.

Abbildung 26: Hochhaus-Ensemble des Mundsburg-Centers



Quelle: eigene Aufnahme am 8. Juni 2001.

Die Zahl der Vollgeschosse des Gebäudes der Hamburg-Mannheimer Versicherung am Winterhuder Weg wurde auf dreiundzwanzig erhöht und zugleich die Traufhöhe entsprechend heraufgesetzt. Die Anhebung der Zahl der Vollgeschosse erforderte auch eine Neufestsetzung der Geschoßfläche von 11.450 auf 13.400 Quadratmeter. Die Traufhöhen betrugen damit für das zweiundzwanziggeschossige Gebäude 97 Meter, für das dreiundzwanziggeschossige Gebäude 84 Meter und für das neunundzwanziggeschossige Gebäude 102 Meter.[266] Der Ausschuß beschloß bei einer Gegenstimme der Bezirksversammlung die Annahme der Verordnung zur Änderung des Bebauungsplanes Barmbek-Süd 21 zu empfehlen. In der Bezirksversammlung Hamburg-Nord wurde am 9. Oktober 1975 die Änderung des Bebauungsplans bei einer Stimmenthaltung einstimmig angenommen.[267]

Am 15. Februar 1977 fand in Anwesenheit des Hamburger Bausenators Dr. Rolf Bialas[268] und des Vorstandsvorsitzenden der Hamburger-Mannheimer Versicherung Günther Kalbaum das Richtfest des dritten insgesamt 20 Millionen Mark teuren Mundsburg Hochhauses statt. Mit einer speziellen Tunnelschalung ging die Erstellung des Rohbaus besonders zügig voran. Lange vor der Fertigstellung des dritten Hochhauses im Jahre 1978 waren die 133 Eigentumswohnungen verkauft.[269] Insgesamt fanden in den Wohngiganten an der Mundsburg 400 Bewohner eine neue Bleibe.[270] Die von den Stadtplanern angestrebten 270 Wohneinheiten wurden um 40 Wohneinheiten übertroffen. Der von der CDU – Opposition 1968 in der Hamburgischen Bürgerschaft geforderten Belebung der Geschäftsagglomeration an der Hamburger Straße durch den Bau von Wohnungen wurde damit im Nachhinein entsprochen.

Das dritte Hochhaus wurde den beiden anderen in der Architektur angeglichen. Trotz unterschiedlicher Gestaltungsmittel[271] bilden sie deshalb eine geschlossene Baugruppe, die insbesondere zur Alster hin das Bild der Stadtteile Uhlen-

---

[266] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift des Stadtplanungsausschusses: Verordnung zur Änderung des Bebauungsplans Barmbek-Süd 21. Hamburg 30. September 1975.
[267] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift über die Sitzung der Bezirksversammlung: Änderung des Bebauungsplans Barmbek-Süd 21. Hamburg 09. Oktober 1975.
[268] Dr. med. Rolf Bialas wurde am 02. Februar 1929 in Hamburg geboren. Von Beruf war er Arzt, Obermedizinalrat bei der LVA. Von 1970 bis 1978 war er Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft (FDP). Als Bausenator war er vom 30. April 1974 bis 06. Juni 1978 im Amt. (Vgl.: Gabrielsson: Senatoren. S. 107.)
[269] Vgl.: o.V.: Dritter Turm in Hamburg – Winterhude. In: Forum – Nachrichten aus der Hamburg Mannheimer. Hamburg Februar 1977.
[270] Vgl.: Susanne Woelk: Panoramablick über die Stadt. In: Hamburger Abendblatt – Sonderbeilage zum 25jährigen Jubiläum der Hamburger Straße. Hamburg 28. April 1995. S. 3.
[271] Der auffälligste bauliche Unterschied der drei Mundsburg - Türme ist, daß das Hamburg-Mannheimer-Versicherungs Hochhaus im Gegensatz zu den anderen beiden Hochhäusern Balkone vor den Wohnungen hat.

horst und Barmbek heute entscheidend prägt. Die Außenmaterialien des ersten Bauabschnitts „Einkaufszentrum Hamburger Straße“ wurden im zweiten, „Mundsburg-Center“, nicht übernommen; die Bauherrn bevorzugten „leichter“ wirkende, zum Teil auch transparente Baustoffe und Bauteile. Die Brüstungen der Fußgängerpassage wurden aus Stahlrahmen mit bronzefarbigen Glasfüllungen hergestellt. Trotz der anderen Materialien setzte der zweite Abschnitt (Mundsburg-Center) organisch den ersten (Einkaufszentrum Hamburger Straße) fort.

Außer Läden, Büros und Wohnungen enthielt das Mundsburg-Center auch ein 2.000 Quadratmeter großes Sport- und Freizeitzentrum mit Schwimmbad, Sauna, fünf Squashhallen sowie zwei Tennishallen und einer Turnhalle. Laut Protokoll des Verwaltungsausschusses für den Landesplanungsausschuß hatten sich Mitarbeiter der Verwaltung am 25. Januar 1975 besonders stark für Freizeiteinrichtungen gemacht: „In der Diskussion kommt zum Ausdruck, daß für die Beurteilung derartiger Vorhaben nicht vorwiegend die Frage der Wirtschaftlichkeit, sondern im gleichen Umfang die städtebauliche Gestaltung maßgebend sein sollte. Dazu gehört auch die Einbindung von Gemeinbedarfs- und Freizeiteinrichtungen; die Einkaufszentren sollten nicht nur ‚Verkaufsschlachtschiffe‘ sein. Entsprechende Kritik ist bereits zum ersten Bauabschnitt des Einkaufszentrums Hamburger Straße in der Öffentlichkeit erhoben worden.“[272] Das Mundsburg-Sportzentrum wurde am 8. September 1975 offiziell eröffnet. Fünf Jahre später wurde auf dem Parkhausdach eine Tennis- und Squashhalle gebaut.

Eine weitere Attraktion war die Errichtung eines Kinozentrums im Mundsburg-Center. Der Unterausschuß für Bau- und Verkehrsangelegenheiten der Bezirksversammlung Hamburg-Nord genehmigte am 2. Dezember 1974 drei Kinosäle mit 301, 121 und 118 Sitzplätzen (zusammen 540). Die drei Kinos wurden von Hans-Heinrich Brockstedt und seinen Söhnen Lutz und Udo gebaut. Die Familie besaß damals bereits das „Kino Eppendorf“ mit 479 Plätzen, das Hansa in Lübeck mit 400 Plätzen und drei weitere Kinos in Braunschweig und Bredstedt.[273]

[272] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Protokoll des Verwaltungsausschusses für den Landesplanungsausschuß. Hamburg 25. Januar 1975.
[273] Vgl.: o.V.: Hamburg bekommt 3 neue Kinos – sie werden an der Mundsburg gebaut. In: Bild-Zeitung. Hamburg vom 08. November 1974.

6. Modernisierungen der Einkaufszentren und Mulitplexkino

Das Einkaufszentrum Hamburger Straße wurde die ersten Jahre von den elf Eigentümern selbständig verwaltet.[274] In der freiwilligen Werbegemeinschaft engagierten sich nur 24 der 100 im Einkaufszentrum ansässigen Firmen. Über zehn Jahre wurden kaum Veränderungen baulicher oder organisatorischer Art im Center vorgenommen. Doch die Konkurrenz der Shopping-Center in Hamburg und seinem Umland wurde größer. Neue moderne Einkaufszentren warben Kunden ab, die ersten Passagen entstanden, die City steigerte ihre Attraktivität und die Kunden veränderten ihr Konsumverhalten. Dem neuen Anspruch des „Erlebniskaufens“ konnte die Geschäftskonzentration an der Hamburger Straße nicht mehr gerecht werden. Das Ergebnis davon war, daß viele Läden im Einkaufszentrum leer standen, ein schlechter Branchenmix bestand und die Umsätze sanken. Nachdem Anfang der achtziger Jahre eine Standortanalyse ergab, daß das Einkaufszentrum in dem damaligen Zustand keine Zukunft mehr auf dem Shopping-Center-Markt hatte, entschlossen sich die nun noch sieben Grundeigentümer[275] umfangreiche organisatorische sowie bauliche Veränderungen im Einkaufszentrum Hamburger Straße durchzuführen.[276]

Tabelle 7: Die Eigentümer des Einkaufszentrums Hamburger Straße im Jahr 2001

Block	Eigentümer
A	Karstadt AG
B und K	Hamburger Sparkasse
C	Grundeigentümergemeinschaft Bruhn GmbH, Erbengemeinschaft Backer, Bären-Zwissler-Grundstücksgesellschaft mbH bürgerlichen Rechts[277] und Dannenfelser
D[278], G, H und E	Iduna Lebensversicherung AG

[274] Das von den Grundeigentümern engagierte Unternehmen Gerstel & Henk Immobilien-Verwaltungs-Gesellschaft mbH hatte einzig als Aufgabe, die anfallenden Kosten der Gemeinschaftseinrichtungen auf die Grundeigentümer umzulegen. Mit weitergehenden Centermanagement – Aufgaben wurde das Unternehmen nicht betraut. (Gespräch mit Karl-Heinz Ewoldt, Abteilung Immobilienbesitz, Hamburger Sparkasse am 03. August 2001.)

[275] Ausgenommen von der Aufzählung ist der Grundeigentümer des Parkhauses, InterConti International.

[276] Rede auf der Pressekonferenz zum 20jährigen Jubiläum des Einkaufszentrums vom Chef der Werbegemeinschaft der Hamburger Straße, Eckehardt Lux. Seit 1979 war Eckehardt Lux Geschäftsführer von Karstadt im Einkaufszentrum Hamburger Straße. (Centermanagement Hamburger Straße Archiv: Akte 20jähriges Jubiläum, und: o.V.: Danke und Tschüß, Eckehardt Lux. In: Hamburger Wochenblatt. Ausgabe Winterhude – Alsterdorf – Uhlenhorst. Nummer 32. Hamburg 08. August 2001. S. 7.)

[277] Die Bären-Zwissler-Grundstücksgesellschaft mbH bürgerlichen Rechts ist eine Tochterfirma von Ludwig Görtz GmbH.

[278] 1988 verkauften die Brüder Harald und Dietmar Dude das Gebäude D 1 an die Versicherungsgesellschaft IDUNA.

Block	Eigentümer
M	Hanseatische Gesellschaft für Handel und Aufbau mbH[279]
N	Certa Immobilienverwaltung mbH & Co. Liegenschaften
F, O, P, Q und S	Hermann Friedrich Bruhn
Parkhaus	ContiPark International

Quelle: eigene Darstellung anhand der Angaben des ITC-Centermanagements.

Eine organisatorische Maßnahme war, daß im März 1984 ein professionelles Centermanagement für das Einkaufszentrum Hamburger Straße engagiert wurde, das „Center-Management Müller G.m.b.H."[280], dessen Sitz Hamburg und Düsseldorf war. „Neben der Betreuung und Leitung der Werbegemeinschaft, neben der Steuerung der Werbung, der Hausverwaltung, der Bewachung und Vermietung gehören auch Ordnung und Reinhaltung zum Aufgabenbereich des EKZ-Managers"[281] Thomas Ludwig. Um einen modernen Branchenmix mit einer branchenspezifischen Miete zu erreichen, führte das Centermanagement einen strengen Vermietungsplan durch.[282] Als größte Aufgabe bezeichnete Thomas Ludwig jedoch folgendes: „Die Sanierung des gesamten Objekts, die Anpassung der Bausubstanz an heutige Bedürfnisse ist unser größtes Problem. Als das Zentrum errichtet wurde, galt die ‚Bauphilosophie' außen häßlich, innen hübsch. Doch was beim AEZ erreicht wurde, passierte beim EKZ Hamburger Straße nicht: Drinnen tat sich fast nichts. Es gab auch keinen Wandel, es stagnierte einfach."[283] Als Beispiel führte das Center-Management an, daß die glatten Schaufensterfronten nicht mehr zeitgemäß waren: „Heute arbeitet man mit aufge-

[279] Anfang der siebziger Jahre verkaufte Möller & Förster das Gebäude M an die Hanseatische Gesellschaft für Handel und Aufbau mbH. Die Hanseatische Gesellschaft für Handel und Aufbau mbH ist 1950 gegründet worden und eine Tochtergesellschaft der Textilgeschäftskette Peek & Cloppenburg. Geschäftsführer sind Dirk Schröder und James Cloppenburg. (Vgl.: Handelskammer Hamburg: Das Buch! Firmenhandbuch für Handel, Handwerk, Industrie und Gewerbe. Hamburg 1998/1999. S. 484.)

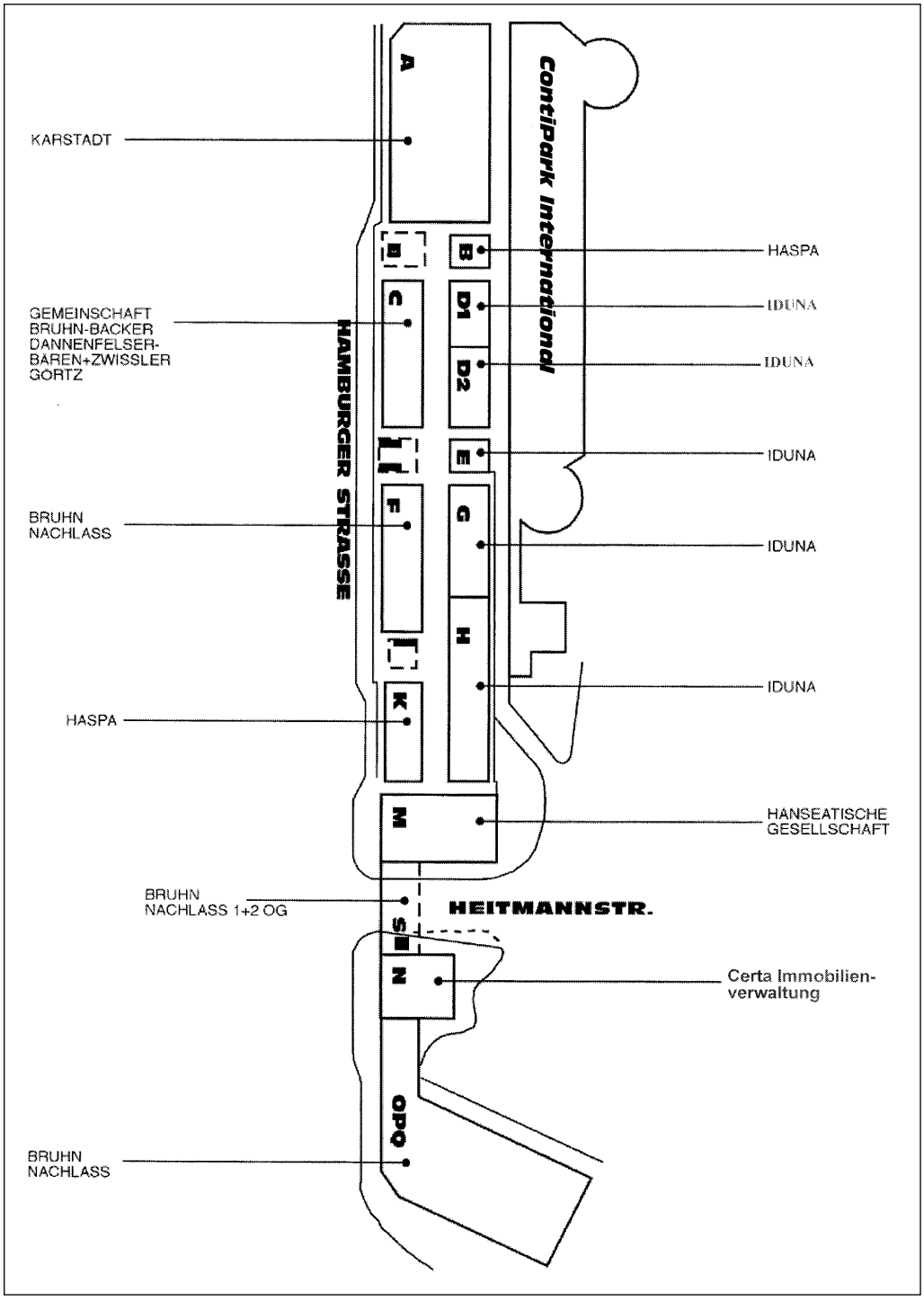
[280] Die Center-Management Müller GmbH, Hamburg, gehört zu der Müller International Property Holding mit dem Sitz in Düsseldorf. Insgesamt gehören drei Gruppengesellschaften zur Holding: Industrie Immobilien Müller GmbH, Düsseldorf, Center-Management Müller GmbH Hamburg, und Müller Management GmbH, Düsseldorf. Der Inhaber der Holding ist der Kaufmann Karl-Heinrich Müller. Die Keimzelle des Unternehmens ist die 1958 von ihm gegründete Industrie Immobilien Müller GmbH, Düsseldorf. 1982 wurde die Center-Management Müller GmbH Hamburg gegründet. Thomas Ludwig war der Geschäftsführer. (Vgl.: o.V.: Einkaufszentren sind nur in Spitzenlagen zu vermieten – Immobilien Müller: Die Renner im gewerblichen Vermietungsmarkt sind Stuttgart und München. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung. Nummer 82. Frankfurt 09. April 1985. S. 18, und: Gespräch mit Thomas Ludwig am 19. Juni 2001.)

[281] Barbara Halatova: EKZ Hamburger Straße wird attraktiver – Die Kunden sollen sich wohlfühlen. In: Barmbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Nummer 45. Hamburg 13. Dezember 1984. S. 1. (Im folgenden zitiert als: Halatova: EKZ)

[282] Vgl.: Gerhard Drabe: Bau, Fall und Wiederaufstieg eines Einkaufszentrums – Die Geburtsfehler des Hamburger EKZ Hamburger Strasse und wie man ihnen mit viel Geld beizukommen versucht. In: Textil-Wirtschaft. Nummer 41. Frankfurt am Main 09. Oktober 1986.

[283] Halatova: EKZ.

Abbildung 27: Eigentümer des Einkaufszentrums Hamburger Straße im Jahr 2001



Quelle: eigene Darstellung nach Angaben des ITC-Centermanagements.

lockerten Fronten.“[284] Thomas Ludwig kündigte eine Umgestaltung der Außenfassade und Innenpassagen des Centers an.

Besonders deutlich wird der damalige desolate Zustand des Einkaufszentrums in einem Artikel in der Beilage des Hamburger Abendblattes „Alstertal-Nachrichten“ dargestellt.[285] Mit der Überschrift „EKZ Hamburger Straße hat den ‚Charme eines Flugzeugträgers‘“ machte der Bericht ein Jahr nach der Ankündigung des Centermanagers auf die Renovierungsbedürftigkeit des Shopping-Centers aufmerksam. Verschiedene Mißstände prangerte der Journalist an. „Zum einen mußte die Fußgängerbrücke Humboldtstraße wegen Baufälligkeit gesperrt werden, zum anderen bröckelt der Putz an verschiedenen Stellen. (...) Es (das Einkaufszentrum Hamburger Straße) lädt nicht gerade zum Flanieren und zum Shoppen ein.“[286] Die anfänglich drei Verkaufsebenen warfen nicht genügend Gewinne ab, so daß eine Ebene an die Verwaltung vermietet wurde. Der Baudezernent des Bezirksamtes Hamburg-Nord Jürgen Wriedt sah eine Schwierigkeit des Zentrums in der nur teilweisen Geschlossenheit: „Nicht unproblematisch ist auch die Aufteilung des Zentrums, das in zwei Teile ‚zerfällt‘. Den Kopf bildet das Karstadt-Warenhaus bis zum Bekleidungshaus Peek & Cloppenburg. Soweit ist das Zentrum überdacht, wetterfest. Danach wird der Kunde nach draußen verbannt: Unter den Galerien vorbei an einigen Schaufenstereinlagen gelangt er an das Ende des Zentrums, das wieder von Karstadt, und zwar dem Möbelhaus, bestimmt wird.“[287] Die Bauherren kündigten an, eine Planung zu verwirklichen, die eine durchgehende geschlossene Verbindung vom Winterhuder Weg bis hin zur Adolph-Schönfelder-Straße ermöglichte.

Am 26. November 1987 war es soweit: Das umgestaltete Einkaufszentrum Hamburger Straße wurde eröffnet. Das Center Management Müller Nord GmbH und

---

[284] Halatova: EKZ.

[285] Das Architekturbüro Gerkan, Marg & Partner stellte den baulichen und geschäftlichen Zustand des Einkaufszentrums Hamburger Straße in ihrem Gutachten noch drastischer dar. Das Gutachten bewertete die architektonische Gestaltung des Shopping-Centers als „minderwertig“. „Das Milieu (sei) geprägt durch lieblose Details, trübe Verglasung, grauen Beton, schlachthofartige Bodenkachelung mit Einläufen, ordinäres Straßenmobilar, schwarze Pfosten, Geländer und Treppen, einem Wildwuchs (...) usw. Eine Mehrzahl dekorierter Laden – Mietflächen sowie Pornoladen und Spielhalle signalisieren erste Anzeichen der Verslumung. (...) Das Image des EKZ Hamburger Straße ist negativ besetzt, folglich rekrutiert sich der Käuferkreis offentsichtlich kaum aus Kunden der weiteren nördlichen Umgebung, sondern fast nur noch aus den an Ort und Stelle Beschäftigten und aus dem Nahbereich. (Vgl.: Gerkan, Marg & Partner: Gutachten Einkaufszentrum Hamburger Straße. Hamburg 1983. S. 2 f.)

[286] o.V.: EKZ Hamburger Straße hat den „Charme eines Flugzeugträgers“ – aber: Der Einkaufsbummel soll hier bald wieder Freude machen. In: Barmbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Nummer 12. Hamburg 21. März 1985. S. 1.

[287] o.V.: EKZ Hamburger Straße hat den „Charme eines Flugzeugträgers“ – aber: Der Einkaufsbummel soll hier bald wieder Freude machen. In: Barmbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 21. März 1985. S.

die Architektengemeinschaft Gerkan[288], Marg[289] & Partner hatten im Auftrage der Grundeigentümer und Ladenbesitzer die Pläne entworfen, nach denen das Einkaufszentrum von Grund auf überholt wurde. In insgesamt nur acht Monaten Bauzeit erhielt das Einkaufszentrum in zwei Bauabschnitten ein neues Gesicht: Das Ziel war, den „Betonriesen“ in ein „weißes Traumschiff“ zu verwandeln.[290]

Im ersten Bauabschnitt erneuerten die Grundeigentümer die Außenfassade: Die Beton-Brüstungen wurden durch eine weiße Stahl- und Glaskonstruktion ersetzt. Dabei wurden die ehemals zugigen Außenwege verglast, so daß diese auch bei Wind und Wetter zum Bummeln einladen sollten. [291]

In einem zweiten Bauabschnitt wurde die Innenpassage des Centers umgestaltet. Die wohl auffälligste architektonische Veränderungen im Bauwerk dürfte das gänzlich neue Dach in Kuppelform gewesen sein.[292] Dieses aus Stahl und Glas bestehende 186 Meter lange Dach wurde eine Etage höher als die ursprünglich tiefliegenderen flachen Milchglasschiebedächer auf den echten Gebäudekanten aufgelagert. Damit betrug der Abstand zwischen Fußboden und Kuppelspitze siebzehn Meter und erzeugte durch das einströmende Tageslicht das Gefühl von Weite im Gebäude. Die Grundfarben Weiß und Grün bestimmten die Innengestaltung des 44.000 Quadratmeter großen Zentrums. Den Fußboden ließen die Architekten mit großflächigen, hellen Platten ausgelegen. Die Brücken, auf denen das alte Dach lag, wurden herausgenommen und ein neues Decken- und Beleuchtungssystem installiert. Die 106 Läden und zwei

---

[288] Meinhard von Gerkan wurde am 03. Januar 1935 in Riga / Baltikum geboren. Von 1956 bis 1964 studierte er Architektur in Berlin und Braunschweig. Das Architektenbüro Gerkan, Marg und Partner (gmp) begründete Meinhard von Gerkan 1965 mit. 1972 wurde er an die Freie Akademie der Künste in Hamburg berufen. Zwei Jahre später wurde er an die Technische Universität Braunschweig als Professor für Entwurf und 1982 in das Kuratorium der Jürgen-Ponto-Stiftung in Frankfurt berufen. 1988 nahm der eine Gastprofessur an der Nihon Universitx in Tokyo und 1993 an der University of Pretoris, Südafrika, an. Folgende weitere Projekte hat gmp in Hamburg ausgeführt: Hanse Viertel, Innenhofüberdachung des Museums für Hamburgische Geschichte, Parkhaus am Flughafen und Flughafen Hamburg. (Vgl.: http://www.archinform.net – 30. Juli 2001.)

[289] Volkwin Marg wurde am 15. Oktober 1938 in Königsberg / Ostpreussen geboren und wuchs in Danzig auf. Von 1958 bis 1964 studierte er Architektur in Berlin und Braunschweig. Er erhielt ein Auslandsstipendium für Stadtplanung in Delft, Holland. Das Architektenbüro Gerkan, Marg und Partner (gmp) begründete Volkwin Marg 1965 mit. 1972 wurde er an die Freie Akademie der Künste in Hamburg berufen. Zwei Jahre später wurde er an die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung berufen. Von 1975 bis 1979 war er Vizepräsident und von 1979 bis 1983 Präsident des Bund Deutscher Architekten (BDA). Seit 1986 berufen an den Lehrstuhl für Stadtplanung der RWTH Aachen. (Vgl.: http://www.archinform.net – 30. Juli 2001.)

[290] o.V.: EKZ Hamburger Straße: Ein Zentrum im Wandel. In: Barmbeker Wochenblatt. Hamburg 20. Mai 1987.

[291] Vgl.: o.V.: Einkaufszentrum Hamburger Straße: Umbau für 20 Millionen Mark – Weiß und Grün unter der Glas – Kuppel. In: Hamburger Abendblatt. Nummer 157. Hamburg 10. Juli 1986. S. 7.

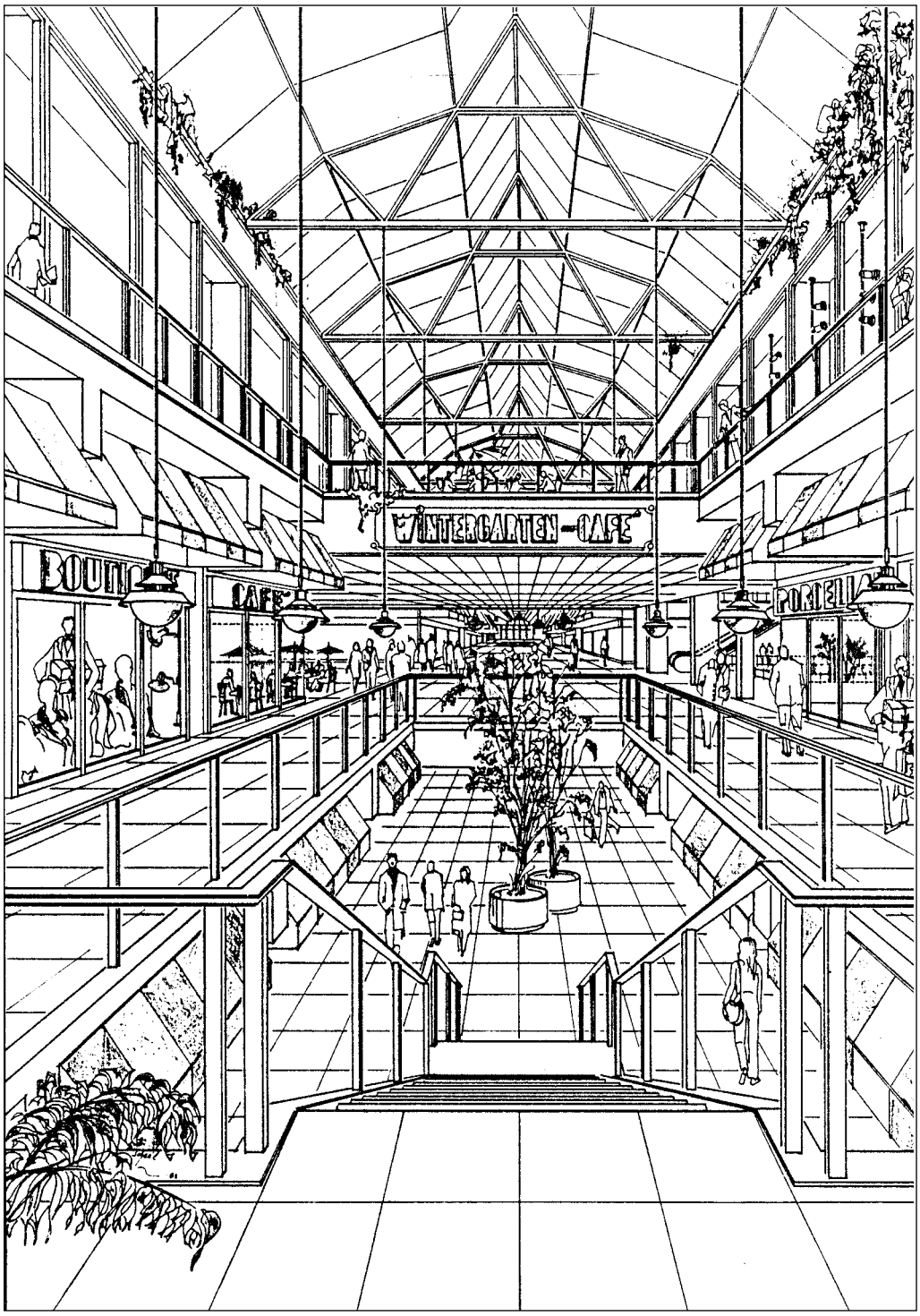
[292] Das Architekturbüro Gerkan, Marg und Partner hatte bereits 1980 beim Entwurf der innerstädtischen Passage Hanse-Viertel (Poststraße/Große Bleichen) Glaskuppeln als architektonisches Gestaltungsmittel verwandt. Die dort gesammelten Erfahrungen konnten nun bei den Entwürfen der Umgestaltung des Einkaufszentrums Hamburger Straße genutzt werden.

Abbildung 28: Innenansicht der „Mall“ des Einkaufszentrums Hamburger Straße mit flachen Glasschiebedächern vor der Umgestaltung



Quelle: Gerkan, Marg & Partner: Gutachten Einkaufszentrum Hamburger Straße. Hamburg 1983. Anlage.

Abbildung 29: Neues Kuppeldach des Einkaufszentrums Hamburger Straße nach der Umgestaltung



Quelle: Gerkan, Marg & Partner: Gutachten Einkaufszentrum Hamburger Straße. Hamburg 1983. Anlage.

Abbildung 30: Innenansicht der „Mall“ des Einkaufszentrums Hamburger Straße nach der Umgestaltung



Quelle: eigene Aufnahme vom 8. Juni 2001.

Kaufhäuser erhielten die vom Centermanagement angekündigten aufgelockerten und modernen Fassaden.[293] Die „Bild-Zeitung“ schrieb zu den Umbauarbeiten: „Die Hamburger Straße schickt sich an, unser schönstes Einkaufszentrum zu werden. (...) Ein gläserner Aufzug bringt die Kunden in die oberen Stockwerke. Überall laden Sitzgelegenheiten zum Ausruhen ein. Grüne Oasen mit bis zu zehn Meter hohen Bäumen sorgen dafür, daß die Einkaufspassage wie ein Kundenzentrum aussieht. Die Bauarbeiten wurden von über 200 Handwerkern rund um die Uhr durchgeführt. Trotzdem mußte keines der Geschäfte schließen, da die größeren und lärmträchtigeren Arbeiten nachts durchgeführt wurden.“[294] Mehr Service sollte ebenfalls angeboten werden: „Zum Parken stehen 3.000 Plätze für jeweils zwei Stunden kostenlos zur Verfügung.“

Das 20jährige Bestehen des Einkaufszentrums Hamburger Straße feierten die Grundeigentümer, Geschäftsinhaber und das Centermanagement Möller Nord GmbH den gesamten Monat Mai des Jahres 1990. Das Festprogramm bot den Kunden eine Fülle von Attraktionen: von Kleinkünstlern, über Gewinnspiele bis hin zu musikalischen Darbietungen der Alsterspatzen.[295] Eine Besonderheit war eine siebenstöckige Marzipantorte, die von den vielen Jubiläumsgästen verzehrt wurde.[296] Der Centermanager ging in seiner Presseerklärung zum Jubiläum aber auch auf die erfolgten Umbauarbeiten ein: „Leider wurde damals bei der Errichtung des Einkaufszentrums der Baustoff Beton verschwenderisch genutzt, möglichst viel – möglichst pur. Darüber hinaus wurden planerische Mängel etwas lieblos korrigiert. Beispiel: Das nachträglich installierte Flachdach in einer viel zu geringen Höhe. Weiterhin gab es keine Organisation, die die Mobilie EKZ Hamburger Straße einheitlich organisierte und führte. Das führte dazu, daß nach zu Anfangs sehr starken Zeiten, der Erfolg des Einkaufszentrums auch durch nun immer stärkere Konkurrenz in Hamburg weiter abnahm. Dieses wurde durch den Willen der Investoren vor nunmehr 6 Jahren radikal gestoppt. Zwei Maßnahmen wurden damals getroffen:

– Eine große Investitionssumme von circa 60 Millionen, um das Einkaufszentrum auf den neuesten Stand zu bringen,

– Die Installation eines einheitlichen Managements.

[293] Vgl.: Arne Johannsen: Einkaufen unter dem Glasdach: Passage wurde hell und freundlich. In: Hamburger Abendblatt. Nummer 274. Hamburg 25. November 1987, und Vgl.: Gisela Schütte: Viel Glas, mehr Licht und 3000 Parkplätze. In: Die Welt. Hamburg 10. Juli 1986.
[294] Liesel Feilbach: Gläserne Kuppel, Grüne Oasen, Bunte Markisen – Hamburger Straßen wird schönstes Einkaufs-Zentrum. In: Bild-Zeitung. Nummer 113. Hamburg 16. Mai 1987. S. 4.
[295] Michael Gurski: 20 Jahre Hamburger Strasse: Feiern Sie mit! In: Barmbeker Wochenblatt. Hamburg 2./3. Mai 1990.
[296] Eigentlich hatte das Einkaufszentrum Hamburger Straße erst am 08. Mai 1995 ihr 25jähriges Jubiläum. Aufgrund der Öffentlichkeitswirkung wurden am Sonntag, 07. Mai 1995 die Läden im

Das Ergebnis können Sie heute sehr gut ‚live' hier Vorort sehen und erfühlen. Das Einkaufszentrum Hamburger Straße ist wiederum das Flaggschiff aller Einkaufszentren Hamburgs."[297]

Zum 25jährigen Jubiläum des Einkaufszentrums Hamburger Straße am 7. Mai 1995 erhielt das damalige Centermanagement eine Sonntagsladenöffnung von 12 bis 17 Uhr.[298] Eine Woche lang feierten Ladeninhaber, Centermanager, Grundeigentümer und die täglich rund 45.000 Besucher das Jubiläum unter dem Motto: „25 Jahre Hamburger Straße – hier ist der Kunde König". Im Mittelpunkt der Feierlichkeiten stand der Zirkus Quaiser, der mehrmals am Tag für die Kunden kostenlose Vorstellungen gab.[299] Ulf Kalkmann, damaliger Geschäftsführer des Einzelhandelsverbandes, äußerte sich während der Jubiläumsfeier gegenüber der „Welt": „Das EKZ Hamburger Straße ist heute eines der erfolgreichsten Center der Hansestadt. Es gab zwar in der Vergangenheit Höhen und Tiefen in der Entwicklung, aber seit dem Umbau sind die Probleme behoben."[300]

Die Immobilien Team Consulting GmbH, Hamburg (I.T.C.)[301] übernahm Anfang des Jahres 1997 das Management des Einkaufszentrums Hamburger Straße. Zum neuen Centermanager ernannte die I.T.C. den Nordhausener Klaus Schröder, der ehemaliger Geschäftsführer der Metro-Gruppe war, bevor er das City-Center Bergedorf und schließlich die Nordregion der Immobiliengesellschaft

---

Einkaufszentrum Hamburger Straße geöffnet. (Vgl.: Susanne Woelk: Gute Adresse für Ausstellungen und Aktionen. In: Hamburger Abenblatt – Sonderbeilage zum 25jährigen Jubiläum der Hamburger Straße. Hamburg 28. April 1995. S. 3.)

[297] Presseerklärung des Centermanagements des Einkaufszentrum Hamburger Straße zum 20jährigen Jubiläum. (Centermanagement Hamburger Straße Archiv: Akte 20jähriges Jubiläum).

[298] Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Schriftliche Kleine Anfrage des Abgeordneten Erhard Pumm (SPD) vom 05.04.2001 und Antwort des Senats: Sonntagsladenöffnung des Einkaufszentrums Hamburger Straße am 7. Mai 1995. Drucksache Nr. 3111. XV. Wahlperiode. Hamburg 13. April 1995.

[299] Michael Gurski: 25 Jahre Hamburger Strasse – Feiern Sie mit! – Jubiläums-Programm. In: Barmbeker Wochenblatt. Sonderbeilage. Hamburg 03. Mai 1995.

[300] Manuela Keil: Branchenmix brachte den Erfolg – Hamburgs ältestes Einkaufszentrum, das EKZ Hamburger Straße, wird 25 Jahre alt. In: Die Welt. Nummer 62. Hamburg 14. März 1995. S. H6.

[301] Die ITC Immobilien Team Consulting GmbH gründeten 1989 Jürgen Teuchert und Dr. Gisbert Beckers als ein unabhängiges Beratungsunternehmen für die Entwicklung gewerblicher Immobilien mit dem Schwerpunkt Einkaufszentren in Hamburg. Den Kunden – Investoren - bieten die ITC Dienstleistungen von der Projektentwicklung bis hin zum Center-Management an. 1993 kaufte die Tochtergesellschaft der Kaufhof Holding AG, die Zentra Grundstücksgesellschaft AG, die sämtliche Immobilien des Konzerns verwaltet, 55 Prozent der Anteile an der ITC. Die restlichen Anteile halten die Gesellschafter und geschäftsführenden Gesellschafter Teuchert und Beckers und die 1991 eingestiegenen Herren Gerhard Erbstößer und Dr. Gerd J. Gollenia. Die 55 Prozent Anteile der Zentra Grundstücksgesellschaft mbH übernahm 1997 die Westdeutsche Immobilien Holding GmbH in Mainz (49,5 Prozent) und die Landesbank Schleswig Holstein (5,5 Prozent). Die vier Gesellschafter behielten ihre Anteile. (Vgl.: o.V.: ITC GmbH – Erste Kontakte in Prag und Budapest geknüpft: Neues Konzept für kleinere Einkaufszentren liegt vor. In: Handelsblatt. Düsseldorf 27. März 1992, o.V.: ITC: Kaufhof-Tochter mit neuen Einkaufszentren – Konzepten – Konsum erleben. In: Textilwirtschaft. Frankfurt 10. November 1994, und: Gregory Lipinski: UFO – Deutsche Bankengruppe finanziert Milliardenvorhaben: Zwischen Kommerz und Freizeitvergnügen. In: Handelsblatt. Düsseldorf 10. Juli 1998.)

Fundus Gruppe in Köln leitete.[302] Ende des Jahres 1997 bis zum April 2000 übernahm Georg-H. Lackner das Centermanagement. Anschließend leitete Georg Orlich ein Jahr das Einkaufszentrum, bis schließlich Georg-H. Lackner im Mai 2001 wieder Centermanager wurde.[303] Am 1. Juli 2002 soll sich wieder einmal ein Wechsel vollziehen. Atis Müller International wird das Cetnermanagement übernehmen. Jens Horeis wird dann der neue Centermanager.[304]

Im Jahre 1990 verkauften Spranger & Büll das Mundsburg-Center, den Büroturm und einige Eigentumswohnungen des 102 Meter hohen Wohnturms[305] an den schwedische Konzern Järntorget, ein Unternehmen der Stahl- und Eisenbranche, für circa 150 Millionen Mark. Der dritte Turm blieb Eigentum der Hamburg-Mannheimer-Versicherung.[306] Anfang der neunziger Jahre übernahm dann der Kieler Augenarzt Prof. Dr. Detlef Uthof das Mundsburg-Center.[307]

Bis zum Verkauf des Centers an den schwedischen Konzern leitete Uwe Spranger das Mundsburg-Center. Danach übernahm die Projektentwicklungsfirma Ansorg die Leitung des Centers, bis dann im Mai 1999 eine Kündigung erfolgte.[308] Für eineinhalb Jahre (Juni 1999 bis Dezember 2000) übernahm die ITC neben dem Einkaufszentrum Hamburger Straße auch die Leitung des Mundsburg-Centers.[309] Im Januar 2001 gründeten Thomas Ludwig und Detlef Stelbrink als Gesellschafter das Unternehmen L + S Immobilien-Management und haben seitdem das Management des Mundsburg-Centers übernommen.[310]

1998 wurden zum zweiten Male das Mundsburg-Center und das Einkaufscenter Hamburger Straße modernisiert. Der Generalplaner und Projektentwickler „Ansorg GmbH & Co. Gesellschaft für Wohnungs- und Industriebau“ erstellte die Planung, die Phillipp Holzmann AG führte die Umbauarbeiten durch. Mit einer Verglasung der Humboldtbrücke wurden die Einkaufszentren Mundsburg und Hamburger Straße wetterfest vereinigt. In beiden Centern haben die Umbaukosten insgesamt rund 88 Millionen DM gekostet. „Davon sind rund 50 Millionen

---

[302] Vgl.: o.V.: Neues Kleid für das EKZ Hamburger Straße – Auch der Branchenmix soll sich ändern. In: Die Welt. Nummer 17. Hamburg 21. Januar 1997. S. H4.
[303] Gespräch mit dem Centermanager Georg-H. Lackner.
[304] Gespräch mit Jens Horeis am 25. April 2002.
[305] Im Wohnturm gibt es 130 Miteigentümer.
[306] Vgl.: Susanne Woelk: Panoramablick über die Stadt. In: Hamburger Abenblatt – Sonderbeilage zum 25jährigen Jubiläum der Hamburger Straße. Hamburg 28. April 1995. S. 3.
[307] Zu dieser Zeit ist Möbel Ordnung von der Hamburger Straße ganz in die Zweigstelle Humboldtstraße 9 gezogen.
[308] Vgl.: Olaf Wunder: Mundsburg – „Alles wird gut“. In: die tageszeitung. Nummer 122. Hamburg 29. Mai 1999. S. 14 f.
[309] Vgl.: o.V.: Was ist los an der Mundsburg?. In: Hamburger Abendblatt. Nummer 150. Hamburg 01. Juli 1999. S. 19.
[310] Gespräch mit Thomas Ludwig am 19. Juni 2001.

Mark für den Gebäudebereich Mundsburg veranschlagt, rund 20 Millionen für den Bereich Shopping-Center im abgetrennten Gebäudeteil und rund 18 Millionen, die Karstadt für sein Kaufhaus investiert."[311]

Bei den Umbauarbeiten wurde der gesamte Gebäudekomplex des Mundsburg-Centers mit seinen 15.000 Quadratmetern Nutzfläche unterhalb der Hochhäuser bis auf die Grundmauern entkernt. Beim Richtfest am 16. November 1998 warben die rund 30 Einzelhandelsgeschäfte im Center mit dem Slogan „Mundsburg Center – das Tor zur Hamburger Straße".[312] Das neue Konzept sah weitere Geschäfte, Bars, Restaurants, eine Diskothek und insbesondere ein Multiplex-Kino auf der Fläche des ehemaligen leerstehenden Sportzentrums im Mundsburg-Center vor. Der Medienkonzern „Warner Brothers" mit Sitz in Los Angeles bot ein High-Tech-Kino mit 2.168 Sitzplätzen verteilt auf acht Säle. Das 1974 im Einkaufszentrum erbaute Kino mit 540 Sitzplätzen wurde bereits am 30. Juni 1997 geschlossen.[313] Die beiden Eingänge der „Mundsburg-Türme" (Wohn- und Büroturm) wurden verlegt.

Die sieben Grundeigentümer des Einkaufszentrum Hamburger Straße gestalteten bei den Umbauarbeiten die optische Erscheinung des Shopping-Centers nach modernen Maßstäben um: Das Beleuchtungssystem, die Decken- und Bodenbelege sowie die Sitz- und Ruhezonen wurden ein weiteres Mal erneuert und die Eingänge wurden vergrößert.[314]

Über die Genehmigung des Multiplex-Kinos entstand ein Streit innerhalb der rotgrünen Kooperation[315] des Bezirkes Nord. Im Ortsausschuß Barmbek-Uhlenhorst genehmigte die SPD am 7. April 1997 den Bauantrag für das Großkino. Die SPD-Fraktion erhoffte sich von dem Kino eine Belebung des Einkaufszentrums. Die GAL-Fraktion lehnte jedoch das Projekt ab, weil es eine zusätzliche Ver-

---

[311] Bea Swietczak: Richtfest für Hamburgs größtes Shopping – Center – Einkaufsparadies Mundsburg und Hamburger Straße wachsen für 88 Millionen Mark zusammen. In: Die Welt. Nummer 130. Hamburg 08. Juni 1998. S. 25.

[312] Vgl.: Michael Gurski: Mundsburg eröffnet morgen: Neue Shopping- und Entertainment-Welt. In: Barmbeker Wochenblatt. Hamburg 16. Dezember 1998.

[313] Vgl.: Axel Ritscher: Mundsburg: Interessen der Anwohner mißachtet? Streit um das Groß-Kino. In: Hamburger Abendblatt. Nummer 87. Hamburg 15. April 1997. S. 11.

[314] Vgl.: o.V.: Alles neu an der Hamburger Straße – Renovierung und ein anderes Konzept. In: Hamburger Abendblatt. Nummer 17. Hamburg 21. Januar 1997. S. 16.

[315] Im Kooperationsvertrag zwischen GAL und SPD im Bezirk Hamburg-Nord für die Legislaturperiode 1997 bis 2001 wurden politische Grundsätze und Ziele für den Bezirk Nord von den Fraktionen festgeschrieben. Diese politischen Grundsätze und Ziele des Kooperationsvertrages sollten gemeinsam gefördert und abgestimmt werden. Im Gegensatz zu einer Koalition bestand aber nach dem Kooperationsvertrag bei Themen, die nicht im Kooperationsvertrag niedergeschrieben waren, kein Einigungszwang der beiden Fraktionen. Die gesamte Frage des Baus von Kinos oder der Umgang mit Shopping-Centern war nicht Gegenstand des Kooperationsvertrages und demnach bestand hier kein Einigungszwang. (Vgl.: Kooperationsvertrag zwischen GAL und SPD im Bezirk Hamburg-Nord für die Legislaturperiode 1997 – 2001. Hamburg Mai 1998.)

Abbildung 31: Außenansicht Einkaufszentrum Hamburger Straße von der Rönnhaidbrücke



Quelle: eigene Aufnahme von 8. Juni 2001.

kehrs- und Lärmbelästigung für die Anwohner sei. Wolfgang Guhle, Fraktionsvorsitzender der GAL in der Bezirksversammlung Hamburg-Nord, argumentierte weiter, daß das Warner-Brother-Kino überdimensioniert sei. Angesicht der zahlreichen in der Stadt geplanten Kinos sei es für die GAL-Fraktion nicht einsehbar, warum es an dieser Stelle ein weiteres Großprojekt und damit wahrscheinlich eine „Investitionsruine“ geben müsse.[316] Die CDU enthielt sich der Stimme, weil der Senat mitteilte, daß die wesentliche CDU-Forderung, nämlich südlich der Oberaltenallee Anwohner-Parkplätze einzurichten, erfüllt werden sollte.[317]

Die ständigen Modernisierungen der Einkaufscenter gehen weiter. Das Einkaufszentrum Hamburger Straße soll nun zum dritten Mal saniert werden. In einem Artikel der „Welt“ verkündete das neue Centermanagement folgendes: „Bis zum Jahr 2010 soll das nach Angaben der Betreiber größte Shoppingcenter Hamburgs durch Millionenumbauten, einen optimierten Branchenmix in verbesserter Anordnung, durch verstärkten Service und mehr Events noch mehr Kunden anziehen. (...) Zur besseren Orientierung der Kunden in dem insgesamt 550 Meter langen Shoppingcenter sollen in den nächsten acht Jahren Themenwelten entstehen. So sind eine Modewelt, ein Bereich für die Familie, ein Bereich für Sport und Lebensart, eine Wohnwelt, ein Bereich für Unterhaltungselektronik mit Internet-Café sowie ein Marktplatz mit Obst- und Gemüsestand, Gosch, Butter Lindner und Sushi-Bar geplant. (...) Eine Kundenkarte, Serviceangebote wie eine Autowäsche während der Einkaufszeit, Kinderbetreuung im Hort und Events wie begleitende Ausstellungen zu Kinopremieren sollen das Angebot abrunden. Auch eine Erlebnisgastronomie soll in dem hier bisher unterversorgten Center eingerichtet werden.“[318]

[316] Vgl.: o.V.: Segen oder Investitionsruine? – Streit um Multiplex – Kino. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 25. März 1997.
[317] Vgl.: Axel Ritscher: „Von der Belebung profitieren alle“ Kritik am Kino-Projekt zurückgewiesen. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 25. April 1997.
[318] Deborah Knür: Ein neues Gesicht für Hamburgs größtes Einkaufszentrum: Hamburger Straße macht sich fit für die Zukunft – Themenwelten, Service, Events und Umbau bis 2010 geplant. In: Die Welt. Hamburg 14. Mai 2002. S. 35.

III. Die Geschichte des Alstertal-Einkaufszentrums

Das Alstertal-Einkaufszentrum (AEZ) stand von Anbeginn ungewöhnlich stark in der öffentlichen Kritik. Als erstes geschlossenes und vollklimatisiertes Shopping-Center Hamburgs stießen der Bau und die Erweiterung bei der Alstertaler Bevölkerung auf Ablehnung. Im Vergleich zu anderen Hamburger Shopping-Centern fand das vom Unternehmer Prof. Dr. h.c. Werner Otto geplante Poppenbütteler Einkaufszentrum jedoch beim Kunden großen Anklang, eine ambivalente Geschichte, deren Ursachen in diesem Kapitel dargestellt werden sollen. Die Entstehung des Einkaufszentrums wird im Abschnitt A – Das Alstertal-Einkaufszentrum – und der Ausbau des AEZ im Abschnitt B – Die Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums – dargestellt.

A. Alstertal-Einkaufszentrum

Das Alstertal-Einkaufszentrum ist ein Teil der Geschichte des Unternehmers Werner Otto. In den USA und Kanada sah der Versandunternehmer Shopping-Center, die er den lokalen Verhältnissen angepaßt, auch in Deutschland bauen wollte. Mit dieser Idee suchte er sich geeignete Standorte. Den Standort für das AEZ in Hamburg-Poppenbüttel hatte allerdings nicht Werner Otto gefunden, sondern die Stadt lenkte die Investitionsbemühungen des Unternehmers ins grüne Alstertal. Die in der Stadtplanung schon Jahre zuvor für ein Einkaufszentrum ausgesuchte Fläche am Poppenbütteler S-Bahnhof führte jedoch zu Protesten bei den Alstertaler Bürgern.

1. Behelfsheimsiedlung Plattenbüttel

Bevor das Alstertal-Einkaufszentrum gebaut wurde, entfernten die Abbruchunternehmen die vorhandene ehemalige Bausubstanz auf dem Gelände zwischen Saseler Damm, Heegbarg und Kritenbarg. Es handelte sich dabei um insgesamt 156 Behelfsheime, welche man als Bautyp nach dem Zweiten Weltkrieg überall in Hamburg sehen konnte. Diese hatten aber eine besondere Geschichte.

Die Behelfsheime gehörten zu einer Siedlung, die sich westlich des Poppenbütteler S-Bahnhofes bis zur Poppenbüttler Landstraße auf dem Gelände des heutigen Einkaufszentrums und der in den achtziger und neunziger Jahren

Karte 6: Ausschnitt aus der Deutschen Grundkarte Sasel von 1967



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg – Amt für Geoinformation und Vermessung: Deutsche Grundkarte, Ausgabe 1967, Maßstab 1:5000, Blatt Sasel (2326).

errichteten Siedlung südlich Grotenbleken erstreckte.[1] Die damaligen Poppenbütteler Einwohner nannten die Behelfsheimsiedlung „Plattenbüttel“, weil die eingeschossigen Doppelhäuser in Fertigbauweise aus Betonplatten zusammengefügt waren. Plattenhäuser wurden während und nach dem Zweiten Weltkrieg gebaut, um ausgebombten Familien aus dem durch den Luftkrieg verwüsteten Hamburg eine behelfsmäßige Bleibe zu verschaffen.[2]

Zum Bau von „Plattenbüttel“ wurden 1944 in Zwangsarbeit weibliche Häftlinge aus dem nahegelegenen Außenlager Sasel des Konzentrationslagers Neuengamme an der Mellingburger Schleuse[3] herangezogen. Das Saseler-Lager war Ende des Krieges eines von fünfzehn weiteren Außenlagern des Hamburger Konzentrationslagers Neuengamme. Bei der Errichtung des Außenlagers im Herbst 1944 wurden 500 zumeist jüdische Mädchen und Frauen nach Sasel verschleppt. Die meisten Frauen stammten ursprünglich aus Polen. Aus dem von den Nationalsozialisten eingerichteten Ghetto Lodz („Litzmannstadt“) waren sie im August 1944 zunächst in das Vernichtungslager Ausschwitz und wenig später nach Sasel transportiert worden. „Zynischer Sinn der Verlegung nach Hamburg war die Bewältigung des Arbeitskräftemangels, der im letzten Kriegsjahr in Deutschland herrschte. Die Frauen entgingen zunächst dem Tod, um durch härteste Zwangsarbeit dann vielfach doch ein vorzeitiges Ende zu erleiden. Die Aktion wurde daher `Vernichtung durch Arbeit` genannt.“[4]

Die Insassinnen des Saseler Frauen-KZ` s gingen vom Lager zu verschiedenen Arbeitseinsätzen. Ein Teil blieb im Alstertal, ein anderer fuhr vom Poppenbütteler Bahnhof aus in die Stadt. Die SS „vermietete“ die in Sasel gefangenen Jüdinnen als Arbeitskräfte an Privatfirmen. „Ein großes Kommando war den Firmen Möller und Wayss & Freytag[5] zum Aufbau der Plattenhaussiedlungen in Poppenbüttel

---

[1] Folgende Straßen gehörten damals zu der Plattenhaussiedlung: Ladekorpsweg, Pfefferminzkamp, Steinkleeweg, Waldmeisterstieg, Baldriankoppel, Fenchelstieg und Pußut. (Vgl.: Angelika Rosenfeld; Thomas Fraatz-Rosenfeld: Poppenbüttel: Spaziergänge in die Vergangenheit. Hamburg 1990. S. 131. Im folgenden zitiert als: Rosenfeld; Fraatz-Rosenfeld: Poppenbüttel.)

[2] Vgl.: Thomas Krause: Plattenhaus Poppenbüttel: Geschichte des KZ - Aussenlagers Hamburg Sasel. Hamburg 1990. Keine Seitenangaben. (Im folgenden zitiert als: Krause: Plattenhaus Poppenbüttel.)

[3] Heute ist das Gelände mit Einfamilienhäusern am Feldblumenweg / Petunienweg bebaut. Ein Gedenkstein wurde dort 1982 errichtet und soll an das ehemalige KZ-Außenlager Sasel erinnern. (Vgl.: Horst Münch: Ein Gedenkstein erinnert an ein dunkles Kapitel in Sasel. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 12. und 13. Juni 1982. S. 14.)

[4] Angelika Rosenfeld: Sasel – Ein Stadtteil hat Geschichte. Hamburg 1991. S. 175. (Im folgenden zitiert als: Rosenfeld: Sasel.)

[5] Conrad Freytag und C. Heidschuh gründeten 1875 ihre Baugesellschaft als OHG. In wenigen Jahren entstand ein großes Bauunternehmen, das seit 1900 den Namen „Wayss & Freytag AG“ trägt. Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts wartete das Unternehmen mit ersten Bauaktivitäten im Ausland auf. Zu den Unternehmensbereichen zählen heute Industriebau, Brückenbau, Hochbau und Tiefbau. Seit 1997 ist die Wayss & Freytag Gruppe dem europäischen Baukonzern HBG, Hollandsche Beton Grep nv, angegliedert. Ihre Hauptniederlassung Hamburg ist in der Langen Reihe 29. (Vgl.: http://www.atendo.de/PROFILE/ways.htm – 08. Mai 2002.)

zugeteilt. Die Frauen planierten das Gelände, verlegten Feldbahngleise und transportierten Baumaterialien.“[6] Die sogenannten Behelfsheime „Hamburger Typ“ wurden als kleine eingeschossige Skelettbauten mit vorgefertigten, im Klinkerwerk des Konzentrationslagers Neuengamme hergestellten Wandelementen aus Beton zusammengesetzt. Ein flach geneigtes Pappdach deckte die als halbindustrielle Fertighäuser konstruierten, unverputzten Wohneinheiten ab. Die Frauen aus dem Lager wurden nicht nur im Alstertal zu Arbeiten herangezogen, sondern sie mußten unter anderem auch in der Innenstadt Trümmer wegräumen, im Klinkerwerk des Konzentrationslagers aushelfen und Bombenopfer auf dem Ohlsdorfer Friedhof begraben.

Als sich die britischen Truppen Hamburg näherten, ließ die SS am 7. April 1945 das Lager Sasel räumen und die Insassinnen in das Konzentrationslager Bergen-Belsen transportieren. Nach der Evakuierung wurde das Außenlager Sasel am 10. April 1945 erneut mit Frauen aus dem Konzentrationslager Hamburg-Langenhorn belegt. Elf Tage später trafen einige hundert Frauen aus dem KZ-Außenlager Helmstedt – Beendorf in Sasel ein. Die britischen Truppen befreiten am 4. Mai 1945 die Insassinnen des KZ-Außenlagers Sasel. Die unsäglichen Haftbedingungen im Lager Sasel führten zum Tod von insgesamt 35 Frauen. Sie wurden in einem Massengrab auf dem Bergstedter Friedhof beerdigt.[7]

Auf örtliche Initiative hin wurde am 11. Dezember 1984 eines der letzten erhaltenen Plattenhäuser am Pfefferminzkamp 5 bis 7 der Poppenbütteler Behelfsheimsiedlung unter Denkmalschutz gestellt. Zum Gedenken an das Außenlager Sasel des Konzentrationslagers Neuengamme und die Poppenbütteler Plattenhaussiedlung haben das Museum für Hamburgische Geschichte und die Alstertaler Gruppe der Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes (VVN) in den Jahren 1985 bis 1986 in diesem Plattenhaus eine Gedenk- und Begegnungsstätte eingerichtet. In der linken Gebäudehälfte des Doppelhauses informiert eine ständige Ausstellung über die Geschichte des KZ-Außenlagers Sasel und über Verfolgung und Widerstand im Alstertal. In einem Schauraum ist im rechten Teil des Gebäudes die Wohnsituation ausgebombter Bewohner in den Zwei-Zimmer-Wohnungen der Plattenhaussiedlung um 1944 dargestellt. Diese Doppelhaushälfte wurde noch bis 1983 von einer Familie bewohnt, die bereits mit Errichtung des Gebäudes dort hin gezogen war. In der Wohnung war in den fast vierzig Jahren nahezu nichts verändert worden. Die Wohnküche, das Schlafzimmer sowie die Nebenräume sind mit Mobiliar aus der Kriegsproduktion eingerichtet. In

[6] Krause: Plattenhaus Poppenbüttel.
[7] Vgl.: Rosenfeld: Sasel. S. 178.

einem weiteren Raum befindet sich eine Ausstellung, die die Themen Bombenkrieg, „Plattenhäuser“ und Wohnen in Hamburg in der Krieg- und Nachkriegszeit behandelt.[8]

Seit dem 1. September 1989 – zum Gedenken an den Kriegsausbruch vor 50 Jahren – erinnert auf dem Vorplatz der Gedenkstätte eine als Friedensbaum geschaffene Holzskulptur an das Schicksal der Konzentrationslager-Gefangenen und die Schrecken des Zweiten Weltkrieges.[9] Die Gedenkstätte „Plattenhaus Poppenbüttel“ ist in dieser Art einmalig in Deutschland.

2. Werner Otto Grundstücks-Entwicklung GmbH (WOG)

Die Geschichte des Alstertal-Einkaufszentrums ist eng mit dem Namen Werner Otto[10] verknüpft. Der Unternehmer investierte schon frühzeitig außer in den Versandhandel[11] auch in andere Branchen. Anfang der sechziger Jahre dehnte Werner Otto seine geschäftlichen Tätigkeiten auf verschiedene Diversifikations-

---

[8] Vgl.: Emil Heitmann: Gedenkstätte „Plattenhaus Poppenbüttel“. In: Jahrbuch des Alstervereins e.V. Hamburg 1987. S. 55, ebenfalls: Urs Kluyver; Bernd Schiller: Das Alstertal – Hummelsbüttel, Wellingsbüttel, Sasel, Poppenbüttel, Lemsahl-Mellingstedt, Duvenstedt und der Brook. Hamburg 1997. S. 94 – 97. (Im folgenden zitiert als: Kluyver; Schiller: Das Alstertal.)

[9] Vgl.: Detlef Garbe: Gedenkstätte Plattenhaus Poppenbüttel. In: Kümpers Vermögen Verwaltungsgesellschaft m.b.H.: Wohnpark Alstertal –Hamburg – Poppenbüttel / Kritenbarg. Realisierungswettbewerb. Auslobung. Hamburg Mai 1995. S. 58 f. (Im folgenden zitiert als: Garbe: Plattenhaus.)

[10] Werner Otto wurde am 13. August 1909 in Seelow in Brandenburg geboren. In Stettin machte er eine Einzelhandelskaufmannslehre. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges begründete er in Hamburg-Schnelsen eine kleine Schuhfabrik. Die Währungsreform und damit der Wiederaufstieg der traditionellen Schuhhersteller zwangen Werner Otto zur Aufgabe der Schuhfabrik. Er rettete aus diesem unternehmerischen Versuch ein Fabrikgebäude und 6.000 DM. Auf dieser Grundlage gründete Werner Otto 1949 den Otto-Versand mit vier Mitarbeitern. Bereits im folgenden Jahr erschien sein erster Katalog, der auf 14 Seiten ein Angebot von 28 Paar Schuhen umfaßte. Getreu dem Motto „Vertrauen gegen Vertrauen“ führte Werner Otto als erster deutscher Versender den Kauf auf Rechnung ein. Aus den kleinen Anfängen Werner Ottos wuchs in den folgenden über vier Jahrzehnten der weltgrößte Versandhandel heran. 1960 zog das Unternehmen in die Verwaltungs- und Lagergebäude nach Hamburg-Bramfeld um. Seit 1972 stellt der Otto-Versand die Pakete mit einem hauseigenen Paketzustelldienst, dem Hermes Versand Service, zu. (Vgl.: Helmut Schmidt: Werner Otto – Idealtyp eines Unternehmers. In: Andreas Mattner: Faktor Einzelhandel. Festschrift für Werner Otto zum 90. Geburtstag. Frankfurt 1999. S. 16 f, Heinrich Kraft: Werner Otto und der Einzelhandel. In: Andreas Mattner: Faktor Einzelhandel. Festschrift für Werner Otto zum 90. Geburtstag. Frankfurt 1999. S. 31 – 36. Im folgenden zitiert als: Kraft: Werner Otto, und: http://www.otto.de. – 08. Mai 2002.)

[11] Ab 1872 entstanden in den USA die ersten Versandunternehmen. Ausgangspunkt für ihre Entwicklung waren durch die Größe des Landes bedingte Schwierigkeiten der Verkehrserschließung, die den Konsumenten das Aufsuchen weit entfernter Läden erschwerten. Wurde ursprünglich nach Katalogen die Ware vom Endverbraucher postalisch beim Handelsunternehmer bestellt, so kamen im Laufe der Zeit Agenturen (Auftragsannahmestellen), stationäre Verkaufsstellen und eigene Kaufhäuser hinzu. In Deutschland wurden die ersten systematisch betriebenen Versandgeschäfte zunächst von eigenen, nur kurzfristig bestehenden Versandabteilungen der Warenhäuser abgewickelt, bevor ab 1925 ein eigener Fachversandhandel (meist mit Textilien) entstand. Die eigentliche Gründung von Sortimentsversandhäusern erfolgte aber erst ab 1950 – teils als Weiterentwicklung spezialisierter Betriebe der Vorkriegszeit -, wobei als Kunden zunächst bevorzugt Einwohner des ländlichen Raumes sowie Verbraucher mit niedrigem Einkommen angesprochen wurden. (Vgl.: Mayr: Entwicklung, Bedeutung und planungsrechtliche Problematik der Shopping-Center. S. 11 f.)

vorhaben[12] aus. So versuchte er anfänglich zum Beispiel eine Waschanlagenkette nach amerikanischen Vorbild aufzubauen und beteiligte sich an der Strumpffabrik Schulte & Dieckhoff. Die Vorhaben scheiterten.[13]

Werner Otto hatte jedoch stets das Anliegen, neben dem Versandhandel ein weiteres Standbein im stationären Handel zu schaffen.[14] Im Jahre 1962 gründete er das Tochterunternehmen Werner Otto Vermögensverwaltung GmbH.[15] Drei Jahre später entwickelte sich diese Firma zu der Werner Otto Grundstücks-Entwicklung GmbH (WOG), zu der vier Grundstücksgesellschaften in der Rechtsform der KG[16] gehörten, mit einem Stammkapital von zusammen 41 Millionen DM. Die Immobiliengesellschaft konzipierte die Ansiedlung von gewerblichen Betrieben und Wohnungen. Nachdem die ersten beiden Lagerhallen entstanden waren, errichtete die WOG drei Gemeinschaftswarenhäuser nach schwedischem Vorbild. Zwei Gemeinschaftswarenhäuser eröffnete Werner Otto unter dem Namen „Skala“ in Braunschweig und Langenhagen bei Hannover sowie eines als „Deutsches Einkaufszentrum“ in Kassel.[17] Nach der Anlaufphase dieser Gemeinschaftswarenhäuser stellte der Unternehmer Otto jedoch fest, daß sich das in Schweden sehr erfolgreiche Modell in Deutschland nicht durchsetzen würde. „Das Gemeinschaftswarenhaus war für uns nicht zukunftsträchtig genug. Wir lösten uns von diesem unvollkommenen Versuch eines Center-Typs, dem wir uns im ersten Schritt angeschlossen haben. Wir wollten etwas Besseres.“[18] Werner Otto hatte die ersten Einkaufscenter in Kanada und Amerika gesehen. „Was mich beeindruckte, war die kundenfreundliche Vielfalt der Läden in den Einkaufs-Centern. Es reizte mich, so etwas in Deutschland zu erstellen.“[19]

Im Dezember des Jahres 1968 spekulierte die Zeitung „Industriekurier“ über neu geplante Aktivitäten im stationären Handel von Werner Otto. „Wie (...) auf

---

[12] Der Ausschuß für Begriffsdefinition definiert „Diversifikation“ folgendermaßen: „Diversifikation (Diversifizierung) ist eine Ausweitung des Leistungsprogramms einer Unternehmung auf Gebiete, in denen sie bisher nicht tätig war, bei den für die Unternehmen neuen Gebiete handelt es sich nicht nur um Modifikationen des bestehenden Leistungsprogramms. (...) Eine laterale Disversifikation liegt vor, wenn zwischen den Leistungsbereichen keine Beziehungen bestehen (z.B. wenn vom Produktionsgütergroßhandel Verbrauchermärkte eröffnet oder vom Einzelhandel Immobiliengeschäfte getätigt werden).“ (Ausschuß für Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft: Katalog E. S. 71 f.)

[13] Vgl.: Werner Otto: Die Otto – Gruppe – Der Weg zum Großunternehmen. Düsseldorf, Wien 1983. S. 177 – 181. (Im folgenden zitiert als: Otto: Die Otto-Gruppe.)

[14] Vgl.: ECE Projektmanagement: Die ECE – Gruppe. Bremen 1997. S. 14. (Im folgenden zitiert als: ECE: Die ECE-Gruppe.)

[15] Vgl.: o.V.: Otto-Gruppe baut fleißig weiter – Im Herbst sechstes Zentrum in Leonberg fertig. In: Handelsblatt. Düsseldorf 22. Januar 1973.

[16] Kommanditgesellschaft Grundstücksgesellschaft Alster mbH & Co., Klosterstern mbH & Co, Mundsburg mbH & Co und Farmsen mbH & Co.

[17] Vgl.: o.V.: Otto baut an einer Unternehmensgruppe. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung. 06. August 1969.

[18] Otto: Die Otto-Gruppe. S. 182.

[19] ECE: Die ECE-Gruppe. S. 6.

Anfrage zu erfahren war, gilt nach wie zuvor die von der Geschäftsleitung auf einer Pressekonferenz Anfang 1968 abgegebene Erklärung, daß der Otto Versand in absehbarer Zeit keine Waren- und Kaufhäuser des traditionellen Typs errichten und betreiben will. Dieses bedeutet jedoch nicht, daß jede Tätigkeit auf dem stationären Sektor dadurch ausgeschlossen ist. Es würde schon der Tatsache widersprechen, daß eine 100%ige Tochtergesellschaft des Otto Versandes, die Merkator Laden-Betriebs GmbH, über die aus der Profitkauf hervorgegangene Realkauf Betriebs GmbH in Hamburg-Eidelstedt bereits über ein SB-Warenhaus verfügt. Zwei weitere Objekte dieser Art sollen wie durchgesickert ist, demnächst in anderen Hamburger Stadtteilen (Meiendorf und Poppenbüttel) errichtet werden."[20]

3. Von Meiendorf nach Poppenbüttel

Die Spekulation der Fachzeitung hatte zumindest teilweise einen realen Hintergrund. Die Firmengruppe von Werner Otto plante nämlich Ende des Jahres 1968 ursprünglich, ein Einkaufszentrum nach amerikanischem und kanadischem Vorbild mit rund 10.000 Quadratmetern Bruttogeschoßfläche in Meiendorf zu errichten. An der Meiendorfer Straße (Bundesstraße 75) sicherte sich die Werner Otto Grundstücks-Entwicklung GmbH die insgesamt 104.747 Quadratmeter große geschlossene Fläche von den vier Grundeigentümern Bernhard Mecklenburg (Flurstück 1210), Lieselotte Randel (Flurstück 1211)[21], Walter Schiehorn-Erben (Flurstück 1212) und Henry Kröger (Flurstück 1213) durch ein notarielles Verkaufsangebot (heutiges Gewerbegebiet zwischen Hellmesbergerweg, Skaldenweg, Ringstraße und Meiendorfer Straße). Mit durchschnittlich 36,50 bis 37,– DM je Quadratmeter zuzüglich Nebenkosten, vier Prozent Maklercourtage und Grunderwerbssteuer beabsichtigte die WOG einen relativ hohen Preis für die damals landwirtschaftlich genutzte Fläche zu bezahlen.

Als sich die Firmengruppe bei der Stadt um die Maßnahmen zur Verwirklichung des Projektes bemühte, wurde jedoch sehr schnell deutlich, daß Verwaltung und Politik einem Einkaufszentrum an dieser Stelle ablehnend gegenüber standen.

---

[20] o.V.: Otto Versand, Hamburg – Selbstbedienungs - Warenhäuser statt Kaufhäuser traditionellen Typs. In: Industriekurier. Düsseldorf 07. Dezember 1968.

[21] Das Flurstück 1211 erwarb Liselotte Randel zusammen mit anderen Flächen 1967 von der Stadt für 5 DM je Quadratmeter. Es war mit einer beschränkten Grunddienstbarkeit zugunsten der Stadt belastet, es nur landwirtschaftlich zu nutzen. Diese Grunddienstbarkeit hätte der Otto-Versand gegen einen Preisnachlaß von 5 DM je Quadratmeter für die betroffenen Flächen übernommen. Im weiteren Verlauf übernahm die Stadt die Dienstbarkeit beim Kauf der Fläche. (Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Kommission für Bodenordnung, Bestandsnummer 312 –3. 504. Sitzung, 02. Januar 1969. Im folgenden zitiert als: Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Kommission 504 Sitzung.)

In der Kommission für Bodenordnung erläuterte der Vorsitzende Dr. Kurt Struve die ablehnende Haltung: „Mich als Kommunalpolitiker beunruhigt, daß der Otto-Versand in Meiendorf die Flächen kauft und beabsichtigt, für die große Zahl Autofahrer ein Einkaufszentrum anzulegen. Es werden dadurch nicht nur Rahlstedt und Volksdorf geschädigt, sondern auch Ahrensburg. Ich muß sagen, daß wir auch in Ahrensburg an eine gesunde Weiterentwicklung des ganzen Raumes denken müssen wie in Volksdorf. Das gleiche haben mir Senatsmitglieder als ihre Bedenken bestätigt. (...) Die Sache ist kommunalpolitisch und landesplanerisch außerordentlich bedeutsam; der Otto-Versand sollte sich auf keinen Fall in Meiendorf ansiedeln dürfen.“[22] Insbesondere befürchteten die Mitglieder der Kommission durch den großflächigen Einzelhandel eine Schädigung der damaligen in der Entwicklung begriffenen Ortszentren Rahlstedt und Volksdorf[23] und des im Einzugsgebiet Meiendorfer Straße gelegenen lokalen Ladenzentrum Wildschwanbrook.[24] Eine auseinandergezogene Konkurrenz hätte nach Ansicht der Verwaltung keinen Nutzen für den Verbraucher, sondern wäre oftmals zum Schaden der in den Zentren ansässigen Einzelhändler gewesen.[25] „Der Leitende Regierungsdirektor (Arthur) Carlsson bemerkt, daß die Ansiedlung der Firma Otto-Versand an der Meiendorfer Straße die Absicht der Stadt hinsichtlich der Weiterentwicklung des Einzelhandelszentrums am Rahlstedter Bahnhof zunichte machen könnte; die weitreichende Wirkung von Verbrauchergroßmärkten

[22] Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Kommission für Bodenordnung, Bestandsnummer 312 –3. 503. Sitzung, 19. Dezember 1968. (Im folgenden zitiert als Staatsarchiv Hamburg: Kommission 503. Sitzung.)

[23] In der Zeit von Februar 1976 bis Mitte 1977 wurde der Ortskern in Hamburg – Volksdorf im Bereich der Straße Im Alten Dorfe / GrotenHoff / Uppenhof erweitert. Auf einer Fläche von 18.000 Quadratmetern wurden etwa 30 Läden und Raumeinheiten für den Einzelhandels- und Dienstleistungssektor, eine Bücherhalle, ein kleines Hotel und circa 1.900 Quadratmeter Nutzfläche für Büros und Arztpraxen errichtet. Gleichzeitig entstanden 133 Wohnungen, eine Tiefgarage und ein Parkhaus. Die Architekten waren D. Cerovicc, H. Hein und W. Siegert. Insgesamt erfordert es ein Investitionsvolumen von 36,5 Millionen DM. (Vgl.: Dejan Cerovic: Ortskern Volksdorf. In: Architekten- und Ingenieur- Verein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1969 - 1984. Hamburg 1984. S. 466.)

[24] Im Zuge einer größeren mehrgeschossigen Wohnbebauung am Wildschwanbrook wurde im Bebauungsplan Rahlstedt 9 vom 01. Dezember 1969 ein Ladengebiet am Wildschwanbrook / Ecke Spitzbergenweg für die Nahversorgung der Bevölkerung ausgewiesen. (Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Wandsbek: Bebauungsplan Rahlstedt 9. Maßstab 1:1000. Hamburg 01. Dezember 1969.)

[25] 1971 gab die Baubehörde an die INGESTA eine Untersuchung in Auftrag, in der die Auswirkung eines hypothetischen Einkaufszentrums an der Meiendorfer Straße auf die Entwicklung des Bezirksentlastungszentrums Rahlstedts geprüft wurden. Dieser ehemalige Standort von der Otto-Gruppe an der Meiendorfer Straße wurde als Beispiel für einen beliebigen Standort im Bereich der „äußeren Stadt“ angesehen. Die Untersuchungsergebnisse sollten zur Überprüfung der Versorgungsaufgaben dienen, wie sie im Entwicklungsmodell für Hamburg und sein Umland sowie im Entwurf des Ordnungsplans „Zentrale Standorte“ für das Zentrum Rahlstedt und vergleichbare Zentren definiert wurden. Die rechnerische Modellanalyse kam zum Ergebnis, daß durch die Konkurrenz des Zentrums um den Rahlstedter Bahnhof und dem geplanten Einkaufszentrum in Farmsen ein hypothetisches Einkaufszentrum mit etwa 30.000 Quadratmeter Verkaufsfläche an der Meiendorfer Straße langfristig unwirtschaftlich sei. Die INGESTA schloß aus diesen Zahlen, daß der Standort an der Meiendorfer Straße für die Errichtung eines Einkaufszentrums ungeeignet sei. Statt dessen empfahlen sie einen Standort am Bahnhof Rahlstedt für ein Einkaufszentrum. (Vgl.: INGESTA: Gutachten über ein hypothetisches Einkaufszentrum in Hamburg – Rahlstedt. Köln 1971.)

der hier geplanten Art sei auch in der Verwaltung noch nicht völlig ausgelotet."[26] Ebenfalls habe der Käufer durch eine örtliche Verstreuung des Einzelhandels keine mühelose Vergleichsmöglichkeiten der Preise. Auffällig ist, daß damals die Verwaltung und Politik die Begriffe Einkaufszentrum und Verbrauchermarkt[27] als Synonyme verwandten. Der Unterschied dieser beiden großflächigen Einzelhandelsangebote war noch nicht allgemein bekannt. Der ehemalige Geschäftsführer der ECE, Dr. Heinrich Kraft[28], berichtete aus seinen Erinnerungen, daß er der Verwaltung und Politik bei Einreichung der jeweiligen Bauanträge stets erklären mußte, was seine Projektentwicklungsfirma unter dem Begriff Einkaufszentrum im baulichen und kaufmännischem Sinne verstand.[29] Der „Ausschuß für Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft" definierte aufgrund solcher unterschiedlichen Begriffsauslegungen 1970 die neuen Verkaufsformen verbindlich in dem Katalog E.[30]

Die Ansiedlung eines Einkaufszentrums auf der Fläche in Meiendorf widersprach auch dem seit Frühjahr 1967 im Aufstellungsverfahren befindlichen Bebauungsplanentwurf Rahlstedt 51. Danach sollten dort dringend in Rahlstedt und Volksdorf benötigte Gewerbeflächen planerisch ausgewiesen werden. Einzelhandel war, außer für die Nahversorgung, ausgeschlossen. Das Bebauungsplanverfahren war bis zu den neuen Überlegungen der Werner Otto Grundstücks-Entwicklung GmbH, ein Einkaufszentrum in Meiendorf anzusiedeln, schon recht weit vorangeschritten – der Bebauungsplan lag vom 2. Mai bis 4. Juni 1968 bereits öffentlich aus und die Bedenken und Anregungen wurden am

---

[26] Staatsarchiv Hamburg: Kommission 503. Sitzung.

[27] Ein Verbrauchermarkt ist ein zumeist preispolitisch aggressiver, großflächiger Einzelhandelsbetrieb (mindestens 1.000 Quadratmeter Verkaufsfläche), der vor allem Nahrungs- und Genußmittel, darunter auch Frischwaren anbietet und ergänzend als Randsortiment Waren anderer Branchen (Nonfood) führt, die für die Selbstbedienung geeignet sind und rasch umgeschlagen werden. Verbrauchermärkte befinden sich häufig in Stadtrandlagen und verfügen in der Regel über weiträumige Kundenparkplätze, verzichten jedoch auf kostspielige Kundendienstleistungen. (Vgl.: Ausschuß für Begriffsdefinitionen der Kommission zur Förderung der handels- und absatzwirtschaftlichen Forschung: Katalog E: Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft. 2. Ausgabe. Köln Oktober 1975. S. 21.)

[28] Der Betriebswirt Dr. Heinrich Kraft trat 1972 in die CURA Vermögensverwaltung, der Muttergesellschaft der ECE und anderen Gesellschaften der Otto - Gruppe, ein. In der Firmengeschichte der ECE wird Dr. Heinrich Kraft eine gründliche Arbeitsweise, verbunden mit zäher Durchsetzungsfähigkeit, Ausgeglichenheit und Uneigennützigkeit nachgesagt. Von 1974 – 2000 war er Geschäftsführer der ECE. Am 01. Juli 2000 übernahm Alexander Otto, jüngster Sohn von Werner Otto, den Vorsitz der Geschäftsführung des Unternehmens. (Vgl.: ECE: Die ECE-Gruppe. S. 48 f, o.V.: Ausbau und Neuorientierung beim Otto Versand – Hochregallager eingeweiht – Jüngster Sohn des Firmengründers übernimmt Verantwortung für ECE. In: Die Welt. Hamburg 20. Juni 2000. S. 48, o.V.: Sechs weitere große Einkaufs-Center ins ECE – Management: Aus einer Hand der Neuen Heimat / Die Otto – Gesellschaft ist größter Verwalter von Einkaufszentren. In: Frankfurt Allgemeine. Frankfurt am Main 02. März 1989. S. 9, und: o.V.: Unternehmen ECE: Extremer Schritt an die Spitze: Deutschlands größter Betreiber von Einkaufszentren orientiert sich neu. Kann Gründersohn Alexander Otto das Unternehmen auf Erfolgskurs halten? In: Wirtschaftswoche. 15. Juni 2000. S. 90.)

[29] Gespräch mit Dr. Heinrich Kraft am 07. November 2001.

[30] Vgl.: Ausschuß für Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft: Katalog E: Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft. Köln 1970.

20. September 1968 im bezirklichen Bauausschuß erörtert. Die „Interessengemeinschaft Ortskern Rahlstedt“ wandte sich ebenfalls in der öffentlichen Fragestunde der Bezirksversammlung Wandsbek am 17. Oktober 1968 gegen eine Genehmigung des großflächigen Einzelhandels in Meiendorf.[31]

Um eine Ansiedlung eines Einkaufszentrums an der B 75 von vornherein zu verhindern, mußte die Verwaltung schnell handeln. Das notarielle Verkaufsangebot der Grundeigentümer an die WOG sollte nämlich am 15. Januar 1969 ablaufen. Gänzlich die Investitionsbemühungen von Werner Otto abzulehnen, wollte die Verwaltung jedoch nicht riskieren: „Im Hintergrund stand die Besorgnis, daß die Firmengruppe nach Ahrensburg ausweichen würde.“[32]

Das Liegenschaftsamt unterbreitete deshalb der Werner Otto Grundstücks-Entwicklung GmbH ein Tauschgeschäft. Die Stadt bot der Otto-Gruppe an, die Fläche in Meiendorf zu den im notariellen Kaufvertrag ausgehandelten Konditionen den vier Grundeigentümern abzukaufen. Im Austausch dafür schlug die Stadt der Otto-Gruppe vor, statt des Einkaufszentrums in Meiendorf ein Selbstbedienungswarenhaus mit angeschlossenem Einkaufszentrum nordwestlich des Poppenbütteler Bahnhofs auf einer circa 55.300 Quadratmeter großen städtischen Fläche zwischen Saseler Damm, Heegbarg und Kritenbarg (Teile der Fläche der Behelfsheimsiedlung „Plattenbüttel“) zu errichten. Zur Abrundung der Zentrumsfläche wollte die Verwaltung zusätzlich das Nachbargrundstück am Waldmeisterstieg (Flurstück 1172) mit circa 5.150 Quadratmeter Fläche und bebaut mit 12 Doppel - Plattenhäusern von der damaligen Grundeigentümerin „Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft Neues Heim“ für den Otto-Versand beschaffen. „Diese Fläche (städtisches Grundstück und das private der Wohnungsbaugesellschaft), die im Programmplanentwurf für ein Sonderzentrum ausgewiesen ist, wird von der Verwaltung als geeignet angesehen, ein Selbstbedienungshaus und die Einrichtung eines Einkaufszentrums aufzunehmen. Damit wird gleichzeitig die Bedarfslücke in diesem Raum geschlossen.“[33] Der Kaufpreis für dieses Grundstück sollte 97 DM je Quadratmeter betragen. In diesem Preis waren die Räumung der Fläche von den Behelfsheimen durch die Stadt und der damalige Ausbauzustand der umgebenden Straßen eingeschlossen.

Die Verwaltung griff mit diesem Vorschlag die neue Geschäftsidee von Werner Otto auf: ein Shopping-Center, angelehnt an amerikanische beziehungsweise

[31] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Niederschrift über die Sitzung der Bezirksversammlung Wandsbek: Öffentliche Fragestunde. Hamburg 17. Oktober 1968. (Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek Archiv: Akte zum Bebauungsplan Rahlstedt 51.)
[32] Staatsarchiv Hamburg: Kommission 503. Sitzung.
[33] Staatsarchiv Hamburg: Kommission 503. Sitzung.

kanadische Vorbilder mit einem angegliederten Otto-Warenhaus. Eine bloße Kopie hätte allerdings nicht zum Erfolg geführt, da amerikanische Größenordnungen sowie die Mentalität der Kunden nicht ohne weiteres auf Deutschland übertragbar waren. Die erfolgreiche Entwicklung der Einkaufscenter konnte nach Ansicht von Werner Otto nur auf einer einfachen Regelung beruhen: „Das richtige Konzept für ein Center ist der auf den speziellen Standort ausgerichtete, gut ausgewogene Angebotsmix.“[34] Während die Grundstücksverhandlungen in Hamburg liefen, war das erste Shopping-Center der Werner Otto Grundstücks-Entwicklung GmbH in Nürnberg-Langwasser bereits in Planung. Das geschlossene und vollklimatisierte „Franken-Einkaufszentrum“[35], welches am 23. Oktober 1969 eröffnet wurde, hatte mit 18.400 Quadratmetern Verkaufsfläche eine Mischung von 60 Prozent Großbetrieben (drei Waren- und Kaufhäuser) und 40 Prozent Einzelhandelsfachgeschäften.[36]

Das Otto-Warenhaus war ein neuer von der Otto-Gruppe entwickelter Warenhaustyp, in dem ein Warenhaus-Vollsortiment vollständig in Selbstbedienung verkauft wurde. Das Angebot des SB-Warenhauses richtete sich gezielt an preisbewußte, kritische Verbraucher unter dem Motto „Selbst bedienen – selbst verdienen.“[37] Diese Betriebsform zeichnete sich durch eine preispolitische Aggressivität aus, die sie aufgrund ihrer niedrigen Standortkosten, ihrer einfachen Ladenausstattung, des Verzichts auf aufwendige Dienstleistungen und der Personaleinsparung mittels konsequenter Anwendung des Selbstbediengungsprinzips ihren Kunden bieten konnten.[38] Für die SB-Warenhauskette gründete Werner Otto eigens eine hundertprozentige Tochtergesellschaft des Otto-Versandes, die Otto Warenhaus GmbH & Co KG.[39]

---

[34] ECE: Die ECE-Gruppe. S. 14.

[35] Die Architekten des Shopping – Centers in Nürnberg-Langwasser waren Fink, Hennig und Pawlik. Das Franken-Center hat heute 47.879 Quadratmeter Geschäftsfläche mit 108 Einzelhandelsgeschäften, Dienstleistungsbetrieben und Restaurants auf drei Verkaufsebenen. Das klassische Einkaufszentrum in Stadtrandlage wird täglich von 35.000 Kunden besucht. 1.300 Parkplätze stehen den motorisierten Besuchern zur Verfügung. Das Center Management ist in der Hand der ECE Projektmanagement GmbH & Co.KG und das Center ist im Besitz einer Grundstücksgesellschaft von Werner Otto, der „KG GG Mundsburg mbH & Co Hamburg“. (Vgl.: Walter Pawlik: Praktische Erfahrungen und architektonische Entwicklung und Realisierung regionaler Shopping-Center. In: Bernd R. Falk (Hrsg.): Shopping Center Handbuch. München 1973. S. 162 – 164, und: Falk: Shopping – Center – Report 2000. S. 180.)

[36] Vgl.: Robert Pernau: Von Langwasser nach Poppenbüttel - Modelle für das Einkaufszentrum „Alstertal“. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg Juli 1970. S. 475 – 477.

[37] o.V.: Für preisbewußte Verbraucher – Otto Warenhaus GmbH & Co KG. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung. 05. November 1970.

[38] Vgl.: Vogt: Verbrauchermärkte, SB – Warenhäuser und Einkaufszentren. S. 23, und: Mayr: Entwicklung, Bedeutung und planungsrechtliche Problematik der Shopping-Center. S. 13.)

[39] Die SB-Warenhauskette warf kurz nach Gründung zu wenig Gewinn ab, so daß Werner Otto das Tochterunternehmen wieder abstieß. Das Scheitern dieses Projektes begründete der Unternehmer mit einer falschen Konzeption. Die Einbindung dieser so jungen, dynamisch wachsenden Betriebsform im Experimentierstadium in das straff organisierte Gefüge des Otto Versandes und die Übertragung der Verantwortung auf vollsortimentsorientierte Warenhausspezialisten erwies sich als nicht zweckmäßig. Dr. Heinrich Kraft sagte zu diesem gescheiterten Ausflug in den stationären Einzelhandel, daß Werner Otto „ noch heute (sehr) bedauert (...), diese Aktivität nicht mit

Aufgrund des politischen Widerstandes gegen den Standort an der Hamburger Landesgrenze entschied die WOG, sich von der Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandels in Meiendorf zu lösen und die neue Shopping-Center-Geschäftsidee mit Otto-Warenhaus in Poppenbüttel nachhaltig zu verfolgen. Elisabeth Lange, damalige Marktforscherin beim Otto-Versand, berichtete aus ihren Erinnerungen diesbezüglich: „Wir waren seinerzeit jedoch sehr skeptisch, ob der Poppenbütteler Standort sich für ein Einkaufszentrum eignete. Schließlich war das Alstertal damals noch dünn besiedelt. In einer ersten Schnellanalyse des Standortes ermittelten wir, daß das Bevölkerungspotential mit ca. 130.000 Einwohnern gegenüber Meiendorf mit ca. 252.000 Einwohnern wesentlich geringer war. Aufgrund der Einwände der Stadt gegen den Rahlstedter Standort entschieden wir uns dann doch für Poppenbüttel.“[40]

Folgende Voraussetzungen verknüpfte die WOG mit ihrem Entschluß: „Die Firmengruppe Otto-Versand hat den neuen Standort geprüft und sich in Anbetracht der Schwierigkeiten, die für das Vorhaben in Meiendorf unvermeidbar erschienen, endgültig für Poppenbüttel entschieden, wenn zwei Voraussetzungen erfüllt werden:

– Überprüfung des Straßennetzes auf seine Verwendbarkeit für ein derartiges Zentrum.

– Verlegung des Busbahnhofes am S-Bahnhof Poppenbüttel auf die Westseite der Bahnlinie (vom Stormarnplatz zum Wentzelpatz).“[41]

In den Verkaufsverhandlungen über das Poppenbütteler Grundstück in der Kommission für Bodenordnung wurden die zwei von der Otto-Gruppe genannten Voraussetzungen nicht abschließend geprüft. „Beide Voraussetzungen sind von der Verwaltung auf ihre Realisierbarkeit eingehend geprüft worden. Eine abschließende Erklärung kann – insbesondere bezüglich der Verlegung des Busbahnhofes – jedoch zur Zeit noch nicht abgegeben werden. Zwar sind sowohl der verbesserte Straßenausbau als auch die Verlegung des Busbahnhofes – insbesondere im Hinblick auf die Bauvorhaben Tegelsbarg[42] und Harksheider Straße[43]

einer Gruppe engagierter Lebensmittelhändler in einem eigenständigen Unternehmer erschlossen zu haben.“ (Vgl.: Kraft: Werner Otto. S. 36, ebenfalls: o.V.: Warenhauskette von Otto-Versand: Nahezu eine Milliarde Umsatz im Kataloggeschäft. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung. 12. März 1970.)

[40] Gespräch mit Elisabeth Lange am 04. Dezember 2001.

[41] Staatsarchiv Hamburg: Kommission 503. Sitzung.

[42] Der geplante Bau der Großsiedlung Tegelsbarg mit 4.800 Wohnungen bei einer Geschoßflächenzahl von 1,0 stieß Ende der sechziger Jahre (also circa zur gleichen Zeit wie das Alstertal - Einkaufszentrum) bei den Alstertaler Bürgern auf heftige Proteste. Die Baubehörde hatte 1968 ein Gutachten - Wettbewerb für dieses Bauprojekte auf der „Grünen Wiese“ ausgeschrieben, wel-

– nicht nur für das Vorhaben der Firmengruppe Otto-Versand von Bedeutung. Es besteht aber noch keine klare Übersicht, wie diese Vorhaben in allernächster Zeit finanziert werden können."[44] Eine endgültige Entscheidung darüber sollte die Baubehörde fällen. Der Verkauf der Fläche wurde im fortgeführten Verfahren nicht an die genannten Voraussetzungen gekoppelt.

Eine Entscheidung über die Vorlage fällte die Kommission für Bodenordnung erst in der darauf folgenden Sitzung am 2. Januar 1969. Die Mitglieder stimmten dem Ankauf der Flächen in Meiendorf und der Anhandgabe der Poppenbütteler Grundstücke für ein halbes Jahr an den Otto-Versand mit der Zweckbestimmung „Sonderzentrum (Selbstbedienungswarenhaus und Errichtung eines Einkaufszentrums)" bei einer Enthaltung einstimmig zu. Die Enthaltung kam vermutlich von Otto Henneberg. Der Familie von Otto Henneberg[45] gehörten bis in das 20. Jahrhundert hinein weite Gebiete des Stadtteiles Poppenbüttel. Otto Henneberg

---

ches die Architekten Nickels + Ohrt gewannen. Im Verlauf des Bebauungsplanverfahrens geriet das Projekt „Tegelsbarg" unter Federführung der Neuen Heimat Nord immer weiter in das Kreuzfeuer journalistischer Kritik und wurde zum politischen Prestigeprojekt der Hamburgischen Bürgerschaftswahl am 03. März 1974. Die Kritiker beriefen sich auf aktuelle negative Erfahrungen mit anderen Großsiedlungen. Eine Bürgerinitiative sammelte gegen das Bauvorhaben, welches ursprünglich mit einer U-Bahnstation erschlossen werden sollte, über 10.000 Unterschriften. Damit erreichten die Bürger, daß nach der Hamburgischen Bürgerschaftswahl im Koalitionsabkommen der SPD und FDP eine gewisse Reduzierung der Baumasse erlangt wurde. Ende 1974 wurden 2.350 Wohnungen (1.800 Mietwohnungen, circa 300 Eigentumswohnungen und circa 250 Eigenheime) bei einer Geschoßflächenzahl von 0,55 am Tegelsbarg gebaut. (Vgl.: Jürgen Ehlers; Arne Wolter: Das Alstertal im Wandel in alten und neuen Bildern – Poppenbüttel, Wellingsbüttel, Klein Borstel, Hummelsbüttel. Hamburg 1992. S. 22. Im folgenden zitiert als: Ehlers, Wolter: Das Alstertal, ebenfalls: Rosenfeld; Fraatz-Rosenfeld: Poppenbüttel. S. 144, ebenfalls: Timm Ohrt: Tegelsbarg. In: Architekten- und Ingenieur- Verein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1969 - 1984. Hamburg 1984. S. 122- 124.)

[43] Im Rahmen des seit Anfang 1975 bestehenden Einfamilienhausprogrammes des Hamburger Senates –Bereitstellung städtischer Grundstücke für verdichtete Einfamilienhäuser – wurde auch eine rund 20 Hektar große Fläche zwischen Harksheider Straße und Ohlendieksredder für das sogenannte Projekt „Hamburg-Bau ´78" bereitgestellt. Unter weitgehender Rücksichtnahme auf vorhandene Landschaftselemente, die „Knicks", wurden 200 freistehende Häuser auf kleinen Grundstücken und rund 200 Häuser in verdichteten Bauformen (als Stadt-, Ketten- oder Gartenhofhäuser) 1977/78 errichtet. (Vgl.: Kluyver; Schiller: Das Alstertal. S. 105, ebenfalls: Reinhard Buff: „Hamburg – Bau ´78". In: Architekten- und Ingenieur- Verein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1969 - 1984. Hamburg 1984. S. 124 – 128.)

[44] Staatsarchiv Hamburg: Kommission 503. Sitzung.

[45] 1857 erwarb der Braunschweiger Carl Ludwig Theodor Bruno Henneberg erstmals insgesamt 412 Hektar Land in Poppenbüttel. Die Familie Henneberg erwarb in den nachfolgenden Jahrzehnten noch weiteren Besitz in Poppenbüttel. Noch vor der Jahrhundertwende befand sich fast das gesamte Land in Poppenbüttel in der Hand der Hennebergs. Carl Ludwig Henneberg entwickelte sich schnell zum gutsherrlichen Landbesitzer in Poppenbüttel. Er bewirtschaftete das Anwesen mit zahlreichen abhängigen Tagelöhnern. Die Handwerker des Dorfes erhielten die meisten Aufträge von dem Gutshof, so daß viele Dorfbewohner in einer wirtschaftlichen Abhängigkeit zur Familie Henneberg standen. Der Gutsherr Henneberg war auch politisch engagiert: als Kreistagsabgeordneter von Stormarn und als Landtagsabgeordneter machte er von sich reden. Carl Ludwig Theodor Bruno Hennebergs Vetter Albert erwarb ungefähr zeitgleich mit seinem Cousin ein Stück Land in Poppenbüttel. Albert Hennebergs Grund „Marienhof" befand sich in unmittelbarer Nähe zum Stausee der Alster an der Poppenbütteler Schleuse. Albert Henneberg legte 1880 einen Park im Stil eines englischen Gartens an. Auf einem aufgeschütteten Berg ließ er eine Burg errichten. 1884 wird das Herrschaftsgebäude im Stil der Hennebergschen Stammburg aus Thüringen fertiggestellt. Heute ist diese Burg als Ruine im Henneberg-Park erhalten geblieben. Als Carl Ludwig Theodor Bruno Henneberg starb, übernahm sein Sohn, der Amtsvorsteher des Amtsbezirkes Poppenbüttel, Eduard Henneberg (1866 bis 1940), das Gut. Eduard Henneberg vereinigte

billigte grundsätzlich die Planung eines Einkaufszentrums auf der nahe der S-Bahn gelegenen Poppenbütteler Fläche. In einem im Februar 1969 verfaßten Brief an den damaligen Wandsbeker Bezirksamtsleiter Achim-Helge von Beust[46] unterstrich Otto Henneberg seine generell positive Haltung gegenüber der geplanten Nutzung des Grundstücks: „Ich persönlich, als besonders individuell eingestellter Mensch – das ist auch meine Meinung dem Einzelhandel gegenüber – halte den Standort am Bahnhof für richtig. Sämtliche Verkehrsfragen, die sich ergeben, sind dort lösbar. Außerdem wird das Gewerbe und der Einzelhandel, welches in den Ortskernen ansässig ist oder in den Neubaugebieten ansässig werden wird, am wenigsten betroffen."[47] Otto Henneberg bemängelte jedoch die konkrete Umsetzung der Planung. Insbesondere kritisierte er, daß das Gebäude des Einkaufszentrums zu nahe an den Alsterlauf heranreiche: „Herr Henneberg erhebt gegen die Errichtung eines Verbrauchermarktes am Poppenbüttler Bahnhof (...) keine Einwendungen mehr. Er weist jedoch darauf hin, daß der Gewerbeverein mit dem Verbrauchermarkt nicht einverstanden ist. Ein Verbrauchermarkt dürfte zwar an der hier vorgesehenen Stelle aus mittelständischen Erwägungen heraus richtig sein, weil damit die kleinen Gewerbetrei-

---

den Hof seines Vaters mit dem Marienhof zu einem Gut. Unter der Regie von Eduard Henneberg lag das Schwergewicht der Produktion des Hofes auf der Milcherzeugung. Eduard Henneberg heiratete die Tochter eines Poppenbütteler Arztes, Dr. Otto. Ihr gemeinsamer Sohn Otto Henneberg wurde am 27. März 1905 geboren. Otto Henneberg leitete von 1933 bis 1947 die Alsterthalterrain Aktiengesellschaft. Bis 1953 war er Mitinhaber der Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft Gröning & Co. Im gesellschaftlichen Leben Poppenbüttels war Otto Henneberg ebenfalls engagiert. 1946 gründete Otto Henneberg den CDU-Ortsverband Alstertal. Von 1954 bis 1977 war er Erster Vorsitzender des Alstervereins e.V. In der Hamburgischen Bürgerschaft war er von 1957 bis 1961 CDU - Abgeordneter. Im Kirchenvorstand Poppenbüttel und im Synodalausschuss der Propstei Stormarn war er ebenfalls tätig. Die Stadt Hamburg hängte dem Junggesellen Henneberg am 16. März 1970 den nicht vererbbaren Namen des Ortes, um den er sich so verdient gemacht hatte, an seinen Familiennamen: Otto Henneberg-Poppenbüttel. Am 15. Dezember 1986 starb Otto Henneberg-Poppenbüttel im Alter von 81 Jahren. Er hinterließ seinen Neffen Georg-Eduard Henneberg, den er 1972 adoptiert hatte. (Vgl.: Kluyver; Schiller: Das Alstertal. S. 94 – 97, Ehlers, Wolter: Das Alstertal. S. 19 – 22, Rosenfeld; Fraatz-Rosenfeld: Poppenbüttel. S. 75 – 127, Otto Henneberg: Vom Amtsbezirk Poppenbüttel zum Ortsamt Alstertal. In: Jahrbuch des Alstervereins e.V. Hamburg 1964, und: Renate Niese: Beerdigung im eigenen Park: Der letzte Poppenbüttel starb in St. Georg. In: Bild-Zeitung. Nummer 294. Hamburg 18. Dezember 1986. S. 5.)

[46] Achim-Helge von Beust wurde am 16. März 1917 in Lübeck geboren. Er besuchte in Lübeck die Volksschule und das Katharineum. Seine Gymnasialausbildung schloß er mit der Reifeprüfung am Matthias-Claudius-Gymnasium in Hamburg - Wandsbek ab. Es folgten Dienstzeiten beim Reichsarbeitsdienst und der Wehrmacht. 1944 bestand er sein erstes juristisches Staatsexamen, das auf Einspruch der Gestapo aus politischen Gründen nicht anerkannt wurde. Nach kurzer Kriegsdienstzeit und Gefangenschaft begann Achim-Helge von Beust 1945 seine berufliche Laufbahn beim Hanseatischen Oberlandesgericht. Aus dem Vorbereitungsdienst der Kulturbehörde schied er auf eigenen Wunsch aus und war von 1946 bis 1950 als freiberuflicher selbständiger Journalist, Mitinhaber und Lizenzträger des Korrespondenzverlages „Interpress" Hamburg tätig. Während dieser Zeit war von Beust Mitglied der CDU-Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft. Seit 1950 leitete er die Informationsabteilung des Landesamtes für Verfassungsschutz, bis er am 01. Mai 1954 Bezirksamtsleiter von Wandsbek wurde. Seine Ernennung zum Bezirksamtsleiter durch den damaligen Innensenator Edgar Engelhard (FDP) fiel in die Zeit des „Hamburg-Blocks", als die CDU, FDP, BHE und DP gemeinsam die Hansestadt regierten. Am 31. Januar 1980 wurde Achim-Helge von Beust in den Ruhestand versetzt. (Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek Archiv: Lebenslauf Achim-Helge von Beust.)

[47] Brief von Otto Henneberg an den Bezirksamtsleiter Achim-Helge von Beust vom 10. Februar 1969. (Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Akte Bebauungsplan Poppenbüttel 7.)

benden am geringsten gestört werden. Der Verbrauchermarkt sollte aber nicht über den Ladekorps-Weg hinausgehen, um die Alsterlandschaft zu erhalten.“[48] Demnach wandte sich Otto Henneberg nicht gegen die geplante Nutzung des Grundstücks als Einkaufszentrum, sondern gegen einen nachhaltigen baulichen Eingriff mit der Folge einer Zerstörung der Landschaft des Alstertales.

Die Stadt hatte die Investitionswünsche der Otto-Gruppe bewußt von Meiendorf nach Poppenbüttel gelenkt. Stadtplanerische Erwägungen, die in den nachfolgenden Kapiteln näher erläutert werden, waren ausschlaggebend. Die damaligen Grundstücksverhandlungen mit der Otto-Gruppe, die zu dem Flächentausch führten, beschrieb die Freie und Hansestadt Hamburg im nachhinein folgendermaßen: „Die 1970 erfolgte Ansiedlung dieses Einkaufszentrums am heutigen Standort in direkter Nachbarschaft zum S-Bahnhof Poppenbüttel und den dortigen öffentlichen Einrichtungen war Ergebnis zäher Verhandlungen zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Investor, der ursprünglich ein großes Einkaufszentrum in Meiendorf auf der „grünen Wiese“ am Stadtrand bauen wollte. Diese Verhandlungen wurden seinerzeit aus Hamburger Sicht mit dem Ziel geführt, die Investitionsabsichten nach Poppenbüttel zu lenken, um das als Bezirksentlastungszentrum im hamburgischen Zentrensystem seit langem vorgesehene Einkaufszentrum zu realisieren.“[49] Anhand dieses Zitates wird deutlich, daß der Standort in Meiendorf als nicht städtisch integriert auf der „grünen Wiese“ von der Verwaltung eingestuft wurde, hingegen der Poppenbütteler Standort aufgrund der planerischen Vorgaben des Systems zentraler Standorte als städtisch integriert galt.

4. ATAG-Klauseln

Auch wenn Otto Henneberg sich in der Kommission für Bodenordnung nicht grundsätzlich gegen die Anhandgabe des Poppenbütteler Grundstücks an die Otto-Gruppe stellte, erhob er im anschließenden baulichen Genehmigungsverfahren des Einkaufszentrums in den kommunalen Gremien Einwände zur Löschung einer auf diesem Grundstück liegenden Grunddienstbarkeit[50], der sogenannten ATAG-Klausel, durch die Stadt.

---

[48] Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Kommission 504. Sitzung.
[49] Freie und Hansestadt Hamburg: Begründung des Bebauungsplans Poppenbüttel 26. Hamburg 19. Juni 1986. S. 3.
[50] Eine Grunddienstbarkeit ist eine Grundstücksbelastung zugunsten des jeweiligen Eigentümers eines anderen Grundstücks, wonach dieser das Grundstück in einzelnen Beziehungen benutzen darf oder wonach auf dem Grundstück gewisse Handlungen nicht vorgenommen werden dürfen. Der jeweilige Eigentümer des herrschenden Grundstücks erhält also das Recht oder Befugnis am dienenden Grundstück. Die Grunddienstbarkeit entsteht wie jedes andere dingliche Recht an Grundstücken durch Einigung und Eintragung. (Vgl.: Gerhards; Keller: Gabler Lexikon. S. 328.)

Die heute noch im Alstertal gültigen ATAG-Klauseln sind eng mit der geschichtlichen Entwicklung des Dorfes Poppenbüttel zu einem Hamburger Stadtteil verbunden. Anfang des 20. Jahrhunderts entwickelten die Besitzer der ehemals preußischen Güter Wellingsbüttel (Konsul Otto Jonathan Hübbe), Sasel (Conrad Reuter) und Poppenbüttel (Eduard Henneberg, Vater von Otto Henneberg) im Benehmen mit den zuständigen Behörden die ATAG-Klauseln.

Die Initiative ging von dem Hamburger Haus- und Grundstücksmakler Johann Vincent Wentzel[51] aus, der den drei Gutsherrn die Idee unterbreitete, ihren unübersichtlichen großen und zum Teil hochverschuldeten Grund im Alstertal aufzuteilen und Stück für Stück an reiche Großbürger, die sich dort einen Villenbesitz zulegen wollten, und an Siedler, die sich im Alstertal ein Haus im „Grünen“ verwirklichen wollten, zu verkaufen. Vorbild für die Siedlungsbestrebungen war eine Villenkolonie zwischen Flottbek und Blankenese, die einige Jahre zuvor, um die Jahrhundertwende, entstanden war. Wentzel hoffte, daß das Alstertal nicht nur als Ausflugsziel, sondern auch als Wohnsitz attraktiv sein würde. Um das Land den Siedlern zugänglich zu machen, wollte Johann Vincent Wentzel die seit 1906 vom Hamburger Hauptbahnhof nach Ohlsdorf führende Vorortbahn nach Poppenbüttel verlängern. Deshalb gründete er mit Konsul Otto Jonathan Hübbe, Conrad Reuter und Eduard Henneberg im Mai 1908 die „Alsterthalbahn GmbH“ und zwei Jahre später die Grundstücksgesellschaft „Alsterthal-Terrain-Gesellschaft m.b.H.“. Beide gingen 1912 in der „Alsterthal-Terrain-Actien-Gesellschaft“ (ATAG) auf. Das Aktienkapital betrug vier Millionen Mark und es wurden insgesamt vier Millionen Quadratmeter Boden in die ATAG eingebracht, nämlich 1,9 Millionen von den Hennebergs, fast 1,4 Millionen aus Wellingsbüttel und gut 600.000 aus Sasel.[52] Im Jahr der Gründung der Aktiengesellschaft erfolgte der erste Spatenstich für den Bau der sogenannten Alsterbahn.

Trotz des erstrebten Profits wollten die Gutsherrn durch die Besiedelung des Alstertals die landschaftliche Eigenart ihrer Güter nicht zerstören. Ende des Jahres 1912 wurden deshalb in der ersten Aufsichtsratssitzung der „Alsterthal-Terrain-Actien-Gesellschaft“ von den vier Großgrundbesitzern Aufschließungspläne erstellt und Klauseln für die Bebauung des Alstertals formuliert, die heute noch als „ATAG-Klauseln“ bekannt sind.[53]

---

[51] An der Ecke Heegbarg / Kritenbarg steht ein unauffälliger Gedenkstein für den Hamburger Haus- und Grundstücksmakler Johann Friedrich Wentzel (1865 – 1919).
[52] Vgl.: Kluyver; Schiller: Das Alstertal. S. 95.
[53] Vgl.: Caspar von Baudissin; Dorothee Rackowitz: 700 Jahre Wellingsbüttel: 1296 – 1996. Hamburg 1993. S. 100 ff.

Es handelte sich bei diesen ATAG-Klauseln konkret um zivilrechtliche Grunddienstbarkeiten, die in Poppenbüttel und Wellingsbüttel für je ein im Besitz der ATAG befindliches Grundstück zu dessen Gunsten eingetragen waren – sogenanntes herrschendes Grundstück. Alle übrigen Einzelgrundstücke – die sogenannten dienenden Grundstücke – waren mit den entsprechenden Klauselbedingungen belastet, welche sich aus den jeweiligen Eintragungen im Grundbuch herleiteten.

Die einzelnen Klauseln unterschieden sich im wesentlichen dadurch, daß sie für bestimmte Grundstücksgruppen, je nach dem Landschaftscharakter, verschiedene Mindestgrößen als Einzelhausgrundstücke vorsahen. Die Bauklassen A, B, D, D1, D1a und E (die Bauklasse C wurde niemals angewandt) gaben jeweils die Mindestgrundstücksgröße an. Die Grundstücke durften nur mit Einzelwohnhäusern bebaut werden. Für alle diese Baulichkeiten waren Mindestabstände verschiedener Größenordnungen zum Nachbargrundstück vorgeschrieben.

Die ATAG warb für ihre Baugrundstücke mit viel Aufwand in den Hamburger Zeitungen. Grundstücke ab 500 Quadratmetern in „erlesener Lage mit den besten Vorzügen“ wurden angeboten. Der Hinweis auf die künftig fertig gestellte Vorortbahn sollte potentiellen Käufern die Entscheidung leichter machen.[54] Bis 1914 konnte die Gesellschaft jedoch nur 12 Grundstücke mit insgesamt 67.600 Quadratmeter Fläche verkaufen. Es handelte sich um Villenplätze an der Alster. Der Erste Weltkrieg und die Nachkriegszeit erschwerten den Verkauf noch mehr. Der Bahnkörper wurde ebenfalls nur zögerlich gebaut: Der erste Zug der Alsterbahn fuhr erst am 15. Januar 1918 nach Poppenbüttel. Am 1. Januar 1922, knapp drei Jahre nach dem Tod des Initiators Wentzel, mußte die ATAG liquidiert werden. Otto Henneberg wurde am 27. Juni 1933 zum Liquidator der Gesellschaft berufen und war bis 1947 mit diesem Auftrag beschäftigt.[55]

Die beiden herrschenden Grundstücke wurden an die Freie und Hansestadt Hamburg verkauft. Das Wellingsbütteler Grundstück an der Straße Rabenhorst 11 (ehemaliges Verwaltungsgebäude der ATAG und später Ortsamt Wellings-

[54] Vgl.: Ehlers, Wolter: Das Alstertal. S. 20.

[55] Bis zum Sommer 2002 wird eine Examensarbeit im Fachbereich Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Universität Hamburg zum Thema „Die Bedeutung der Terraingesellschaften für die Stadt unter Berücksichtigung der Alsterthal-Terrain-Actien-Gesellschaft (ATAG) in Wellingsbüttel“ von Markus Neumann erstellt. Weitere Informationen zu den Anfängen der ATAG können aus dieser wissenschaftlichen Arbeit entnommen werden. In seiner Ausarbeitung kommt der Autor nach Auswertung der Geschäftsberichte im Gegensatz zu der veröffentlichten Literatur zum Ergebnis, daß die ATAG während des Ersten Weltkrieges in die Gewinnzone kam. Bis 1918 seien über 80 Prozent der Grundstücke verkauft worden.

büttel) hatte die Stadt Hamburg durch Vertrag vom 2. April 1935 und das Poppenbütteler Grundstück[56] an der Ecke Stadtbahnstraße / Hennebergstraße (Flurstück 1483) durch Vertrag vom 26. Juni 1944 erworben. Nach der Liquidation der ATAG-Gesellschaft im Jahre 1947 ist die Freie und Hansestadt Hamburg mit der sogenannten ATAG-Kommission gehalten, die Grundsätze der ATAG-Klauseln im Sinne der Grundbucheintragungen zu beachten.

Die ATAG-Kommission ist seitdem beim Bezirksamt Wandsbek angesiedelt und besteht aus dem Bezirksamtsleiter als Vorsitzenden, dem Rechtsdezernenten, dem Leiter des Bauamtes Wandsbek und dem Leiter der Stadtplanungsabteilung sowie dem Leiter der Bauprüfabteilung und dem Ortsamtsleiter des Ortsamtes Alstertal.[57]

Die Poppenbütteler Grundstücke des geplanten Alstertal-Einkaufszentrums waren ebenfalls mit der privatrechtlichen ATAG-Klausel belastet. Danach schrieb die ATAG-Klausel in der Bauklasse A eine Bebauung mit Einzelwohnhäusern auf einer Grundstücksmindestgröße von 2.500 Quadratmetern und einem Mindestabstand von den Grenzen von sechs Metern vor. Die Errichtung von Ladengeschäften war untersagt. Die Ausweisungen der ATAG-Klausel widersprachen demnach der Errichtung eines Einkaufszentrums auf diesem Grundstück. Die privatrechtliche Klausel mußte die Stadt als Eigentümerin des herrschenden Grundstücks löschen, wenn sie der Otto-Gruppe ein Shopping-Center am Poppenbütteler Bahnhof ermöglichen wollte.

Neben der Eigentümerin Freie und Hansestadt Hamburg waren die Deutsche Bundespost und die Firma Hermann Friedrich Bruhn Mitberechtigte am herrschenden Grundstück am Poppenbütteler Bahnhof.[58] „Da das Bezirksamt Wandsbek von den Mitberechtigten unwiderruflich zur Erteilung von Löschungsbewilligungen durch Erklärungen vom Oktober und Dezember 1967 bevollmächtigt ist, dürfte die Löschung keine Schwierigkeiten bereiten. Eventuelle Schadenersatzansprüche Dritter glaubt das Rechtsamt Wandsbek, mit Erfolg abwehren zu können. Das Hanseatische Oberlandesgericht hat bereits in einem Urteil vom 18. Dezember 1952 (Az. 3 U 35/50) festgestellt, daß Eigentümer ebenfalls mit der Klausel belasteter Grundstücke keinen Rechtsanspruch gegen die

[56] Für Poppenbüttel gab es noch das weitere herrschende Grundstück Lockkoppel 1. Die Eigentümer haben auf die Wahrnehmung der Rechte durch Vertrag verzichtet.
[57] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Akte ATAG – Kommission.
[58] Das herrschende Grundstück wurden 1927 und 1930 in drei Grundstücke geteilt und zwei Teile davon an die Familie Holst und die Firma Burmeister verkauft. Die Deutsche Bundespost hatte wiederum das Grundstück von der Familie Holst käuflich erworben und die Firma Hermann Friedrich Bruhn von der Firma Burmeister.

Stadt als Berechtigte auf Einhaltung der Klausel haben."[59] Es bahnte sich zu dieser Zeit schon an, daß Eigentümer belasteter Grundstücke gegen eine Löschungsbewilligung der Grunddienstbarkeit des Grundstücks der WOG durch die Stadt klagen würden.

Das Hanseatische Oberlandesgericht leitete in seinem Urteil von 1952 diese Rechtsposition aus den Verträgen über den Erwerb der herrschenden Grundstücke durch die Stadt ab. Insbesondere im Vertrag über den Erwerb des herrschenden Grundstücks in Poppenbüttel hat die Stadt keine Verpflichtung übernommen, die ATAG-Klausel „für immer" zu schützen. Demnach begründete die Grunddienstbarkeit für die Stadt gegenüber den dienenden Grundstücken nur ein Recht, aber keine Pflicht. Das privatrechtlich begründete Planungsrecht der ATAG, das entstanden war, um fehlende staatliche Planungen zu ersetzen, sollte nun allein durch das öffentliche Baurecht ersetzt werden können.

Die rechtliche Einschätzung der Verwaltung und des Hanseatischen Oberlandesgerichtes konnte Otto Henneberg in der Sitzung der Kommission für Bodenordnung am 13. November 1969 nicht teilen. Als langjähriger Liquidator der Alstertal-Terrain-Aktiengesellschaft vertrat Otto Henneberg die Ansicht, daß „Schadenersatzansprüche Dritter nicht mit Erfolg abgewehrt werden können". Eine Löschung der ATAG-Klausel des Grundstücks mit dem geplanten Einkaufszentrums widerspräche nach Henneberg auch dem ursprünglichen Ansinnen seiner Vorväter, nämlich der Erhaltung der landschaftlichen Eigenart des Alstertales. Im Jahre 1959 glaubte er noch an eine in seinem Sinne entsprechende Handhabung der Grunddienstbarkeit durch die Stadt: „Die ATAG stellte Aufschließungspläne her, belegte Bauplätze mit Grunddienstbarkeiten (...) zur Erhaltung des Landschaftsbildes und der Tierwelt. Dieses zeugt von wahrem Idealismus des Unternehmers. Die wirtschaftlichen Erschütterungen zweier Weltkriege nahmen allerdings den ATAG-Klauseln einiges ihrer Wirksamkeit und die spätere Gesetzgebung ersetzte manches ihrer Bestimmungen oder stand ihnen entgegen. Der tiefe Wert dieser Grunddienstbarkeiten ist aber heute noch anerkannt, denn die Hansestadt Hamburg als Rechtsnachfolger (durch Vertrag) der 1947 liquidierten ATAG hat eine Kommission unter dem Vorsitz eines Senatssyndikus eingesetzt, die jeweils bei Veränderungen der mit der Klausel belegten Grundstücke entscheidet."[60] Um so enttäuschter war Otto Henneberg über die beabsichtigte Löschung auf dem Grundstück der Otto-Gruppe. Als in der Sitzung

[59] Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Kommission für Bodenordnung, Bestandsnummer 312-3. 550. Sitzung. Hamburg 15. Januar 1970.
[60] Otto Henneberg: 40 Jahre Großraumsiedlung Alstertal. In: Jahrbuch des Alstervereins e.V. Hamburg 1959. S. 55 f.

des Ortsausschusses Alstertal am 5. März 1970 der Antrag zur Genehmigung des Bauvorhabens für das Einkaufszentrum behandelt wurde, gab Otto Henneberg eine persönliche Erklärung[61] zu Protokoll ab: „Nach meiner Ansicht ist die entscheidende Handhabung der Frage der Grunddienstbarkeiten, d.h. der ATAG-Klauseln nicht vertretbar, weil sie nicht der Gleichheit der Behandlung der Bürger entspricht und weil der Rechtsnachfolger des herrschenden Grundstücks nur Verpflichtete sieht und diese nicht als Berechtigte, auch nicht einmal moralisch gesehen, anzuerkennen vermag. (...) Es ist nicht zu begreifen, daß man den einen mit der Klausel einzementieren will und den anderen nicht. Die Grunddienstbarkeit ist als Ganzes zu sehen, weil sie dem Schutz aller ihr unterliegenden Grundstücke dient. Von der Sicht der Grunddienstbarkeit aus könnte man glauben, daß die Handlungsweise, wie wir sie erleben in Bezug auf die Landschaft, kaum über ein Lippenbekenntnis hinauskommt. Beim Überdenken des Gesamtvorhabens kann ich mich des Gefühls nicht erwehren, einen Kloß im Hals zu haben.“[62] Otto Henneberg glaubte, die Stadt hätte den „tieferen Wert“ der Grunddienstbarkeit, den landschaftlichen Schutz des Alstertales, mit der Löschung auf dem Grundstück des geplanten Einkaufszentrums im Grundsatz verraten.

Aufgrund der politischen Brisanz wurde die Entscheidung über die Löschung der ATAG-Klausel dem Senat als Beschlußvorlage vorgelegt, der dieser im März 1970 zustimmte.

---

[61] Anhand dessen, daß Otto Henneberg eine „persönliche Erklärung“ zu der Frage der Löschung der ATAG-Klausel auf dem Poppenbütteler Grundstück der WOG abgab, kann abgelesen werden, wie emotional er auf diese Thematik reagierte. Eine „persönliche“ Erklärung darf ein Mitglied der Bezirksversammlung nur dann abgegeben, wenn er Angriffe auf die eigene Person zurückweisen oder eigene Ausführungen berichtigen möchte. Demnach fühlte sich Otto Henneberg-Poppenbüttel durch die Löschung persönlich angegriffen.

[62] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek – Ortsamt Alstertal: Niederschrift über die gemeinsame nichtöffentliche Sondersitzung des Ortsausschusses Alstertal und des Bauausschusses: Bauantrag für das Einkaufszentrum am S-Bahnhof Poppenbüttel. Hamburg 05. März 1970. Otto Henneberg erwähnte selbst in seiner Ansprache aus Anlaß seiner Verabschiedung aus seiner 24jährigen Tätigkeit in der Kommunalpolitik die seiner Meinung nach „ungerechtfertigte“ Löschung der ATAG-Klausel: „Wir (das Alstertal) treten in die Großstadt ein, das erweist z.B. am Bahnhof Poppenbüttel der Erwerb von über 100.000 qm zu DM 100,- je qm und mehr. Die Grundstücke sind belegt mit den Grunddienstbarkeiten, den ATAG-Klauseln. Ich habe die Verträge der Übereignung der Grundstücke in Wellingsbüttel und Poppenbüttel mit der Stadt als Liquidator der ATAG unterschrieben. In den Verträgen steht, daß die Stadt verpflichtet ist, für die Aufrechterhaltung der Klauseln zu sorgen. Sie ist jedoch der Ansicht, daß sie Alleinrechte habe und nicht die Klauseln verpflichten. Das Thema steht im Raum. Der Otto-Versand wird gebaut. Bei einem bleibt die Klauseln angewandt, bei dem anderen wird sie gelöscht. Ich halte das für unerträglich.“ (Otto Henneberg: 24 Jahre Kommunalpolitik im Alstertal. In: Jahrbuch des Alstervereins e.V. Hamburg 1970. S. 31.)

5. Planungen der Gewerbevereine

Die Gewerbevereine wandten sich Anfang des Jahres 1969 bei der „Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg“ gegen den Bau eines Einkaufszentrums durch die Otto-Gruppe in Poppenbüttel. Sie befürchteten, daß die sich im Einkaufszentrum ansiedelnden mittelständischen Unternehmen in eine zu große Abhängigkeit von dem Großkonzern Otto-Versand geraten würden. Die Mieter hätten ihrer Ansicht nach im Einkaufszentrum gegenüber der Otto-Gruppe eine nahezu schutzlose Position. Deshalb überlegten die Gewerbevereine, ob sich die mittelständischen Poppenbütteler Einzelhändler und Handwerker zu einer Bauträgergesellschaft zusammenschließen und ihrerseits das Gelände von der Stadt erwerben und mit einem Einkaufszentrum bebauen sollten. Dieses Vorhaben führte zur Bildung der „Interessengemeinschaft des Einzelhandels im Alstertal e.V.“ Die Interessengemeinschaft entwickelte auch einen ersten Planentwurf, der von der Studiengesellschaft als „beachtlich“ bewertet wurde. „Nach diesem Planentwurf sollen, abgesehen von zwei Waren- und Kaufhäusern mit 10.000 qm und 7.000 qm Verkaufs- und Lagerraum, Läden und Gewerbebetriebe mit einer Verkaufsfläche von 13.450 qm (zusätzliche Fläche für Lagerräume von 11.600 qm) entstehen. Es ist daran gedacht, in dem Zentrum auch ein Hotel mit Klubraum und kulturelle Einrichtungen, wie Volkshochschule, Bücherhalle usw., unterzubringen.“[63] Die Studiengesellschaft hielt eine Bauträgerschaft von mittelständischen Betrieben für die „idealste Lösung“ für den Einkaufsstandort Poppenbüttel. Die Idee der Studiengesellschaft erinnert an die Planungen des Einkaufszentrums Hamburger Straße, ebenfalls ein Gemeinschaftsprojekt, nur im Unterschied zu einer Bauträgergesellschaft gab es dort verschiedene Grundeigentümer.

Nachdem die Kommission für Bodenordnung der Anhandgabe der Poppenbütteler Fläche zugestimmt hatte, versuchte die Studiengesellschaft zwischen der Otto-Gruppe und den Poppenbütteler Gewerbetreibenden in einem Gespräch vor Ort am 25. Juni 1969 zu vermitteln und eine Klärung der gegensätzlichen Standpunkte zu erreichen. Der Interessenverband wollte inzwischen nur noch das Einkaufszentrum bauen und akzeptierte die Errichtung eines Warenhauses durch die Otto-Gruppe. Dabei sollte das mittelständische Einkaufszentrum sechzig Prozent und das Otto-Warenhaus vierzig Prozent der

[63] Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Informationsdienst der Studiengesellschaft. Hamburg April 1969.

Grundstücksfläche beanspruchen.[64] Doch auch diese Idee scheiterte: „Die Überlassung eines Geländeteils an interessierte Einzelhändler oder Gewerbetreibende mit der Absicht, diesen Gelegenheit zur Errichtung von Läden zu geben, wurde von den Vertretern der Otto-Gruppe für undurchführbar gehalten. Ebenso erklärten die Vertreter der Otto-Gruppe den Erwerb von Stockwerkeigentum für einen ungangbaren Weg. Dr. Nordmann (Mitarbeiter der WOG) betonte, daß in Poppenbüttel ein Einkaufszentrum ‚aus einem Guß' entstehen müsse; diese Absicht würde aber mit Sicherheit an den Interessengegensätzen einer Vielzahl von Bauträgern scheitern."[65] Die WOG konnte nicht auf die Forderungen der „Interessengemeinschaft des Einzelhandels im Alstertal e.V." eingehen, wenn sie ihr Konzept eines Shopping-Centers umsetzen wollte. Nach den US - amerikanischen Vorbildern waren Shopping-Center im Besitz eines Eigentümers und erleichterten damit langfristig die Verwaltung dieser Einzelhandelsagglomeration.

6. Städtebauliche Planungen in Poppenbüttel

Anfang der sechziger Jahre setzte sich bei den Stadtplanern die Idee durch, westlich der Schnellbahnstation Poppenbüttel ein überörtliches Zentrum anzusiedeln. Für diese Fläche war im Aufbauplan von 1960 noch Wohnbaufläche ausgewiesen. Der Ordnungsplan „Zentrale Standorte" von 1962 wies jedoch für diese Poppenbütteler Fläche ein Verwaltungszentrum (sogenanntes Sonderzentrum) aus. Eine kleinere Konzentration von Läden sollte dem Verwaltungszentrum angegliedert werden.[66] Die Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. empfahl anstatt eines Verwaltungszentrums ein übergeordnetes Geschäftszentrum für den Oberalsterraum zu errichten.[67] Im Zusammenhang mit dem Standort Poppenbüttel erörterte die Studiengesellschaft die Frage, ob in

---

[64] Vgl.: o.V.: Regionalzentrum Poppenbüttel – Gute Voraussetzungen für ein Einkaufszentrum. In: Norddeutsche Einzelhandelszeitung. Nummer 9. Hannover 13. Mai 1969.

[65] Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Informationsdienst der Studiengesellschaft. Hamburg Juli 1969.

[66] Vgl.: Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Niederschrift über die Beiratssitzung. Hamburg 04. Dezember 1962. S. 6 f.

[67] In der Stellungnahme der Unabhängigen Kommission zum Aufbauplan von 1960 rieten die Sachverständigen ebenfalls von der Errichtung eines Verwaltungszentrums am Poppenbütteler Bahnhof ab: „Vom Ausbau des Sonderzentrums „Alstertal" wird wegen der auch in Zukunft vergleichsweise ungünstigen Verkehrslage abgeraten." (Unabhängige Kommission für den Aufbauplan der Freien und Hansestadt Hamburg: Stellungnahme zum Aufbauplan 1960 der Freien und Hansestadt Hamburg. Braunschweig 1967. S. 74. Vgl. ebenfalls: Herbert Jensen; Wofgang-Hans Müller: Zentrale Standorte – Analysen und Projektionen. Gutachterliche Stellungnahme zum Ordnungsplan „Zentrale Standorte" unter Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklung im Hamburger Raum. Hamburg 1967. S. 73.)

Hamburg über die bestehenden regionalen größeren Zentren noch weitere an den Achsenendpunkten errichtet werden dürften. Obwohl das Landesplanungsamt anfänglich dagegen war, änderte es die Grundsätze und ließ neue und größere Einkaufsagglomerationen zu.[68] Aufgrund dieser Anregung wurde dann 1963 in die „Programmplanung[69] Poppenbüttel“ ein Bezirksentlastungszentrum an der Schnellbahnstation vorgesehen. Nach dem „Programmplan Poppenbüttel“ sollten darüber hinaus neben dem vorhandenen Ortsamt, der Polizei, dem Gesundheits- und Arbeitsamt die Flächen für eine Post, Parkplatz für Park-and-Ride, Krankenhaus, Berufsschule, Verwaltungsgebäude, Kombi-Bad, Wohnungsbau und ein Gewerbegebiet ausgewiesen werden. „Im erläuterten Vorschlag sind die öffentlichen Einrichtungen aller Art im wesentlichen südlich der Straße Kritenbarg angeordnet worden; nördlich der Straße Kritenbarg wurden die Flächen für das Kombi-Bad und für das übergeordnete Ladenzentrum in Anlehnung an den „äußeren Ring“ (Saseler Damm) und an die Fußwegeverbindung zwischen S-Bahnhof Poppenbüttel – Alster – Ortskern Poppenbüttel ausgewiesen.“[70] Die Planer betonten bereits bei der ersten Aufstellung des Programmplans, daß „dieses Projekt nur durch einen leistungsfähigen Träger verwirklicht werden“ könnte. Der „Programmplanentwurf Poppenbüttel“ wurde bis März 1969 weiterentwickelt. Die Ordnungsvorstellungen des Entwicklungsmodells von 1969 mit dem enthaltenen Achsenmodell, dem System der „Zentralen Standorte“ sowie dem Entwurf des Hauptverkehrsnetzes waren bereits eingearbeitet. Im Entwicklungsmodell selber wurde der Standort am S-Bahnhof Poppenbüttel für ein B 2 - Bezirksentlastungszentrum vorgesehen.

Auf der Grundlage der stadtplanerischen Leitgedanken war die Entwicklung der westlichen Flächen an der Schnellbahnstation Poppenbüttel zu einem Einkaufs- und Freizeitzentrum eine logische Konsequenz. Poppenbüttel lag nach dem Achsenmodell an einem Endpunkt auf der städtischen Hauptachse „Barmbek – Bramfeld – Poppenbüttel“. Zugleich waren die Flächen unmittelbar an den schon

---

[68] Weitere Details dazu finden Sie im I. Kapitel auf Seite 57 ff. Vgl.: Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Geschäftsberichte für das Jahr 1962/1963. S. 6.

[69] Als besondere, im Baugesetzbuch nicht vorgesehene Planungsstufe zwischen Flächennutzungsplan und Bebauungsplänen werden in Hamburg verwaltungsintern sogenannte Programmpläne aufgestellt. Sie äußern außerhalb der Verwaltung keine verbindliche Wirkung und gehören zur vorbereitenden Bauleitplanung. Programmpläne sind auf zusammenhängende Teilbereiche – in der Regel auf einen Stadtteil – bezogen. Dabei werden die generalisierenden Flächendarstellungen des Flächennutzungsplans nach der besonderer Art und, soweit erforderlich, dem allgemeinen Maß der Nutzung untergliedert und auch bestehende Planungen für sachliche Teilbereiche, wie etwa die Verkehrsplanung, berücksichtigt. Die Folge- und Gemeinbedarfseinrichtungen sind nach Größe und allgemeiner räumlicher Zuordnung angegeben. (Vgl.: Alexejew: Hamburgische Bauordnung. S. 12, und: Vgl.: Schmidt-Eichberg; Rosenthal: Ordnungs- und Programmplanung. S. 34 – 39.)

[70] Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde: Kontaktbesprechung. Hamburg 21. Dezember 1964. (Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek Archiv: Akte zum Bebauungsplan Poppenbüttel 7.)

in Teilabschnitten fertig gestellten „äußeren Straßenring“ (Ring 3) angeschlossen, der als Ost-West-Verbindung von Bergedorf über Rahlstedt, Poppenbüttel, Langenhorn und Niendorf nach Blankenese führen sollte. Demnach war dieses Gebiet mit Schnellbahn-, Bus- und Straßenverbindungen hervorragend erschlossen und machte es planerisch zu einem Standort, der von der Bevölkerung der nördlichen und nordöstlichen Teile Hamburgs gleichermaßen gut zu erreichen war. Die Ansiedlung eines Bezirksentlastungszentrums für die Ortsteile Sasel, Wellingsbüttel, Poppenbüttel, Bergstedt und Lemsahl-Mellingstedt entsprach ebenfalls dem System „Zentraler Standorte“. Eine Wohnverdichtung sollte durch die Siedlungen Tegelsbarg und Harksheider Straße einen Zuwachs von 27.000 Menschen in Poppenbüttel bringen. Nach den Planungen war der Standort in die Stadt integriert und unterschied sich von den klassischen amerikanischen und den ersten deutschen Ansiedlungen von Shopping – Centern auf der „grünen Wiese“.

Bürgermeister Prof. Dr. Herbert Weichmann drückte diese stadtplanerischen Aspekte im Nachhinein in seiner zur Eröffnung des Einkaufszentrums gehaltenen Ansprache mit folgenden Worten aus: „Unsere Stadt ist in den Jahren seit dem Beginn des Wiederaufbaus weit von den alten Zentren vor gewandert und in neue Räume hineingewachsen. Auch hier im Bereich Poppenbüttel sind tausende Hamburger zusätzlich zur ursprünglichen Bevölkerung ansässig geworden. Die alten Zentren, vor allem in der City, in Wandsbek oder in Eimsbüttel, sind ganz einfach nicht mehr in der Lage, die Menschen in den weiter draußen hinzugewachsenen Wohngebieten in ihrem täglichen Bedarf zu versorgen. Zudem entspricht es, wie auch in dem Gutachten der sogenannten Unabhängigen Kommission ausdrücklich hervorgehoben, einem Gebot von Logik und Vernunft, an hervorragenden Stellen entlang städtischer Entwicklungsachsen in der Nähe von Schnellbahnstationen neue Zentren zu entwickeln.“[71]

Mitte der sechziger Jahre entwickelten Stadtplaner einen ersten Entwurf für das geplante überörtliche Einkaufszentrum in Poppenbüttel. Nach dem Entwurf sollte über dem S-Bahnhof eine Plattform errichtet werden, um auf dieser Plattform im Wege einer Hochhausbebauung Läden und Büros in Form eines Zentrums unterzubringen. Das Vorhaben erwies sich aus finanziellen Gründen als undurchführbar und es wurde deshalb kein Investor für dieses Projekt gefunden.[72] Der

[71] Freie und Hansestadt Hamburg - Staatliche Pressestelle: Rede zur Eröffnung des Alstertal-Einkaufszentrum von Bürgermeister Professor Dr. Weichmann. Hamburg 04. November 1970. (Handelskammer Hamburg Archiv: Stadtplanung Poppenbüttel – Alstertal-Einkaufszentrum. Aktennummer E 235/15c. 1959 – 1972.)

[72] Vgl.: Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Informationsdienst der Studiengesellschaft. Hamburg April 1969. (Handelskammer Hamburg -Archiv: Stadtplanung.)

Grundgedanke, Gleisanlagen zu überdeckeln, um sie zu bebauen, wird bis heute noch von einigen Planern verfolgt.[73]

Die stadtplanerischen Leitideen der vorbereitenden Bauleitplanung wiesen ideale Bedingungen für den Poppenbütteler Standort aus. Die Otto-Gruppe wollte jedoch darüber hinaus nach ihrer ersten Schnellanalyse die Einschätzung eines Marktforschungsinstitutes zur Frage einer Rentabilität eines Shopping-Centers im Alstertal einholen. Zwar war am Poppenbütteler Bahnhof planerisch ein innerstädtisch integriertes Zentrum mit verschiedenen Nutzungen für die Zukunft ausgewiesen, aber zu der Zeit standen auf dieser Fläche noch die Behelfsheime der Siedlung „Plattenbüttel“, die mehr oder weniger umgeben waren von „grünen Wiesen“. Eine zügige Entwicklung der „grünen Wiese“ zu einem Zentrum schien noch recht unglaubwürdig. Die WOG beauftragte im Januar 1969 das unabhängige Marktforschungsinstitut GfK, Nürnberg, eine differenzierte Standortanalyse für die Poppenbütteler Fläche zu erstellen. Das Institut kam in der Untersuchung zum Ergebnis, daß der Standort S-Bahnhof Poppenbüttel sich für ein Einkaufszentrum eigne. „Das Marktgebiet Poppenbüttel umfaßt ein Einwohnerpotential im Großstadtformat, nämlich zwischen 100.000 und 150.000 Einwohnern, die in einer solchen Distanz vom Zentrum entfernt wohnten, daß sie es innerhalb der für Großstadt - Wohngebiete anzusetzenden Wege - Zeiten zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem PKW bequem erreichen können.[74] Diese Fahrminuten - Distanzzonen wurden in Übereinstimmung mit den analytischen Methoden, wie sie an anderen bestehenden Zentren in Deutschland erprobt sind, bis zu 15 Minuten angesetzt – stadteinwärts gelegene Siedlungsgebiete, obwohl in 15 Minuten erreichbar, blieben hierbei (aufgrund der stärkeren Anziehungskraft der Innenstadt) unberücksichtigt. (...) Es bedarf in Anpassung an die gewachsene und weiter wachsende Bevölkerung einer zentralen, integrierten einzelhändlerischen Versorgungseinrichtung, d. h. eines Entlastungszentrums im Sinne der hamburgischen Landesplanung.“[75] Als untere Grenze der Umsatzerwartung prognostizierte die GfK Nürnberg für das Center 166 Millionen DM im ersten Verkaufsjahr und 277 Millionen DM für das Jahr 1988. Der Otto-Gruppe

[73] Aktuell plant die Baubehörde eine Überdeckelung des Bahnhofes Poppenbüttel für eine Park-and-Ride Anlage. Weitere Informationen finden Sie in diesem Kapitel auf Seite 302.

[74] Das Landesplanungsamt rechnete 1969 folgende Gebiete zum Einzugsgebiet des geplanten Einkaufszentrums: Poppenbüttel mit Tegelsbarg, Sasel, Wellingsbüttel zum Teil, Bergstedt und Lemsahl-Mellingstedt; mit geringer Bedeutung noch Hummelsbüttel, Duvenstedt, Wohldorf-Ohlstedt, Hoisbüttel und andere kleine Gemeinden im Umland. Das Einwohnerpotential in diesem Gesamteinzugsgebiet bezifferte das Landesplanungsamt ein wenig niedriger als die WOG, nämlich auf künftig gut 100.000 Einwohner. Daraus schloß die Verwaltung eine maximale Größe von 40.000 Quadratmetern Bruttogeschoßfläche für Ladennutzung im Einkaufszentrum. (Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek Archiv: Vermerk der Baubehörde – Landesplanungsamt. Akte Bebauungsplan Poppenbüttel 7.)

[75] o.V.: Exposé Poppenbüttel. Hamburg 31. März 1969. S. 2. (Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek Archiv: Akte Bebauungsplan Poppenbüttel 7.)

schien dieser Betrag als zu hoch angesetzt.[76] Die Otto-Versand-Marktforscherin Elisabeth Lange korrigierte aus Vorsichtsgründen die recht optimistischen Berechnungen der GfK Nürnberg für das erste Verkaufsjahr nach unten: „Das durchschnittliche Kaufkraftpotential läßt eine bei 100 Millionen DM liegende Umsatzerwartung gerechtfertigt erscheinen.“[77]

Mit der Standortanalyse erarbeitete der WOG-Architekt Walter Pawlik ein erstes Konzept des Zentrums.[78] Danach sollte eine 30.000 Quadratmeter große Gesamtanlage unter der Devise stehen: „Kooperation zwischen einem Warenhaus und bunter Vielfalt attraktiver Einzelhandelsgeschäfte.“[79] Am nördlichen Endpunkt des Centers sollte das Vollsortiment-Selbstbedienungswarenhaus des Otto-Versandes mit circa 15.000 Quadratmeter Nutzfläche angesiedelt werden. Im Anschluß an das Warenhaus wurde nach der Konzeption durch 15.000 bis 20.000 Quadratmeter Nutzfläche in nord/südlicher Richtung in zwei gegenüberliegenden Längstrakten die Geschäftsagglomeration mit Einzelhandelsgeschäften ergänzt. Am südlichen Endpunkt sollte das Center wiederum durch einen querstehenden Baukörper für den Einzelhandel abgeschlossen werden. Nach dem Entwurf konnten das Warenhaus und der westliche Teil der beiden Einzelhandels-Trakte aufgrund des Geländegefälles mit einem gut ausgebauten Basement ausgestattet werden. Durch die Gestaltung des Baukörpers konnte im Inneren des Centers eine circa zehn Meter breite und 150 Meter lange, von 5 Eingängen zugängliche Ladenstraße, die an ihrem nördlichen und südlichen Endpunkten platzähnlich erweitert war, entstehen. Eine Überdachung mit Be- und Entlüftung war für den gesamten Baukörper vorgesehen. Der Kunde, der das Einkaufscenter besuchte, sollte möglichst jeden Artikel, den er mindestens einmal im Jahr kaufen wollte, und das wenigstens in zwei verschiedenen Geschäften, vorfinden.[80] „Eine Branchenüberschneidung in sinnvollem Rahmen ist hierbei durchaus erwünscht. Die belebende Atmosphäre konkurrierender Angebote

[76] Vgl.: Elisabeth Lange: Objekt Poppenbüttel: GfK – Analyse (Schlußbericht) / Gespräch mit GfK, Herrn Fickel, am 27.1.1969 / und Auswertung der GfK – Ergebnisse je Wohngebiet vom 17.2.1969. (GfK Prisma Institut für Handels-, Stadt- und Regionalforschung GmbH & Co.KG Archiv.)
[77] o.V.: Informationsmappe zur Eröffnung des Alstertal-Einkaufszentrum. Hamburg 03. November 1970. (Handelskammer Hamburg Archiv: Stadtplanung Poppenbüttel – Alstertal-Einkaufszentrum. Aktennummer E 235/15c. 1959 – 1972.)
[78] Werner Otto baute kurz nach der Entwicklung des Nürnberger Einkaufszentrum einen eigenen Architektenstab auf. Bei dem Konzipieren des Franken - Zentrums hatte die WOG einen Konflikt mit dem selbständigen, örtlichen Architekten zu bestehen, der eigene Vorstellungen mitbrachte und dem Unternehmen Entwürfe vorlegte, die nach Ansicht von Otto für den Kunden und Mieter unzweckmäßig und unpraktisch waren. Nur mit aller „Härte“ konnte die WOG den Architekten von seinen Vorschlägen abbringen. „Im Zuge dieser Auseinandersetzung erkannten wir, daß wir einen eigenen Architektenstab aufbauen mußten. Er hatte nach fachlichen Gesichtspunkten zu bauen und sich in die Probleme eines Shopping-Centers einzuarbeiten.“ In diesem Zuge kam Chefarchitekt Walter Pawlik zur WOG. (Vgl.: Otto: Die Otto-Gruppe. S.182 f.)
[79] o.V.: Exposé Poppenbüttel. Hamburg 31. März 1969. S. 4. (Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek Archiv: Akte Bebauungsplan Poppenbüttel 7.)
[80] Vgl.: ECE: Die ECE-Gruppe. S. 15.

ist durchaus im Sinne des Kunden und damit im Sinne der Attraktivitätserhöhung für das gesamte Center."[81] Eine Erweiterung des Centers um weitere 10.000 Quadratmeter Verkaufsfläche und die Anlage einer zweiten Parkplatzebene wurden von Anbeginn mit eingeplant. Die Größenordnung von 40.000 Quadratmetern Nutzfläche für das Shopping-Center entsprach den Projektionen des Landesplanungsamtes für die Endstufe der Besiedlung des Oberalsterraumes nach dem „Programmplan Poppenbüttel".[82]

7. Städtebaulicher Wettbewerb

Auf der Grundlage des „Programmplanentwurfs Poppenbüttel" (Stand 1969) empfahl das Landesplanungsamt der Werner Otto Grundstücks-Entwicklung GmbH eine Ausschreibung für ein städtebauliches Gutachten „Zentrum Alstertal" durchzuführen. Die Gutachter sollten nach dem Ausschreibungstext des städtebaulichen Wettbewerbes ein größeres Gebiet als nur die Fläche des geplanten Shopping-Centers mit in ihre städtebaulichen Entwürfe einbeziehen. Das Gebiet ließ sich folgendermaßen eingrenzen: Kritenbarg – Poppenbüttler Landstraße – Saseler Damm – S-Bahntrasse – Stormarnplatz unter Einschluß des Bahngeländes – Wentzelplatz. Nach der Zielsetzung des städtebaulichen Wettbewerbes sollte der westliche Nahbereich am S-Bahnhof von einem reinen Wohngebiet[83] mit Einfamilienhäusern seiner Lage in nächster Nähe des S-Bahnhofes entsprechend in ein Kerngebiet[84] mit hoher Dichte umgewandelt werden. „Ausgehend von den bereits vorhandenen öffentlichen Einrichtungen am westlichen S-Bahnhof soll sich eine mit Wohnungen verflochtene, durch weitere zentrale Einrichtungen ergänzte Geschäftsnutzung in Richtung Saseler Damm entwickeln, die zunächst im wesentlichen durch das geplante Otto-Einkaufszentrum ausgefüllt wird. Die vorhandenen Straßen Saseler Damm, Heegbarg, Kritenbarg und Poppenbüttler Landstraße werden ausgebaut, um die vor allem durch das Einkaufszentrum und den Omnibusbahnhof auf diesen Straßen ansteigende Verkehrsdichte aufzunehmen."[85]

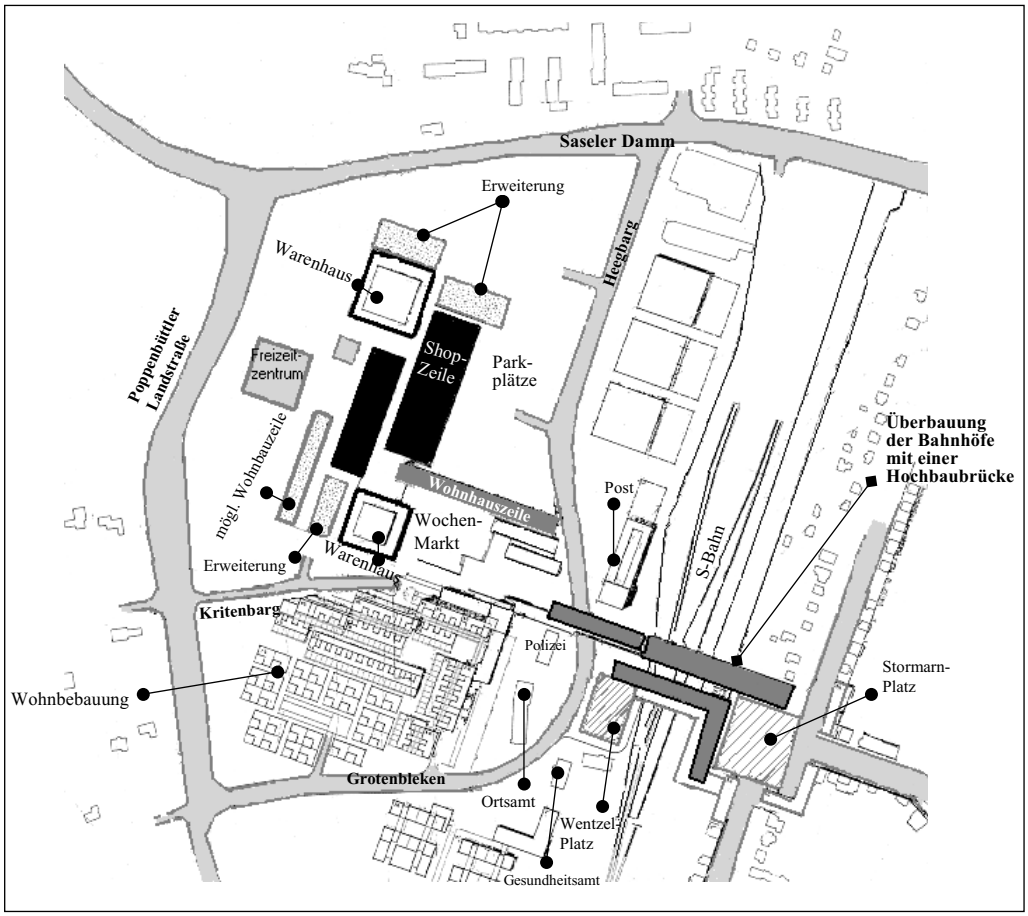
[81] o.V.: Exposé Poppenbüttel. Hamburg 31. März 1969. S. 3. (Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek Archiv: Akte Bebauungsplan Poppenbüttel 7.)
[82] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde: Programmplan Poppenbüttel. Maßstab 1:5000. Hamburg 1969.
[83] In reinen Wohngebieten sind nach § 3 Baunutzungsverordnung nur Wohngebäude zugelassen. Ausnahmsweise können zugelassen werden: Läden und nicht störende Handwerksbetriebe, die zur Deckung des täglichen Bedarfs für die Bewohner des Gebietes dienen, sowie kleine Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Anlagen für soziale Zwecke sowie den Bedürfnissen der Bewohner des Gebietes dienende Anlagen für kirchliche, kulturelle, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Die für die Bebauung vorgesehenen Flächen können im Bebauungsplan mit WR festgesetzt und bezeichnet werden.
[84] Nähere Informationen zum Begriff „Kerngebiet" finden Sie im II. Kapitel auf der Seite 98.
[85] Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde: Ausschreibung zum städtebaulichen Gutachten „Zentrum Alstertal". Hamburg 23. April 1969. S. 3. (Freie und Hansestadt Hamburg - Bezirksamt Wandsbek Archiv: Akten Bebauungsplan Poppenbüttel 7.)

Die Otto-Gruppe gab den Gutachtern für das Programm und die Organisation des Einkaufscenter neben dem ersten erarbeiteten Konzept der Standortanalyse weitere Rahmendaten an die Hand. Danach sollte an den Endpunkten der vollklimatisierten Ladenstraße je ein Vollsortiment-Warenhaus angesiedelt werden, von denen eins in einem zweiten Bauabschnitt realisiert würde. Dazwischen lagen nach der Vorstellung der Otto-Gruppe an der Ladenstraße 20 bis 30 Meter tiefe „shops“, die vorwiegend Läden aber auch Büros, Arztpraxen und Restaurants aufnehmen konnten. Für Werbeveranstaltungen (zum Beispiel Autoschau) und als Rastplatz (zum Beispiel Boulevard-Café) waren platzartige Erweiterungen in der Ladenstraße vorzusehen. „Sämtliche Gebäude des Einkaufszentrums werden in vorgefertigter Bauweise mit einem konstruktiven Raster von 10/10 M errichtet; Erweiterungsmöglichkeiten für die einzelnen ‚shops‘ (quer zur Ladenstraße) und das Zentrum (längs zur Ladenstraße) sind vorzusehen.“[86] Im Vergleich zum ersten Konzept hatte die WOG sich nun für zwei Vollsortiment-Warenhäuser an den Endpunkten des Shopping-Centers als „Einkaufs-Magneten“ entschieden. Eines als Selbstbedienungs - Warenhaus des Otto-Versandes und ein weiteres in einem zweiten Bauabschnitt des traditionellen Typs. Der Grund dafür war eine „nachdrückliche Empfehlung“ des Instituts GfK Nürnberg, das Center mit „mindestens zwei Magneten“ zu bestücken. Schließlich sollte das Einkaufszentrum durch eine hohe Attraktivität die potentiellen Kunden des Einzugsgebietes dazu animieren, statt „ihren Bedarf in der Mönckebergstraße“ ihn im Poppenbütteler Shopping-Center zu decken.[87] Die „Mall“ bot sich bei zwei Kundenmagneten als Bauform des Shopping-Centers an.

Die Gutachter sollten im Wettbewerb auf der Grundlage dieses Programms einen städtebaulichen Ideenentwurf erarbeiten. „Ziel der planerischen Überlegungen sollte ein der Lage am S-Bahnhof entsprechender städtischer Zentrumsbereich sein, wobei die heute mehr zusammenhanglos aneinandergereihten Einzelobjekte mit der Errichtung des Einkaufszentrums und dem Ausbau der Bahnhöfe zu einem mulitfunktionalen, belebten Kommunikationsbereich umstrukturiert werden.“[88] Dabei sollte ein überzeugender Übergang vom neuen Zentrumsbereich zu den vorhandenen parkartigen Einfamilienhausgebieten und zum Alstertal erreicht werden. „Das Programm soll weniger statische Bindung

[86] Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde: Ausschreibung zum städtebaulichen Gutachten „Zentrum Alstertal“. Hamburg 23. April 1969. S. 5. (Freie und Hansestadt Hamburg - Bezirksamt Wandsbek Archiv: Akten Bebauungsplan Poppenbüttel 7.)
[87] Vgl.: Elisabeth Lange: Objekt Poppenbüttel: GfK – Analyse (Schlußbericht) / Gespräch mit GfK, Herrn Fickel, am 27.1.1969 / und Auswertung der GfK – Ergebnisse je Wohngebiet vom 17.2.1969. (GfK Prisma Institut für Handels-, Stadt- und Regionalforschung GmbH & Co.KG Archiv.)
[88] Von Gerkan + Marg: Gutachten Zentrum Alstertal. Hamburg 11. Juni 1969. S. 1. (Im folgenden zitiert als: Von Gerkan + Marg: Gutachten Zentrum Alstertal.)

Karte 7: Skizziertes städtebauliches Gutachten Poppenbüttel von 1969 nach Gerkan, Marg & Partner



Quelle: eigene Darstellung.

als vielmehr programmatisches Leitbild sein, das von den Gutachtern im Sinne der Zielvorstellung ausgefüllt werden kann.“[89]

Das Landesplanungsamt und die Otto-Gruppe schlugen jeweils zwei unabhängige Gutachter vor. Innerhalb einer Bearbeitungsdauer von zwei-einhalb Monaten reichten die beteiligten Architekturbüros Brune und Linder (Düsseldorf), Hennig und Fink (Nürnberg), Gerkan, Marg & Partner (Hamburg) und Patschan und Winking (Hamburg) ihre Entwürfe beim Obergutachtergremium ein. Unter dem Vorsitz von Prof. Thomas Sieverts verlieh das Obergutachtergremium[90] am 16. Juni 1969 dem Büro Gerkan, Marg & Partner den ersten Preis für seinen Entwurf.

Das Hamburger Architekturbüro Gerkan, Marg & Partner formulierte in seinem städtebaulichen Gutachten als Zielsetzung, die unterschiedlichen städtischen Strukturelemente am Zentrum S-Bahn Poppenbüttel zu „verklammern“, um durch eine „mulitfunktionale“ Wechselwirkung eine angenehme städtische Atmosphäre zu schaffen. „Es besteht die Gefahr, daß sich getrennt durch S-Bahn, Verwaltungsbezirk am Wentzelplatz und Verkehrsstraße (Kritenbarg) zwei Einkaufszentren (Frahmredder und Alstertal) isoliert voneinander entwickeln. Diese Entwicklung sollte vermieden werden. Der Gutachtenvorschlag bemüht sich um die Verklammerung der auseinanderfallenden Gebiete und um die Bildung einer attraktiven Erlebniskette – Bahnhofpassage, neuer Markt (Wochenmarkt), Einkaufszentrum, Freizeitzentrum.“[91] Durch folgende bauliche Eingriffe sollte die Verklammerung geschaffen werden:

– Lineare Überbauung der Bahnhöfe,
– Verbindende Wohnbebauung,
– Aufhebung der Straße Kritenbarg.

Die Überbauung der Bahnhöfe mit einer Hochbaubrücke sollte eine baukörperliche Spange zwischen den bestehenden Nutzungen am Stormarnplatz und den neu geplanten Nutzungen westlich des Wentzelplatzes schaffen, die gleichzeitig ein witterungsgeschütztes Umsteigen vom Bus auf S-Bahn ermöglichte.

[89] Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde: Ausschreibung zum städtebaulichen Gutachten „Zentrum Alstertal“. Hamburg 23. April 1969. S. 6. (Freie und Hansestadt Hamburg - Bezirksamt Wandsbek Archiv: Akten Bebauungsplan Poppenbüttel 7.)
[90] Das Obergutachtergremium bestand aus einem unabhängigen Gutachter - Prof. Thomas Sieverts (HBK Berlin), Vertretern der Baubehörde – Erster Baudirektor Dr. Klaus-Dieter Ebert und Hans Lafrenz, des Ortsamtes Alstertal – Baudirektor Friedrich Mey und Ortsamtsleiter Dieter Mahnke, und der Otto-Gruppe – Walter Pawlik (Chefarchitekt) und Dr. Werner Pfeiffer (Geschäftsführer WOG).
[91] Von Gerkan + Marg: Gutachten Zentrum Alstertal. S. 1.

Die Brücke hatten die Architekten gegenüber dem damaligen Standort etwas nach Norden verschoben, um den neu vorgesehenen Wochenmarkt auf das Gelände nördlich des Kritenbarg verlegen zu können. Als Variante schlugen die Architekten im Gutachten vor, die Verbindung zwischen den Bahnhöfen und dem Alstertal-Einkaufszentrum zu intensivieren, indem die lineare Überbauung der Bahnhofsanlagen bis in die südliche Wohnzeile des Einkaufszentrums verlängert wird. „Auf diese Weise entsteht eine gedeckte Fußverbindung (Galeriedeck) vom Stormarnplatz bis zum Einkaufszentrum."[92] Das Einkaufszentrum war nach dem Entwurf mit seinem südlichen Warenhaus mit diesem neuen Wochenmarkt verzahnt.

Die Wohnbebauung südlich des neuen Wochenmarktes und die südliche Wohnhauszeile am Einkaufszentrum sollten den S- und Busbahnhof mit dem Shopping-Center städtebaulich verbinden.[93] Insbesondere die Wohnhauszeile schuf im städtebaulichen Gutachten eine enge Verzahnung zwischen Einkaufen und Wohnen. Die Konzentration der Wohnbebauung auf das Grundstück südlich des Kritenbarg erlaubte eine sehr günstige und vollständige Ausnutzung dieses Gebietes.

Die Straße Kritenbarg konnte nach dem Entwurf als Durchgangsstraße aufgehoben werden, weil die Erschließung der ebenerdigen Parkflächen des Einkaufszentrums Alstertal ausschließlich vom Heegbarg erfolgten und für den abfließenden Verkehr die Straße Grotenbleken ausgebaut werden sollte. Zwar befürwortete das Obergutachtergremien die Aufhebung der Einmündung des Kritenbarg in den Heegbarg, doch die einseitige Anordnung der Parkplätze am Heegbarg stieß auf Kritik. Die Preisrichter befürchteten mit einer zentralen Anfahrt über den Heegbarg eine Überlastung der Einmündung des Heegbargs in den Saseler Damm. Weiterhin hätte diese Parkplatzanordnung zum Nachteil, daß das Einkaufszentrum nicht umfahren werden könnte und daß vor allem die westliche Ladenzeile und das südliche Kaufhaus keinen unmittelbaren Parkplatzanschluß hätten.[94] „Die Erschließung des EKZ sollte über Parkplätze erfolgen, die auf beiden Seiten des Zentrums – davon etwa ein Drittel im Nordosten – anzuordnen wären und die untereinander mit einer Ringstraße zwischen Kritenbarg und Heegbarg verbunden werden sollten."[95] Die Schließung des

[92] Von Gerkan + Marg: Gutachten Zentrum Alstertal. S. 18.
[93] Vgl.: Von Gerkan + Marg: Gutachten Zentrum Alstertal. S. 2 f.
[94] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde: Niederschrift über die Sitzung der Obergutachter: Zentrum Alstertal am Bahnhof Poppenbüttel. Hamburg 16. Juni 1969. (Freie und Hansestadt Hamburg - Bezirksamt Wandsbek Archiv: Akten Bebauungsplan Poppenbüttel 7.)
[95] Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde: Niederschrift über die Sitzung der Obergutachter: Zentrum Alstertal am Bahnhof Poppenbüttel. Hamburg 16. Juni 1969. (Freie und Hansestadt Hamburg - Bezirksamt Wandsbek Archiv: Akten Bebauungsplan Poppenbüttel 7.)

Kritenbargs für den Durchgangsverkehr wurde von den Preisrichtern befürwortet, denn damit würde für die Fußgänger ein störungsfreier Übergang vom Einkaufszentrum zum Wohngebiet ermöglicht.

Für die bauliche Gestaltung des Einkaufszentrums befolgte das Architekturbüro Gerkan, Marg & Partner die Vorgaben der WOG. „Der innere Aufbau (des Einkaufszentrums) entspricht dem Vorschlag des Otto-Versandes: Zwischen zwei Kaufhäusern eine Mall, eine der beiden Shopzeilen unter Ausnutzung der Hanglage 2-geschossig. Die beiden platzartigen Ausweitungen der Mall an den Enden haben eine attraktive Verbindung zum neuen Markt oder zum Freizeitzentrum.“ Das Obergutachtergremien schlug vor, das nördliche Warenhaus im Gutachten von Gerkan, Marg & Parnter nach Osten zu verschieben, damit es einen Schlußpunkt für die Ladenstraße setzt.

Die Architekten sahen in ihrem Entwurf umfangreiche Erweiterungsflächen für das Einkaufszentrum vor. Die vorgeschlagene südliche Wohnbebauung setzte sich deshalb weitgehend vom Einkaufszentrum ab, um einen gleichzeitigen Bauvorgang und spätere bauliche Veränderungen und Erweiterung nicht einzuschränken: „Die Erweiterung des Zentrums ist nach allen Seiten möglich.“[96] Die Wohnbauzeile im Westen war als mögliche spätere Ergänzung gedacht.

Im städtebaulichen Gutachten hatte das Architekturbüro Gerkan, Marg & Partner weitreichende Vorschläge für die Errichtung eines Alstertaler Zentrums erarbeitet. In den folgenden Jahren bildete der prämierte Entwurf die Grundlage zur Beurteilung aller weiteren baulichen Eingriffe in der unmittelbaren Umgebung des S-Bahnhofs Poppenbüttel. Auf die bauliche Gestaltung des Shopping-Centers hatte das renomierte Architekturbüro keinen Einfluß, dort setzte sich WOG - Chefarchitekt Walter Pawlik[97] durch.

8. Bebauungsplanverfahren Poppenbüttel 7

Auf der Grundlage des Siegerentwurfes wurde das Bebauungsplanverfahren Poppenbüttel 7 am 29. September 1969 eingeleitet. Das Plangebiet des Bebauungsplanes umfaßte jedoch nur die Straßen Kritenbarg, Poppenbüttler Land-

[96] Von Gerkan + Marg: Gutachten Zentrum Alstertal. S. 4.
[97] Walter Pawlik war von der Gründung an Architekt bei der Werner Otto Grundstücksgesellschaft. 1965 bestand die Projektentwicklungsfirma aus nur 19 Mitarbeitern. Neben dem Chefarchitekten Walter Pawlik bestand das Führungsteam aus dem Geschäftsführer der Vermögensverwaltung, Dr. Werner Pfeifer, dem Entwicklungsleiter, Dr. Hilmar Burmester; die bautechnischen Aufgaben und die erste Vermietungsleistung übernahm Dr. Dieter Liebich. (Vgl.: ECE: Die ECE-Gruppe. S. 11.)

straße, Saseler Damm, Heegbarg und Wentzelplatz. Abweichend vom städtebaulichen Gutachten wurden der Stormarnplatz, das Gebiet zwischen südlich Kritenbarg und nördlich Grotenbleken (also nach dem städtbaulichen Wettbewerb die konzentrierte Wohnbebauung)[98] und das Gewerbegebiet östlich Heegbarg in diesem Bebauungsplan nicht mit überplant. Mit der Eingrenzung des Gebietes im Bebauungsplan sollte wahrscheinlich ein zügiges Planverfahren gewährleistet werden, damit die Otto-Gruppe das Shopping-Center auf dem schnellsten Wege realisieren konnte. Als Ziel definierte der Bebauungsplan, die bezeichnete Fläche als ein überörtliches Einkaufszentrum in funktionalem Zusammenhang mit den geplanten Neubauten des S-Bahnhofs, des Postamtes und des an den Wentzelplatz zu verlegenden Busbahnhofs zu entwickeln.

Für das Shopping-Center mit angeschlossener Wohnhauszeile wies der Bebauungsplan Kerngebiet aus. Der Baukörper des Shopping-Centers wurde mit zwei Geschossen festgelegt. Neben der Geschäftsfläche sah die Ausweisung eine achtgeschossige Wohnhauszeile vor, die die Geschäftsüberbauung überlagerte und die Verbindung zu der geplanten Überbauung des S-Bahnhofes Poppenbüttel herstellen sollte. Im Anschluß an das Shopping-Center wurde auf gleicher Höhe der Wohnhauszeile westlich ein viergeschossiger Bürotrakt ausgewiesen. In Richtung Alstergrün überplante die Verwaltung die 22.600 Quadratmeter große Gemeinbedarfsfläche für eine Badeanstalt mit Freizeiteinrichtung.

Der Saseler Damm sollte im Plan als Teil des äußeren Straßenringes verbreitert und vierspurig ausgebaut werden.[99] Im Bereich der Kreuzung Saseler Damm / Ecke Heegbarg und der Einmündung der Popenbüttler Landstraße wurden zusätzliche Abbiegespuren vorgesehen. Die Poppenbüttler Landstraße wurde

[98] Für das Gebiet südlich Kritenbarg und nördlich Grotenbleken stellte die Stadt 1980 den Bebauungsplan Poppenbüttel 24 auf. Angelehnt an das städtebauliche Grundkonzept von Gerkan, Marg & Partner wurde der überwiegende Teil des Plangebietes als reines bzw. als allgemeines Wohngebiet in starker Verdichtung festgeschrieben. Von viergeschossigen Wohngebäuden bis hin zu eingeschossigen Gartenhof- und Reihenhäusern wurde das Leitthema „Städtische Verdichtung und Alsterlandschaft“ architektonisch umgesetzt. Die Fußgängerbrücke, die den Wentzelplatz mit dem Einkaufszentrum verbinden sollte, wurde in diesem Bebauungsplan ebenfalls ausgewiesen. Nördlich der Polizeiwache sollte die Brücke als Verteilerplattform mit Zugang zum Alstertal-Einkaufszentrum und dem Wohngebiet enden. Die in den 80er und 90er Jahren umgesetzte Bebauung bildete ein System von Wohnstraßen und Innenhöfen. Den westlichen Abschluß dieses Baublocks bildet die „Parkresidenz Alstertal“. Die aus fünf untereinander verbundenen Gebäuden bestehende Wohnanlage bietet Senioren-Wohnen in Appartments sowie einen Pflegebereich für ältere Menschen. (Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek Archiv: Akten Bebauungsplan Poppenbüttel 24, ebenfalls: Kümpers Vermögen Verwaltungsgesellschaft m.b.H.: Wohnpark Alstertal –Hamburg – Poppenbüttel / Kritenbarg. Realisierungswettbewerb. Auslobung. Hamburg Mai 1995. S. 24 f.)

[99] Die planerische Voraussetzung für den Ausbau des Saseler Damms an der Bäckerbrücke mit dem Anschluß an die Alte Landstraße und die Poppenbüttler Hauptstraße ist mit dem am 25. Februar 1970 beschlossenen Bebauungsplan Poppenbüttel 12 geschaffen worden. (Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek Archiv: Akten Bebauungsplan Poppenbüttel 12.)

entsprechend der angestiegenen Verkehrsdichte ebenfalls verbreitert und vierspurig ausgebaut. Der Zentrumsbereich und der Busbahnhof wurden über die Straßen Heegbarg und Grotenbleken erschlossen und gleichzeitig verbreitert und vierspurig mit zusätzlichen Haltespuren im Bebauungsplan festgeschrieben. Der westliche Bereich der Straße Kritenbarg diente ebenfalls zur Erschließung des Zentrums und der Badeanstalt. Jedoch wurde anders als im städtebaulichen Wettbewerb der Kritenbarg weiterhin als Durchgangsstraße belassen. Erst im 1980 aufgestellten Bebauungsplan Poppenbüttel 24 wurde der Kritenbarg als Durchgangsstraße geschlossen. Neben der Erschließung der am Einkaufszentrum angefügten konzentrierten Wohnbebauung südlich Grotenbleken sollte der Kritenbarg in einer Kehre in Höhe des Kaufhauses enden. Der für acht Buslinien[100] neu auszubauende Busbahnhof auf dem Wentzelplatz sollte mit Brücken, Fahrtreppen und Rampen funktionell sowohl mit dem S-Bahnhof als auch mit dem Einkaufszentrum verbunden werden.[101]

Die Mitglieder des Ortsausschusses Alstertal stimmten am 30. September 1969 und die der Bezirksversammlung Wandsbek am 16. Oktober 1969 dem Bebauungsplanentwurf Poppenbüttel 7 einstimmig zu. Die Kommunalpolitiker verknüpften ihre Zustimmung mit mehreren Bedingungen:

– Die Baubehörde sollte darauf hinwirken, daß das Einkaufszentrum gleichzeitig mit der angegliederten Wohnhauszeile gebaut wird, um eine „städtebauliche Lösung aus einem Guß“ zu erreichen.

– Bis zum Baubeginn des Einkaufszentrums sollte ein kompletter Bebauungsplanentwurf auch für die übrigen Gebiete des städtebaulichen Wettbewerbes vorgelegt werden.

– Die Verwaltung sollte untersuchen, ob für den Bau des Schwimmbades die dafür vorgesehene Fläche einem privaten Träger übergeben werden konnte.[102]

---

[100] 1969 wurde der Poppenbütteler Bahnhof noch mit sechs Buslinien versorgt: 174: Fuhlsbüttel – Hummelsbüttel – Poppenbüttel – Volksdorf, 178: Poppenbüttel – Glashütte – Ochsenzoll, 276: Poppenbüttel – Lemsahl / Mellingstedt – Wohldorf / Ohlstedt, 375: Poppenbüttel – Saseler Mühlenweg; 175: Poppenbüttel – Volksdorf – Rahlstedt, 165: Poppenbüttel – Bramfeld – Wandsbek Gartenstadt. Von diesen sechs Buslinien hielten damals nur zwei auf der Seite des Wentzelplatzes. Der neue Busbahnhof am Wentzelplatz sollte die Kapazität um weitere zwei Buslinien erhöhen.

[101] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Wandsbek: Bebauungsplan Poppenbüttel 7. Maßstab 1:1000. Hamburg 24. März 1970. S. 4.

[102] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Ortsamt Alstertal: Niederschrift über die Sitzung des Ortsausschusses: Bebauungsplanentwurf Poppenbüttel 7. Hamburg 30. September 1969, und: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Niederschrift über die Sitzung der Bezirksversammlung Wandsbek: Bebauungsplanentwurf Poppenbüttel 7. Hamburg 16. Oktober 1968.

– Die Verwaltung sollte prüfen, ob mit der Erstellung des Bebauungsplans Poppenbüttel 7 eine Änderung des Aufbauplanes von 1960 verbunden sei.

Der erste Punkt spiegelte einen Konflikt zwischen der Verwaltung und der Werner Otto Grundstücks-Entwicklung GmbH wider. Der von der WOG bei der Bauprüfabteilung Alstertal Anfang Oktober 1969 eingereichte Vorbescheidsantrag beinhaltete nur die Geschäftsbebauung und ließ überhaupt keinen Ansatz für die geplante Wohnhauszeile erkennen. WOG-Architekt Walter Pawlik begründete diesen Antrag damit, daß es vor allem an der nötigen Zeit für eine sorgfältige Planung der Wohnhauszeile fehle, weil das Zentrum schon im Oktober 1970 eröffnet werden sollte. Eigentlich hatte die WOG ursprünglich als Zeitziel veranschlagt, die Baugenehmigung für das Shopping-Center im Juni 1969 bereits zu erhalten. Diese Zeitschiene sei schon jetzt obsolet. Walter Pawlik schlug der Bauprüfabteilung vor, daß man notfalls nach vier bis fünf Jahren einen Teil des Zentrums wieder abbrechen könnte, um das Wohngebäude einzufügen. Die Verwaltung befürchtete deshalb, daß der spätere Bau der Wohnungen nach Fertigstellung der Einzelhandelsgeschäfte im Einkaufszentrum, etwa in einem zweiten Bauabschnitt, auf erhebliche technische und organisatorische Schwierigkeiten gestoßen und daher möglicherweise ganz unterblieben wäre. Durch langwierige Gespräche konnte die Verwaltung die Otto-Gruppe doch zu einem gemeinsamen Bauantrag des Shopping-Centers mit der Wohnhauszeile bewegen.[103] Stadtplanerisch war es für die Freie und Hansestadt Hamburg wichtig, in unmittelbarer Nähe des Einkaufszentrums eine Wohnbebauung zu realisieren. Denn das System der „zentralen Standorte“ und das Entwicklungsmodell von 1969 sahen schließlich eine Verflechtung der verschiedenen Nutzungen im engen Radius eines S-Bahnhofes vor.

Die im vierten Punkt beschlossene Prüfung einer Vereinbarkeit des Bebauungsplanes mit dem Aufbauplan rührte von einer im Ausschuß aufgetretenen rechtlichen Meinungsverschiedenheit her. Der CDU-Bezirksabgeordnete Klaus Francke[104] war der Ansicht, daß aufgrund der bestehenden Richtlinien eine Aufbauplanänderung notwendig sei, wenn im Bebauungsplan eine Abweichung der Geschoßflächenzahl von mehr als 0,10 zum Aufbauplan bestünde. Für die Gemeinbedarfsfläche Badeanstalt und Freizeiteinrichtungen war eine Geschoßflächenzahl von 0,5 im Bebauungsplan festgeschrieben. Für das Grundstück des

[103] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Wandsbek Archiv: Vermerke der Stadtplanungsabteilung. Akten Bebauungsplan Poppenbüttel 7.
[104] Klaus Francke (geboren 17.7.1936) war 1964 - 1976 Vorsitzender der CDU-Fraktion in der Bezirksversammlung Hamburg-Wandsbek. 1966-1978 war er Mitglied der Hamburger Bürgerschaft und des Fraktionsvorstandes, 1976-1998 Mitglied des Deutschen Bundestages. Als Nachrücker zog Klaus Francke im November 2001 bis September 2002 wieder in den Bundestag ein.

Shopping-Centers mit Wohnhauszeile war die Gesamtgeschoßfläche von 75.000 Quadratmetern im Bebauungsplan ausgewiesen, welche einer Geschoßflächenzahl von 1,0 entspräche.[105] Der Aufbauplan von 1960 wies für dieses gesamte Gebiet eine Wohnbaufläche mit einer Geschoßflächenzahl von 0,25 bis 0,5 aus. Demnach hatte der Bebauungsplan zum Aufbauplan eine erhöhte Geschoßflächenzahl von mindestens 0,5. Das Baurechtsamt überprüfte die Rechtslage und stellte die Vereinbarkeit des Bebauungsplanes mit der vorbereitenden Bauleitplanung in zweierlei Aspekten fest: zum einen seien die abweichende Ausweisung Kerngebiet und zum anderen die höhere Indexzahl des Bebauungsplanes mit dem Aufbauplan kompatibel.

Die Verwaltung führte aus, daß Wohnbauflächen des Flächennutzungsplanes nach den Erläuterungen zur zeichnerischen Darstellung des Aufbauplanes auch Ladenzentren enthielten. Insoweit war also eine Änderung des Aufbauplanes für die Ausweisung dieser Fläche nicht erforderlich.

Als weiteres Argument führte die Verwaltung an, daß es sich bei den Geschoßflächenzahlen im Aufbauplan nicht um absolute Werte, sondern um Richtzahlen handelte. Ebenfalls stände die Ausweisung der Geschoßflächenzahl im Aufbauplan 60 in einem Widerspruch zu dem am 29. Juni 1960 erst in Kraft getretenen Bundesbaugesetz. Bei einem neuaufzustellenden Flächennutzungsplan, der, wie der Aufbauplan, nur Bauflächen ausweise, konnte das Maß der baulichen Nutzung durch Geschoßflächenzahlen nicht mehr festgelegt werden. Da auch für die Änderung von bestehenden städtebaulichen Plänen die Vorschriften des Bundesbaugesetzes anzuwenden waren, konnte eine Änderung des Aufbauplanes durch Neufestsetzung der Geschoßflächenzahlen durch Gesetzesänderung nicht erfolgen.[106] Schlußendlich machte die Verwaltung deutlich, daß keine Änderung der vorbereitenden Bauleitplanung bei Aufstellung des Bebauungsplanes Poppenbüttel 7 erforderlich war.

Die Deputation der Baubehörde billigte in ihrer Sitzung am 4. März 1970 einstimmig den Bebauungsplan Poppenbüttel 7 und stimmte der Erteilung einer Vorweggenehmigung zu. Einen Tag später genehmigte der Ortsausschuß Alstertal den Bauantrag des Alstertal-Einkaufszentrums mit 15 Stimmen bei einer Gegen-

[105] Die Geschoßflächenzahl gibt an, wieviel Quadratmeter Geschoßfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche zulässig sind. Formel: Geschoßflächenzahl = Geschoßfläche : Grundstücksgröße. (1,01 GFZ = 75.000Quadratmeter : 74.000 Quadratmeter)

[106] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Niederschrift über die Sitzung der Bezirksversammlung Wandsbek: Erläuterungen zum Gutachten des Baurechtsamtes vom 10. Oktober 1969 – Anlage zum Protokoll der Bezirksversammlung vom 16.10.1969. Hamburg 16. Oktober 1969.

stimme (Otto Henneberg). Die Genehmigung verknüpfte der Ortsausschuß mit einigen noch von der Verwaltung in den Bauantrag aufzunehmenden geringfügigen gestalterischen Änderungen des Baukörpers.[107] Der Senat erließ die Verordnung „Bebauungsplan Poppenbüttel 7“ am 24. März 1970 und am 8. April 1970 trat sie in Kraft.[108]

9. Interessengemeinschaft Alstertal

Einige Alstertaler Bürger schlossen sich in einer „Interessengemeinschaft Altertal e.V.“ zusammen und wandten sich gegen die Planungen. Im Namen ihrer 9.271 Mitglieder formulierten sie ein Einwendungsschreiben, welches gleichzeitig von 46 Anwohnern des Plangebietes als Anregungen und Bedenken bei der „öffentlichen Auslegung“ vom 3. November bis 3. Dezember 1969 beim Bezirksamt Wandsbek eingereicht wurde.

Nach der Meinung der Petenten stand der Plan im Widerspruch zum Aufbauplan von 1960, weil dieser für den Bereich des Bebauungsplanes Wohngebiet ausweise. Der Standort des Einkaufszentrums sei ihrer Ansicht nach vor allem falsch, weil das Shopping-Center an die Harksheider Straße in die Nähe des alten Ortskerns Poppenbüttel gehöre. Darüber hinaus überschneide sich das Center mit Einzugsbereichen anderer Einkaufszentren und sei außerdem überdimensioniert, weil das in der Planbegründung genannte Einzugsgebiet nur etwa 80.000 Einwohner umfasse. Die Bürger waren der Meinung, daß die Flächenausweisung eines von der Gesamtkonzeption her notwendigen Einkaufszentrums zu klein und unvollständig sei, und befürchteten, daß die Anzahl der Stellplätze nicht ausreiche.

Nach Ansicht der Interessengemeinschaft stand das geplante Projekt – genauso wie die geplanten Bauten am Tegelsbarg und Harksheider Straße – am falschen Ort, weil zu dieser Zeit die verkehrstechnischen Voraussetzungen fehlten, um das mit den Bauvorhaben entstehende vermehrte Verkehrsaufkommen zu bewältigen.[109] Die Verkehrsströme zum Einkaufszentrum würden sich bei Rea-

[107] Folgende gestalterischen Änderungen des Baukörpers beschloß der Ortsausschuß: Änderung der Gestaltung des Schornsteins, die Aluminium-Jalousetten sollten alternativ in Beton-Wabenstein erstellt werden und eine farbliche Gestaltung der Sichtbetonflächen mußte zuvor eine Zustimmung des Ortsausschusses erhalten. (Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg –Ortsamt Alstertal: Niederschrift über die gemeinsame nichtöffentliche Sitzung des Ortsausschusses und des Bauausschusses: Bauantrag für das Einkaufszentrum am S-Bahnhof Poppenbüttel. Hamburg 05. März 1970.)
[108] Vgl.: Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt: Verordnung über den Bebauungsplan Poppenbüttel 7 vom 24. März 1970. Nummer 15. Hamburg 07. April 1970. S. 144.
[109] Vgl.: o.V.: Einkaufszentrum stößt auf Kritik – Interessengemeinschaft ist dagegen. In: Alstertal – Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 27. November 1969.

lisierung des Projektes gegenseitig blockieren und an eine Entflechtung der Verkehrsströme sei im Plan nicht gedacht worden. Durch den Verkehrsknotenpunkt Poppenbüttler Landstraße / Saseler Damm und die geplanten Straßenerweiterungen veröde das Alstertal, der Erholungswert im Bereich der Bäckerbrücke ginge verloren. Außerdem würde der Alsterwanderweg zerschnitten und durch den Verkehrsknotenpunkt entwertet werden. Mit dem geplanten Bau des Einkaufszentrums gingen die am S-Bahnhof Poppenbüttel für Park-and-Ride erforderlichen Flächen verloren.

Ein weiterer Ansatzpunkt der Kritik der Interessengemeinschaft war ein vom Otto-Versand im Mai 1969 herausgegebener Prospekt, in dem die Geschäftsräume bereits dem Einzelhandel angeboten wurden, obwohl der Plan noch nicht rechtskräftig war. Die Interessengemeinschaft prangerte an, daß die Otto-Gruppe das gesetzliche Verfahren vorweg genommen hätte.

Gegen die Löschung der ATAG-Klausel sprach sich die Bürgerinitiative ebenfalls aus und kündigte an, bei nicht Einhaltung klagen zu wollen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Poppenbüttel 7 konnte die „Interessengemeinschaft Alstertal e.V.“ mit ihren Einwänden die Ansiedlung des Einkaufszentrums jedoch nicht verhindern.

Die Interessengemeinschaft beschritt daraufhin den Rechtsweg. Vier Rechtsanwälte reichten in ihrem Auftrage Klage „auf Unterlassung des Baues“ beim Landgericht Hamburg gegen die von der Baudeputation am 4. März 1970 einstimmig erteilte Vorweggenehmigung ein. Die Anwälte machten in der Klageschrift geltend, daß das Gleichheitsprinzip bei der Bewilligung von Löschungen der ATAG-Klausel von der Freien und Hansestadt Hamburg verletzt würde. Ihnen lägen Informationen vor, wonach am 20. Oktober 1965 die ATAG-Kommission einen Antrag auf Löschung der ATAG-Klausel eines Grundstücksinhabers im geschützten Alstertal-Gebiet nicht bewilligt hätte. In dieser Ablehnung wurde seitens des Bezirksamtes dem Grundstückseigentümer deutlich gemacht, daß Klauseln sinnvoll wären und sogar die Absicht bestünde, die ATAG-Klausel in zukünftigen Bebauungsplanentwürfe mit aufzunehmen.[110] Die Klage der Interessengemeinschaft wurde vom Landgericht am 10. Juli 1970 kostenpflichtig abgewiesen.[111] In einer ausführlichen Urteilsbegründung bestätigte das Landgericht das Urteil des Hansesatischen Oberlandesgerichtes aus dem Jahre 1952.

---

[110] Vgl.: Wolfgang Heissner: Grundbesitzer im Alstertal fühlen sich hintergangen – Verhandlung vor dem Landgericht am 20. März. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 11. März 1970. S. 3.
[111] Vgl.: Landgericht Hamburg. Aktenzeichen 3 O 36/70. Hamburg 10. Juli 1970.

Für die siebziger Jahre war der massive Protest der ansässigen Bevölkerung gegen die Errichtung des Alstertal-Einkaufszentrums ungewöhnlich. Dieses Verhalten hatte seine Ursache aber nicht nur in dem eigentlichen Shopping-Center, sondern richtete sich dem Grunde nach gegen die gesamte Siedlungspolitik des Senates für den Raum Alstertal. In einem Atemzuge wurden von den Einwendern stets das geplante Einkaufszentrum, die Siedlung Tegelsbarg und die Siedlung Harksheider Straße genannt. Demzufolge wandten sich die Einwohner mit ihren Protesten gegen eine Verdichtung der Wohnbevölkerung im Alstertal und die daraus resultierenden Folgeeinrichtungen (zum Beispiel Shopping-Center). Die Stadtplanung hatte aber im Entwicklungsplan genau dieses Ziel eines Anstieges der Bevölkerungszahl im Alstertal formuliert. Der Protest gegen das Einkaufszentrum war demnach nur ein Teil der Bewegung gegen die im Entwicklungsplan für das Alstertal festgelegten Ziele.

10. Räumung der Plattenhäuser

Nach den Verträgen zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der Otto-Gruppe mußte das Grundstück frei von Mietverhältnissen und Baulichkeiten geliefert werden. Die 76 Doppel- und 4 Einzel – Plattenhäuser wurden nach dem Krieg von der Gemeinnützigen Siedlungs AG Hamburg (SAGA) verwaltet. Am 3. Januar 1969 kündigte die Vermieterin SAGA die Mietverhältnisse mit den Plattenhausbewohnern. Die überwiegende Mehrheit der Mieter hatte eine Kündigungsfrist bis zum 31. Dezember 1969. In dem von der Eigentümerin, nämlich dem Bezirksamt Wandsbek stellvertretend für die Stadt, verfaßten Kündigungsschreiben wurde auch auf den desolaten Zustand der Behelfsheime hingewiesen: „Die Häuser waren von Konstruktion und Anlage her nur für einen begrenzten Zeitraum errichtet und als Übergangslösung gedacht. Sanitäre Einrichtungen, fehlende Besielung, Straßenzustand und Erschließung entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Schon seit Jahren ist deshalb geplant, die Plattenhäuser eines Tages wieder zu entfernen.“[112]

Um eine Räumung des Gebietes zu beschleunigen, sollten die Wohnungswünsche der Behelfsheimbewohner möglichst zügig erfüllt werden. Die Mieter der Plattenhäuser waren zumeist ältere Menschen, die seit Errichtung der Siedlung dort wohnten und nur eine niedrige Monatsmiete von 25 DM bezahlten.[113]

[112] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek Archiv: Brief des Bezirksamtes Wandsbek an die Mieter der Behelfsheimsiedlung. 02. Februar 1969. (Akten Bezirksamt Wandsbek: Bebauungsplan Poppenbüttel 7.)
[113] Vgl.: Horst Münch: Rund 140 Mieter müssen ihre Häuser räumen – Einkaufszentrum in Poppenbüttel. In: Alstertal – Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 09. Januar 1969.

Im Kündigungsschreiben wurde den Bewohnern zur Abmilderung ihrer Situation ein Kompromiß angeboten: „Alle von der Räumung betroffenen Mieter werden durch das Bezirksamt Wandsbek – Wohnungsabteilung – mit neuen Wohnungen im Rahmen des sozialen Wohnungsbaues versorgt. Dabei wird selbstverständlich versucht werden, Ihre individuellen Wünsche und Ihre finanziellen Möglichkeiten soweit wie möglich zu berücksichtigen.“[114] Die überwiegende Mehrzahl der Wohnungssuchenden der Plattenhaussiedlung (über 80 Prozent) äußerte den dringenden Wunsch, einen Ersatzwohnraum im Raume Alstertal zu erhalten.

Im Bereich des Ortsamtes Alstertal gab es aber kein größeres Wohnungsbauvorhaben im Rahmen des Sozialwohnungsbaus, welches innerhalb der nächsten zwei Jahre fertig erstellt wurde. Die Möglichkeit einer Versorgung der Betroffenen mit neuem Wohnraum im Alstertal versprach aber eine wesentliche Erleichterung und Beschleunigung der Räumung. Im Ortsamt Alstertal wurden deshalb kleinere, erschlossene und baureife Flächen gesucht, die kurzfristig mit Wohnungen bebaut werden konnten.

Das Ortsamt schlug vier Flächen für eine Bebauung im sozialen Wohnungsbau vor:

– eine circa 8.730 Quadratmeter große städtische Fläche am Immenredder in Hummelsbüttel,

– eine circa 5.000 Quadratmeter große städtische Fläche am Poppenbüttler Weg / Ecke Eitnerweg in Hummelsbüttel,

– eine circa 6.000 Quadratmeter große städtische Fläche am Poppenbüttler Weg / Ecke Brillkamp in Hummelsbüttel, und

– eine circa 11.150 Quadratmeter große Fläche am Poppenbüttler Weg / Ecke Am Hehsel in Hummelsbüttel.

Von den vorgeschlagenen Flächen wurden nach Abstimmung zwischen Baubehörde, Liegenschaftsverwaltung und Ortsamt die Grundstücke Immenredder und Poppenbüttler Weg / Ecke Am Hehsel als geeignet ausgewählt. Als Bau-

[114] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek Archiv: Brief des Bezirksamtes Wandsbek an die Mieter der Behelfsheimsiedlung. 02. Februar 1969. (Akten Bezirksamt Wandsbek: Bebauungsplan Poppenbüttel 7.)

träger wurde von den beteiligten Dienststellen die SAGA vorgesehen. Auf dem Grundstück Immenredder errichtete die SAGA in zwei viergeschossigen Blökken im Montage-Bau-System Larsen & Nielsen[115] 64 Wohneinheiten mit einer Wohnfläche von 4.207 Quadratmetern. Im Montage-Bau-System Camus[116] wurde das Grundstück Am Hehsel / Ecke Poppenbüttler Weg in zwei Wohnblöcken in drei- und viergeschossiger Bauweise 87 Wohneinheiten mit einer Wohnfläche von 5.605 Quadratmetern bebaut. Bei der Behandlung der Vorlage in der Kommission für Bodenordnung für den Verkauf der beiden Grundstücke an die SAGA sprach der Bürgerschaftsabgeordnete „(...) Rudolf Schug[117] sein Bedauern darüber aus daß dieses landschaftlich schöne Gebiet nüchtern und einfach bebaut werden soll.“[118] Schon damals stieß der Montagebaustil bei einigen Abgeordneten auf negative Kritik.

Die Mieter der Plattenhäuser wurden bis zum März 1970 umquartiert. In der Hoffnung, die Gebäude möglichst zügig abreißen zu dürfen, vergab der Otto-Versand die Räumungsarbeiten an ein Abrißunternehmen und konnte damit den an die Stadt zu zahlenden Kaufpreisreis um 104.000 DM mindern.[119] Mit dem Abriß der Plattenhäuser wurde im Januar 1970 begonnen. Die Bauarbeiten zum Einkaufszentrum starteten am 5. März 1970.

Im Zusammenhang mit dem Abriß der Plattenhäuser und der Planung des Neubaus des Einkaufszentrums wurde die Entstehung der Behelfsheime durch Zwangsarbeit jüdischer Frauen des Sasel-Lagers weder von der Stadt noch von der Bevölkerung problematisiert. Die Nachforschungen der neunten Klasse des Gymnasiums Oberalster im Schuljahr 1980/1981 unter ihrem Klassenlehrer Gerd

---

[115] Das Montagebausystem Larsen und Nielsen kommt aus Dänemark. Die vorgefertigten Wandplatten aus Beton mußten aus Dänemark nach Deutschland importiert werden. Aufgrund des aufwendigen Transportes wurde dieses Bausystem bald nicht mehr verwandt. (Vgl.: Manfred Sack, Heinrich Thöns: Saga - 75 Jahre Siedlungs - Aktiengesellschaft Hamburg, Hamburg 1997. S. 121 ff. Im folgenden zitiert als: Sack; Thöns: Saga.)

[116] Das französische Montagebausystem Camus, 1949 vom Centre Scientifique et Technigue du Batîment in Paris zugelassen, bedient sich großer Wand- und Deckenplatten aus Beton, maximal 2,80 Meter hoch und 3,60 bis 6,50 Meter breit, aus denen rechtwinklige „Raumzellen“ errichtet werden, außen mit mittelgroßem Keramikmosaik versehen. In Hamburg wurden sie jahrelang in einem stationären Betonwerk in Billbrook hergestellt und dann mit Spezialfahrzeugen zum Bauplatz gefahren. (Vgl. Sack; Thöns: Saga. S. 121 ff.)

[117] Rudolf Schug wurde am 08. März 1890 in Duisburg geboren. Er studierte Rechts- und Staatswissenschaften in Bonn und Münster. 1911 war er Gerichtsreferendar und 1916 Gerichtsassessor. Von 1915 bis 1919 zog er als Soldat in den Ersten Weltkrieg. Ab 1920 war er bei der Reichsfinanzverwaltung tätig. 1936 wurde er Vertreter des Vorstehers beim Finanzamt für Grundsteuern in Hamburg. 1939 war in der Kämmerei beschäftigt. Als letzte Tätigkeit seiner beruflichen Laufbahn leitete er das Amt der Steuerverwaltung (Landes- und Gemeindesteuern) der Finanzbehörde Hamburg. Am 31. März 1957 trat Rudolf Schug in den Ruhestand. Er gehörte der CDU an und war von 1959 bis 1970 Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft. (Vgl.: Handbuch der Hamburgischen Bürgerschaft – Personalien. 6. Wahlperiode. S. 139.)

[118] Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Kommission für Bodenordnung, Bestandsnummer 312-3. 523. Sitzung. 12. Juni 1969.

[119] Vgl.: Staatsarchiv Hamburg: Finanzbehörde: Kommission für Bodenordnung, Bestandsnummer 312-3. 550. Sitzung. Hamburg 15. Januar 1970.

Liszkowski haben die Geschichte des KZ Außenlagers Sasel und damit den Bau der Behelfsheime erst wieder ins Bewußtsein der Öffentlichkeit gebracht.[120] Dieses führte dann zu der vorne geschilderten unter Schutzstellung eines der letzten Plattenhäuser der ehemaligen Siedlung als Denkmal.

11. Freizeitzentrum Poppenbüttel

Nach Inkrafttreten der Verordnung des Bebauungsplanes Poppenbüttel 7 diskutierten die politischen Gremien die Realisierungsmöglichkeiten der darin ausgewiesene Fläche „Badeanstalt und Freizeiteinrichtung“ kontrovers.

Bereits während des Bebauungsplanverfahrens äußerte die CDU-Opposition stets ihre Skepsis über die Chancen einer Verwirklichung des geplanten Schwimmbades. In der Sitzung der Bezirksversammlung Wandsbek untermauerte die CDU im Frühjahr des Jahres 1970 argumentativ ihre Befürchtung, daß das durch die Stadt in öffentlicher Trägerschaft geplante Schwimmbad und Freizeitzentrum nur eine „planerische Utopie“ seien und in absehbarer Zeit nicht realisiert werden würden.[121] Nach dem Bauprogramm der Hamburger Wasserwerke sollte eine Lehrschwimmhalle im Rahmen des Sportreports des Senats im Bereich Poppenbüttel frühestens im Jahr 1980 finanziert werden können.[122] Deshalb regte die CDU an, die Fläche für den Bau des Schwimmbades einem privaten Bauträger zu übergeben, weil dann mit einer schnelleren Verwirklichung des Baus zu rechnen sei.[123] Als sich nun der private, auf Sporthallen spezialisierte Bauträger IBACO – Internationale Bau-Coordinierungsgesellschaft, Verbert/Rheinland, um den Bau des Freizeitzentrums bemühte, stellte der CDU-Fraktionsvorsitzende Gerhard Freuer in der Bezirksversammlung Wandsbek einen Antrag, der die Planungen des Investors unterstützte: „Das Bezirksamt wird aufgefordert, die Bearbeitung der Pläne zu veranlassen, die der Hansestadt Hamburg für den Bau eines Freizeitzentrums mit Schwimmbad und Kunsteisbahn am neuen Einkaufszentrum Alstertal vorliegen, auf einen alsbaldigen Vertragsabschluß mit dem Bauträger hinzuwirken und somit den Baubeginn zu

[120] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Amt für Schule: Geschichte eines Aussenlagers: KZ Sasel – ein Projekt zur Geschichte des Nationalsozialismus (50. Jahrestag der Machtergreifung der Nationalsozialisten in Hamburg). Hamburg 1982.
[121] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek – Ortsamt Alstertal: Niederschrift über die gemeinsame nichtöffentliche Sondersitzung des Ortsausschusses und des Bauausschusses: Bauantrag für das Einkaufszentrum am S-Bahnhof Poppenbüttel. Hamburg 05. März 1970.
[122] Vgl.: o.V.: Land in Sicht für das Wellenbad im Alstertal – Wasserwerke bezeichnen Poppenbüttel als guten Standort. In: Alstertal – Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 07. Oktober 1970.
[123] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Niederschrift über die Sitzung der Bezirksversammlung: Bebauungsplanentwurf Poppenbüttel 7. Hamburg 16. Oktober 1969.

ermöglichen.“ Die Bezirksversammlung Wandsbek überwies den Antrag aufgrund der örtlichen Zuständigkeit zur Beschlußempfehlung in den Ortsausschuß Alstertal.

Die Finanzbehörde prüfte zu dieser Zeit die Pläne der IBACO. Danach hatte die Baufirma geplant „ein 15 mal 40 Meter großes Wellenschwimmbad, eine 30 mal 60 Meter große Eissporthalle mit internationalen Maßen und 3.000 bis 4.000 Zuschauerplätzen, zwei Curlingbahnen beziehungsweise eine Bahn für Eisschießen, zwei Bundeskegelbahnen und ein Gastronomiebetrieb“[124] zu errichten. Die Baufirma beantragte bei der Stadt, die Überlassung des Grundstücks im Wege des Erbbaurechts.[125] Die IBACO wollte das Freizeitzentrum „Eisschwimmhalle unter einem Dach“ auf privatwirtschaftlicher Basis bauen und betreiben. Falls das Zentrum nicht den finanziellen Erwartungen entsprechen würde, sollte die Freie und Hansestadt Hamburg eine Ausfallbürgschaft übernehmen.[126] Demnach wollte der potentielle Bauträger IBACO jegliches finanzielle Risiko auf die Stadt übertragen.

Als der CDU-Antrag im Ortsausschuß Alstertal am 5. November 1970 behandelt wurde, stellte der SPD-Fraktionsvorsitzende des Ortsausschusses Robert Schröder einen Ergänzungsantrag. Darin forderte er das Ortsamt auf, zur nächsten Ortsausschußsitzung einen fachkundigen Referenten von der Baufirma und den Hamburger Wasserwerken einzuladen. Zwischen den Mehrheitsparteien SPD/FDP und der Opposition CDU kam es zu einer Auseinandersetzung über die Frage, welcher Antrag der weiterführende und welche Parteien somit später im Protokoll als die Antragsteller erscheinen würden. „Da der Vorsitzende sich außerstande sieht, festzustellen, welcher Antrag der weitergehende ist, läßt er diese Frage vom Ortsausschuß entscheiden. Die Ortsausschuß beschließt mit 9 gegen 6 Stimmen, daß der SPD-Antrag der weitergehende Antrag ist.“[127]

---

[124] o.V.: Bürgerschaft für Wellenbad? In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 07. Oktober 1970. S. 3.

[125] Die IBACO wollte demnach nicht das Grundstück käuflich erwerben, sondern mittels des Erbbaurechts ein sogenanntes dingliches (grundbuchmäßig gesichertes und gegen jeden Dritten wirkendes) Recht zur Nutzung des städtischen Baugrundstückes erhalten. Sie wären damit berechtigt gewesen, auf diesem städtischen Grundstück ein Bauwerk (zum Beispiel hier die Eissporthalle) zu errichten. Das Recht gilt für eine vorher bestimmte Zeit. Als Entgelt für die Überlassung wird ein Erbbauzins vereinbart. Dieser ist während der gesamten Nutzungszeit vom Erbbauberechtigten zu entrichten. Das Erbbaurecht hatte bei seiner Schaffung hauptsächlich soziale Hintergründe: Es sollte den weniger bemittelten Bevölkerungsschichten die Möglichkeit zur Schaffung neuen Wohnraumes ohne weitere Belastungen durch den Ankauf von Grund und Boden geben. (Vgl.: Klaus Bernhard Gablenz: Grundstücks -Wertermittlung leicht verständlich. Berlin 1999. S. 150 ff.)

[126] Vgl.: o.V.: Freizeitzentrum für das Alstertal – Sondersitzung im Ortsamt. In: Alstertal-Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 04. November 1970.

[127] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek – Ortsamt Alstertal: Niederschrift über die Sitzung des Ortsausschusses Alstertal: Freizeitzentrum am Einkaufszentrum Alstertal. Hamburg 29. Oktober 1970.

Die CDU-Fraktion weigerte sich daraufhin, sich an der Abstimmung über den SPD-Antrag zu beteiligen, und gab deshalb weder ein Ja-, ein Nein- noch ein Enthaltungszeichen. Als der Vorsitzende des Ausschusses feststellte, daß der SPD-Ergänzungsantrag einstimmig angenommen wurde, verließ die CDU-Fraktion aus Protest den Sitzungsraum.

Nach eingehender Prüfung durch die Finanzbehörde lehnte die Stadt die Ausfallbürgschaft jedoch ab und damit scheiterte das Freizeitprojekt der IBACO schon vor der Realisierung. Die politische Forderung nach einem Freizeitzentrum am Shopping-Center sollte aber noch lange Bestand haben.

Am Abstimmungsverhalten der Fraktionen im Ortsausschuß kann abgelesen werden, unter welchem Druck die Kommunalpolitiker bei der Ansiedlung des Alsteral-Einkaufszentrums durch die ablehnende Haltung einiger Bürgerinnen und Bürger standen. Im Zuge des Planverfahrens hatten die Kommunalpolitiker die Widerstände gegen das Shopping-Center in der Bevölkerung stets mit der baldigen Errichtung eines Freizeitzentrums als Ausgleich zu beschwichtigen versucht.[128] Die drei Fraktionen wollten nun jeweils den Erfolg, ein Freizeitzentrum auf der Gemeinbedarfsfläche anzusiedeln, im Protokoll des Ortsausschusses für sich verbuchen können. Das kommunalpolitische Zugeständnis des Senates, neben dem Einkaufszentrum ein Freizeitzentrum zu bauen, sollte sich jedoch niemals erfüllen.

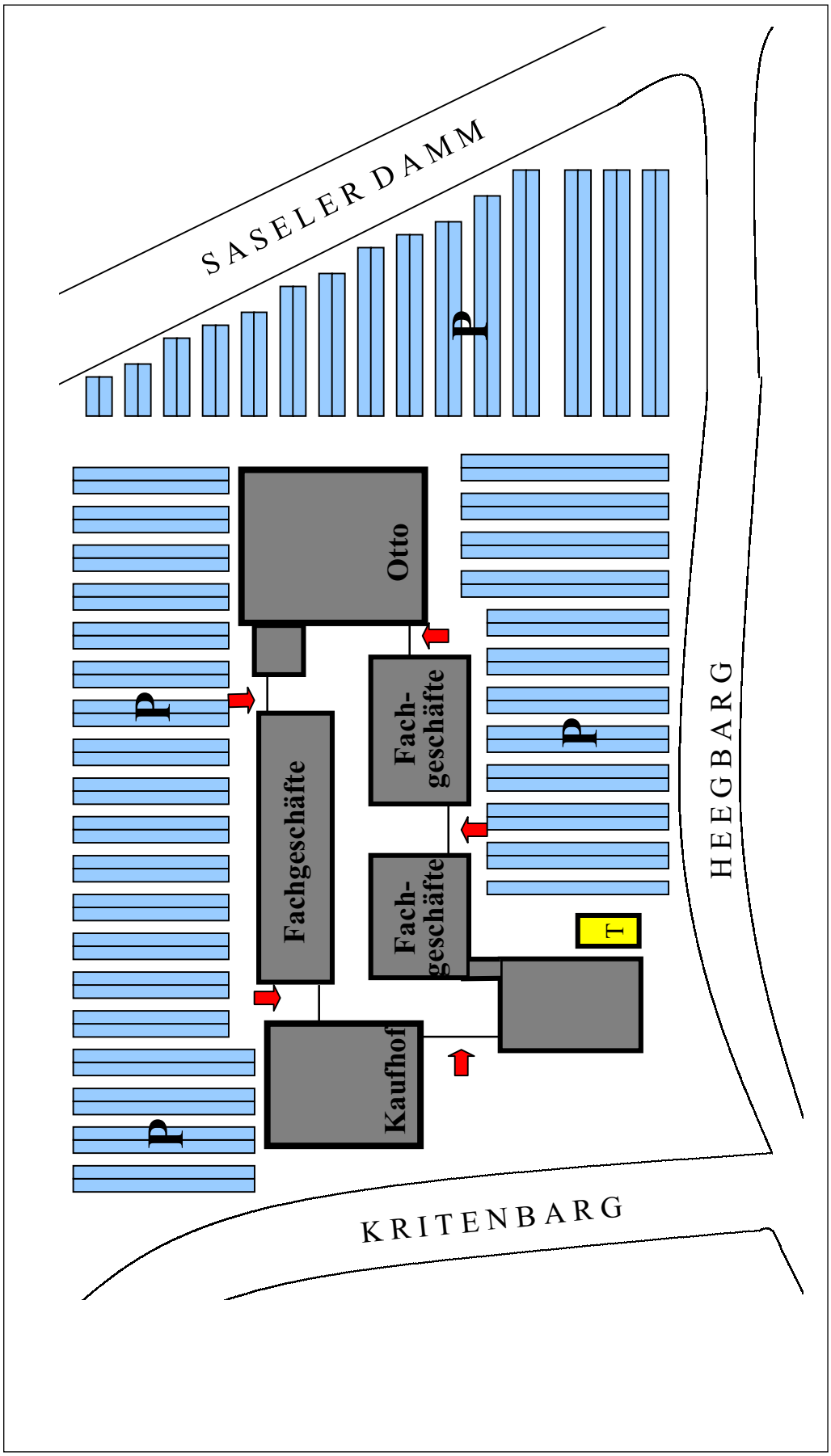
12. Eröffnung des Alstertal-Einkaufszentrums

Nach nur achtmonatiger Bauzeit war das Alstertal-Einkaufszentrum fertig erstellt. Bauherr und späterer Eigentümer war eine Grundstücksgesellschaft der WOG „Kommanditgesellschaft Grundstücksgesellschaft Klosterstern mbH & Co“. Die WOG, die als Projektentwickler auftrat, hatte sich zum Ziel gesetzt, all ihre Einkaufscenter in einem besonders schnellen Tempo zu errichten. „Die Bauzeit lag (stets) unter einem Jahr, weil wir in Zusammenarbeit mit dem Generalbauunternehmer[129] eine sehr sorgfältige Vorausplanung erstellen konnten und nach

[128] Vgl.: o.V.: Einkaufszentrum stößt auf Kritik – Interessengemeinschaft ist dagegen. In: Alstertal – Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 27. November 1969.

[129] Als Generalunternehmer wird ein Bauunternehmen bezeichnet, das die vollständige Erstellung des Bauwerkes übernimmt. Die Planung des Bauobjektes bleibt jedoch die Sache des Bauherrn (hier WOG). Eigenart des Generalunternehmers ist es, daß er die Bauleistungen oftmals nicht vollständig selbst ausführt, sondern für einzelne Gewerke weitere Bauunternehmen im eigenen Namen beauftragt, die als Nachunternehmer für ihn bestimmte Teilleistungen erbringen. Während diese nur für ihr Gewerk zuständig sind, steht der Generalunternehmer dem Bauherrn gegenüber für die Gesamtleistung gerade. (Vgl.: Dieter Jakob; Gerhard Ring; Rainer Wolf: Freiberger Handbuch zum Baurecht. Berlin 2001. S. 25.)

Abbildung 32: Schematische Darstellung des Alstertal-Einkaufszentrums 1970



Quelle: eigene Darstellung.

Abbildung 33: Letzte Bauarbeiten am Alstertal-Einkaufszentrum



Quelle Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg: Einkaufszentrum Alstertal. Negativ-Kartei Nr. 67503/18.

Abbildung 34: Alstertal-Einkaufszentrum mit noch im Bau befindlicher Wohnbauzeile



Quelle Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg: Einkaufszentrum Alstertal. Negativ-Kartei Nr. 28581/1. Aufnahme durch die Baubehörde am 10. März 1971.

Abbildung 35: Richtfest des Alstertal-Einkaufszentrums



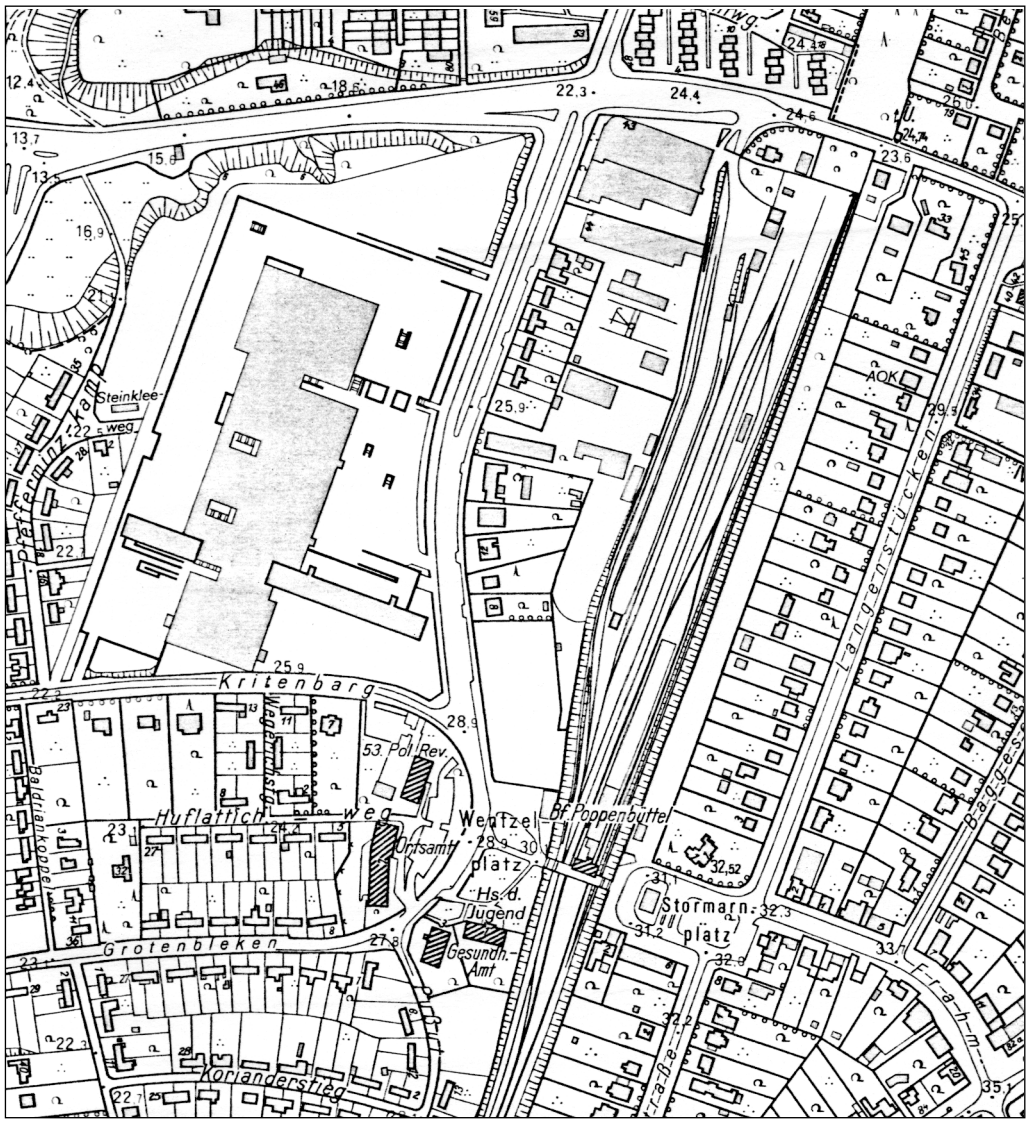
Quelle: Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg. Richtkranz über dem Einkaufszentrum Alstertal. Negativ-Kartei Nr. 6645/3.

Abbildung 36: Eröffnung des Alstertal-Einkaufszentrums mit Bürgermeister Weichmann



Quelle: Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg: Einweihung Einkaufszentrum Alstertal. Negativ-Kartei Nr. 67503/10a.

Karte 8: Ausschnitt aus der Deutschen Grundkarte Sasel von 1971



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg – Amt für Geoinformation und Vermessung: Deutsche Grundkarte, Ausgabe 1971, Maßstab 1:5000, Blatt Sasel (2326).

einem äußerst rationellen Rastersystem bauten.“ In Fertigbauweise errichtete der Generalbauunternehmer Philipp Holzmann AG das Alstertal-Einkaufszentrum.[130]

Das unternehmerische Risiko war beim Projekt Alstertal-Einkaufszentrum sehr hoch. Werner Otto schrieb in seiner Autobiographie dazu, daß sie bei den ersten Centern Schwierigkeiten hatten, die zukünftigen Mieter davon zu überzeugen, daß der Bau innerhalb so kurzer Zeit fertiggestellt sein würde: „Wenn bei Abschluß eines Mietvertrages gerade die ersten Wände aus dem Boden wuchsen, konnten sich die Geschäftsleute nicht vorstellen, daß das gesamte Center in Kürze eröffnungsreif sein würde.“[131] Die Einhaltung der Eröffnungstermine war aber für die Otto-Gruppe eine besonders wichtige Aufgabe. Die Disposition der Waren durch die Einzelhändler konnte schließlich durch eine Verzögerung der Eröffnung gefährdet werden und als Konsequenz Probleme beim Verkauf der verspätet angebotenen Saisonware bedeuten. Beim AEZ waren die Betonfertigteile bereits produziert und zwischengelagert, aber die potentiellen Mieter waren immer noch skeptisch, konnten sich eine termingerechte Eröffnung nicht vorstellen. Die von der „Interessengemeinschaft Alstertal e.V.“ angeprangerte frühzeitige Verteilung der Prospekte über das geplante Einkaufszentrum war demnach für die WOG in der Vermarktung ein wichtiger Bestandteil. Wie sonst sollte der Projektentwickler bei einer so kurzen Bauphase die Läden bei Eröffnung des Centers bereits vermietet haben, insbesondere vor dem Hintergrund, daß das Unternehmen schon aufgrund der für Einkaufzentren neuartigen Baukonzeption vor Vermietungsproblemen stand: „Als die Geschäftsmeile aus der Taufe gehoben wurde, sagte die Mehrheit der Hamburger Einzelhändler (immer noch), daß das Einkaufen in einer überdachten Ladenstraße nicht klappen könnte.“[132]

Am 13. August 1970 wurde in Gegenwart von Senator Cesar Meister der Richtkranz am Alstertal-Einkaufszentrum hochgehievt.[133] Der Baukörper bestand aus dem zweigeschossigen, geschlossenen Shopping-Center, welcher mit dem achtstöckigen Wohnhaus (122 Wohnungen, zum Teil Eigentumswohnungen) und dem Bürogebäude verbunden war. Wohnhaus und Bürogebäude waren quergestellt und nur mit je einer Schmalseite an gegenüberliegenden Punkten der Ladenstraßen angebunden. Der Bau des Wohn- und Bürohauses wurde zwar zeitgleich mit dem Shopping-Center begonnen, jedoch erst später fertig

[130] Vgl.: ECE: Die ECE-Gruppe. S. 26.
[131] Otto: Die Otto-Gruppe. S. 184 f.
[132] ECE: Die ECE-Gruppe. S. 30.
[133] Vgl.: o.V.: Einkaufszentrum Alstertal sogar in den USA bewundert. In: Welt am Sonntag, Hamburg 09. August 1970.

gestellt, nämlich im April 1971. Am 1. Mai 1971 zog die Werner Otto Grundstücks-Entwicklung G.m.b.H. mit ihrer Verwaltung in die selbsterrichteten Büroräume am Kritenbarg.[134] Am Rande des Richtfestes äußerte Werner Otto gegenüber Walter Pawlik und Elisabeth Lange Zweifel an der Rentabilität seines Shopping-Centers. Die Betonfertigteile des Gebäudes standen schließlich noch „recht alleine“ auf der „grünen Wiese“ am Poppenbütteler Bahnhof. Daß aus diesem Gebiet ein florierendes Zentrum wird, wie in der vorbereitenden Bauleitplanung vorgesehen, war noch ein wenig unglaubwürdig.[135]

Das Einkaufszentrum wurde am 4. November 1970 in Anwesenheit des Ersten Bürgermeisters Prof. Dr. Herbert Weichmann feierlich eingeweiht.[136] „Mit diesem Zentrum hier im Alstertal können wir auch im internationalen Vergleich bestehen! Mit seiner geschlossenen und klimatisierten Einkaufsstraße, mit seiner Verbindung von Einzelhandelsgeschäften und Kaufhäusern, mit seiner funktionellen Gestaltung orientiert sich dieses Zentrum an den fortschrittlichsten Entwürfen einer großstädtischen Entwicklung für heute und morgen.“[137] Mit diesen Worten begann Bürgermeister Weichmann seine Rede zur offiziellen Eröffnung. In der Festansprache ging er auch auf die geäußerten Befürchtungen der Alstertaler Interessengemeinschaft ein: „Ich will es ganz offen aussprechen: Unter den Bürgern hier in Poppenbüttel und darüber hinaus im Alstertal hat es in den vergangenen Monaten eine lebhafte Bewegung aus Sorge um die Zukunft dieses schönen Teiles unserer Stadt gegeben. Niemand versteht die Sorge besser als ich, denn ich bin sehr oft hier draußen und freue mich immer wieder an dieser für Hamburg so typischen Verbindung von Großstadt und Erholungsgebiet. Ich betone auch immer wieder, daß wir nicht in einen Wachstumsfetischismus verfallen dürfen, der dem Gedanken des Umweltschutzes widerspricht, und ich bin ein lebhafter Gegner akkumulierter Wohnmaschinen. Aber deshalb darf ich auch sagen, daß nicht alles, was aus persönlicher und engagierter Verbundenheit mit dem Alstertal gesagt, zum Teil aber auch in einer gewissen Verkennung der dynamischen Prozesse innerhalb der Metropole in Bewegung gebracht worden ist, in Übereinstimmung steht mit den sehr viel weniger dramatischen Planungen

[134] Die Mitarbeiter der Werner Otto Grundstücks-Entwicklung G.m.b.H. logierten in der Anfangszeit beim Otto-Versand zur Untermiete. Nach einer Interimsphase wechselten sie in die City Nord. Erst im Mai 1971 zog die WOG in die Büroräume am Alstertal-Einkaufszentrum. (Vgl.: ECE: Die ECE-Gruppe. S. 17.)
[135] Gespräch mit Elisabeth Lange am 04. Dezember 2001.
[136] Vgl.: o.V.: Start frei in das „Alstertal“ - Einkaufszentrum ab morgen geöffnet. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 04. November 1970. S. 4.
[137] Freie und Hansestadt Hamburg - Staatliche Pressestelle: Rede zur Eröffnung des Alstertal-Einkaufszentrum von Bürgermeister Professor Dr. Weichmann. Hamburg 04. November 1970. (Handelskammer Hamburg Archiv: Stadtplanung Poppenbüttel – Alstertal-Einkaufszentrum. Aktennummer E 235/15c. 1959 – 1972.)

für diesen Raum."[138] Weichmann dankte allen, die zum Gelingen des Vierzig-Millionen-Projektes beigetragen hatten. An die Adresse des Bauherrn Werner Otto gerichtet, fügte der Bürgermeister hinzu: „Ein vertrauensvolles, am Gemeinwohl orientiertes Zusammenwirken von staatlicher Voraussicht und privatem Wollen hat Hamburg groß gemacht."

Am ersten Verkaufstag, dem 5. November 1970, standen den Kunden im Einkaufszentrum neben den Warenhäusern Kaufhof (nördlicher Endpunkt) und dem ersten Otto-Selbstbedienungs-Warenhaus (südlicher Endpunkt) rund 70 Einzelhandelsgeschäfte zur Verfügung. Das ursprünglich in einem zweiten Bauabschnitt zu realisierende Warenhaus hatte die Otto-Gruppe doch in einem Zuge mit dem gesamten Shopping-Center gebaut. Wahrscheinlich hatte der Projektentwickler zwei Bauabschnitte aufgrund der geschilderten anfänglichen Vermietungsschwierigkeiten geplant, die dann mit dem Einstieg der Kaufhof AG in dieses Projekt obsolet waren. Als prominente Gäste lud das Centermanagement die Schauspieler Heidi Kabel und Willy Millowitsch ein.[139] Auf fast 90.000 schätzte die Polizei die Zahl der Besucher des Alstertal-Einkaufszentrums. Der Verkehr rund um Poppenbüttel brach am ersten Verkaufstag nahezu zusammen. Die Polizei mußte über fünfzig zusätzliche Verkehrsposten aufstellen, um die Autoschlangen zwischen Ohlsdorf und Bergstedt sowie zwischen Langenhorn und Volksdorf wieder in Gang zu bringen. Auch die öffentlichen Verkehrsmittel waren dem Kundenansturm kaum gewachsen: „Die Hochbahn mußte 15 Sonderbusse zur Verstärkung des Linienbetriebes im Alstertal und in den Walddörfern einsetzen."[140] Die hohe Anzahl der Besucher zeigte das große Interesse der Hamburger an dem neuen Shopping-Center. Die Neugier auf das Alstertal-Einkaufszentrum ließ viele Kunden schon am ersten Tag nach Poppenbüttel fahren. In den folgenden Tagen beruhigte sich aber der Kundenansturm.

Im geschlossenen Zentrum befanden sich die überdachten und teilklimatisierten bis zu 10 Meter breiten und an allen Seiten geschlossenen 150 Meter langen Ladenstraßen, an denen die Geschäfte mit einer insgesamt bis zu einem Kilometer langen Schaufensterfront lagen. „Die WOG mißt den überdachten und klimatisierten Ladenstraßen schon deshalb entscheidende Bedeutung zu, weil ungefähr während der Hälfte des Jahres in der Bundesrepublik Deutschland Schlechtwetterverhältnisse vorherrschen." In Deutschland gab es bis dahin erst

[138] Freie und Hansestadt Hamburg - Staatliche Pressestelle: Rede zur Eröffnung des Alstertal-Einkaufszentrum von Bürgermeister Professor Dr. Weichmann. Hamburg 04. November 1970. (Handelskammer Hamburg Archiv: Stadtplanung Poppenbüttel – Alstertal-Einkaufszentrum. Aktennummer E 235/15c. 1959 – 1972.)
[139] Vgl.: Rosenfeld; Fraatz-Rosenfeld: Poppenbüttel. S. 144.
[140] o.V.: Riesen-Ansturm aus Einkaufszentrum in Poppenbüttel. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 06. November 1970. S. 3.

zwei Zentren dieser Art. Das erste vollklimatisierte Shopping-Center war das „Donau-Einkaufszentrum“ in Regensburg.[141] Das zweite eröffnete die Werner Otto Grundstücks-Entwicklung GmbH im Oktober 1969 in Nürnberg-Langwasser.[142] Alle ihre übrigen in der Planung befindlichen Einkaufszentren wollte die WOG nach diesen Vorbildern bauen. Die Architekten der Ladenstraße des AEZ und des Otto-Warenhauses waren Walter Pawlik (WOG), des nördlichen Kaufhof-Warenhauses Hans Spoelgen und Manfred Gold aus Köln und der Wohnhauszeile Volkwin Marg (Büro Gerkan, Marg & Partner).[143]

Entsprechend der damals üblichen Baugestaltung der Shopping-Center der ersten Phase[144] verwandten die Architekten auch beim AEZ überwiegend Beton. Die gesamten Fassaden wurden im Bereich des Erdgeschosses in strukturiertem Sichtbeton hergestellt und durch Fenster und Türanlagen sowie blau gestrichenen Ortbeton[145]-Treppenhäuser gegliedert. Die Fassadenplatten im Obergeschoß bestanden aus Waschbeton.

Der Journalist Dirk Meyhöfer kritisierte im Nachhinein im Jahrbuch der Hamburgischen Architektenkammer den Baukörper des AEZ: „Städtebaulich gebärdet sich das Alstertal-Einkaufszentrum wie viele seiner Kollegen, als Fort mit Palisaden aus geparkten Blech.“[146] Diese Kritik würde Werner Otto sicherlich nicht abweisen. Die Funktionalität des Einkaufszentrums war dem Bauherrn wichtiger als die Architektur und die städtebauliche Qualität. Dieser Umstand bewog Werner Otto schließlich dazu, einen eigenen Architektenstab bei der Werner Otto Grundstücks-Entwicklung GmbH aufzubauen, um seinen Einfluß auf die Gestaltung so groß wie möglich zu halten. Schließlich waren diese neuen Formen der Standortkooperationen des Einzelhandels- und Dienstleistungsbereichs in Deutschland noch relativ unerforscht und die Funktionalität eines Einkaufszentrums gewährleistete zumindest ein gewisses Gelingen dieses kostspieligen Projektes. Architektonisch ist dieses Vorgehen wahrscheinlich zu bemängeln, aber kommerziell hat es dem AEZ nicht geschadet.

---

[141] Nähere Informationen über das Donau-Einkaufs-Zentrum finden Sie im I. Kapitel auf Seite 36 f.
[142] Nähere Informationen über das Franken-Einkaufszentrum in Nürnberg-Langwasser finden Sie in diesem Kapitel auf Seite 204.
[143] Vgl.: e + p Entwurf und Planung: Warenhaus und Einkaufszentrum. München 1972. S. 80.
[144] Die geschichtliche Entwicklung deutscher Shopping–Center aufgeteilt in Phasen ist detaillierter im I. Kapitel auf Seite 38 f dargestellt.
[145] Ortbeton wird der Beton genannt, der an der Baustelle vor Ort als Frischbeton in seine endgültige Lage gebracht wird. Das Gegenstück ist der Fertigbeton, der im Fertigteilwerk als Frischbeton eingebaut und als Fertigteil nach dem Erhärten des Betons zur Baustelle gebracht wird. (Vgl.: Dieter Jakob; Gerhard Ring; Rainer Wolf: Freiberger Handbuch zum Baurecht. Berlin 2001. S. 625.)
[146] Dirk Meyhöfer: Kotau vor dem Kunden, die Architektur ist Nebensache: Anmerkungen zu zwei Hamburger Einkaufszentren. In: Architektur in Hamburg. Jahrbuch 1992. Hamburg 1992. S. 122 f. (Im folgenden zitiert als: Dirk Meyhöfer: Kotau vor dem Kunden.)

Abbildung 37: Alstertal-Einkaufszentrum nach der Fertigstellung



Quelle: Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg. Einkaufszentrum Alstertal. Negativ-Kartei Nr. 77/32507 Ka/14a.

Abbildung 38: Die „Mall“ des Alstertal-Einkaufszentrums



Quelle: Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg. Alstertaler Einkaufszentrum Negativ-Kartei Nr. 28778/9. Aufnahme durch die Baubehörde am 11. Juni 1971.

Die Einbindung in die städtebauliche Umgebung des gerade errichteten AEZ kritisierte Dirk Meyhöfer ebenfalls: „Zu Beginn der 70er Jahre war das Alstertal-Einkaufszentrum ein erbärmlicher Fremdkörper direkt an den Alsterwiesen in Poppenbüttel, wo es ländlich sittlich und vor allem recht einsam war.“[147] Auch in diesem Punkt hatte der Journalist Recht. Nur ließ er die planerisch bereits festgelegte Bebauung des städtebaulichen Wettbewerbes außer acht. Das Alstertal-Einkaufszentrum war in den siebziger Jahren einer der ersten Baukörper des geplanten „Alster-Zentrums“. Die konzentrierte Wohnbebauung südlich Grotenbleken, die Umlegung des Busbahnhofs vom Stormarnplatz an den Wentzelplatz, die Gewerbeverdichtung östlich des Heegbargs und schließlich das geplante Freizeitzentrum ließen noch auf sich warten. Erst nach und nach kamen die weiteren von den Stadtplanern anvisierten Einrichtungen an den S-Bahnhof Poppenbüttel. Aufgrund der zukünftigen umgebenden Bebauung zählte das Alstertal-Einkaufszentrum auch zu den städtisch integrierten. Ob nun das Einbetten eines Einkaufszentrums in ein bestehendes Siedlungsgebiet erfolgt oder das Einkaufszentrum vor den Siedlungen gebaut wird, ist meines Erachtens von sekundärer Bedeutung.

Zusammenfassend kann hier festgestellt werden, daß der Baukörper des Alstertal-Einkaufszentrums im Prinzip überall in Deutschland hätte stehen können. Eine besondere städtebauliche Anpassung an den Poppenbütteler Standort ist nur im geringen Maße zu erkennen. Die angegliederte Wohnhauszeile ist das einzige Element, daß eine städtebauliche Verzahnung mit den anderen Nutzungen am Zentrum des Bahnhofes herbeiführen sollte.

Entsprechend den amerikanischen und kanadischen Erfahrungen stand auch das Poppenbütteler Einkaufszentrum ganz im Zeichen des Autos. 2.300 Parkplätze auf Parkdecks an der West- und Nordseite des Shopping-Centers und ein Parkkeller entlang des Heegbargs waren attraktiv für die autofahrenden Kunden. Im Untergeschoß des Einkaufszentrums richtete das Centermanagement mit Eröffnung darüber hinaus eine besondere Attraktion ein: Auf 3.000 Quadratmetern Fläche sollte ein „Auto-Market“ über die neusten Modelle des Automobilhandels informieren. Marktforscher hatten für die WOG ermittelt, daß Autokäufer eine solche Verkaufsmesse positiv aufnehmen würden. Begründet wurde dieses damit, daß das Zusammenfassen des Autohandel-Angebotes den Kunden den Überblick über den Markt erleichtern würde.[148] ECE-Geschäftsführer Dr. Heinrich Kraft erzählte, daß mit der Automesse das damalige Centerma-

[147] Dirk Meyhöfer: Kotau vor dem Kunden. S. 122.
[148] Vgl.: o.V.: 100 Autohändler wollen gemeinsam ausstellen – Einkaufszentrum Alstertal wird im Herbst eröffnet. In: Hamburg Abendblatt. Hamburg 29. Juli 1970. S. 7.

nagement eigentlich aus der „Not eine Tugend“ gemacht hätte. Für die Fläche im Basement gab es nämlich anfänglich keinen Mieter, so daß die Automesse eine werblich interessante Zwischennutzung darstellte.[149]

Gleich zu Beginn kamen tatsächlich die von den Anwohnern befürchteten Verkehrsprobleme. Die Baubehörde gab deshalb im Oktober 1971 eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag, die eingehend die Verkehrsverhältnisse im Nahbereich des Einkaufszentrums untersuchen sollte. Das Ergebnis des Gutachtens war banal. Die im Bebauungsplan Poppenbüttel 7 dem Einkaufszentrum folgenden Verkehrsmaßnahmen waren ein Jahr nach Fertigstellung des Shopping-Centers noch nicht realisiert. „Die derzeit bestehenden Schwierigkeiten in der Verkehrsabwicklung haben ihre Ursache in dem heutigen Zwischenausbauzustand der Zubringerstraßen. Eine möglichst rasche Realisierung des Endbaukonzeptes muß aus meiner Sicht (des Gutachters) – also ohne Kenntnis der dafür zur Verfügung stehenden Budgetposten empfohlen werden.“[150] Schickl bemerkt weiter dazu: „In den langen Jahren meiner Praxis wurde ich schon öfter mit der Tatsache konfrontiert, daß die Ausbaumaßnahmen verschiedener Folgeeinrichtungen und Aufschließungen auf Grund der längeren Bauzeiten im Tiefbau, aber auch aus budgetären Gründen dem Initiativbauvorhaben – in diesem Fall dem Einkaufszentrum – nacheilten. Dies hat in nahezu allen Fällen während des Zeitraumes bis zur Realisierung des Endkonzeptes zu Schwierigkeiten geführt.“[151] Im Resümee der Ergebnisse der Untersuchung stellte Schickl fest, daß der vorgesehene und noch zu realisierende Straßenausbau im Nahbereich des Einkaufszentrums Alstertal den zukünftigen Anforderungen gerecht wird und durch seine Großzügigkeit auch einen sicheren Verkehrsablauf garantiert.[152] Das Nacheilen der Verkehrsmaßnahmen war natürlich Wasser auf den Mühlen der Kritiker des AEZ, ein Umstand, der hätte vermieden werden können.

13. Erste Reaktionen auf das Alstertal-Einkaufszentrum

Die Handelskammer Hamburg bezeichnete in ihrem Bericht über das Jahr 1970 das Alstertal-Einkaufszentrum als „das modernste seiner Art in Hamburg“. „Es bildet eine geschlossene, überdachte Einheit und ist klimatisiert. Mit diesem Zentrentyp verfügt Hamburg über eine Anlage, die zukunfts- und richtungsweisend ist.“[153]

---

[149] Gespräch mit Dr. Heinrich Kraft am 07. November 2001.
[150] Rupert Schickl: Verkehrsuntersuchung Einkaufszentrum Alstertal. Hamburg Oktober 1971. S. 69. (Im folgenden zitiert als: Schickl: Verkehrsuntersuchung.)
[151] Schickl: Verkehrsuntersuchung. S. 64.
[152] Vgl.: Schickl: Verkehrsuntersuchung. S. 69.
[153] Handelskammer Hamburg: Berichte über das Jahr 1970. Hamburg 1970. S. 70.

Die von der SAMPLE Handelsforschung 1971 durchgeführte Untersuchung „Neue Einkaufszentren im Meinungsspiegel von Handel und Verbraucher – exemplarisch dargestellt an einer vergleichenden Kunden- und Händlerbefragung in den Hamburger Einkaufszentren Hamburger Straße und Alstertal-Einkaufszentrum“ gibt uns Hinweise darauf, wie das erst seit vier Monaten eröffnete Poppenbütteler Shopping-Center von Kunden und Händler aufgenommen wurde. Das Institut befragte im AEZ 700 Kunden und alle 66 Einzelhändler.[154]

Bei der Gesamtbeurteilung des Einkaufszentrums schnitt das AEZ beim Kunden recht positiv ab. Auf die Frage „Was gefällt Ihnen am Zentrum besonders gut?“ gab nahezu jeder der 700 Befragten eine oder mehrere positive Antworten ab. Unter diesen Antworten lag die Einzelaussage „bauliche Geschlossenheit, Klimatisierung, Konzentration“ mit 42 Prozent der Nennungen weit an der Spitze. Mit 12 Prozent der Negativ-Nennungen stand jedoch eine schlechte Klimatisierung an erster Stelle.

Die gute verkehrliche Anbindung des Einkaufszentrums wurde von den Kunden und Geschäftsleuten hervorgehoben. Trotz der guten Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr betrug der Anteil der PKW-Fahrer 54 Prozent. SAMPLE Handelsforschung erklärte diesen Umstand damit, daß mit der „Bereitstellung von 2.300 kostenlosen und bequemen Parkplätzen“ die Kunden „animiert“ wurden, mit dem Auto zum Einkaufen zu fahren. Von nahezu allen Kunden wurde das Zufahren und Parken auf den ebenerdigen Parkplätzen als unkompliziert angesehen.

91 Prozent der Befragten besuchten am Tage der Befragung eines oder beide Warenhäuser. Die Besucherzahlen der beiden Warenhäuser im AEZ waren nahezu ausgeglichen; es entfielen auf die Firma Otto 46 Prozent und auf die Firma Kaufhof 45 Prozent der Nennungen.[155]

Die Kunden äußerten häufig Kritik an der „mangelnden Auswahl für den Bekleidungssektor“ und an dem Bereich „Möbel“. Die Händler und Kunden hielten die Branchen „Kurzwaren, Stoffe, Wolle, Strickwaren“, gefolgt von der „Damenwäsche, Miederwaren“ und den “Delikatessen, Feinkost und Fische“ im Zentrum für unterpräsentiert. Jeder dritte Händler im AEZ hielt die Branche „Teppiche und Auslegware“ im Zentrum für überbesetzt.[156]

---

[154] Sample Handelsforschung: Neue Einkaufszentren. S. 2.
[155] Vgl.: Sample Handelsforschung: Neue Einkaufszentren. S. 7.
[156] Vgl.: Sample Handelsforschung: Neue Einkaufszentren. S. 7 – 10.

In der „Untersuchung über Entwicklungstendenzen und –chancen Hamburger Einkaufszentren“ kam die Grundsatzabteilung der Baubehörde im März 1972 zu einem ambivalenten Ergebnis. „Bei den Aussagen über die Entwicklung des Alstertaleinkaufszentrums waren positive und negative Beurteilungen in etwa ausgewogen. Besonders bemerkenswert erscheint die Aussage (eines Geschäftsinhaber), daß das Zentrum um 100 % zu groß dimensioniert wurde. (...) Andererseits scheinen bestimmte Zentrentypen, wie z. B. ein geschlossenes, vollklimatisiertes Zentrum, für eine angemessene Rentabilität eine gewisse Mindestgröße zu benötigen.“[157]

Ein Jahr später befragte die SAMPLE Handelsforschung erneut Kunden im Alstertal-Einkaufszentrum. Im „Permanent-Research-Programm für Einkaufs-Center“ faßte das Institut die ausgewerteten Ergebnisse von 828 Interviews zusammen. Das Alstertal-Einkaufszentrum schnitt weiterhin bei den Kunden insgesamt gut ab. Die Gesamtanlage des Centers erhielt von den Besuchern eine recht positive Beurteilung. 58 Prozent der Befragten lobten „die Bequemlichkeit beim Einkaufen/alles unter einem Dach“ und weitere 17 Prozent die „großzügige, hübsche und funktionsgerechte Anlage“.[158] Kritische Anmerkungen zum Baukörper des Centers machten rund ein Drittel der Befragten. Jedoch bezogen sich diese auf eine Vielzahl von Begebenheiten, ohne daß bestimmte Dinge in der Zahl der Nennungen besonders hervortraten.[159]

Das Alstertaler Einkaufszentrum verfügte nach der Untersuchung über einen großen Einzugsbereich. Über 40 Prozent der Befragten kamen aus einem Einzugsgebiet, der weiter als 20-Pkw-Fahr-Minuten entfernt lag. Dieser Kundenkreis kam auch deshalb zustande, weil der Naheinzugsbereich des AEZ (modifiziert 1,5 Kilometer-Radius) aufgrund der geringen Wohndichte ein Einwohnerpotential von nur 18.000 Einwohnern hatte. Die sozio-demographischen Daten ergaben, daß sich hinsichtlich des Berufes der Haushaltsvorstände ein leicht überproportionaler Anteil für die Berufsgruppe der Angestellten und Beamten ergab.[160] Dies

[157] Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde – Abteilung für Grundsatzfragen: Untersuchung über Entwicklungstendenzen und –chancen Hamburger Einkaufszentren. Hamburg 21. März 1972. S. 17. (Handelskammer Hamburg: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Branchen. Aktennummer E 234/12c.)
[158] Vgl.: Sample Handelsforschung GmbH: Permanent – Research – Programm für Einkaufs-Center in der BRD 1973 / I – Elbe-Einkaufszentrum, Hamburg und Alstertaler-Einkaufszentrum, Hamburg. Hamburg Juni 1973. S. 29. (Im folgenden zitiert als: Sample Handelsforschung: PRP 1973/I.)
[159] Erich Dahlinger: Einkaufsverhalten im Test – SAMPLE – Untersuchung bringt interessante Ergebnisse über Hamburger Einkaufszentren, Ladenöffnungszeiten und Fußgängerzonen. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. September 1973. S. 585 f.

war wiederum in der Tatsache begründet, daß im Naheinzugsbereich des AEZ diese Berufsgruppe überwiegend wohnhaft war.[161]

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß das bauliche und kaufmännische Konzept des Poppenbütteler Shopping-Centers bei den Kunden von Beginn an relativ positiven Anklang fand.

B. Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums

Mit dem Wunsch der ECE (zuvor Werner Otto Grundstücks- Entwicklung GmbH), das Alstertal-Einkaufszentrum zu erweitern, entwickelte sich ein Medienspektakel. Kommunalpolitiker und Alstertaler Bürger wandten sich lautstark gegen die Vergrößerung des Einkaufszentrums und lieferten sich ein Kräftemessen mit dem Senat. Dieser wiederum griff erst sehr spät ins Geschehen ein, so daß die Erweiterungswünsche der ECE bis zur Realisierung rund vierzehn Jahre benötigten.

1. Konsolidierungsphase der ECE

Anfang der siebziger Jahren hatte Werner Otto mit seiner Projektentwicklungsfirma nach dem Alstertal-Einkaufszentrum und dem Franken-Center in Nürnberg-Langwasser weitere fünf Shopping-Center in Deutschland gebaut: Hessen-Center in Frankfurt-Bergen-Enkheim, Rhein-Center in Köln-Weiden, Roland-Center in Bremen-Huchting, Leo-Center in Leonberg bei Stuttgart und Einkaufszentrum Altenessen in Essen.[162]

Der Unternehmer erwartete jedoch für die kommenden Jahre eine wirtschaftliche Krise: „Ab Anfang der siebziger Jahre rechnete Werner Otto mit dem Auslaufen es Nachkriegsbooms. Die gewaltige Aufbauphase mußte irgendwann

---

[160] Die GFM / Gesellschaft für Markforschung mbH quantifizierte in ihrer Untersuchung „Einkaufen in Hamburg“ 1971/1972 die Kunden des Einkaufszentrums Alstertal. Danach wurde das AEZ von 49.900 (= 6,6%) Hamburger Haushalten besucht. Sein Einzugsbereich war auf den Nordosten Hamburgs beschränkt. Den überproportionalen Anteil an Beamten und leitenden Angestellten stellte die GFM analog zum Ergebnis von SAMPLE fest.(Vgl.: GFM / Gesellschaft für Marktforschung mbH: Einkaufen in Hamburg –Ergebnisse einer Erhebung in ganz Hamburg und einer Sonderbefragung in den Bezirken Harburg, Wandsbek und Hamburg – Nord. Band 1.1: Einzugsbereiche der Zentren und Versorgungslage der Gebiete. Hamburg Februar 1972. S. 35 f, und: GFM / Gesellschaft für Marktforschung mbH: Einkaufen in Hamburg – Ergebnisse einer Erhebung in ganz Hamburg und einer Sonderbefragung in den Bezirken Harburg, Wandsbek und Hamburg – Nord. Band 2: Motiv-Studie über das Einkaufsverhalten. Hamburg Dezember 1971. S. 23.)

[161] Vgl.: Sample Handelsforschung: PRP 1973/I. S. 5; 19.

[162] Vgl.: ECE: Die ECE-Gruppe. S. 27 – 45.

abklingen. Der Markt war gesättigt; schließlich hatte fast jeder Bundesbürger sein Auto und seinen Fernseher, im Schrank hing ein zweiter Wintermantel. Die große Welle des Erstbedarfs mußte in die ruhige Phase des Ersatzbedarfs übergehen – im Grunde genommen kein gefährlicher Abschwung, wenn es nicht die Wachstumseuphorie gegeben hätte."[163] Das Gespür des Unternehmers erwies sich als richtig. Von einem Tag auf den anderen kam es zur Ölkrise 1974/1975. Die Hypothekenzinsen stiegen plötzlich an. Die Expansionsfreudigkeit des Einzelhandels ließ nach.

In seinem Projektentwicklungsunternehmen erließ Werner Otto einen generellen Expansionsstop. Der Einsatz für die Beschaffung neuer Objekte war ab sofort einzustellen. Es durfte kein Objekt gekauft, geschweige denn in Angriff genommen werden, bereits laufende Verhandlungen mit Stadtplanern waren abzubrechen. Damit wurde rechtzeitig verhindert, daß das Unternehmen mit unbebauten Grundstücken und halbfertigen Objekten in die Krise geriet, deren Dauer nicht übersehbar war.

Die anschließende zweijährige Konsolidierungsphase, beginnend im Herbst 1973 nach der Fertigstellung des Einkaufszentrums Altenessen in Essen und des Leo-Centers in Leonberg, nutzte das Unternehmen, um die Einkaufscenter durch Optimierung ungenutzter Flächen für den Verkauf auf den Stand zu bringen, damit im Anschluß an die Krise weiter expandiert werden konnte. Das hieß für die Architekten, Umbaumaßnahmen sorgfältig vorzubereiten und fehlende Zeichnungen und Pläne zu vervollständigen, sowie für die Betreiber, eine Vollvermietung der Objekte herbeizuführen. Nach der Aufbauphase, während derer das Ziel war, möglichst schnell einen großen Bestand an Shopping-Centern zu schaffen, ging es in der Konsolidierungsphase darum, daß Bestehende zu sichern, zu optimieren und zu einer guten Rentabilität zu führen.

In diesem Zeitraum wechselte das Unternehmen seinen Firmennamen. Anfang der siebziger Jahre benannte sich die Werner Otto Grundstücks-Entwicklung GmbH in KG Einkaufs-Center-Entwicklung GmbH & Co. Hamburg um. Es wird überliefert, daß Werner Otto in einem firmeninternen Wettbewerb die Namensfindung mit sechs Flaschen Champagner belohnt habe. Wegen des langen Namens wurde das Unternehmen von den eigenen Mitarbeitern bald nur ECE genannt, und das Kürzel entwickelte sich zum Markenzeichen. Als die Produktpalette des Unternehmens weit mehr anbot als die Entwicklung von Einkaufs-

[163] ECE: Die ECE-Gruppe. S. 46.

zentern, wurde 1979 „ECE Projektmanagement G.m.b.H." als Firmenname festgelegt. [164]

2. Erweiterungswünsche des Alstertal-Einkaufszentrums

Nachdem die wirtschaftliche Krise überstanden war, nahmen die Architekten der ECE die bereits in den vorherigen Jahren vorbereitete Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums in Angriff. Sieben Jahre nach der Eröffnung des AEZ strebte die ECE an, die Verkaufsfläche des Poppenbütteler Shopping-Centers um rund 10.000 Quadratmeter zu vergrößern. In diesem Jahr hatte das Centermanagement bereits das Basement zu einer vollwertigen dritten Ladenstraße ausbauen lassen. Zuvor waren im Untergeschoß ein Möbelgeschäft und ein Supermarkt[165] untergebracht. Mitte der siebziger Jahre hatte die Möbelbranche insgesamt Schwierigkeiten, insbesondere die relativ kleinen Läden in den Einkaufscentern rentierten sich nicht mehr.[166] Als der Inhaber des 3.000 Quadratmeter großen Möbelladens im Alstertal-Einkaufszentrum seinen Mietvertrag vor Ablauf kündigte, zog das Centermanagement eine Ladenstraße durch das Basement. Der Supermarkt wurde westlich an die Ladenstraße gelegt. Dafür baute der Einkaufszentrumsbetreiber einen Teil des westlich an das Einkaufszentrumsgebäude angegliederten Parkdecks als Verkaufsfläche um.[167] Kleine Fachgeschäfte konnten sich im Basement ansiedeln. Das AEZ beinhaltete damals 119 Einzelhandelsgeschäfte, zwei Kaufhausfilialen, drei Großraumläden und zwei Großtextil- und Bekleidungshäuser. Die Verkaufsfläche betrug rund 34.000 Quadratmeter.

Zu dieser Zeit hatte die ECE eine solch große Flächennnachfrage von ansiedlungs- und investitionswilliger Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen im AEZ, daß sie diese nicht mehr durch Umbaumaßnahmen im bestehenden Baukörper befriedigen konnte. Der Center-Betreiber wollte mit der Erweiterung die nachgefragten Verkaufsflächen errichten. Das Interesse der Geschäftsleute am Einkaufszentrum kam durch die Beliebtheit des vollklimatisierten Shopping-Centers beim Kunden. Die Umsatzraten der Einzelhan-

---

[164] ECE: Die ECE-Gruppe. S. 16.
[165] Der Ausschuß für Begriffsdefinitionen definiert „Supermarkt" folgendermaßen: „Der Supermarkt ist ein Einzelhandelsbetrieb (...), der auf einer Verkaufsfläche von mindestens 400 qm Nahrungs- und Genußmittel einschließlich Frischwaren (zum Beispiel Obst, Gemüse, Südfrüchte, Fleisch) und ergänzend Waren des täglichen und des kurzfristigen Bedarfs (...) anderer Branchen vorwiegend in Selbstbedienung anbietet. (...)." (Ausschuß für Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft: Katalog E. S. 47.)
[166] Vgl.: Otto: Die Otto-Gruppe. S. 199.
[167] Gespräch mit Dr. Heinrich Kraft am 07. November 2001.

dels- und Dienstleistungsbetriebe im AEZ waren seit Bestehen dieser Einkaufsagglomeration durchweg positiv, wie ein Vergleich mit den zeitparallelen Wachstumsraten des gesamten Hamburger Einzelhandels verdeutlicht:

Tabelle 8: Die Umsatzentwicklung des AEZ von 1970 bis 1977 im Vergleich mit der Wachstumsrate des Einzelhandels

Jahr	Umsatz AEZ (Mio. DM)	Wachstumsrate in %	
		AEZ	Einzelhandel
1971	100		6,0
1972	108	8	6,5
1973	120	11	6,5
1974	143	19	5,7
1975	175	22	5,7
1976	200	14	8,4
1977	230	15	4,5

Quelle: Prisma Institut und GEWOS: Die Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums-Untersuchung aus stadtplanerischer und Verbraucher-Sicht unter besonderer Berücksichtigung der Wettbewerbssituation im engeren Einzugsbereich. S. 12.

Die von Elisabeth Lange im März 1969 prognostizierte Umsatzerwartung von rund 100 Millionen DM im ersten Verkaufsjahr konnte demnach erzielt werden. Die GfK Nürnberg hatte tatsächlich eine zu optimistische Umsatzerwartung ihrer Standortanalyse zugrunde gelegt. In den folgenden Jahren steigerte sich der Umsatz jedoch sprunghaft.

Trotz der insgesamt positiven Umsatzentwicklung hatte die ECE die Befürchtung, daß das AEZ aufgrund neu hinzu gekommener Konkurrenz seine „Spitzenstellung“ bei den Geschäftsagglomerationen im Einzugsbereich verlieren könnte. Seit der Eröffnung des Poppenbütteler Shopping-Centers waren in den Hamburger Randgebieten konkurrenzfähige Einkaufscenter (Herold-Center[168] in Norderstedt und Ahrensburg) entstanden, so daß sich die Frage stellen mußte, wie sich das AEZ weiterentwickeln konnte. Die Stadt – Umlandwanderung seit

[168] Das Herold-Center ist 1971 von der Deutschen Herold Lebensversicherung AG, Bonn gebaut und eröffnet und Anfang der achtziger Jahre renoviert und modernisiert worden. Das klassische Einkaufszentrum in innerstädtischer Lage mit 23.505 Quadratmeter Geschäftsfläche wird heute täglich von 32.000 Kunden besucht. Den Kunden stehen 112 Einzelhandelsgeschäfte, Dienstleistungsbetriebe und Gastronomie auf zwei Verkaufsebenen und 850 Parkplätze zur Verfügung. Das Center-Management liegt in der Hand der ECE Projektmanagement GmbH & Co.KG. 1998 hatte das Herold Center einen Gesamtumsatz von 178 Millionen Mark. (Vgl.: Falk: Shopping – Center – Report 2000. S. 219, und: Claudia Lux: Das größte Einkaufszentrum Norderstedts ist nicht mehr attraktiv genug. In: Norderstedter Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 15. April 1982. S. 1.)

den siebziger Jahren hatte zu einem Einwohnerzuwachs der Umlandgemeinden, insbesondere nördlich Hamburgs geführt. Entsprechend dieser Entwicklung siedelten sich großflächige Verbrauchermärkte und SB-Warenhäuser im Umland an (zum Beispiel in Henstedt-Ulzburg). Das Einzugsgebiet des Alstertal-Einkaufszentrums veränderte sich mit der Suburbanisierung. Die von der Konzeption mit dem AEZ vergleichbaren Hamburger Einkaufszentren Farmsen[169] und Rahlstedt[170] stellten eine weitere Konkurrenz dar. Insbesondere das umsatzgewaltige SB-Warenhaus „Allkauf" mit über 8.000 Quadratmetern Verkaufsfläche als Kundenmagnet im Einkaufszentrum Farmsen bereitete der ECE Kopfschmerzen. Aber auch im Stadtteil Wandsbek entstanden durch das Horten-Kaufhaus und dem Toom-Markt (mit Möbel Günther/später Möbel Unger) weitere Konkurrenz. Eine andere neue Entwicklung im Einzelhandel, die die ECE zu berück-

[169] Im Bebauungsplan Farmsen – Berne 19 wurde das stadtteilbezogene Einkaufszentrum Farmsen planerisch festgeschrieben. Am 02. Oktober 1980 eröffnete die Bauherrin und Eigentümerin „Hamburger Bau- und Boden AG Dr. Helmut Greve" das überregionale Einkaufszentrum „Einkaufstreffpunkt Farmsen". Von 34.000 Quadratmetern Grundstücksfläche waren ca. 27.000 Quadratmeter Verkaufsfläche. Die 77 Millionen Mark teure zweigeschossige und geschlossene Anlage beherbergte neben dem SB – Warenhaus Allkauf (8.180 Quadratmeter – heute Wallmart), den Bau- und Heimwerkermarkt Bauhaus (3.200 Quadratmeter), zwei Textilhäuser (800 und 1.100 Quadratmeter), je einen Lebensmittel- und einen Drogeriediscounter (800 und 410 Quadratmeter) sowie über 60 Fachgeschäfte und sechs Gastronomiebetriebe. Das Einkaufszentrum Farmsen war zwar in einer einfachen Bauweise errichtet worden und ohne gestalterische Akzente, es hatte jedoch als erstes Hamburger Shopping-Center ein SB – Warenhaus als Kundenmagneten eingemietete. Die Ladenpassage wurde von einem siebzehngeschossigen Ärzte- und Bürohaus überragt. Das Einkaufszentrum war autogerecht erschlossen. Es lag im Schnittpunkt überregionaler Straßen – dem Ring 3 (August-Krogmann-Straße / Rahlstedter Weg) und dem Berner Heerweg. 1.100 Parkplätze standen dem autofahrenden Kunden zur Verfügung. Auch an öffentliche Verkehrsmittel war das Einkaufszentrum gut angebunden. Die U-Bahnstation Farmsen lag in unmittelbarer Nähe und vier Buslinien bedienten den Standort. Heute besuchen täglich rund 25.000 Kunden den „Einkaufstreffpunkt Farmsen" mit seinen 72 Geschäften und Dienstleistungsbetrieben auf zwei Verkaufsebenen. In der Vergangenheit wurden verschiedene Erweiterungspläne verworfen. Eine Erweiterung des Einkaufszentrums ist aber weiterhin geplant. (Vgl.: Günther Petersen: Neuartige Konzeption: Einkaufszentrum Farmsen kombiniert erstmals im Hamburger Raum SB – Warenhaus und Fachgeschäft. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg 1980. S. 39, gesa – Gesellschaft für Handels-, Standort- und Immobilienberatung; Prisma Institut – Gesellschaft für Handels-, Stadt und Regionalforschung mbH: Expertise zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung in der Freien und Hansestadt Hamburg – Darstellung anhand ausgewählter Zentren und Standorte. Hamburg Juni 1998, Falk: Shopping-Center-Report 2000. S. 124, Hans G Stark: Am Farmsener U-Bahnhof geplant – Endlich ein zugkräftiges Ortszentrum – VHS nicht mehr auf Abstellgleis?. In: Wandsbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 17. November 1983. S. 1, ders.: Das EKZ in Farmsen schon 1978 fertig? – Die Erweiterung von Verkaufsflächen ist problematisch. In: Wandsbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 31. März 1977. S. 1f, ders..: Kein neues Einkaufszentrum im Nordosten: Karstadt läßt die Finger von Farmsen – Konzern fürchtet: Kaufkraft von 40 000 Bürgern „verzettelt" sich. In: Wandsbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 12. Januar 1978. S. 1, und: o.V.: 69 Läden unter einem Dach – Donnerstag öffnet ein neues Einkaufsparadies Farmsen. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 30. September 1980. S. 7.)

[170] Das in Hamburger Stadtrandlage gelegene Einkaufszentrum Rahlstedt wurde 1983 zwischen Schweriner Straße und Mecklenburger Straße in der Nähe des S-Bahnhofes vom Eigentümer „Hamburg-Mannheimer Erste Immobilien Verwaltung GmbH & Co. KG" für 95 Millionen Mark errichtet. Es hat 16.633 Quadratmeter Geschäftsfläche auf drei Verkaufsebenen mit insgesamt 63 Einzelhandelsgeschäften und Dienstleistungsbetrieben und stellt seinen Kunden 600 Parkplätze kostenlos zur Verfügung. Täglich besuchen rund 20.000 Kunden im Durchschnitt das von „Niemeier + Rohde GmbH" gemanagte Center. (Vgl.: Falk: Shopping – Center – Report. S. 331, Hans G Stark: Kommerz und Kultur unter einem Dach? – Der Richtkranz schwebt über dem Rahlstedt-Center. In: Wandsbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 16. Juni 1983. S. 2, und: ders.: Mit dem Rahlstedt – Center kam der große Aufschwung. In: Wandsbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 28. September 1984. S. 1; 3.)

sichtigen hatte, war die Vergrößerung der Flächenkapazitäten. Der Handel benötigte größere Verkaufsflächen, um den Kunden die Waren zeitgemäß präsentieren zu können. Die nachgefragten Flächen des Einzelhandels und die neue Konkurrenz bewogen die ECE, eine bauliche Erweiterung im AEZ anzustreben.

Um genauere Informationen über damit einhergehende Risiken und Chancen zu erhalten, beauftragte die ECE im Dezember 1977 die Marktforschungsinstitute GEWOS – Gesellschaft für Wohnungs- und Siedlungswesen mbH und PRISMA Institut – Gesellschaft für Handels- Stadt- und Regionalforschung mbH[171] eine gutachterliche Untersuchung über mögliche Erweiterungspläne des AEZ von 10.000 Quadratmetern Verkaufsfläche durchzuführen. Aufgabe der Untersuchung war es, zu den Erweiterungsplänen der ECE für das Alstertal - Einkaufszentrum

– die wirtschaftliche Tragfähigkeit der damals geplanten Einzelhandelsflächen aufgrund des relevanten Marktpotentials darzustellen,

– die Auswirkungen der Erweiterung auf die Wettbewerbssituation abzuschätzen und

– die Meinung der Verbraucher zur damaligen Leistungsfähigkeit des AEZ und zu einer eventuellen Erweiterung abzuklären.

Das Resümee der Untersuchung befürwortete die Erweiterungspläne:

„Die Untersuchung hat gezeigt, daß das AEZ von der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung im Einzugsbereich als eine begrüßenswerte Bereicherung der Einkaufsmöglichkeiten gesehen wird. Trotz der positiven Bewertung des derzeitigen Angebotes im AEZ würde es – wiederum von einer Mehrheit – begrüßt werden, wenn sich noch weitere Hamburger (Textil-) Firmen im AEZ niederlassen würden. Aus Verbrauchersicht – auch aus der unmittelbaren Nachbarschaft

[171] Elisabeth Lange, von 1961 bis 1970 als Marktforscherin beim Otto-Versand tätig, gründete im Sommer 1970 das Prisma Institut für Handels-, Stadt- und Regionalforschung. Seinen Sitz hat das Beratungsunternehmen im Hans-Henny-Jahnn-Weg 53. Am 01. Juli 2000 schlossen sich das Prisma Institut und die Gfk Standortforschung zusammen und sind ein Tochterunternehmen der GfK AG. Das GfK Prisma Institut für Handels-, Stadt- und Regionalforschung GmbH & Co.KG hat heute drei Büros in Hamburg, Nürnberg und Düsseldorf. Ebenfalls ist Elisabeth Lange Vorsitzende der „German Council of Shopping Centers e.V. (GCSC)“. Der GCSC e.V. ist ein im August 1993 gegründeter Interessenverband der einzelhandelsorientierten Gewerbeimmobilien- und Shopping-Center Branche. Der Verein hat heute rund 400 Mitglieder aus 310 Unternehmen. Das „International Council of Shopping Centers (ICSC)“ ist der Dachverband des German Council of Shopping Centers e.V. Er wurde 1958 gegründet und hat seinen Sitz in New York. (Vgl.: http://www.prisma-institut.de – 08. Mai 2002, Westermeier: PRISMA Institut: Stilbildend. In: Hamburger Wirtschaft. Juli 1995. S. 44, o.V.: Prisma und GfK agieren im Verbund. In: German Council Report. Ludwigsburg 2. Ausgabe 2000. S. 6, und: http://www.gcsc.de – 08. Mai 2002.)

würde also eine Erweiterung der Angebotspalette des AEZ auf positive Resonanz stoßen.

Die wirtschaftliche Basis für zusätzliche Einzelhandelsflächen in der geplanten Größenordnung im AEZ liegt in einer ausreichend großen Umsatzreserve, die sich aus einer intensiveren Abschöpfung der aperiodischen Nachfrage der Randbereiche des Einzugsgebietes ableitet.

Last but not least gibt die bisherige Entwicklung der Einzelhandelsaktivitäten in den benachbarten lokalen Agglomerationen keinerlei Anhaltspunkte dafür, daß eine Erweiterung des AEZ negative Auswirkungen auf diese Wettbewerber haben würde. (...) Entgegen den Befürchtungen, die bei Gründung des AEZ und auch während seiner bisherigen Betriebszeit immer wieder laut wurden, hat sich die Zahl der Betriebe im Umfeld des Centers nicht reduziert, sondern um 28 Prozent erhöht."[172] Die Marktforschungsinstitute führten diese Entwicklung darauf zurück, daß diese neuen Einzelhändler aufgrund ihrer auf die örtliche Versorgung der gestiegenen Einwohnerzahl ausgerichteten Angebots- und Käuferstruktur nicht in Konkurrenz zum AEZ standen und zum Teil sogar von dessen regionaler Anziehungskraft profitieren konnten. Die Institute gingen daher davon aus, daß eine Erweiterung des AEZ die Einzelhandelsstandorte Poppenbüttel, Wellingsbüttel und Sasel stärken würde.

Die vorbereitende Bauleitplanung stand im Grundsatz einer Vergrößerung der Verkaufsfläche nicht entgegen. Im Flächennutzungsplan von 1973 waren die für die Erweiterung vorgesehenen Grundstücke (das Grundstück des AEZ und das Grundstück auf der gegenüberliegenden Seite des Heegbargs) als gemischte Baufläche dargestellt, „deren Charakter als Dienstleistungszentrum für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden (sollte)."[173] Im Ordnungsplan „Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels" definierten die Stadtplaner das AEZ als B2-Zentrum.

[172] GEWOS – Gesellschaft für Wohnungs- und Siedlungswesen mbH; Prisma – Institut für Handels-, Stadt und Regionalforschung mbH: Die Erweiterungspläne zum Alstertal – Einkaufszentrum – Untersuchung aus stadtplanerischer und aus Verbraucher - Sicht unter besonderer Berücksichtigung der Wettbewerbssituation im engeren Einzugsbereich. Hamburg März 1978. S. 7 f.
[173] Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde: Flächennutzungsplan von 1973.

3. Kommunalpolitiker gegen die Erweiterung

Die ursprüngliche Planung der ECE, die in ihrem ersten Entwurf den politischen Parteien und Fachbehörden vorgestellt wurde, sah eine Erweiterung des AEZ mittels einer breitflächigen Überbauung des Heegbargs vor.[174] Nachdem die ECE ihr Expansionsvorhaben bekannt gegeben hatten, äußerten sich die örtlich zuständigen Vertreter der Parteien dazu.

Die SPD Wandsbek hegte grundsätzliche Bedenken hinsichtlich einer möglichen Erweiterung des AEZ. Dr. Gerd Weiland[175], Vorsitzender des Haushaltsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft, warnte auf einer Veranstaltung der Wandsbeker SPD nachdrücklich vor den Erweiterungsplänen: „25 Millionen Mark muß Hamburg an Folgekosten tragen, wenn das Alstertal-Einkaufszentrum wie vorgesehen ausgebaut wird.“[176] Der SPD-Distrikt Poppenbüttel befürchtete unlösbare Verkehrsprobleme im Zusammenhang mit dem Warenzubringerverkehr und dem Individualverkehr der zusätzlichen Käufer. Ebenfalls führte der Sozialdemokrat Knut Fleckenstein unzumutbare Konkurrenzzwänge für umliegende kleine Einkaufszentren wie den Saseler Markt und den Poppenbütteler Markt an. Letztlich wurde darauf verwiesen, daß die geschaffenen Arbeitsplätze durch die Erweiterung an anderer Stelle Arbeitsplätze vernichten würden[177]: „Bei den ohnehin vorhandenen – erheblichen – Überkapazitäten des Hamburger Einzelhandels hieße eine Erweiterung des AEZ nämlich, woanders Pleiten planen – in Sasel, in Hummelsbüttel, in Poppenbüttel, in Volksdorf und natürlich im weiteren Umkreis. Für jeden im AEZ ‚neugeschaffenen‘ Arbeitsplatz rechnen Fach-

---

[174] Vgl.: ECE Projektmanagement GmbH. Zusammenfassende Begründung für eine Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums (AEZ) auf der Grundlage eines reduzierten Flächenprogramms. Hamburg August 1980. S. 1.

[175] Gerd Weiland wurde am 02. Januar 1940 in Hamburg geboren. Er studierte Rechtswissenschaften an der Universität Hamburg und legte die juristischen Staatsexamina 1965 und 1970 ab. Er wurde 1967 promoviert. Von 1968 bis 1971 war er in der chemisch-pharmazeutisch Industrie tätig. Von 1971 an war er freiberuflicher Rechtsanwalt und arbeitete in der chemisch-pharmazeutischen Industrie. (Vgl.: Handbuch der Hamburgischen Bürgerschaft – Personalien. 15. Wahlperiode. S. 317.)

[176] Robert Boeckmann: Panikmache der SPD. In: Alstertal – Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 29. Dezember 1977.

[177] Mitte der siebziger Jahre entstand ein Streit unter den Fachplanern, ob Shopping – Center Arbeitsplätze schaffen oder vernichten würden. Der Deutsche Städtetag war 1976 der Ansicht, daß Einkaufszentren und Verbrauchermärkte kaum oder keine Ausbildungsplätze boten, im Verhältnis zu Einrichtungen des übrigen Einzelhandels relativ wenig Arbeitsplätze geschaffen hätten und vorhandene sogar gefährden würden. Die Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels äußerte im gleichen Jahr die Ansicht, daß durch nicht-integrierte Einhandelsgroßverkaufsstätten nicht Arbeitsplätze geschaffen, sondern zu Lasten des qualifizierten Fachpersonals vernichten würden. Alois Mayr hält 1980 diese beiden Standpunkte für Verallgemeinerungen und deshalb für falsch: „Richtig ist, daß bei der Bewertung der Arbeitsmarktbedeutung von Shopping – Center und Verbrauchermärkten eine Relativierung der Zahl der neugeschaffenen Arbeitsplätze vorgenommen werden muß.“ Jedoch geht er davon aus, daß „Shopping – Center in hohem Maße zur örtlichen Strukturverbesserung beitragen.“ (Mayr: Entwicklung, Bedeutung und planungsrechtliche Problematik der Shopping-Center. S. 31 f.)

leute mit der Vernichtung von zwei Arbeitsplätzen an anderer Stelle."[178] Die Wandsbeker Kreisdelegierten der SPD lehnten im Dezember 1977 eine Erweiterung ab[179] und kündigten an, die „Gefährdung des Alstertals durch die Neubauplanung" als Wahlkampfthema zur Hamburgischen Bürgerschaftswahl 1978 zu nutzen.[180] Der Kreisvorsitzende der Wandsbeker SPD und Finanzsenator Dr. Hans-Joachim Seeler[181] vertrat auf der Delegiertenversammlung den Beschluß. Diese Stellungnahme führte zu Kritik bei der Wirtschafts- und Baubehörde[182], die „den Plan nicht nur für vertretbar, sogar für wünschenswert" hielten.[183] Im Zusammenhang mit der Diskussion wurde von den Gegnern der Erweiterung die Forderung erhoben, daß, wenn schon ein Ausbau des Einkaufszentrums erfolgen sollte, sie dann eine finanzielle Beteiligung des Investors an der geplanten Erweiterung und Modernisierung des S-Bahnhofes Poppenbüttel erwarteten[184] – eine Forderung, die wohl eher dazu gedacht war, daß gesamte Projekt ins Wanken zu bringen.

Der Journalist Robert Boeckmann bezeichnete den geäußerten Standpunkt der örtlich zuständigen Sozialdemokraten in einem Kommentar der Alstertal-Nachrichten als „Panikmache". Die von Dr. Gerd Weiland bezifferten 25 Millionen Mark Folgekosten seien ein „Schreckgespenst", welches nach Meinung von Fachleuten „barer Unsinn" sei. „Denn die Straßen im Alstertal sind nach Ansicht der Verkehrsplaner breit genug und der S-Bahnhof und dessen seit Jahren hinausge-

---

[178] Fritz Wörmann (für den Vorstand des SPD-Ortsvereins Poppenbüttel): Schon jetzt sind die Straßen zu klein. (Leserbrief) In: Alstertal-Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 05. Januar 1978.

[179] Vgl.: Robert Boeckmann: Panikmache der SPD. In: Alstertal – Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 29. Dezember 1977.

[180] Vgl.: Robert Boeckmann: CDU gegen AEZ-Ausbau. In: Alstertal – Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 26. Januar 1978.

[181] Hans-Joachim Seeler wurde am 09. August 1930 in Lauenburg an der Elbe geboren. Von 1958 bis 1960 war er Richter am Landgericht Hamburg und in der Gnadenabteilung der Landesjustizverwaltung tätig. Von 1960 bis 1967 war er als Verwaltungsjurist der Hamburgischen Landeskirche angestellt. In die Hamburgische Bürgerschaft ist er 1966 als Abgeordneter der SPD-Fraktion eingezogen. Vom 11. Januar 1967 bis 31. Dezember 1972 war er als Senator für die Gesundheitsbehörde zuständig. Anschließend war er vom 01. Januar 1973 bis 30. April 1974 Justizsenator. Vom 30. April 1974 bis 28. Juni 1978 war er Senator der Finanzbehörde. Von 1979 bis 1989 war Hans Joachim Seeler Mitglied des Europa-Parlaments. Seine politische Basis hatte er in Hamburg-Wandsbek. Dort war er von 1968 bis 1980 Vorsitzender des SPD - Kreisverbandes. (Vgl.: Gabrielsson: Senatoren. S. 99.)

[182] Insbesondere Bausenator Dr. Rolf Bialas (FDP) wandte sich gegen die Äußerungen des Finanzsenators Dr. Hans-Joachim Seeler. Er bemängelte, daß die SPD, die die Arbeitsplatzsicherung zum obersten Ziel ihrer Politik gemacht hätte, vorsichtig in der Ablehnung neuer Investitionspläne sein sollte. Die Senatskommission hätte darüber hinaus Anfang des Jahres 1978 sich einvernehmlich für den Ausbau des Einkaufskomplexes ausgesprochen. (Vgl.: Robert Boeckmann: Mehr Umsatz im Alstertal? – „Der Senat ist für den Ausbau des Einkaufszentrum" – Bialas: Hamburg braucht diese Firmen. In: Alstertal – Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 27. April 1978.)

[183] Vgl.: Robert Boeckmann: Mehr Umsatz im Alstertal? – „Der Senat ist für den Ausbau des Einkaufszentrum" – Bialas: Hamburg braucht diese Firmen. In: Alstertal – Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 27. April 1978.

[184] Vgl.: Robert Boeckmann: 40 Millionen für das AEZ – aber kein Geld für die S-Bahn. In: Alstertal – Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 22. Dezember 1977.

zögerte Modernisierung haben mit dem neuen AEZ-Projekt nichts zu tun. (...) Doch die Panikmache der SPD ist auf nur ein Ziel gerichtet, wie offen bekannt wird: die kommende Bürgerschaftswahl. ‚Stimmenfang im Alstertal' heißt die Devise. Der SPD-Kreis will Alstertals Bevölkerung plötzlich vor ‚noch mehr Verkehr' schützen und die ‚Wohnqualität erhalten'. Eine ganz neue Variante in der Tat und publikumswirksam obendrein."[185]

Auch die CDU Wandsbek wandte sich gegen den Ausbau des Zentrums. In diesen Zusammenhang betonte der CDU-Fraktionsvorsitzende der Bezirksversammlung Wandsbek Klaus-Dietrich Klingenberg, daß sich insbesondere die Wohn- und Lebensqualität der Bevölkerung im Alstertal verschlechtern würde, falls neue und breitere Straßen zur Aufnahme des Kundenstroms gebaut werden müßten: „Wieder müssen dann eben fertiggestellte Straßen verbreitert werden, um den neuen Kundenstrom zu fassen. Es ist nicht mehr zumutbar!"[186] Er forderte vor einer Entscheidung zugunsten der Erweiterung des AEZ ein neutrales Gutachten, das die „Unschädlichkeit der Expansion für den Einzelhandel im Einzugsgebiet nachweist" und wünschte zusätzlich ein Verkehrskonzept der ECE, das Aussagen darüber macht, wie die Belastung der umliegenden Gebiete in Spitzenzeiten befriedigend gelöst werden könne. Dabei dürfe allerdings die damalige städtebauliche Struktur des Alstertales nicht entscheidend beeinträchtigt werden. Ferner erinnerte die CDU-Bezirksfraktion Wandsbek den Senat nachdrücklich an sein Versprechen, Flächen zur Freizeitnutzung und für ein Hallenbad herzurichten.[187]

Im Gegensatz zu den anderen beiden Volksparteien sprach sich die Wandsbeker FDP im Grundsatz für eine Erweiterung des AEZ aus. Sie knüpfte aber an die Befürwortung mehrere Bedingungen:

– „Lösung der zu erwartenden Verkehrsprobleme aus dem Bereich Wellingsbüttel.

– Maßnahmen zur Erhaltung der benachbarten kleinen Zentren (Saseler Markt, Harksheider Straße).

– Vormietrecht oder Optionen für Einzelhändler aus der näheren Umgebung.

---

[185] Robert Boeckmann: Panikmache der SPD. In: Alstertal – Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 29. Dezember 1977.
[186] Robert Boeckmann: Neue Läden sollen neue Arbeitsplätze schaffen: Einkaufszentrum dehnt sich noch weiter aus – Aber Alstertaler Politiker lehnen die Pläne ab. In: Alstertal – Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 01. Dezember 1977.
[187] Vgl.: Robert Boeckmann: CDU gegen AEZ-Ausbau. In: Alstertal – Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 26. Januar 1978.

– Bau eines Mehrzweckraumes für kulturelle und kommunale Zwecke.

– Beschleunigter Ausbau des S-Bahnhofs Poppenbüttel mit direktem Zugang zum AEZ.“[188]

Zusammenfassend kann festgehalten werden, daß die örtlichen Parteiorgane ihre skeptische Haltung in erster Linie auf die befürchteten Verkehrsprobleme und die aufgrund eines verstärkten Kundenzustroms notwendig werdenden Ausbauerfordernisse der Zu- und Abfahrtswege gründeten. Vor allem erwarteten die Parteien eine „weitere Minderung“ der Wohn- und Lebensqualität des Alstertales. Man rechnete mit einem verstärkten Konkurrenzdruck auf die in Sasel, Wellingsbüttel und Poppenbüttel ansässigen Einzelhändler durch die geplante Verkaufsflächenvergrößerung, bis hin zu Geschäftsaufgaben und -verlagerungen.

Der Geschäftsführer der ECE, Dr. Heinrich Kraft, entgegnete den genannten Kritikpunkten der Regionalpolitiker: „Wir können diese Kritik nicht teilen – zumal sie durch keinerlei Untersuchungen gestützt wird. Im Gegenteil. Nach unserer Erfahrung wirken derartige Zentren auf den umliegenden Einzelhandel durchaus anregend – was sich in Sasel und Poppenbüttel bereits durch neue Geschäftseröffnungen zeigt.“[189]

Im Laufe der Jahre verhärteten sich die Fronten zwischen dem Investor und den Kommunalpolitikern. Gegen die Erweiterung wandten sich die drei Ortsausschußfraktionen SPD, CDU und GAL, die Alstertaler SPD-Distrikte, die Mehrheit der Bezirksversammlung Wandsbek, der Wandsbeker SPD-Kreisvorstand und die Delegiertenversammlung. Dazu kam die seinerzeit dagegen gegründete „Bürgerinitiative Alstertal für Umweltschutz und Mitbestimmung (BAUM)“.[190]

Der Senat äußerte sich in den ersten Jahren kaum öffentlich zu den Erweiterungsplänen der ECE. Jedoch ist den Akten der Handelskammer Hamburg zu entnehmen, daß sich Heinz-Jürgen Meldau vom Landesplanungsamt bereits am 29. März 1977 mit den Erweiterungswünschen der ECE beschäftigte. Als Ergebnis einer Besprechung zwischen der Handelskammer Hamburg, der Behörde für Wirtschaft und Verkehr sowie dem Landesplanungsamt wurde festgehalten, daß

[188] o.V.: Vermerk: Zusammenfassung: AEZ – Stellungnahmen in Presseartikeln zu Erweiterungsplänen der ECE. (Handelskammer Hamburg Archiv: Stadtplanung Poppenbüttel – Alstertal-Einkaufszentrum. Aktennummer E 235/15c. 1959 – 1972.)
[189] Hans Peters: Fünf Architektenbüros legen heute Entwürfe für ein erweitertes Einkaufszentrum vor: Jury bewertet Zukunftsmusik im Alstertal. In: Die Welt. Hamburg 26. Januar 1978.
[190] Vgl.: o.V.: Bürger fühlen sich verschaukelt: Geschlossen gegen ein größeres AEZ. Alstertal-Nachrichten. Nummer 40. S. 2.

man im Grundsatz gegen eine Flächenvergrößerung nichts einzuwenden habe, wobei man davon ausginge, daß das Expansionsvorhaben insbesondere auch ein großes Textilkaufhaus einschließen würde. Die Fachbehörde Wirtschaft und Verkehr wollte bei einer Erweiterung einen größeren Verbrauchermarkt in das AEZ integrieren, weil im Einzugsgebiet des Zentrums dafür ein Bedarf bestände. Andere Standorte für einen Verbrauchermarkt als im AEZ würden negative Folgewirkungen für das Alstertal nach sich ziehen.[191]

4. Städtebaulicher Ideenwettbewerb

Parallel zur gutachterlichen Untersuchung führte die ECE einen engeren Ideenwettbewerb für den Erweiterungsbau des Alstertal-Einkaufszentrums, zur „Erlangung von Entscheidungsgrundlagen in städtebaulicher, funktioneller, gestalterischer und wirtschaftlicher Hinsicht“ durch.[192] Der Wandsbeker Stadtplanungsausschuß stimmte trotz überwiegender Ablehnung des Projektes der Durchführung des gutachterlichen Wettbewerbes am 14. November 1977 zu. Die Kommunalpolitiker begründeten den Beschluß damit, daß dem Investor eine Chance gegeben werden muß, „um hier zu verantwortungsbewußten Ergebnissen zu kommen“.[193] Zu den befürchteten Verkehrsproblemen und Einzelhandelskonkurrenzen sollten im Ideenwettbewerb ebenfalls Lösungen angeboten werden.

Die fünf Architektenbüros von Gerkan, Marg & Partner, Albin Henning, Klüser, Dietrich + Partner, Schäfer, Ferdinand, Ehlers und Schramm, Pempelfort, von Bassewitz, Hupertz nahmen am städtebaulichen Wettbewerb teil. Laut der Wettbewerbsaufgabe sollte für die Erweiterung auf den Grundstücken am Heegbarg – unter Einbeziehung der vorhandenen Parkplatzflächen westlich des Heegbarg – ein der vorhandenen Bebauung angepaßter und zweckmäßig gegliederter Baukörper errichtet werden. Dieser sollte sich durch eine funktionelle und moderne Gestaltung sowie eine preisgünstige Konstruktion auszeichnen. Insgesamt mußten die Wettbewerbsteilnehmer bis zu 28.500 Quadratmeter Bruttogeschoßfläche in ihren Gutachten planerisch ausweisen. In der nachstehen-

[191] Vgl.: o.V.: Vermerk: Zusammenfassung: AEZ – Stellungnahmen in Presseartikeln zu Erweiterungsplänen der ECE. (Handelskammer Hamburg Archiv: Stadtplanung Poppenbüttel – Alstertal-Einkaufszentrum. Aktennummer E 235/15c. 1959 – 1972.)
[192] Vgl.: ECE: Engerer Ideenwettbewerb für den Erweiterungsbau des Alstertal – Einkaufszentrum. Auslober: Kommanditgesellschaft Grundstücksgesellschaft Klosterstern MBH & CO. Hamburg Januar 1978. (Im folgenden zitiert als: ECE: Engerer Ideenwettbewerb für den Erweiterungsbau des Alstertal – Einkaufszentrum.)
[193] o.V.: Das Preisgericht hat entschieden: AEZ stellt Pläne vor. In: Heimat-Echo. Hamburg 09. Februar 1978.

den Tabelle sind die einzelnen Nutzungen mit Bruttogeschoßflächen und Stellplätzen angegeben:

Tabelle 9: Die einzelnen Nutzungen angegeben in Bruttogeschoßfläche des städtebaulichen Wettbewerbes zur Erweiterung des AEZ

Nutzung	BGF	Stellplätze
Shop-Fläche (davon 4.000 qm BGF als zusammenhängende Fläche über 2 Stockwerke). Die „Mall“ ist hierauf nicht anzurechnen	13.000	325
Bürofläche	6.500	130
Arztpraxen	1.000	20
Gewerbliche Sonderflächen wie Ateliers, Lager, Ausstellungsräume, Sprach- und Fahrschulen u.a. in Geschossen oberhalb der zweiten Ladenstraße	2.500	30
Summe	23.000	505
Auf dem Grundstück sollte zusätzlich eine geeignete erdgeschossige Fläche von ca. 5.000 qm nachgewiesen werden, auf der gegebenenfalls ein Großraumladen errichtet werden könnte. Hier waren die notwendigen Parkplätze separat nachzuweisen.		

Quelle: eigene Darstellung nach: ECE: Engerer Ideenwettbewerb für den Erweiterungsbau des Alstertal-Einkaufszentrums. S. 10.

Für den Wettbewerb waren von jedem Wettbewerbsteilnehmer zwei unterschiedliche Lösungen zu erarbeiten:

– Die erste Lösung sollte mit der Absenkung und Überbauung der Straße Heegbarg die Möglichkeit aufzeigen, inwiefern auf gleicher Ebene ein zusammenhängendes Zentrum mit zweigeschossigen Verkaufsflächen auf beiden Seiten des Heegbargs entwickelt werden kann.

– Als Alternative sollte eine Lösung ohne Absenkung des Heegbarg erarbeitet werden. Den Teilnehmern war freigestellt eine Beschränkung der Erweiterungsbauten auf das westliche Grundstück (auf der Seite des AEZ) oder Überbauung des Heegbarg in nur einer Ebene nach eigenem Ermessen vorzuschlagen.

Das Preisgericht[194] verlieh auf seiner Sitzung am 27. Januar 1978 einstimmig dem Entwurf des Architektenbüros Schramm, Pempelfort, von Bassewitz,

[194] Das Preisgericht setzte sich folgendermaßen zusammen: Fachpreisrichter: Prof. Fred Angerer – Lehrstuhl für Städtebau – Technische Universität München, Klaus Eckhard Kuhn – Architekt der ECE, Hans Mensinga – Architekt, Walter Pawlik –Architekt ECE, Klaus-Dieter Ebert – Erster Baudirektor, Friedrich Mey – Baudirketor Bezirksamt Wandsbek. Sachpreisrichter: Dr. Herbert Appelt – Geschäftsführer ECE, Dr. Joachim Christian Becker – Stadtplanungsausschuß (CDU),

Hupertz den ersten Preis. Der Sachpreisrichter und Geschäftsführer der ECE Dr. Heinrich Kraft bewertete den Siegerentwurf: „Wir sind der Meinung, daß mit diesem Projektplan die einschmiegsamste städtebauliche Lösung gefunden wurde. Die Gegenargumente von Ortspolitikern und der Bevölkerung zu der Erweiterung des AEZ sind weitestgehend gegenstandslos geworden.“[195] Ein weiterer Sachpreisrichter und Vorsitzender des Stadtplanungsausschusses der Bezirksversammlung Wandsbek, Dr. Joachim Christian Becker (CDU)[196], befürwortete im Namen aller Fraktionen überraschend ebenfalls das Projekt: „Unsere Forderungen sind erfüllt. Damit können wir leben.“[197]

Gleichzeitig mit der Benennung des Siegers gab das Preisgericht die Empfehlung ab, daß eine Absenkung der Straße Heegbarg weder aus städtebaulicher, verkehrlicher, noch aus funktionellen Gesichtspunkten notwendig sei.[198] Die Erörterungen hätten gezeigt, daß mit einer Absenkung zwar Vorteile für eine Anbindung eines Basements und für Querbeziehungen im Erdgeschoß des Einkaufszentrums verbunden wären, aber der Aufwand – insbesondere die Kosten - dafür zu erheblich zu sein schienen.

Die zweite alternative Lösung des prämierten Entwurfs des Architektenbüros Schramm, Pempelfort, von Bassewitz, Hupertz erweiterte die vorhandene geschlossene Ladenstraße in unmittelbaren Anschluß nach Norden. Die Nahtstelle zwischen Altbau und Erweiterung wurde zum neuen Mittelpunkt der Gesamtanlage ausgestaltet. Mit der Betonung des Geschoßbaues und auch die nach außen wirksame Betonung der querliegenden Mal wurden nach Ansicht der

---

Dr. Heinrich Kraft – Geschäftsführer ECE, Dieter Mahnke – Ortsamtsleiter Alstertal, Dr. Otto Mühlhäuser – Geschäftsführer ECE. (Vgl.: ECE: Engerer Ideenwettbewerb für den Erweiterungsbau des Alstertal – Einkaufszentrum. S. 4 – 6.)

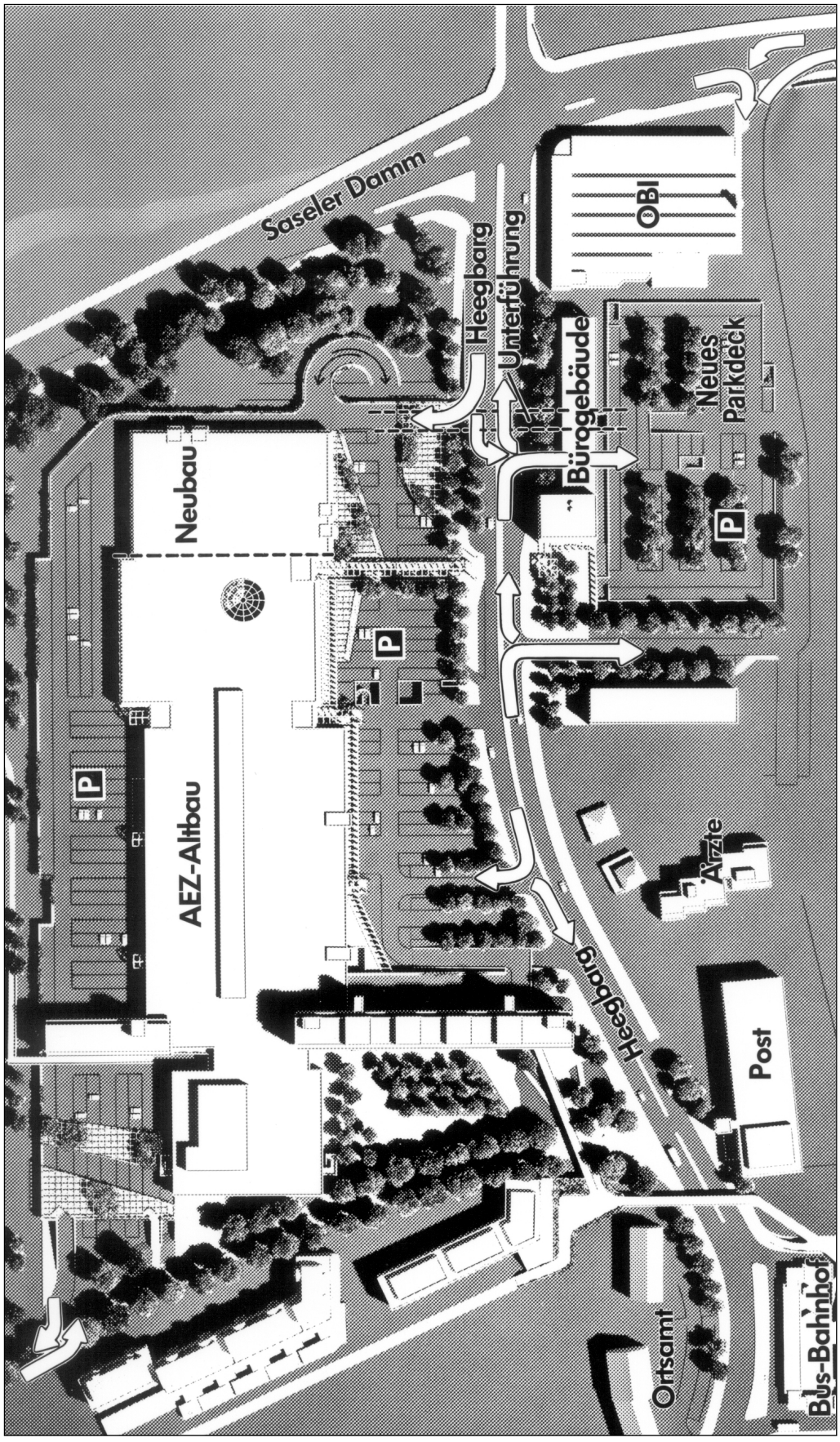
[195] o.V.: Das Preisgericht hat entschieden: AEZ stellt Pläne vor. In: Heimat-Echo. Hamburg 09. Februar 1978.

[196] Joachim Christian Becker wurde am 02. Dezember 1937 in Stettin geboren. Nach seinem Studienabschluß als Diplom - Volkswirt in Hamburg war er von 1963 bis 1966 Assistent am Hamburgischen Weltwirtschaftsarchiv. 1967 wurde er zum Doktor rer. pol. promoviert. Von 1966 bis 1971 bekleidete er leitende Funktionen in der Wirtschaft im Bereich Marketing, Vertrieb und des Bauwesenes. Gleichzeitig hatte er eine Stelle als Lehrbeauftragter für Industrieansiedlungen an der Fachhochschule Hamburg inne. Von 1971 an war er freiberuflich als Wirtschafts- und Unternehmensberater tätig. Im CDU-Ortsverband Rahlstedt war er seit 1961 bis 1996 Vorsitzender und baute den CDU-Ortsverband Rahlstedt zum mitgliederstärksten in Hamburg aus. In der Hamburgischen Bürgerschaft war er seit 1974 Mitglied. Am 26. November 1996 verstarb er im Alter von 58 Jahren. (Vgl.: Handbuch der Hamburgischen Bürgerschaft – Personalien. 15. Wahlperiode. S. 83, und: Peter Ulrich Meyer: CDU trauert um Joachim Becker: Politiker starb kurz vor 59. Geburtstag. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 27. November 1996. S. 17.)

[197] Robert Boeckmann: Jury wählten besten Entwurf – Erweiterung des AEZ auf dem Parkplatz – Kommunalpolitiker noch uneinig. In: Alstertal – Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 02. Februar 1978. (Im folgenden zitiert als: Boeckmann: Jury wählten besten Entwurf.)

[198] Damit schlossen sich die Gutachter den Forderungen der Kommunalpolitiker an, die bereits vor dem Wettbewerb sich gegen eine Absenkung des Heegbargs aussprachen. (Vgl.: o.V.: Das Preisgericht hat entschieden: AEZ stellt Pläne vor. In: Heimat-Echo. Hamburg 09. Februar 1978.)

Abbildung 39: Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Akte zum Bebauungsplan Poppenbüttel 26.

Abbildung 40: Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums aus dem Blickwinkel des Heegbargs



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Akte zum Bebauungsplan Poppenbüttel 26.

Abbildung 41: Modell der Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Akte zum Bebauungsplan Poppenbüttel 26.

Preisrichter wirksame Akzente gesetzt. Die Fläche östlich des Heegbargs sollte als Parkplatz mit zwei Parkdecks für 1.060 Stellplätze hergerichtet werden. Über eine kleine Nord- und Südautobrücke über den Heegbarg wurden die beiderseits der Straße liegenden Parkflächen miteinander verbunden. Nach den Erläuterungen von Architekt Horst von Bassewitz würden Stauungen bei der An- und Abfahrt der Kunden durch ein „internes Straßennetz“ im AEZ vermieden. Genauere Verkehrsuntersuchungen sollten aber noch in einem gesonderten Gutachten erfolgen. Der geforderte Großraumladen befand sich östlich des Heegbargs an der Ecke zum Saseler Damm.[199]

Das Ingenieurbüro Masuch + Olbrisch untersuchte schließlich auf der Grundlage von Verkehrszählungen der Spitzenverkehrszeiten im März 1978 im Auftrage der ECE, ob das dem AEZ benachbarte Straßennetz in der Lage wäre, daß erhöhte Verkehrsaufkommen von zu erwartenden 16 Prozent durch die Erweiterung zu bewältigen. „Die Untersuchung hat ergeben, daß, wenn entsprechende verhältnismäßig begrenzte Maßnahmen verwirklicht werden, die Verkehrsabwicklung in der Nachbarschaft des Alstertal-Einkaukszentrums auch nach einer Erweiterung gewährleistet ist.“[200]

Das verkehrliche Planungskonzept sah im wesentlichen folgende Maßnahmen vor:

– Es sollen circa 320 zusätzliche Stellplätze geschaffen werden, so daß insgesamt 2.600 Parkplätze zur Verfügung stehen. Von diesen Parkplätzen sollten 1.000 Stellplätze in einem neu zu bauenden Parkdeck auf der anderen Seite des Heegbargs konzentriert werden. Durch die neue „übersichtliche“ Anordnung der Parkplätze sollten die damaligen Suchfahrten der Kunden um das Einkaufszentrum in den Spitzenverkaufszeiten wesentlich verringert werden.

– Durch die Fahrbrücke über die Straße Heegbarg zwischen Parkdeck und Einkaufszentrum wurde eine niveaufreie Verbindung für Zu- und Abfahrten zu Stellplätzen beiderseits der Straße Heegbarg geschaffen. Auf diese Weise sollten die Parkplätze des Zentrums, ohne links abbiegen zu müssen, bequem und sicher angefahren und wieder verlassen werden können. Darüber hinaus würde sich eine Verlagerung möglicher Staus in den Spitzenzeiten von den öffentlichen Straßen weg auf das Parkgelände des AEZ hin ergeben.

---

[199] Vgl.: ECE: Engerer Ideenwettbewerb für den Erweiterungsbau des Alstertal – Einkaufszentrum. S. 2.
[200] Masuch + Olbrisch – Beratende Ingenieure: Alstertal – Einkaufszentrum – Verkehrsuntersuchung. Hamburg April/Mai 1978.

– Eine Entlastung des Knotenpunktes Saseler Damm / Heegbarg sollte durch eine Ausfahrt aus den geplanten Parkdecks direkt zum Saseler Damm östlich des Knotenpunktes erfolgen. Diese Fahrverbindung ermöglichte nach den Planungen des Ingenieurbüros einen Abfluß des Verkehrs in Richtung Saseler Markt.

– Der Fußgängerverkehr sollte geschützt durch die vorgesehene Brücke über den Heegbarg geführt werden.

Im Sinne des Stadtplanungsausschusses der Bezirksversammlung Wandsbek wurde mit dem städtbaulichen Gutachten ein Verkehrsgutachten erstellt. Die Frage der möglichen Einzelhandelskonkurrenz auf benachbarte kleinere Zentren hatte bereits das Gutachten von den Marktforschungsinstituten GEWOS und Prisma Institut untersucht. Alle drei Gutachten kamen zum Ergebnis, daß eine Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrum aus ihrer jeweiligen Fachsicht möglich sei.

5. Evokation des Planverfahrens

Die Mehrzahl der Kommunalpolitiker mochten den einer Erweiterung befürwortenden Vorstoß des CDU-Bezirksabgeordneten Dr. Joachim Becker nicht folgen. Insbesondere die SPD bemängelte eine Woche nach der Preisgerichtssitzung den Alleingang des Vorsitzenden des Stadtplanungsausschusses. Der SPD-Fraktionsvorsitzende Harro Matthiesen entgegnete der Stellungnahme Beckers: „So geht es natürlich nicht. Schließlich sind wir auch noch an den Beschluß der SPD-Kreisdelegierten gebunden, wonach jede Ausweitung des AEZ abzulehnen ist!“[201] Neben der SPD beharrte auch die Alstertaler CDU auf ihrer Ablehnung.

Der Geschäftsführer der ECE Dr. Heinrich Kraft war enttäuscht. Sein Ziel war, im Herbst 1979 mit dem Bau zu beginnen und den neuen Abschnitt bereits Weihnachten 1980 zu eröffnen. Das AEZ auszubauen hatte für die ECE auch eine besondere Bedeutung, weil das Unternehmen sich zugleich im außerhamburgischen Rahmen mit der Planung und dem Betrieb von Einkaufszentren befaßte. Das AEZ sollte als Demonstrationsobjekt für vorbildliche Einkaufszentren direkt am Firmensitz dienen. Die andauernden kommunalpolitischen Widerstände ließen ein weiteres Mal das Projekt wanken: „Wir sind es leid, weiterhin als Bitt-

[201] Boeckmann: Jury wählten besten Entwurf.

steller aufzutreten!“[202] Er drohte an, daß die ECE bei Beibehaltung der „Verhinderungspolitik“ zusammen mit der Verwaltung der Führungsgesellschaft des Konzerns von Hamburg-Bramfeld im Herbst 1980 nach Frankfurt umziehen wolle. Dr. Heinrich Kraft hatte gerade zu der Zeit an der Mainzer Landstraße in Frankfurt ein vierzigstöckiges Hochhaus mit circa 52.000 Quadratmetern Bruttogeschoßfläche für die Otto-Gruppe erworben. Dieses Objekt bot sich für einen Umzug des gesamtes Konzerns an.[203] Schließlich würden ihnen nach Ansicht des Geschäftsführers der ECE in anderen Städten nicht stets „Knüppel zwischen die Beine“[204] geworfen. Die Gefahr, daß der gesamte Otto-Konzern durch die erlebte Enttäuschung der fehlgeschlagenen Erweiterungsversuche den Standort Hamburg daraufhin verlassen würde, war greifbar nahe.[205]

Der Senat unterstützte zwar die Erweiterung des AEZ, jedoch waren innerhalb der Berichterstattung der Presse die Ansichten der kommunalpolitisch aktiven Gegner wesentlich stärker präsent. Im April 1978 sprach sich die Senatskommission einvernehmlich für den Ausbau des Einkaufskomplexes aus. Bausenator Dr. Rolf Bialas (FDP) erklärte gegenüber der Presse, daß die Wirtschafts- und Baubehörde den Plan der ECE nicht nur für vertretbar, sondern sogar für wünschenswert hielten. Er begründete den Standpunkt mit gesamthamburgischen Interessen, die bei der Erweiterung ebenfalls berücksichtigt werden müßten. Außerdem müßten Firmen, die in Hamburg investieren, in erster Linie unterstützt und anschließend Fragen der Gestaltung und Architektur gelöst werden.[206] Bialas war einer von wenigen, die sich frühzeitig öffentlich, auch der Presse gegenüber, zu dem Projekt bekannten.

Die ECE bot aufgrund der festgefahrenen Haltung vor Ort der Politik und Verwaltung eine Verringerung der Erweiterungsfläche an. Statt der im städtebaulichen Wettbewerb festgelegten 28.000 Quadratmeter Bruttogeschoßfläche woll-

---

[202] Robert Boeckmann: Die Einkaufscenter-Entwicklungsgesellschaft fühlt sich benachteiligt – Politiker stutzen dem AEZ die Flügel. In: Alstertal-Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 13. März 1980.

[203] Als die ECE das FBC-Gebäude erwarb, stand es bereits vier Jahre im Rohbau still. Dieses Gebäude war, bedingt durch die Ölkrise, halbfertig im Bau steckengeblieben. Wegen des erheblichen Baukosten- und Vermietungsrisikos hatte sich zuvor kein Käufer gefunden. Es wurden Verhandlungen mit den Eigentümern und den Handwerkern, die noch offene Rechnungen hatten, aufgenommen. Die Verhandlungspartner einigten sich und die ECE kaufte das Gebäude. Die Mitarbeiter der ECE entwickelten ein Bauprogramm zur Fertigstellung und technischen Verbesserung der Büroflächen sowie ein Vermietungskonzept. Heute ist das Gebäude eine der ersten Adressen im Frankfurter Bankenviertel. (Vgl.: ECE: Die ECE-Gruppe. S. 59.)

[204] Robert Boeckmann: Die Einkaufscenter-Entwicklungsgesellschaft fühlt sich benachteiligt – Politiker stutzen dem AEZ die Flügel. In: Alstertal-Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 13. März 1980.

[205] Gespräch mit Dr. Heinrich Kraft am 07. November 2001.

[206] Vgl.: Robert Boeckmann: Mehr Umsatz im Alstertal? – „Der Senat ist für den Ausbau des Einkaufszentrums“ – Bialas: Hamburg braucht diese Firmen. In: Alstertal – Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 27. April 1978.

ten die Projektentwickler nur noch 19.000 Quadratmeter Bruttogeschoßfläche realisieren. Die Erweiterung um 19.000 Quadratmeter Geschoßfläche gegenüber dem Bestand ermöglichte etwa 8.000 Quadratmeter Verkaufsfläche und einen Ausgleich für 1.500 Quadratmeter durch Umstrukturierung innerhalb des bisherigen Einkaufsbereichs entfallende Verkaufsfläche. Die Anteile der Verkaufs- und Nebenflächen (wie Lager, Nebenräume, Verkehrswege usw.) an der Bruttogeschoßfläche standen im Verhältnis 1:1. Gleichzeitig zur Verkaufsflächenerweiterung wollte die ECE 350 zusätzliche Stellplätze schaffen.

Diesen vorgeschlagenen Kompromiß stellte die ECE in einem Vorbescheidsantrag zur Diskussion. Der Ortsausschuß Alstertal lud zu diesem Antrag am 14. Dezember 1982 die Alstertaler Bürgerinnen und Bürger zu einer öffentlichen Anhörung[207] ein. Rund 250 Bürger folgten der Einladung und diskutierten über zwei Stunden über die geplante Erweiterung des Einkaufszentrums in der Pausenhalle der Schule Alsterredder. Die Fraktionen des Ortsausschusses unterstrichen weiterhin ihre bereits 1977 geäußerte Haltung gegenüber den Plänen der ECE: „Fazit der Anhörung: Sowohl die Anlieger als auch die Lokalpolitiker sind – mit Ausnahme der FDP – gegen eine Erweiterung des AEZ. Der Antrag (Vorbescheidsantrag) der ECE dürfte demnach wenig Chancen haben."[208] Die CDU-Fraktion des Ortsausschusses Alstertal forderte nach der Anhörung die Landespolitik auf, eine politische Wende zu vollziehen und auf die Erweiterung zu verzichten. Dieses Projekt sei eine „(...) falsche Investition in das falsche Objekt."[209] Der bezirkliche Bauausschuß lehnte im Dezember 1983 den Vorbescheid auf Erweiterung der 34.000 Quadratmeter Verkaufsfläche um weitere 8.000 Quadratmeter einstimmig ab. Die Wandsbeker Gremien hatten das Projekt nun endgültig abgelehnt: sie wollten überhaupt keinen Ausbau des AEZ genehmigen.[210] Jetzt war der Senat gefordert. Der Erste Bürgermeister Dr. Klaus von Dohnanyi schaltete sich ein.

Am 23. Mai 1984 luden Bürgermeister Dr. Klaus von Dohnanyi[211] und Wirtschaftssenator Volker Lange die Mitglieder des Ortsausschusses Alstertal zu

---

[207] Angelehnt an die Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft beinhaltete auch die Geschäftsordnung der Bezirksversammlung Wandsbek eine „öffentliche Anhörung". Danach kann nach Antrag eines Viertels der Mitglieder eines Ausschusses (z.B. Ortsausschuß) eine öffentliche Anhörung zu einem im Ausschuß gerade in Beratung befindlichen Gegenstand durchgeführt werden. (Vgl.: § 59 Geschäftsordnung der Bürgerschaft.)

[208] Heiner Siegmund: Einkaufszentrum Alstertal: Gegen Ausbau. In: Hamburger Rundschau. Nummer 52. Hamburg 22. Dezember 1982. S. 9.

[209] o.V.: CDU: Das AEZ zu erweitern, wäre eine Fehlinvestition. In: Alstertal – Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 29. November 1984.

[210] Vgl.: ECE: Die ECE-Gruppe. S. 34.

[211] Dr. Klaus von Dohnanyi wurde am 23. Juni 1928 in Hamburg geboren. Von 1956 bis 1960 arbeitete er als Leiter der Planungsabteilung der Firma Ford. Anschließend war er geschäftsführender Gesellschafter des Instituts für Marktforschung und Unternehmensberatung Infratest. Als Staats-

sich ins Rathaus ein, um mit den Kommunalpolitikern über die geplante Erweiterung zu sprechen. Der Erste Bürgermeister erläuterte den Politikern die Gründe der positiven Haltung des Senates gegenüber den Erweiterungsplänen. Das Hamburger Abendblatt und die Hamburger Rundschau berichteten über das mehrstündige Gespräch. „Zu einer Diskussion kam es nicht. Wer Widerstand wagte, wurde von dem Stadtfürsten kurzerhand zum `Kirchturmspolitiker` erklärt,“[212] schilderte die Hamburger Rundschau den Gesprächsverlauf. Das Hamburger Abendblatt berichtete, daß die Mitglieder des Ortsausschusses nach dem Gespräch „mit ihren Nerven am Ende“ waren. Dohnanyi habe dem Ortsausschuß unmißverständlich klar gemacht, daß der Senat sein Evokationsrecht ausüben werde und über die Köpfe aller örtlichen Parteien- und kommunalpolitischen Gremien hinweg der ECE die Erfüllung ihres Erweiterungswunsches ermöglichen wolle. Der SPD-Fraktionsvorsitzende Günter Elste[213] und der CDU - Fraktionsvorsitzende Ulf Lafferenz[214] fühlten sich „elendig überrumpelt“[215]. Die Ortsausschußvorsitzende Ruth Schmidtke gestand sogar am nächsten Morgen dem Hamburger Abendblatt: „Ohne Beruhigungsmittel kann man das gar nicht durchstehen.“[216] Die Kommunalpolitiker waren wohl überrascht, daß trotz parteiübergreifender Einigkeit im Ortsausschuß gegen die Erweiterung und gebildeter Bürgerinitiative der Senat sich über den örtlichen Willen hinweg setzen würde.

---

sekretär im Bundesministerium für Wirtschaft war er 1969 tätig. Von 1969 bis 1981 gehörte er als SPD-Abgeordneter dem Deutschen Bundestag an. In diesem Zeitraum war er von 1969 bis 1972 Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Bildung und Wissenschaft, 1972 bis 1974 Bundesminister für Bildung und Wissenschaft und 1976 bis 1981 Staatsminister im Auswärtigen Amt. Als Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg wurde Dr. Klaus von Dohnanyi am 24. Juni 1981 gewählt und hatte dieses Amt bis zum 08. Juni 1988 inne. (Vgl.: Gabrielsson: Senatoren. S. 26.)

[212] Marco Carini: Dohnanyi verordnet Poppenbüttel noch mehr Beton: „Lösung aus einem Guß“. In: Hamburger Rundschau. Nummer 34. S. 9.

[213] Günter Elste wurde am 21. Januar 1949 in Baalsdorf geboren. Von 1969 bis 1974 studierte er Wirtschaftswissenschaften und schloß es als Diplom-Kaufmann ab. Von 1975 bis 1981 war er als wissenschaftlicher Angestellter tätig. Als Kaufmännischer Angestellter und Prokurist in einem Wohnungsunternehmen arbeitete er von 1981 bis 1987. In der Hamburgischen Bürgerschaft war Günter Elste von 1985 bis 1997 Mitglied. Von 1987 bis 1997 war er Vorsitzender der SPD-Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft. Seit 1996 ist er Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn AG (HHA). Von 1994 bis 2002 war Günter Elste Vorsitzender des SPD-Kreises Wandsbek. Barbara Duden löste ihn am 08. April 2002 als SPD – Kreisvorsitzende Wandsbek ab. (Vgl.: Handbuch der Hamburgischen Bürgerschaft – Personalien. 15. Wahlperiode. S. 131, Peter Zerbe: Und allen soll sie nützen ... Vor 90 Jahren rollte in Hamburg die erste Hochbahn – Heute fahren mit ihr jährlich 170 Millionen Menschen. In: Die Welt. Hamburg 15. Februar 2002, und: o.V.: Hamburger Rückenwind: SPD will mit bewährtem Team plus Neuling Runde in den Bundestag. In: die tageszeitung. Hamburg 10. April 2002. S. 22.)

[214] Der Lehrer Ulf Lafferenz wurde am 11. August 1941 in Hamburg geboren. Er war von 1976 bis 1986 Mitglied im Ortsausschuß Alstertal, von 1982 bis 1986 Vorsitzender der CDU-Fraktion. Von 1986 bis 1993 war er Mitglied der Bezirksversammlung Wandsbek. Von 1993 bis 2001 war er Abgeordneter der Hamburgischen Bürgerschaft. Seit 2001 ist er wieder Mitglied der Bezirksversammlung Wandsbek. (Vgl.: Handbuch der Hamburgischen Bürgerschaft – Personalien. 16. Wahlperiode. S. 207.)

[215] Hans Günther Stark: Alstertaler fühlen sich „elendig überrumpelt“. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 26. / 27. Mai 1984. S. 4.

[216] Hans Günther Stark: Alstertaler fühlen sich „elendig überrumpelt“. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 26. / 27. Mai 1984. S. 4.

Wie im Gespräch mit den Mitgliedern des Ortsausschusses angekündigt, beschloß der Senat am 19. Juni 1984 die Aufstellung des Bebauungsplans Poppenbüttel 26 und evozierte gleichzeitig das Bebauungsplanverfahren auf der Grundlage des § 1 Absatz 4 des Gesetzes über Verwaltungsbehörden.[217] Der Senat beauftragte die Baubehörde das Verfahren fortzuführen.

Die Bezirksversammlung Wandsbek wandte sich gegen die Evokation des Bebauungsplanverfahrens. Bereits am 21. Juni 1984 forderte die Bezirksversammlung Wandsbek den Senat auf, das Bebauungsplanverfahren Poppenbüttel 26 einzustellen.

Im Stadtplanungsausschuß kritisierten die Abgeordneten die Evokation des Verfahrens durch den Senat. Karl Witt faßte die Position der CDU-Fraktion in der Bezirksversammlung Wandsbek folgendermaßen zusammen: „Durch die Evokation sehe sie sich (die CDU-Fraktion Wandsbek) in ihren Rechten kastriert und werde sich auf keiner Ebene an dem Verfahren beteiligen, bevor dieses nicht wieder dem Bezirk übergeben werde.“[218]

Die öffentliche Plandiskussion am 30. Oktober 1984 führte die Baubehörde durch. Knapp 700 Zuhörer drängten sich in die viel zu kleine Pausenhalle des Gymnasiums Oberalster und diskutierten viereinhalb Stunden über den Bebauungsplanentwurf. Der Tenor der Veranstaltung war eine mit „Tumulten“ begleitete Ablehnung der Erweiterungspläne.[219] Unverständnis, Gelächter und Protest waren die Reaktionen der Teilnehmer auf die Vorträge der Behördenvertreter.[220] Das zu erwartende steigende Verkehrsaufkommen, die zunehmende Verstädterung und der Konkurrenzdruck für die Geschäfte in der Umgebung standen im Vordergrund der ablehnenden Haltung.[221] Der Journalist Horst

[217] Nach § 1 Absatz 4 des Gesetztes über Verwaltungsbehörden hat der Senat eine „zentrale Leitungsgewalt“ und kann somit alle Verwaltungsangelegenheiten (auch Bebauungsplanverfahren) selbst erledigen, auch wenn sie zur Zuständigkeit der Fachbehörden gehören. Der Senat beschließt über Angelegenheiten, die für die gesamte Verwaltung von Bedeutung sind oder den Fachbereichen mehrere Behörden betreffen und entscheidet über Meinungsverschiedenenheiten zwischen mehreren Behörden sowie (auf einen Einspruch) zwischen dem Präses und der Deputation einer Behörde. Sollte es wiederum Meinungsverschiedenheiten zwischen einer Fachbehörde und einem Bezirksamt geben, entscheidet ebenfalls der Senat. Beim Evokationsrecht muß jedoch darauf geachtet werden, daß die Selbständigkeit der Bezirksämter nicht unzulässig eingeschränkt wird. (Vgl.: Hans Peter Ipsen: Hamburgs Verfassung und Verwaltung. Hamburg 1956. S. 361 f; 407.)

[218] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Niederschrift des Stadtplanungsausschusses. Hamburg 20. März 1986.

[219] Vgl.: o.V.: Protest gegen Erweiterung des AEZ. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 31. Oktober 1984. S. 3.

[220] Vgl.: Gisela Schütte: Erweiterungspläne für das Alstertal-Einkaufszentrum treffen auf heftige Proteste der Anlieger – Alten Ortskern nicht der Wirtschaft opfern. In: Die Welt. Hamburg 31. Oktober 1984.

[221] Vgl.: o.V.: Anhörung erbrachte klares „Nein“. In: Alster-Anzeigen. Ausgabe 1813. 38. Jahrgang. Hamburg 08. November 1984. S. 1.

Münch von den Alstertal-Nachrichten kommentierte die Atmosphäre dieser Veranstaltung folgendermaßen: „Die Konfrontation war programmiert. In seltener Einmütigkeit protestierten Kommunalpolitiker jeder Couleur gegen mehr Verkehr, gegen die Zerstörung der Natur im Alstertal und gegen die Bevormundung aus dem Rathaus. (...) Dem Zorn der Bürger, der sich nicht nur gegen die Erweiterung, sondern hintergründig gegen die Evokation richtete, waren die Beamten nicht gewachsen. Schnell wurde klar, daß die Behörde besser Abgeordnete, die später über den Plan entscheiden, geschickt hätte, statt der Stadtplaner. Denn die vertraten ihre Sache so, daß man ihnen nicht glaubte, sie seien vom Inhalt ihrer Worte überzeugt. So fühlten sich denn die Alstertaler verschaukelt.“[222]

Es ist schon verwunderlich, daß der Senat das Planverfahren erst 1984 evozierte. Schließlich war bereits zu Beginn der Planungen abzusehen, daß die Kommunalpolitik einer Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums nicht zustimmen würde. Warum aber dennoch die Erweiterungswünsche der ECE auf kommunaler Ebene sieben Jahre anhängig waren, kann anhand der Akten des Bebauungsplanverfahrens nicht ermittelt werden. Vielleicht hatte die zögerliche Bereitschaft des Senates, sich dieser Thematik anzunehmen, auch mit dem Verlust der absoluten Mehrheit der SPD in der Bürgerschaftswahl am 6. Juni 1982 zu tun. Nachdem die Tolerierungsverhandlungen des SPD-Minderheitensenats mit der GAL scheiterten, erfolgten Neuwahlen. Am 19. Dezember 1982 – kurz nach dem Regierungswechsel in Bonn – errang die SPD mit 51,3 Prozent der Stimmen wieder die absolute Mehrheit. In Zeiten wackelnder Regierungsmehrheiten sind unpopuläre Entscheidung – wie zum Beispiel die Erweiterung des AEZ - immer schwierig zu fällen. Schließlich sind die Wählerstimmen kostbar.

6. Bürgerschaft debattiert Erweiterung

Im Gegensatz zu den Fraktionen in den kommunalpolitischen Gremien gaben die SPD- und die CDU- Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft anfänglich keine eindeutigen Stellungnahmen zur geplanten Erweiterung des AEZ ab. Im Parlament waren die Planungen der ECE bereits durch Schriftliche Kleine Anfragen seit Juni 1984 anhängig.[223] Eine erste Debatte in der Hamburgischen Bür-

[222] Horst Münch: Kommentar: Bevormundung kommt aus dem Rathaus. In: Alstertal-Nachrichten. Nummer 40. Hamburg 08. November 1984. S. 2.
[223] Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Schriftliche Kleine Anfrage des Abgeordneten Paul Busse (SPD): Erweiterung des Alstereinkaufszentrums (AEZ). Drucksachen Nr. 2610. XI. Wahlperiode. Hamburg 08. Juni 1984, und: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Schriftliche Kleine Anfrage der Abgeordneten Angelika Birk (GAL): Erweiterung des Alstereinkaufszentrums. Drucksachen Nr. 2983. XI. Wahlperiode. Hamburg 18. September 1984.

gerschaft erfolgte jedoch auf Antrag der GAL-Fraktion erst am 27. Februar 1985. Die GAL wandte sich als einzige Fraktion im Landesparlament von Anbeginn vehement gegen die Pläne. Der GAL-Abgeordnete Thomas Kowsky[224] formulierte in seiner Einstandsrede pointiert den Standpunkt seiner Fraktion zu diesem Thema: „Es ist schon ein Schauspiel besonderer Art, wie Sie Ihre Parteifreunde vor Ort im Regen stehen lassen, von den betroffenen Bürgern ganz zu schweigen. Die geplante AEZ-Erweiterung ist die Fortsetzung einer bankrotten Politik unter einem neuen Firmenmantel. In diesem Fall begann der Bankrott schon 1969, als die Entscheidung fiel, das AEZ zu bauen. Mit diesem Kaufzentrum wurde eine Krebszelle in einem Stadtteil eingepflanzt, deren Wucherung verheerende Folgen haben: Umsiedlung, Abriß, Naturzerstörung, Straßenbau, Häuserbau, Wiederabriß und weiterer Ausbau, Planierung und Rodung. Wie eine Spirale bewegt sich die Entwicklung.“[225]

Über diesen Einzelfall hinaus entsprach die Ablehnung der Erweiterung des AEZ einer grundsätzlichen Feindseligkeit dieser alternativen Partei gegenüber Shopping-Centern: „Einkaufszentren sind in der Regel umweltfeindlich, arbeitsplatzvernichtend und unsozial. Umweltfeindlich, weil Einkaufszentren verkehrsgerechter Anbindung bedürfen. Das bedeutet Ausbau von Straßen über das erträgliche Maß hinaus mit allen sich daraus ergebenden Problemen. Arbeitsplatzvernichtend, weil mittelständische Betriebe gefährdet sind und teilweise schon aufgegeben haben. Unsozial, weil ein eigener Wagen Bedingung ist, um ein Einkaufszentrum optimal nutzen zu können. Gesellschaftliche Randgruppen sind aber oft nicht im Besitze eines Pkws, oder können Sie mir Rentner und Arbeitslose nennen, die alle einen Pkw haben. Außerdem steht nur in wenigen Familien der Wagen ganztägig zur Verfügung. Meistens nimmt ihn der Alte mit zur Arbeit.“[226]

Der Abgeordnete Kowsky ließ es nicht nur bei scharfen Angriffen bei der Bewertung der Frage einer Erweiterung des AEZ und den sich daraus ergebenden Folgen bewenden, sondern er leitete aus diesem Einzelfall eine grundsätzliche

---

[224] Thomas Kowsky wurde am 31. März 1931 in Hamburg - Harburg geboren. Von 1946 bis 1950 lernte er den Beruf Decksmann in der Seeschiffahrt. Seit 1952 war Thomas Kowsky als Hafenarbeiter beschäftigt. Im Oktober 1976 erwarb er den Hafenarbeiterbrief. Anschließend war er im Betriebsrat der Firma EUROKAI KgaA, Container Terminal, tätig. 1980 trat er den Grünen (GAL) bei. Als Nachrücker zog er am 25. Februar 1985 in die Hamburgische Bürgerschaft ein. (Vgl.: Handbuch der Hamburgischen Bürgerschaft – Personalien. 10. Wahlperiode. S. 208 a.)

[225] Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Protokoll der 61. Sitzung der Bürgerschaft: Bericht des Bauausschusses über die Drucksache 11/3130: Geplante Erweiterung des Alstertal – Einkaufszentrums (AEZ) in Hamburg-Poppenbüttel (GAL-Antrag). Drucksachen Nr.3693. XI. Wahlperiode. Hamburg 27. Februar 1985. S. 3579. (Im folgenden zitiert: Bürgerschaft: 61. Sitzung.)

[226] Bürgerschaft: 61. Sitzung. S. 3580.

Standortpolitik der SPD-Regierung ab: „Nun ist diese Erweiterung politisch nicht leicht durchzusetzen, also sucht man sich einflußreiche Politiker welche die Drecksarbeit für sie (Otto-Gruppe) erledigen. Man braucht auch nicht lange zu suchen. Bürgermeister und Wirtschaftssenator waren zu gerne bereit, dienlich zu sein. Wir glauben nämlich nicht, daß sich der Bürgermeister gegenüber der Otto-Gruppe zu weit aus dem Fenster gehängt hat, wie es aus der SPD-Gerüchteküche verlautet. Dies dient nur der Legendenbildung in der Richtung, daß er als Ehrenmann schließlich zu seinem Wort stehen muß. Nein, die Entscheidung des Senats ist logische Konsequenz dessen, was man Standortpolitik nennt. Immer klarer kristallisiert sich heraus, was Standortpolitik politisch bedeutet: Umweltschutz, soziale Verpflichtung, demokratische Kontrollrechte werden ohne Skrupel den Profitinteressen großer Firmen und Konzerne geopfert. AEZ und Norddeutsche Affinerie sind typische Beispiele dieser Politik: die Wende auf hamburgisch. Mit uns könnt ihr diese Politik nicht machen, wir werden einer Erweiterung des AEZ auf keinen Fall zustimmen.“[227]

Die Regierungspartei SPD und die Opposition CDU begründeten beide jeweils in ihren Reden die abwartende Haltung mit einer noch nicht abgeschlossenen Willensbildung in ihren Fraktionen. Der Senat sollte ihrer Meinung nach zuvor sechs umfangreiche Fragen beantworten, die im Bauausschuß als Antrag vierzehn Tage zuvor beschlossen wurden. Ulrich Hartmann[228] (SPD) sagte dazu in der Debatte: „Die Erweiterung des AEZ ist in der SPD-Fraktion noch umstritten. Ich sage es in aller Offenheit. Wir müssen die Fragen, die der Bauausschuß gestellt hat, noch beantwortet bekommen. Es ist nicht furchtbar logisch, Fragen zu stellen und gleichzeitig zu sagen, die Sache soll scheitern. Deshalb sind wir dafür, daß die Fragen zunächst beantwortet werden und in die Willensbildung einfließen.“[229] Fridtjof Kelber[230] argumentierte für die CDU-Fraktion in einem vergleichbaren Wortlaut: „Auch wir sind der Auffassung – so ähnlich, wie Herr Hart-

[227] Bürgerschaft: 61. Sitzung. S. 3580.
[228] Ulrich Hartmann wurde am 08. April 1938 in Bremen geboren. 1958 begann er sein Studium der Volkswirtschaftslehre und der politischen Wissenschaft in Hamburg und erhielt 1962 sein Diplom. Anschließend war Ulrich Hartmann als wissenschaftlicher Assistent an der Universität Hamburg und nachfolgend bei der SPD - Bürgerschaftsfraktion tätig. Später wurde er Fraktionsgeschäftsführer. Im April 1970 zog er als Abgeordneter in die Hamburgische Bürgerschaft ein. 1971 wurde er Geschäftsführer der Hamburger Gaswerke GmbH. Von 1973 bis 1982 leitete er als Vorsitzender die SPD - Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft. (Vgl.: Handbuch der Hamburgischen Bürgerschaft – Personalien. 11. Wahlperiode. S. 147.)
[229] Bürgerschaft: 61. Sitzung. S. 3580.
[230] Fridtjof Kelber wurde am 17. August 1938 in Hamburg geboren. Von 1958 bis 1962 studierte er Erziehungswissenschaften, Geschichte und Politik an den Universitäten Hamburg und Tübingen. 1962 legte er seine 1. Lehrerprüfung in Hamburg ab und trat anschließend in den Schuldienst ein. 1966 bestand er seine 2. Lehrerprüfung. Von 1966 bis 1971 war er stellvertretender Schulleiter und seit 1973 Rektor einer katholischen Volks- und Realschule in Hamburg. Der CDU trat Fridtjof Kelber 1957 bei. Von 1970 bis 1987 gehörte er als Mitglied der Bezirksversammlung Bergedorf an. 1970 bis 1993 zog er in die Hamburgische Bürgerschaft als CDU-Abgeordneter ein. (Vgl.: Handbuch der Hamburgischen Bürgerschaft – Personalien. 14. Wahlperiode. S. 171.)

mann das eben ausgeführt hat -, daß der Bauausschuß ja nicht umsonst einen Fragenkatalog aufgestellt und diesen zur Beantwortung dem Senat zugeleitet hat. (...)“ In einem Punkt hatten die SPD und CDU aber eine unterschiedliche Auffassung. Der Bauausschuß hatte mit dem Fragenkatalog zusammen eine Aussetzung des Planverfahrens bis zur Vorlage der Antworten beschlossen. „Wir (die CDU-Fraktion) bleiben bei dem, was wir mit Ihnen zusammen vor vierzehn Tagen beschlossen haben: Erstens: Der Katalog von sechs sehr ausführlichen Fragen muß zunächst einmal erörtert werden. Zweitens: Wir bleiben aber auch dabei, daß der Senat ersucht wird, bis zur Vorlage der Antworten alle zur AEZ-Erweiterung laufenden Planungen auszusetzen.“[231] Die SPD wollte nun in der Bürgerschaft, abweichend von ihrem Votum im Bauausschuß, das Planverfahren während der Beantwortung der Fragen weiter fortsetzen. Sie begründete diesen Richtungswechsel damit, daß ein Anhalten der Planungen mit einer unzumutbaren schlechten Behandlung des Investors verbunden sei.

Die Bild-Zeitung berichtete in ihrer am nächsten Tag erschienenen Ausgabe über die Bürgerschaftsdebatte: „CDU und SPD hatten keine Meinung, nur die GAL wußte, was sie wollte: Keine Erweiterung des AEZ.“[232]

7. Erste Vorentscheidung in der Bürgerschaft

Die Bürgerinitiative B.A.U.M. sammelte 15.000 Unterschriften gegen die Erweiterung des AEZ. Am Sonnabend, dem 11. Mai 1985 organisierte sie einen Protestmarsch, der am Saseler Markt begann und mit einer Kundgebung am Poppenbüttler Markt endete.[233]

Während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes von Juni bis Juli 1985 wurden 501 Einwendungen mit Bedenken und Anregungen vorgebracht, davon 7 Sammeleinwendungen.[234] Der Vorsitzende der Bürgerinitiative B.A.U.M. Klaus Biesterfeld wandte sich in diesem Zeitraum an die Presse. Danach kündigte er an, daß die Bürgerinitiative eine Verfassungsbeschwerde gegen den

[231] Bürgerschaft: 61. Sitzung. S. 3581 f.
[232] o.V.: AEZ-Erweiterung weiter umstritten. In: Bild-Zeitung. Hamburg 28. Februar 1985.
[233] Vgl.: Andreas Göhring: Fällt die Kritik der SPD dem Fraktionszwang zum Opfer? In: Alstertal-Nachrichten. Nummer 19. Hamburg 10. Mai 1985. S. 1.
[234] Die Baubehörde verteilte im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes Poppenbüttel 26 rund 1.000 Broschüren unter dem Titel „Informationen für den Bürger – Informationen zur AEZ-Erweiterung“. Die GAL prangerte diese Broschüre an, weil sie von der ECE bereitgestellte Materialien enthielt. (Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Schriftliche Kleine Anfrage des Abgeordneten Thomas Kowsky (GAL): „Werbebroschüre“ des Senates zur geplanten Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums. Drucksachen Nr. 4709. XI. Wahlperiode. Hamburg 26. Juli 1985.)

Bebauungsplan einreichen werde. Klaus Biesterfeld begründete dieses mit folgenden Argumenten:

– Die erfolgte Evokation des Senates verstoße sowohl gegen das Verfassungsgebot der Gewaltenteilung als auch gegen geltendes Hamburger Recht.

– Die öffentliche Anhörung hätte statt von der Baubehörde vom Bezirksamt Wandsbek durchgeführt werden müssen.

– Von der öffentlichen Anhörung sei kein Protokoll angefertigt worden.[235]

– Die unabhängigen Gutachten seien gespickt von falschen Zahlen. „Getürkte Zahlen, ungenaue Pläne und unüberprüfte Modellskizzen des AEZ-Eigentümers bilden das Fundament eines Bebauungsplanverfahrens, das die Vergrößerung des Konsumklotzes festschreiben soll. Zahlen, die nicht ins Erweiterungs-Konzept passen, bleiben dagegen unberücksichtigt.“[236]

Nach der öffentlichen Auslegung debattierte die Hamburgische Bürgerschaft am 11. Juli 1985 ein zweites Mal die Erweiterung des AEZ. Anlaß der Debatte war ein Antrag, in dem die GAL eine Einstellung der Erweiterungsplanung des Alstertal-Einkaufszentrums und die damit verbundene Aufhebung des Bebauungsplanverfahrens Poppenbüttel 26 forderte.[237] Inzwischen hatte der Senat die sechs Fragen des Bauausschusses beantwortet.[238] Die GAL hielt die Beantwortung des Fragenkataloges für ungenügend: „Die wesentlichen Aussagen dieses Papiers werden durch Untersuchungen des PRISMA-Instituts belegt. Wenn man nun weiß, daß eben dieses PRISMA-Institut eine Tochterfirma der Otto-Gruppe ist, so sind im Sinne einer objektiven Untersuchung diese Ergebnisse wertlos, ich würde sogar sagen, schädlich. (...) Meine Damen und Herren! Die Mitteilung zeichnet sich durch Unterlassung, Weglassung, durch Beschönigungen und durch Vermutungen aus. Ich möchte sagen, sie ist das Papier nicht wert, auf dem sie gedruckt ist, oder – um es andersrum zu sagen – man hätte

[235] Vgl.: Marco Carini: Bürgerinitiative will gegen den AEZ-Ausbau klagen: Grundgesetz gegen Großprojekt. In: Hamburger Rundschau. Nummer 27. Hamburg 27. Juni 1985. S. 9. (Im folgenden zitiert als: Carini: Bürgerinitiative.)
[236] Carini: Bürgerinitiative. S. 9.
[237] Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Antrag der GAL-Fraktion: Keine Erweiterung des Alstertal – Einkaufszentrums (AEZ). Drucksache Nr. 4329. XI. Wahlperiode. Hamburg 17. Mai 1985.
[238] Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Mitteilung des Senates an die Bürgerschaft: Bericht des Senats zum bürgerschaftlichen Ersuchen zur Erweiterung des Alstertal – Einkaufszentrums. Drucksache Nr. 4361. XI. Wahlperiode, Hamburg 28. Mai 1985.

das Firmenzeichen der Otto-Gruppe ruhig drauflassen und dafür die „Mitteilung des Senats“ streichen können.“[239]

In der Debatte legten die SPD und CDU-Fraktionen ihre abwartende Haltung ab. Der Abgeordnete Reinhardt Hinze[240] von der SPD-Fraktion nannte drei Gesichtspunkte, die bei näherer Betrachtung eine positive Beurteilung der Erweiterungspläne ergeben würden: „Herr Kowsky, wer über das AEZ spricht und die Erweiterungsabsichten ablehnen will, muß sich zunächst mit drei Komplexen befassen und sie auch entsprechend einordnen. Erstens die örtlichen und kommunalpolitischen Interessen, zweitens die gesamthamburgischen Interessen und drittens die unternehmerischen Interessen des Betreibers.“[241] Reinhardt Hinze bezog sich in seiner Rede insbesondere auf die in der Debatte von der GAL vorgebrachten Bedenken der örtlichen Vertreter. Insgesamt hielt er diese für unbegründet. Der Sozialdemokrat führte im einzelnen aus, daß die örtlichen Interessen im Bezug auf eine mögliche Konkurrenzsituation im Einzelhandel im Gutachten der GEWOS und PRISMA geprüft und danach genügend berücksichtigt wurden. Ebenfalls sei mit der Erweiterung eher eine Verbesserung der Verkehrssituation verbunden als die angeprangerte Verschlechterung. Schließlich hielt er die Forderungen der örtlichen Vertreter für überzogen: „Man gewinnt den Eindruck, daß eine privilegierte Bevölkerungsgruppe einen Anspruch erhebt, zu dem sie überhaupt gar kein Recht hat. Und sie als GAL vertreten noch diese privilegierte Bevölkerungsgruppe, wo Sie immer erklären, daß Sie die armen Leute vertreten. Das finde ich sehr komisch.“[242] Der Bürgerschaftsabgeordnete fuhr damit fort, daß genauso wie andere Stadtteile auch das Alstertal die Belastungen einer Großstadt aufnehmen müßte: „Im übrigen: Wir leben in einer Großstadt und nicht nur vom Rosenzüchten. Das überwiegende Gemeinwohl, wofür viele Stadtteile hinhalten müssen, beispielsweise Wilhelmsburg, Veddel, Rothenburgsort und so weiter, sollte auch für die Alstertaler zutreffen.“[243] Das gesamthamburgische Interesse muß insbesondere bei den Erweiterungsabsichten geprüft werden. Investoren dürften in Hamburg nicht verprellt werden:

---

[239] Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Protokoll der 73. Sitzung der Bürgerschaft: Antrag der Fraktion GAL: Keine Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums (AEZ) und Bericht des Senats zum bürgerschaftlichen Ersuchen zur Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums. Drucksachen Nr.73. XI. Wahlperiode. Hamburg 11. Februar 1985. S. 4346. (Im folgenden zitiert: Bürgerschaft: 73. Sitzung.)

[240] Reinhardt Hinze wurde am 18. November 1929 in Hamburg geboren. Nach Kriegsschluß absolvierte er eine Maurerlehre. Von 1948 bis 1956 war er bei mehreren Firmen als Maurer und Hilfspolier tätig. Ab Herbst 1956 war er bei den Hamburger Gaswerken zunächst als Ofenmaurer, später als Meister, Betriebsratsvorsitzender und zuletzt als Bereichsleiter tätig. Der SPD trat Reinhardt Hinze 1953 bei. Von 1966 bis 1974 war er Mitglied der Bezirksversammlung Hamburg - Mitte. Anschließend zog er in die Hamburgische Bürgerschaft ein. (Vgl.: Handbuch der Hamburgischen Bürgerschaft – Personalien. 15. Wahlperiode. S. 161.)

[241] Bürgerschaft: 73. Sitzung. S. 4347.

[242] Bürgerschaft: 73. Sitzung. S. 4347.

[243] Bürgerschaft: 73. Sitzung. S. 4347.

„Auch der Betreiber des AEZ, Herr Otto, ist ein Steuerzahler, und er hat ein Anrecht darauf, anständig behandelt zu werden.“[244]

Der Abgeordnete Fridtjof Kelber (CDU-Fraktion) setzte sich in seiner Rede klar für die Erweiterung des Poppenbütteler Shopping-Centers ein: „Ich meine, gerade dadurch, daß wir uns sehr deutlich für die Erweiterung des AEZ aussprechen (...) machen wir klar, daß wir uns nicht irgendwelchen Stimmungen unterwerfen, sondern das sachlich Notwendige für unsere Stadt tun. Insofern treffe ich mich auch mit Ihren Äußerungen, indem ich einfach sage, das gesamthamburgische Interesse verlangt jetzt endlich eine klare Entscheidung zur Erweiterung des Alster-Einkaufszentrums.“[245] Genauso wie die SPD bewertete die CDU-Bürgerschaftsfraktion das gesamthamburigsche Interesse höher als die vorgebrachten örtlichen Interessen.

Bei einer analytischen Betrachtung der gesamten Debatte zur AEZ-Erweiterung in der Hamburgischen Bürgerschaft fällt auf, daß die SPD- und CDU-Fraktion Schwierigkeiten hatten, sich zu einer positiven Haltung gegenüber den Erweiterungsplänen durchzuringen. Schließlich mußten sie mit dieser Entscheidung ihre örtlichen Parteikollegen überstimmen.

Bürgermeister Dr. Klaus von Dohnanyi stellte sich in einer öffentlichen Veranstaltung im Alstertal den Gegnern der Erweiterungspläne. Am 1. Oktober 1985 kamen 300 Alstertaler Bürgerinnen und Bürger in die Pausenhalle des Gymnasiums Oberalster und versuchten den Bürgermeister zu einer Wende in der Standortpolitik zu bewegen. „Das Fazit der rund dreistündigen, von heftigen Wortgefechten geprägten Diskussion: Der Bürgermeister verteidigte die `Sorgfältig vorbereitete Senatsentscheidung‘, die an wirtschaftlichen Gesichtspunkten für ganz Hamburg orientiert sei. Und obwohl er die Kritik der unmittelbar Betroffenen verstehe, sei der gesamthamburgische Aspekt in diesem Fall für den Senat vorrangig.“[246]

[244] Bürgerschaft: 73. Sitzung. S. 4348.
[245] Bürgerschaft: 73. Sitzung. S. 4348.
[246] Bettina Fiehring: Alstertaler zur AEZ-Erweiterung: Lebensqualität wichtiger als mehr Steuereinnahmen! Klaus von Dohnanyi hart attackiert. In: Alstertal-Nachrichten. Nummer 40. Hamburg 03. Oktober 1985. S. 1.

8. Vereinigungen und Institutionen gegen die Erweiterung

Neben den Alstertaler Bürgerinnen und Bürgern und den Parteien gaben auch mittelbar betroffene Vereinigungen und Institutionen eine Stellungnahme zu den Erweiterungsabsichten der ECE ab.

Der Deutsche Gewerbeverband Hamburg (DGV) wandte sich in mehreren Pressemitteilung vehement gegen den Ausbau des AEZ. Als Akt politischer Willkür bezeichnete der DGV die positive Stellungnahme des Ersten Bürgermeisters Dr. Klaus von Dohnanyi zu den Plänen der ECE. Nach Meinung des DGV habe sich selten ein Hamburger Bürgermeister so rigoros über den gemeinsamen Willen von Bevölkerung, mittelständischem Einzelhandel und Parteien hinweggesetzt. Die Argumentation des Senats, daß „Hamburgs Attraktivität durch attraktive Einkaufszentren“ steige, sei nicht haltbar. „Eine Stadt werde für das Umland und für Pendler vor allem durch eine attraktive Innenstadt interessant. Dies sei – beispielsweise – durch die Schaffung zusätzlichen Parkraums in der City zu erreichen, nicht aber durch den Auf- beziehungsweise Ausbau von Einkaufszentren an der Peripherie der Stadt.“[247] Außerdem würden periphere Einkaufszentren erneute straßenverkehrliche Probleme aufwerfen. Hinzu käme, daß die Erweiterung des Einkaufszentrums nach Meinung des Interessenverbandes gegen das „Mittelstandsförderungsgesetz Hamburg“ von 1977 verstoßen würde. Dieses Gesetz sollte eine nach Branchen und Betriebsgrößen ausgewogene Wirtschaftsstruktur in Hamburg und einen gesunden Wettbewerb garantieren. Kleine und mittlere Unternehmen aus Handel, Handwerk und Dienstleistung sollten nach den Buchstaben des Gesetzes ausdrücklich erhalten und gefestigt werden. Die Senatsplanung berücksichtige diese gesetzliche Vorgabe nach Ansicht des DGV nicht ausreichend. Die Erweiterung übe vielmehr weiteren Druck auf den selbständigen Einzelhandel im Einzugsbereich aus und zwinge erneut Geschäfte zur Aufgabe. „Die Investitionen zur Lösung der Verkehrsprobleme, die durch eine AEZ-Erweiterung noch verstärkt würden, kämen einer ‚einseitigen Wettbewerbsförderung eines Großbetriebes mit Steuermitteln‘ gleich.“[248]

Auch die Deutsche Angestellten-Gewerkschaft (DAG) meldete sich in der Kommunalpresse zu Wort und lehnte die geplante Baumaßnahme ab. Der damalige DAG-Landesverbandsleiter und SPD-Bürgerschaftsabgeordnete Lutz Freitag[249]

[247] o.V.: Thema „AEZ-Erweiterung“ – Deutscher Gewerbeverband. In: Heimat-Echo. Hamburg 07. Juni 1984.
[248] o.V.: Gewerbeverband wehrt sich gegen Dohnanyis Pläne. In: Die Welt. Nummer 49. Hamburg 27. Februar 1985. S. 20.

begründete dies damit, daß der bereits „ruinöse Wettbewerb“ durch weitere Einzelhandelsgeschäfte zusätzlich verschärft würde.[250]

Der Landesverband des Hamburger Einzelhandels e.V. wandte sich gegen den Ausbau des Alstertal - Einkaufszentrums aus gesamtstädtischen Erwägungen. In einem Brief an den Senat und an alle politischen Vertreter legten der Erste Vorsitzende Rolf Hollmann und der Hauptgeschäftsführer Dr. Klaus Prahl dar, daß die Hansestadt „überreichlich Flächenkapazitäten im Einzelhandel“ hätte. Eine „längere Konsolidierungsphase“ in der jede Einzelhandelsflächenausweisung verhindert werde, sei wirtschaftspolitisch unbedingt erforderlich. Ansonsten würde der Ordnungsplan „Zentrale Standorte“ und insbesondere die Hamburger-City Einbußen erleiden. Dieses wiederum hätte einen Verlust von Arbeitsplätzen im Einzelhandel zu bedeuten. Die Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums sei eines von mehrerer Projekten, die vor diesem Hintergrund unbedingt abgelehnt werden müßten.[251] Der Landesverband des Hamburger Einzelhandels e.V. sprach mit seiner Ablehnung das Mitte der siebziger Jahre entstandene Problem einer „toten Innenstadt“ an. Die einstigen Bewohner der Innenstadt waren an die Stadtränder gezogen, der Einzelhandel mit den Einkaufszentren folgte ihnen. Der Wandel kam nicht unbemerkt, blieb in seiner weitreichenden Bedeutung aber zunächst unerkannt. Im Zuge der Diskussion um die Erweiterung des AEZ erfolgte gleichzeitig die Wiederbelebung der Innenstadt. Die Neugestaltung der Innenstadt und der Bau der Passagen wurden Ende der siebziger und Anfang der achtziger Jahre durchgeführt.[252]

Auch die Handwerkskammer Hamburg sprach sich während der Beteiligung im Bebauungsplanverfahren gegen die Erweiterungswünsche der Einkaufscenterbetreiber aus. Die Kammer befürchtete mit einer Umsetzung der Planungen eine

---

[249] Lutz Freitag wurde am 16. Oktober 1943 in Mährisch - Ostrau geboren. 1950 siedelte Lutz Freitag nach Westberlin über. Im April 1959 begann er eine Lehre bei der Bundesanstalt für Arbeit in Berlin. Von April bis Juni 1962 war er im Arbeitsamt IV in Berlin angestellt. Anschließend arbeitete er als Sekretär im Landesverband Berlin der Deutschen Angestellten - Gewerkschaft (DAG). Vom 01. Oktober 1966 bis 18. Oktober 1969 studierte Lutz Freitag an der damaligen Hamburger Akademie für Wirtschaft und Politik. Im Anschluß war er als Dozent im Seminar für Gewerkschaftspolitik des Bundesvorstandes der DAG tätig. Am 01. Januar 1970 übernahm er die Leitung der zentralen Jugendbildungsstätte der DAG in Naumburg bei Kassel. Im Juni 1971 wurde er zum Bundesjugendleiter der DAG gewählt. Am 31. März 1978 wurde Lutz Freitag zum DAG - Landesverbandsleiter Hamburg gewählt. Als SPD-Abgeordneter war er von Juni 1982 bis 1991 für die SPD in der Hamburgischen Bürgerschaft. (Vgl.: Handbuch der Hamburgischen Bürgerschaft – Personalien. XIII Wahlperiode. S. 137.)

[250] Vgl.: Andreas Göhring: Streit um die AEZ-Erweiterung geht nach Vorlage der Baupläne weiter: Belastungsprobe für die SPD. In: Wandsbeker Zeitung. Nummer 19. Hamburg 09. Mai 1985. S. 1.

[251] Rolf Hollmann; Klaus Prahl: Brief des Landesverbandes des Hamburger Einzelhandels e.V. an den Senat. Hamburg 26. Oktober 1984. (Freie und Hansestadt Hamburg Archiv: Akten Bebauungsplan Poppenbüttel 26.)

[252] Detaillierte Informationen zu den Hamburger Passagen finden Sie im I. Kapitel auf Seite 41.

mittelfristige Ausdünnung der Handwerksbetriebe in der Umgebung des AEZ. „Der erhöhte Umsatz, der im AEZ erwartet wird, muß zwangsläufig in anderen Bereichen abgezogen werden. Dadurch wird wohl nicht nur von der Möncke-bergstraße Kundschaft abgezogen! Uns geht es ja vielmehr um die kleinen wohngebietsnahen Ladenhandwerker und Betriebe. Durch fehlenden Umsatz müssen dann die Preise in die Höhe gesetzt werden und der nächste Schritt ist, daß der Betrieb dann doch schließen muß.“ Insbesondere kleine Familien-betriebe seien durch eine Schließung betroffen. Diese Betriebe könnten auch nicht ins AEZ verlegt werden, weil dort die Mieten zu hoch seien. Die Folge einer Erweiterung des AEZ sei unter anderem eine Verstärkung des Konzentrations-prozesses, bei dem „sich nur die größeren Handwerksbetriebe behaupten kön-nen.“[253]

Die Handelskammer Hamburg hingegen unterstützte den Standpunkt des Se-nates. In einem Schreiben an den Ersten Bürgermeister Dr. Klaus von Dohnanyi und Senator Volker Lange begründete sie diese Haltung: „Entscheidender Gesichtspunkt dafür war die Überlegung, daß eine Ablehnung des Vorhabens mit den gemeinsamen Bemühungen um eine Stärkung des hamburgischen Wirt-schaftsplatzes nicht zu vereinbaren wäre, sondern im Gegenteil negative Sig-nalwirkungen für alle größeren Investitionsvorhaben ähnlicher Art haben würde. Die Kammer begrüßt deshalb ausdrücklich die positive Einstellung des Senats zur Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums und hat die Absicht, ihre Auf-fassung auch gegenüber der Öffentlichkeit noch einmal deutlich zu machen“.[254] Im Einzelnen legte die Handelskammer dar, daß ihrer Ansicht nach das AEZ auf lange Sicht nur wettbewerbsfähig sein könnte, wenn es sich in der Gestaltung, in der Branchenzusammensetzung und der Warenanbietung immer wieder neuen Anforderungen und neuen Erkenntnissen anpasse.[255] Eigentümer und

[253] Hoffmann; Häussler: Brief der Handwerkskammer Hamburg an das Landesplanungsamt. Hamburg 24. Januar 1985. (Freie und Hansestadt Hamburg Archiv: Akten Bebauungsplan Poppenbüttel 26.)
[254] Erich Dahlinger: Brief der Handelskammer Hamburg an den Senat. Hamburg 15. März 1985. (Freie und Hansestadt Hamburg Archiv: Akten Bebauungsplan Poppenbüttel 26.)
[255] Dieser Standpunkt entsprach auch unabhängig von den Planungen des AEZ den bereits 1967 von der „Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V.“ (eine bis 1980 bestehende Vereinigung der Handelskammer Hamburg) formulierten Forderungen, stets Reserveflächen für spätere eventuell notwendigen Erweiterungen der Einkaufszentren vorzusehen. „Sowohl die Studiengesellschaft als auch die Handelskammer haben wiederholt darauf hingewiesen, daß für jedes Zentrum Reserveflächen ein-geplant werden sollten. Wenn einer solchen Freihaltung auch finanzielle Gründe entgegenstehen mögen, an einer Lösung des Reserveproblems kann nicht vorübergegangen werden; denn ein Zen-trum, welches auf Grund verschiedener Entwicklungen zur Expansion gezwungen ist, und nicht mehr mit einem genügenden Angebot aufwarten kann, wird an Anziehungskraft verlieren.“ Dem-nach billigte die Studiengesellschaft und die Handelskammer Ende der sechziger Jahre prinzipiell den bestehenden Zentren eine Erweiterung zu. (Günther Petersen: Der zentrale Einkauf kommt bei den Kunden gut an – Zu einer Untersuchung über die Einkaufszentren in Hamburg. In: Mit-teilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg April 1969. S. 269. Vgl.: Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V.

Betreiber dürften daran nicht wegen vermuteter Konkurrenzauswirkungen auf andere Zentren einschließlich der City gehindert werden.[256]

Anhand der Stellungnahmen der Kammern und Interessenvereinigungen läßt sich erkennen, in welch weiten Kreisen die Erweiterung des AEZ diskutiert wurde. Für die relativ geringe Größe des Projektes in Bezug auf die Auswirkungen auf den Handel und auf das Stadtgefüge gab es eine enorm aktive Beteiligung verschiedenster Akteure im veröffentlichten Meinungsbildungsprozeß.

9. Bebauungsplan als Gesetz

Im Rahmen der im Bezirksverwaltungsgesetz vorgesehenen abschließenden Beteiligung der örtlichen Gremien stimmte die Bezirksversammlung Wandsbek in einer namentlichen Abstimmung am 23. Januar 1986 einem Antrag mit der Zielrichtung der Ablehnung des Bebauungsplans Poppenbüttel 26 mit 23 Ja-Stimmen, einer Enthaltung, bei Nichtbeteiligung der CDU-Fraktion (16 Mitglieder) zu. Folgende Stellungnahme gab das politische Gremium zu Protokoll: „Die Bezirksversammlung Wandsbek lehnt den Bebauungsplanentwurf Poppenbüttel 26 und die damit verbundene Möglichkeit zur Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums (AEZ) ab und fordert die Einstellung des Verfahrens.

Nach ihrer Auffassung wird durch den Bebauungsplanentwurf

– infolge eines verstärkten Konkurrenzdruckes auf die dezentralen Einzelhandelsgeschäfte die örtliche Nahversorgung großer Teile der Bevölkerung nachhaltig beeinträchtigt,

– die ohnehin schon problematische Situation des Straßenverkehrs im Alstertal durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen weiterhin verschärft,

– unter dem Strich insgesamt das Arbeitsplatzangebot nicht erhöht, sondern sogar noch verringert, weil die Konsumentenströme allenfalls verlagert werden.

Hamburg: Geschäftsbericht für das Jahr 1967/1968. S. 2, und: Robert Pernau: Nicht alles auf einmal – Bei der Planung von Einkaufszentren müssen Reserveflächen berücksichtigt werden. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg April 1968. S. 236 f.)

[256] Vgl.: o.V.: Kammer für Erweiterung. In: Alstertal-Nachrichten. Hamburg 28. März 1985, und: Handelskammer Hamburg: Bericht über das Jahr 1984. S. 93.

Die Bezirksversammlung stellt fest, daß sie sich bei ihrer Entscheidung nicht allein von kommunalpolitischen Motiven hat leiten lassen, sondern vielmehr gleichrangig beschäftigungs- und stadtentwicklungspolitische Aspekte berücksichtigt hat."[257] Die CDU-Fraktion beteiligte sich nicht an der Abstimmung mit der Begründung, daß der Senat sich ohnehin über das Votum des Bezirksamtes hinwegsetzen werde.[258] Drei Tag zuvor hatte die CDU-Fraktion im Stadtplanungsausschuß ihren Standpunkt ausführlicher dargelegt. Die Verwaltung trug den Mitgliedern des Ausschusses die eingebrachten Bedenken und Anregungen der Bürger vor und die dazu abgegebenen Stellungnahmen der Baubehörde. „Herr Witt stellt für die CDU-Fraktion den Vortrag als politische Wertung in Abrede. Er stellt fest, daß die CDU ihn nicht zur Kenntnis nehme. Ihre Haltung zu diesem Thema sei bekannt. Durch die Evokation sehe sie sich in ihren Rechten kastriert und werde sich auf keiner Ebene an dem Verfahren beteiligen, bevor dieses nicht wieder dem Bezirk übergeben werde. (...) Zwar sei die Stellungnahme der SPD-Fraktion vom Inhalt her als richtig anzusehen, jedoch habe der Senat gezeigt, daß er sie nicht beachten werde."[259]

In der Sitzung am 5. März 1986 beschloß der Senat den Bebauungsplan Poppenbüttel 26 sowie die entsprechende Änderung des Flächennutzungsplans.[260] Beide Beschlüsse mußten aufgrund der Ablehnung der Bezirksversammlung Wandsbek von der Bürgerschaft bestätigt werden (§ 3 Absatz 2 Nummer 3 des Gesetzes über die Feststellung von Bauleitplänen und ihre Sicherung). Die Hamburgische Bürgerschaft beschloß den umstrittenen Plan am 28. Mai 1986 mit einer Zweidrittelmehrheit. Über die mit dem Bebauungsplan verbundene Einundsechzigste Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgte auf Antrag von sechs GAL -Abgeordneten eine namentliche Abstimmung.[261] Mit 58 Ja-Stimmen

---

[257] Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Mitteilung des Senates an die Bürgerschaft: Einundsechzigste Änderung des Flächennutzungsplans sowie Bebauungsplan 26. Drucksache Nr. 5884. XI. Wahlperiode. Hamburg 05. März 1986.

[258] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Niederschrift der Sitzung der Bezirksversammlung. Bebauungsplan - Entwurf Poppenbüttel 26. Hamburg 23. Januar 1986. S. 6 f.

[259] Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Niederschrift der Sitzung des Stadtplanungsausschusses. Bebauungsplan-Entwurf Poppenbüttel 26. Hamburg 20. Januar 1986. S. 3 f.

[260] Der Flächennutzungsplan von 1973 stellte in dem Bebauungsplanbereich Poppenbüttel 26 westlich des Alstertal-Einkaufszentrums Wohnbauflächen sowie Grünflächen mit der Kennzeichnung für ein Freibad und östlich dieses Zentrums gemischte Bauflächen sowie Flächen für Bahnanlagen dar. Mit dem Bebauungsplan ergab sich für die Darstellung im Flächennutzungsplan, daß die Bauflächen westlich und östlich der bisherigen Zentrumsdarstellungen erweitert werden mußten. Dementsprechend wurden östlich des Zentrums gemischte Bauflächen sowie Grünflächen mit der Kennzeichnung für ein Freibad in gemischte Bauflächen mit der Zweckbestimmung für zentrale Standorte geändert.

[261] Nach § 36 Geschäftsordnung der Bürgerschaft kann eine namentliche Abstimmung bis zur Eröffnung der Abstimmung schriftlich von mindestens sechs anwesenden Mitgliedern oder namens einer Fraktion oder Gruppe verlangt werden.

(SPD und CDU) und 7 Nein-Stimmen (GAL) wurde die Änderung angenommen.[262]

10. Normenkontrollklage

Die „Bürgerinitiative Alstertal für Umweltschutz und Mitbestimmung e.V." forderte ab November 1985 die Bürger auf, Geld zu spenden. Ziel war es, rund 40.000 DM zu sammeln, um damit in einem Normenkontrollverfahren vor dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht den Bebauungsplan für nichtig erklären zu lassen und gleichzeitig die Erweiterung des AEZ zu stoppen.[263] Insgesamt erhielt die Bürgerinitiative einen Spendenbetrag von rund 18.000 DM.[264]

Am 23. Juni 1986 strengten dann sechs Bürger und der Verein freier Kinderstätten e.V.[265] ein Normenkontrollverfahren beim Hamburgischen Oberverwaltungsgericht gegen den Bebauungsplan Poppenbüttel 26 an. Sie begründeten die Klage damit, daß der Bebauungsplan Poppenbüttel 26 schwerwiegende Verfahrens- und Abwägungsfehler hätte.[266] Darüber hinaus begehrten die Kläger vorläufigen Rechtsschutz und beantragten zwei einstweilige Anordnungen.

Mit dem Erlaß einer ersten einstweiligen Anordnung sollte der Freien und Hansestadt Hamburg untersagt werden, eine Baugenehmigung für den ersten Bauabschnitt der Erweiterung des AEZ auf der östlichen Seite des Heegbargs zu erteilen. Dort wollte die ECE für ihre eigenen Verwaltungsbelange ein vier- bis sechsgeschossiges Büro- und Geschäftsgebäude, das angeschlossene dreigeschossige Parkhaus für 320 Autos und einen PkW-Tunnel unter dem Heegbarg mit der halbkreisförmigen Rampe auf dem AEZ-Gelände bauen.[267] Der Zweite

---

[262] Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Protokoll der 98. Sitzung: Namentliche Abstimmung über die Einundsechzigste Änderung des Flächennutzungsplans. Hamburg 28. Mai 1986. XI. Wahlperiode. S. 5893.

[263] Vgl.: Arne Johannsen: Einzelhändler sind für einen neuen Markt: Der Kampf gegen das mächtige AEZ – Poppenbüttels Ortskern soll umgestaltet werden. In: Alstertal – Nachrichten. Nummer 49. Hamburg 05. Dezember 1985.

[264] Vgl.: Joachim Schulze Bergmann: Das politische Dorfgespräch: Die AEZ-Erweiterung und Ihre Folgen – GAL. In: Die Dorf-Zeitung. Hamburg 28. Juni 1988.

[265] Dem Verein freier Kinderstätten e.V. überließ die Freie und Hansestadt Hamburg als Eigentümerin das Doppelhaus auf der Fläche des Freizeitzentrums am Pfefferminzkamp 33 – 35 (ehemalige Behelfsheimsiedlung) vorübergehend zur Nutzung. In einem Vertrag verpflichtete sich der Verein, daß Grundstück auf Verlangen der Eigentümerin zu räumen. Deshalb war der Verein vor dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht nicht antragsbefugt. (Vgl.: Hamburgisches Oberverwaltungsgericht. OVG Bs II 34/86 N. S. 7.)

[266] Vgl.: Hamburgisches Oberverwaltungsgericht. OVG Bs II 34/86 N. S. 4.

[267] Auf dieser Fläche war zuvor ein Teppichhändler angesiedelt. Die ECE hatte bereits 1977 das Gelände käuflich erworben und die darauf befindlichen Geschäftsräume an den Teppichhändler vermietet. Im Juli 1986 erhielt die ECE eine Abbruchgenehmigung des Gebäudes, obwohl das

Senat des Oberverwaltungsgerichtes lehnte am 29. Oktober 1986 den einstweiligen Antrag ab. Damit konnte die Verwaltung den Bauantrag des ersten Bauabschnittes genehmigen.[268] Das Hamburgische Oberverwaltungsgericht begründete die Entscheidung damit, daß mit dem ersten Bauabschnitt „keine vollendeten Tatsachen hinsichtlich der von den Antragstellern beanstandeten Vergrößerung des AEZ mit der Errichtung eines Freizeitzentrums geschaffen werden."[269] Der erste Bauabschnitt beträfe demnach nicht die Erweiterung des AEZ im Grundsatz. Die Mitglieder des Ortsausschusses Alstertal nahmen im Februar 1987 mehrheitlich (SPD, CDU und GAL) den Bauantrag des ersten Bauabschnittes mißbilligend zur Kenntnis.[270]

Die Kläger beantragten beim Oberverwaltungsgericht ferner den Erlaß einer weiteren einstweiligen Anordnung, mit der die Erteilung einer Baugenehmigung zur Erweiterung des AEZ solange untersagt werden sollte, bis über das eigentliche Normenkontrollverfahren entschieden worden ist. Der Zweite Senat des Hamburgischen Oberverwaltungsgerichts lehnte den Antrag am 9. Juni 1988 ebenfalls ab. Die Richter begründeten den Beschluß damit, daß der Erlaß einer einstweiligen Anordnung nur gerechtfertigt sei, wenn durch den Vollzug der angegriffenen Norm schwere Nachteile im Sinne von § 47 Absatz 8 der Verwaltungsgerichtsordnung für den Kläger entstünden. „Den Antragsstellern (...) droht bei Vollzug des Bebauungsplans Poppenbüttel 26 kein schwerer Nachteil in diesem Sinne. Die planbedingten zusätzlichen Lärm- und Schadstoffimmissionen, die von den Antragstellern befürchtet werden, sind nicht in einer Größenordnung zu erwarten, durch die sie in ganz besonderem Maße (schwerwiegend) beeinträchtigt werden. Die dagegen erhobenen Einwände der Antragsteller greifen nicht durch."[271] Der Bebauungsplan Poppenbüttel 26 war somit geltendes Recht und die Baugenehmigung konnte von der Verwaltung erteilt werden.[272] Obwohl eine Entscheidung über das weiterhin anhängige Normenkontrollverfahren noch ausstand, war zu diesem Zeitpunkt mit einer Nichtigkeitserklärung des Bebauungsplanes Poppenbüttel 26 im Hinblick auf die sehr umfangreichen Vorarbei-

---

Gericht noch nicht über die einstweilige Anordnung eines Baustopps entschieden hatte. Die Mitglieder des Ortsausschusses Alstertal hatten davon im Bauprüfausschuß keinerlei Kenntnis erhalten und waren deshalb erbost. (Vgl.: Bettina Fiehring: Streit um AEZ-Erweiterung bekommt neuen Zündstoff: Haus im Eiltempo abgerissen. In: Alstertal-Nachrichten. Hamburg 24. Juli 1986.)

[268] Vgl.: o.V.: Ausbau oder nicht? – Entscheidung im August. In: Alstertal-Nachrichten. Hamburg 02. Juli 1987. S.1, ebenfalls: Christian Kersting: Alstertal-Einkaufzentrum: Klage abgewiesen! Parkhaus wird gebaut. In: Bild-Zeitung. Nummer 257. Hamburg 04. November 1986. S. 3.

[269] Hamburgisches Oberverwaltungsgericht. Bs II 34/86 N. S. 3.

[270] Vgl.: o.V.: Ortsamt genehmigt den Bau eines Verwaltungsgebäudes am Heegbarg – AEZ: es kann losgehen. In: Alstertal-Nachrichten. Hamburg 05. Februar 1987. S. 3.

[271] Hamburgisches Oberverwaltungsgericht. Bs II 34/86 N. S. 12.

[272] Vgl.: o.V.: Grünes Licht für AEZ-Erweiterung: Baugenehmigung Poppenbüttel 26. In: Heimat-Echo. Nummer 25. Hamburg 22. Juni 1988. S. 1.

ten und Untersuchungen im Rahmen des einstweiligen Anordnungsverfahrens nicht mehr zu rechnen.

Den Normenkontrollantrag zogen die sieben Kläger am 13. Oktober 1988 zurück.[273] Die Verwaltung merkte dazu an, daß „die Antragsteller nicht aus finanziellen Gründen - wie zum Teil in der Presse zu lesen war – die Anträge zurückgenommen haben, sondern aufgrund der offensichtlichen Erfolglosigkeit ihrer Anträge.“[274]

11. Bebauungsplan Poppenbüttel 26

Die Plangrenzen des Bebauungsplanes Poppenbüttel 26 schlossen die Fläche des Alstertal-Einkaufszentrums, das städtische Grundstück für das Freizeitzentrum, den Wentzelplatz und das Gewerbegebiet östlich Heegbarg ein. Der Bebauungsplan Poppenbüttel 26 wies eine Erweiterung um 19.000 Quadratmeter Geschoßfläche gegenüber dem Bestand aus und ermöglichte somit etwa 8.000 Quadratmeter zusätzliche Verkaufsfläche. Für die vorgesehene Erweiterung setzte die Baubehörde an den vorhandenen Baukörper anschließend eine überbaubare Grundstücksfläche durch Erweiterung der Baugrenzen planerisch fest.

Bei der Erweiterung wurde die Ladenstraße des Centers in allen drei Ebenen durch das Horten-Haus hindurch geführt. Das bedeutete, daß die Fläche des Warenhauses in Einzelhandelsfachgeschäfte umgewandelt wurde. Das Warenhaus Galeria Horten entstand in neuer Form am Ende dieser verlängerten Ladenstraße.[275]

Zur Verbesserung des Erscheinungsbildes der Fassade des Einkaufszentrums aus Richtung Heegbarg wurde eine fünf Meter breite Arkade als durchlaufend einheitliches Architekturelement festgesetzt. Zur Betonung einer neu zu schaffenden Haupteingangszone und als Witterungsschutz für die Fußgängerverbindung zum östlich des Heegbarg gelegenen privaten Parkhauses wiesen die Stadtplaner eine weitere Arkade senkrecht zur Gebäudefront aus.

---

[273] Vgl.: Hamburgisches Oberverwaltungsgericht: OVG Bf II 68/86 N. S. 2.
[274] Menzel: Vermerk Bebauungsplan Poppenbüttel 26 (AEZ- Erweiterung). Hamburg 31. Oktober 1988. (Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek Archiv: Akten des Bebauungsplanes Poppenbüttel 26.)
[275] Das „Galeria-Konzept“ der Firma Horten AG soll eine Weiterentwicklung des „Shop-in-Shop-Konzeptes“ sein. Hier werden Fachabteilungen eines Warenhauses räumlich – zumindest optisch – getrennt und durch einige selbständige Spezialunternehmen ergänzt. Diese Angebotsform sieht Thomas Bühler „als ein Grenzfall zwischen Gemeinschaftswarenhaus und Center“ an. (Bühler: City-Center. S. 45 f.)

Eine Fußgängerbrücke am Wentzelplatz sollte die Fußgänger von der S-Bahnstation und dem Busbahnhof sicher auf die Seite des Einkaufszentrums befördern. Die Ausweisung Kerngebiet am Wentzelplatz sollte bestehende Ladeneinrichtungen und die Gaststätte planungsrechtlich sichern und ermöglichen, daß gegebenenfalls eine Verlagerung dieser Einrichtungen auf die Ebene der Überbrückung vorgenommen werden konnte.[276] Bis heute ist die Fußgängerbrücke nicht realisiert worden.

Auf der im Bebauungsplan Poppenbüttel 7 ausgewiesenen Gemeinbedarfsfläche „Badeanstalt und Freizeiteinrichtungen“ nördlich des Kritenbargs Ecke östlich Poppenbüttler Landstraße befanden sich noch drei Doppelplattenhäuser. Von denen wurde eines als „Gedenkstätte Plattenhaus Poppenbüttel“, eines zu Wohnzwecken und eines als Kinderhaus vom Verein freier Kinderstätten e.V. genutzt. Der Bebauungsplan Poppenbüttel 26 wies für diese Fläche ein Sondergebiet[277] zur Errichtung eines privaten „Freizeitzentrums“ aus und setzte die Gedenkstätte unter Denkmalschutz. Das Maß der baulichen Nutzung des Freizeitzentrums wurde auf zwei Vollgeschosse sowie eine Grundflächenzahl von 0,3 und eine Geschoßflächenzahl von 0,6 gesetzt. Die Stadt entschied sich damit gegen die im Bebauungsplan Poppenbüttel 7 vorgesehene öffentliche Trägerschaft des Schwimmbad- und Freizeitzentrums. Sie begründete es damit, daß „(...) nach Abschluß des Bäderprogramms und unter absehbarer haushaltspolitischer Perspektive (eine öffentliche Trägerschaft) nicht mehr sinnvoll (sei).“[278] Die bereits 1970 von der CDU in der Bezirksversammlung Wandsbek geäußerte Befürchtung, daß das in öffentlicher Trägerschaft geplante Schwimmbad eine planerische Utopie sei, bewahrheitete sich damit.

Mit dieser erneuten Ausweisung der Freizeitnutzung auf dieser Fläche setzte sich die Baubehörde gegen die Umweltbehörde durch. Die Umweltbehörde forderte nämlich nach der öffentlichen Auslegung, daß die Stadt die Sondergebietsausweisung eines Freizeitzentrums aufgebe und stattdessen öffentliche

---

[276] Vgl.: Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Mitteilung des Senates an die Bürgerschaft: Bericht des Senats zum bürgerschaftlichen Ersuchen zur Erweiterung des Alstertal – Einkaufszentrums. Drucksache Nr. 4361. XI. Wahlperiode. Hamburg 28, Mai 1985. S. 9. (Im folgenden zitiert als: Bürgerschaft: Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums.)

[277] Als Sondergebiete werden nach §§ 10 und 11 Baunutzungsverordnung solche Gebiete in der verbindlichen Bauleitplanung festgesetzt, die sich von den Baugebieten nach den §§ 2 – 10 Baunutzungsverordnung wesentlich unterscheiden. Als Sondergebiete kommen insbesondere in Betracht: Gebiete für den Fremdenverkehr, wie Kurgebiete und Gebiete für die Fremdenbeherbergung, Ladengebiete, Gebiete für Einkaufszentren und großflächige Handelsbetriebe, Gebiete für Messen, Ausstellungen und Kongresse, Hochschulgebiete, Klinikgebiete und Hafengebiete. Besonderheiten bestehen noch bei großflächigen Einzelhandels- und Handelsbetrieben. Die für die Bebauung vorgesehenen Flächen können im Bebauungsplan festgelegt und mit SO gekennzeichnet werden.

[278] Bürgerschaft: Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums. S. 9.

Parkanlage ausweise. Mit einer intensiveren Bebauung dieses Bereiches wäre nach Ansicht der Umweltbehörde eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes verbunden. Der Senat hielt jedoch in seiner Sitzung im März 1986 das Grundstück aufgrund des zentralen und mit vielfältiger Infrastruktur ausgestatteten Standortes weiterhin für eine Freizeitnutzung für geeignet. Das Freizeitzentrum sollte deshalb gewerbliche Freizeiteinrichtungen (insbesondere Squash- und Badeanlagen, Sauna und Fitnessräume), Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebswohnungen aufnehmen. Der Senat meinte, daß einerseits aus der mehrfachen Befassung der örtlichen ehrenamtlichen Gremien mit dem Thema Freizeitzentrum sowie andererseits aus Anfragen potentieller Investoren weiterhin ein Bedürfnis nach einer entsprechenden Einrichtung erkennbar sei.[279]

Um die verkehrlichen Belange bei der Erweiterung des Shopping-Centers für den Bebauungsplan zu ermitteln, gab die Stadt eine Verkehrsuntersuchung für das Alstertal in Auftrag. Nach der im September 1984 von der Baubehörde vorgelegten „Untersuchung über die verkehrlichen Auswirkungen einer Erweiterung des AEZ“ lag das Verkehrsaufkommen im Nahbereich des Alstertal-Einkaufszentrums (AEZ mit Ortsamt, Post, Polizei, S-Bahnhof) an einem Werktag bei rund 28.000 Kraftfahrzeugen am Tag. Hiervon waren etwa 20.000 Fahrten auf das AEZ bezogen. Die Besucher des AEZ kamen zu fast 50 Prozent über die Bäckerbrücke aus westlicher Richtung, zu knapp 25 Prozent über die Poppenbüttler Landstraße aus Richtung Süden, zu rund 20 Prozent über den Saseler Damm aus Richtung Osten und zu etwa 5 Prozent aus nördlicher Richtung über den Heegbarg.

Die Baubehörde erwartete bis 1995 einen prognostizierten Zuwachs von rund 37.000 Kraftfahrzeugfahrten im Nahbereich des AEZ . Davon sollten etwa 27.000 Fahrten auf das Alstertal-Einkaufszentrum bezogen sein. Der rechnerisch prognostizierte Zuwachs von insgesamt circa 9.000 Kraftfahrzeugfahrten am Tag resultierte nur mit dem Anteil von 4.000 täglichen Kraftfahrzeugfahrten aus der geplanten Erweiterung der Angebotsflächen und aus der geplanten Errichtung von Bürogebäuden östlich des Heegbargs. Die restlichen 5.000 täglichen Kraftfahrzeugfahrten rechnete die Baubehörde nahegelegenen zukünftigen Wohnungsbauprojekten zu.

Um das umliegende Straßennetz dem erhöhten Verkehrsaufkommen anzupassen, legte der Bebauungsplan verschiedene Straßenausbaumaßnahmen fest. Die Poppenbüttler Landstraße sollte im Abschnitt nördlich Kritenbarg mit

[279] Vgl.: Bürgerschaft: Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums. S. 9.

zwei durchgehenden Fahrstreifen und verlängerten gesonderten Abbiegestreifen ausgebaut werden. Weitere Straßenverbreiterungsflächen wurden zur sicheren Abwicklung des Zu- und Abfahrtsverkehrs zu den Stellplatzanlagen notwendig. Im Einmündungsbereich Saseler Damm wurden zwei gesonderte Rechtsabbiegestreifen zu den Stellplatzanlagen westlich Heegbarg und ein Linksabbiegestreifen zum Parkhaus östlich Heegbarg eingerichtet. In Fahrtrichtung Saseler Damm erhielt der Heegbarg einen Fahrbahnquerschnitt mit insgesamt drei Fahrstreifen, wobei zwei gesonderte Linksabbiegestreifen eingerichtet wurden. Am Saseler Damm wurde im Bereich des Bau- und Heimwerkermarktes OBI[280] ein gesonderter Rechtsabbiegestreifen geplant. [281]

Die Parkplätze vor dem Einkaufszentrum (östlich) waren in einer Tiefgarage mit ebenerdigen Stellplätzen und hinter dem Gebäude als eingeschossige Garage mit Dachbeparkung ausgewiesen. Für den Erweiterungsbau nördlich des Einkaufszentrums mußten Parkplätze verlagert werden. Ebenfalls entfielen weitere Stellplätze durch die Neugestaltung des Eingangsbereichs am Heegbarg.

Als Ersatz für die westlich des Heegbargs entfallenden 250 Stellplätze sowie zur Deckung des zusätzlichen aus dem Erweiterungsvorhaben resultierenden Stellplatzbedarfs von 350 Stellplätzen wurde östlich des Heegbargs das Parkhaus errichtet. Insgesamt wurden damit rund 2.750 Parkplätze geschaffen.

Die Haupteinfahrt in die Stellplatzanlagen am AEZ sollten vom Heegbarg aus erfolgen. Von dieser Einfahrt aus sollte auch das Parkhaus über Rampe und Tunnel erreichbar sein. Das Parkhaus konnte auch vom Heegbarg über eine neueingerichtete Linksabbiegespur und über die Einfahrt am Saseler Damm angefahren werden. Eine weitere Einfahrt der Stellplatzanlage wurde vom Kritenbarg her eingerichtet.

Ausfahrten aus dem Parkhaus waren an der Einfahrt am Heegbarg in Richtung Norden und am Saseler Damm in Richtung Osten vorgesehen. Mit der Anbindung durch den Tunnel standen diese Ausfahrten auch für die Anlagen westlich Heegbarg zur Verfügung. Von diesen Stellplätzen kann am Heegbarg nach

---

[280] Der OBI Bau- und Heimwerkermarkt wurde 1984 aus dem Einkaufszentrum auf die Ostseite des Heegbargs / Ecke Saseler Damm 43 verlagert. In dem Gebäude war vor dem Baumarkt eine Druckerei ansässig. Anfang der achtziger Jahre diskutierten die Kommunalpolitiker, ob dieses Gebäude als ein Bau der fünfziger Jahre unter Denkmalschutz gestellt werden sollte. Das Denkmalschutzamt stufte das Gebäude jedoch nur als erhaltenswürdig ein und sprach keinen Denkmalschutz aus. (Vgl.: Gaby Hoffmann: Überbau der S-Bahngleise in weite Ferne gerückt? Wahnsinn oder Kulturgut: Obigebäude unter Denkmalschutz?. In: Alstertal-Magazin. Hamburg 29. Juli 1995. S. 18.)

[281] Vgl.: Bürgerschaft: Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums. S. 10.

Süden gefahren werden (Richtung Wentzelplatz), darüber hinaus war die oben angesprochene Einfahrt am Kritenbarg mit einer Ausfahrt kombiniert. Die Überschaubarkeit der Stellplatzanlage sollte durch ein internes Erschließungs- und Parkverkehrslenkungssystem gesichert werden.

Die Verbindung der beiden Parkdecks beiderseits der Straße Heegbarg wich von dem Siegerentwurf des Architektenbüros Schramm, Pempelfort, von Bassewitz, Hupertz im städtebaulichen Wettbewerb aus dem Jahre 1977 ab. Die damals geplante Autobrücke wurde nach Aussage von Dr. Heinrich Kraft aus funktionalen und insbesondere städtebaulichen Beweggründen verworfen. Eine Autobrücke hätte das städtebauliche Erscheinungsbild der Straßenführung zu stark beeinflußt.[282]

Östlich des Heegbargs wollten die Stadtplaner das Gewerbegebiet weiter entwickeln. Mit einer Kerngebietsausweisung sollten sich zusätzliche Büro- und Dienstleistungsbetriebe ansiedeln dürfen. Bis auf den Baumarkt OBI wurden Einzelhandelsbetriebe auf dieser Fläche ausgeschlossen. „Weitere Ladenflächen oder eine andere Einzelhandelsnutzung anstelle des Baumarktes, die hier nach bisher geltendem Planrecht zulässig waren, sind wegen des Schutzbedürfnisses umliegender, gleichartiger Einrichtungen und zur Vermeidung zusätzlicher Verkehrsaufkommen an diesem Standort nicht zugelassen (...).“[283]

Die öffentlichen Grünflächen beiderseits der Poppenbüttler Landstraße wurden als Parkanlagen ausgewiesen. Sie stellten die räumliche Verbindung zum Alstertal dar und hatten deshalb nicht nur Bedeutung als Freizeit- und Erholungsflächen, sondern dienten außerdem der Stadtgliederung.

Um die Befürchtung der Öffentlichkeit zu entkräften, daß der örtliche Einzelhandel einer übermächtigen Konkurrenz ausgesetzt werde und die Existenz vieler Geschäfte gefährdet sei, beschloß der Senat, mit zwei Maßnahmen flankierend zum Bebauungsplanverfahren Poppenbüttel 26 die örtlichen Zentren des Einzugsgebietes des AEZ zu stärken.

Eine Maßnahme war die Umgestaltung und Attraktivitätssteigerung des alten Poppenbüttler Ortskern zwischen der Harksheider Straße, Moorhof und Poppenbüttler Hauptstraße. Der Kernpunkt dieser Maßnahme war die Verlegung des Wochenmarktes in den historischen Ortskern, der sich zu der Zeit abseits vom

[282] Gespräch mit Dr. Heinirch Kraft am 07. November 2001.
[283] Bürgerschaft: Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums. S. 8.

Ortsmittelpunkt westlich der Harksheider Straße befand, und die Umgestaltung des Geschäftszentrums. Obwohl das Planverfahren des einschlägigen Bebauungsplans Poppenbüttel 32 bereits im November 1985 begonnen wurde, ließ die Umsetzung der Baumaßnahme auf sich warten. Erst 1998 wurde die „Verschönerung“ des Poppenbütteler Ortskerns und des lokalen Einkaufszentrums durchgeführt.[284]

Eine weitere Maßnahme war die Neugestaltung des Saseler Marktes. Die Öffentliche Bücherhalle sollte aus dem alten Rathausgebäude vom Saseler Markt in die ehemalige Schule Kunaustraße verlagert werden. Die Stadt wollte das Rathausgebäude anschließend abreißen. Voraussetzung für die Durchführung dieser Maßnahmen war die Bewilligung von Haushaltsmitteln zur Instandsetzung des Schulgebäudes. Dieses erfolgte im Mai 1985 durch Einstellung von 500.000 DM im Haushalt.[285]

12. Eröffnung des erweiterten Alstertal-Einkaufszentrums

Bis Ende 1991 wurde das Alstertal-Einkaufszentrum für 160 Millionen Mark (das Vierfache der Investitionssumme bei der Errichtung) um 8.000 Quadratmeter Verkaufsfläche erweitert und gleichzeitig von Grund auf modernisiert. Während der zwanzigmonatigen Bauarbeiten wurde dabei das AEZ für die täglich 40.000 Kunden nicht einen Tag geschlossen.[286] „(Knapp) zwei Jahre lang mußten die Kunden des Alstertal-Einkaufszentrums (AEZ) zwischen Bauzäunen und Betonmischern, zwischen Handwerkern und Bauarbeitern, bei Lärm und Staub einkaufen.“[287]

Bei der aufwendigen Modernisierung wurden die Ladenpassagen in ihrer gesamten Länge mit einem bogenförmigen Glasdach, getragen von farbbeschichtetem Aluminiumprofilen, überspannt. Dr. Heinrich Kraft berichtete in diesem Zusammenhang, daß es ziemlich kompliziert war, das einfallende Tageslicht mit den Glaselementen des Daches so zu lenken, daß weder die Einkaufs-

[284] Vgl.: Susanne Dorn: Stadteile im Blickpunkt: Poppenbüttel – Endlich ein neuer Ortskern. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 18. März 1998. S. 17.
[285] Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Bericht des Bauausschusses: Bericht des Senats zum bürgerschaftlichen Ersuchen zur Erweiterung des Alsteral-Einkaufszentrums. Druksache Nummer 5324. XI. Wahlperiode. Hamburg 06. Dezember 1985.
[286] Vgl.: Dierk Strothmann: Einkaufszentren am Hamburger Stadtrand werden ausgebaut. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 29. Oktober 1990. S. 3, und: o.V.: ECE Projektmanagement: AEZ – das höchste im Norden. In: Hamburger Wirtschaft. Hamburg Dezember 1991. S. 9.
[287] o.V.: Neuer Glanz für das Alstertal Einkaufszentrum: Moderner, schöner, exclusiver – und teurer. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 30. Oktober 1991. S. 16.
[288] Die Glasüberdachung der „Malls“ ist für diese Zeit typisch für den europäischen Raum. Die amerikanischen Architekten hingegen griffen aufgrund der Nachteile von Glaskonstruktionen kaum darauf zurück. Näheres zu diesem Thema finden Sie im I. Kapitel auf Seite 42.

atmosphäre noch die empfindlichen Waren darunter zu leiden hatten.[288] An den Endpunkten bildeten jeweils Rotunden mit Glaselementen sowie weitläufige Rolltreppenführungen die Verbindung zwischen 1. Stock, Erdgeschoß und Basement. Die ECE beschreibt in ihrer Firmendarstellung die Umgestaltung mit folgenden Worten: „Die einzigartige Atmosphäre wird hervorgerufen durch das einfallende Tageslicht in Kombination mit einem speziell für das AEZ entwickelten Beleuchtungskonzept. Die gewählten Materialien für die Böden, Säulen, Balustraden und Geländer unterstreichen den hochwertigen Anspruch des Alstertal-Einkaufszentrums."[289]

Mit der Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums optimierte die ECE gleichzeitig den Branchen- und Mietermix: Von den 125 bereits vor der Erweiterung bestehenden Geschäften traten 105 in veränderter Größe und an neuer Stelle sowie in völlig neuer Ausstattung im Center in Erscheinung. Insgesamt boten nunmehr 157 Fachgeschäfte und zwei Warenhäuser auf rund 50.400 Quadratmeter Geschäftsfläche ein speziell auf den Bedarf der Kunden im Einzugsgebiet zugeschnittenes Angebot des Textil-, Mode-, Lebensmittel- und Frischesektors an.[290]

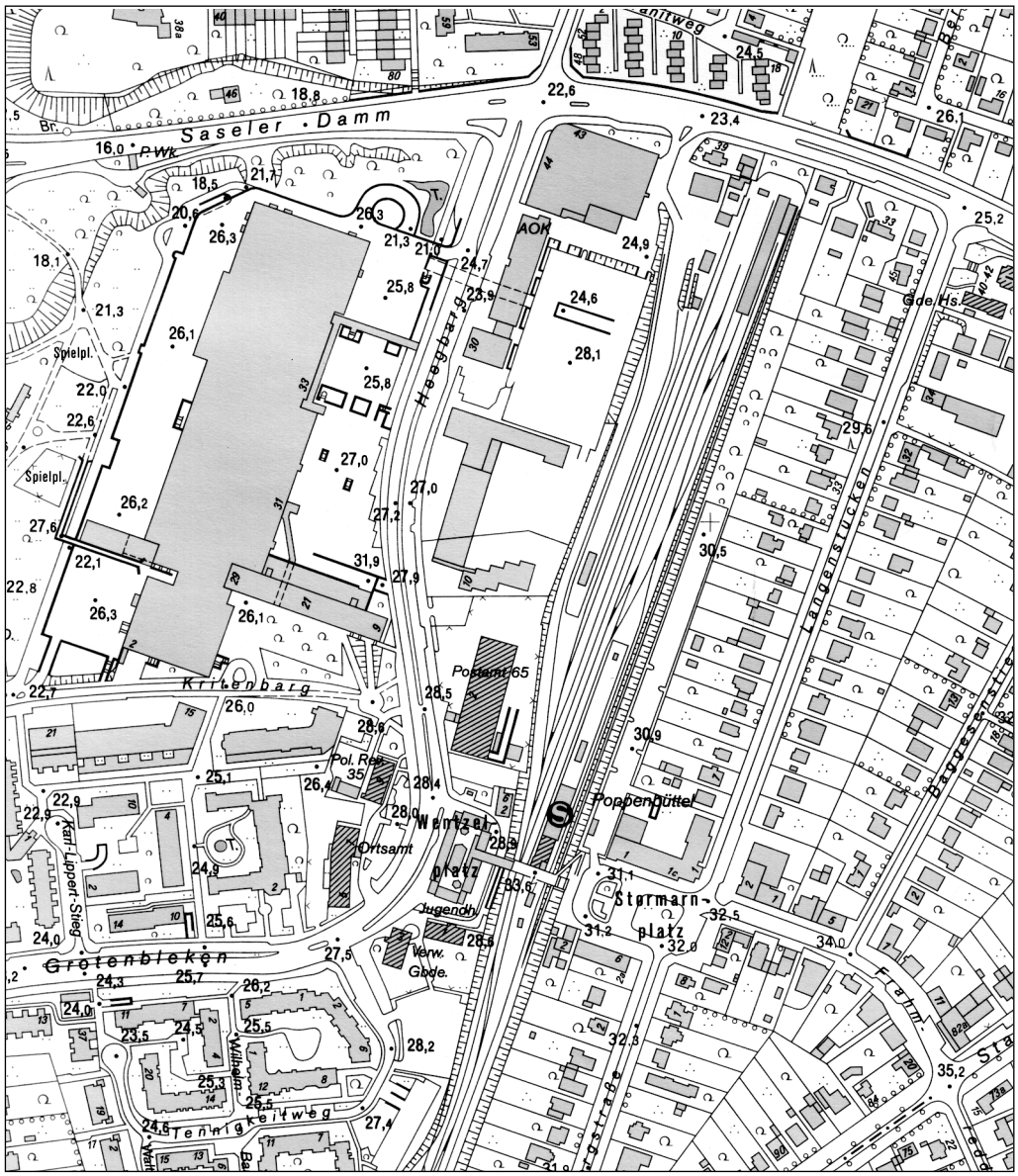
Am Tag der Neueröffnung, am 31. Oktober 1991, kamen rund 60.000 Besucher ins Center – 20.000 Menschen mehr als sonst an Einkaufstagen. „Das AEZ hatte (auch) mit kleinen Attraktionen gelockt, Verlosungen, Clowns, Malwettbewerb und Eröffnungsgeschenken."[291] In den ersten zwölf Monaten nach dem Umbau stieg die Zahl der Besucher um 23 Prozent, der Jahresumsatz wuchs von 300 Millionen (1990) auf 500 Millionen Mark (1993).

1992 erhielt die ECE den „Europäischen Shopping-Center-Preis" für die beste Modernisierung eines Einkaufs-Centers in Europa.[292] Das Alstertal-Einkaufszentrum, das sich in der Kategorie „Revitalisierung" gegen europäische Konkurrenz aus sieben Ländern durchgesetzt hatte, ist das zweite deutsche Center, das mit diesem internationalen Preis ausgezeichnet wurde. Ausschlaggebend für die Preisverleihung waren das Planungskonzept, die Architektur, die Branchenmischung, die Marketing-Strategie und die Bedeutung des Einkaufszentrums für die Stadt.[293]

---

[289] ECE: Die ECE-Gruppe. S. 38.
[290] Vgl.: ECE: Die ECE-Gruppe. S. 36 f.
[291] o.V.: Millionen – Pläne für die Zukunft. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 01. November 1991. S. 14.
[292] Vgl.: ECE: Die ECE-Gruppe. S. 38.
[293] Vgl.: o.V.: ECE Projektmanagement GmbH: Shopping Center – Preis fürs AEZ. In: Hamburger Wirtschaft. Hamburg November 1992.

Karte 9: Ausschnitt aus der Deutschen Grundkarte Sasel von 1991



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg – Amt für Geoinformation und Vermessung: Deutsche Grundkarte, Ausgabe 1991, Maßstab 1:5000, Blatt Sasel (2326).

Die mit für den Preis ausschlaggebende Architektur des AEZ bemängelte der Journalist Dirk Meyhöfer im gleichen Jahr der Preisverleihung. „Architektonisch betrachtet, hantiert man – anders kann ich das nicht bezeichnen – gleichermaßen erfolgreich wie lieblos mit bekannten Versatzstücken – auch die Passage läßt grüßen. Zwei Rotunden mit schief sitzenden und glitzernden Deckeln nehmen den 300 Meter langen Glasgang in die Mitte. Diese Rotunden bergen gläserne Aufzüge und Rolltreppen und liefern appetitanregende Blicke ins mehrgeschossige Kaufparadies.“ Über eine Pressemitteilung des Centermanagement, in der die Fassade als „attraktiv und modern“ bezeichnet wurde, ärgerte sich der Autor ebenfalls: „Eine verbale Unverschämtheit, denn es handelt sich um eine vorgepappte Backstein-Fassade, die weder modern noch attraktiv ist, sondern wie altgewordenes Geschenkpapier wirkt. Da hätte man es bei den alten Waschbeton-Fertigelementen belassen können. Den Unterschied bemerkt ohnehin niemand, denn beim Kampf um den Parkplatz hat keiner die Fassade im Visier. (...)“[294] Wieder einmal wird hier der Konflikt zwischen Kommerz einerseits und Architektur und städtebaulicher Qualität andererseits deutlich. Über die Frage, ob eine Architektur gelungen ist, kann man trefflich streiten. Jeder Betrachter wird eine ganz eigene Ansicht dazu haben. In den letzten Jahren hatten die deutschen Centerbetreiber schon versucht, auch die äußere Gestaltung der Center von der „Gebrauchsarchitektur“, die häufig einen Fabrikhallen- und Betonklotzcharakter widerspiegelten, zu städtebaulich ansprechenden und kundenfreundlichen Erscheinungen zu entwickeln.[295] Im Ergebnis muß man aber feststellen, daß das Einkaufszentrum sich in erster Linie den Spielregeln des Kaufens und Verkaufens unterordnet, dann erst kommen andere Aspekte, wie zum Beispiel die Architektur – ein Umstand, den der Architekt natürlich bemängelt.

13. Wohnpark Alstertal und Überbauung der S-Bahn

Obwohl sich mehrere Investoren um eine Errichtung einer gewerblichen Freizeiteinrichtung auf der vorgesehenen Fläche hinter dem AEZ bemühten, kam es nie zu einer Realisierung.[296]

---

[294] Dirk Meyhöfer: Kotau vor dem Kunden. S. 125.
[295] Vgl.: Falk: Zur gegenwärtigen Situation und künftigen Entwicklung der Shopping – Center. S. 55.
[296] Neben der IBACO interessierten sich noch die Bernhard Garbe K.G. und LIMULUS GmbH & CoKG für die Verwirklichung des Freizeitzentrums. Die Bauträgergesellschaft Bernhard Garbe KG entwarf 1978 ein Konzept für eine Mehrfachfreizeitanlage. Die diesem Konzept zugrunde liegende Anlage „Eistreff Bochum“ wurde sogar von der Verwaltung und je einem Vertreter der Ortsausschußfraktionen besichtigt. Bestandteil der Anlage sollten eine Diskothek, Eislauf-, Tennis- und Squashplätze sowie ein Restaurant, Programmkino, Kegelbahn und Räume für allgemeine

Die ECE Projektmanagement GmbH erarbeitete deshalb im Frühjahr 1991 für die Fläche des Freizeitzentrums eine alternative Bebauungsmöglichkeit, das sogenannte Projekt „Alster-Atrium“. Die ECE wollte danach im wesentlichen eine Büronutzung in einem fünfgeschossigen Bürohaustrakt mit insgesamt 12.500 Quadratmetern Nettogeschoßfläche realisieren. Als weitere Nutzungen waren ein 4.000 Quadratmeter großes Appartmenthotel, 3.300 Quadratmeter für Ein- bis Dreizimmerwohnungen und ein 700 Quadratmeter großer Thermenbereich vorgesehen. Die geplante Bebauung entsprach aufgrund des geringen Freizeitanteils nicht der Festsetzung „Gewerbliches Freizeitzentrum“ des Bebauungsplanes Poppenbüttel 26. Weitere Planungen des Projektes sollten aber erst erfolgen, nachdem die Stadt der ECE das Grundstück anhand gegeben hätte. Dieses Konzept stieß jedoch sowohl in der Öffentlichkeit als auch innerhalb der Verwaltung auf negative Kritik.

Mit einem Antrag der Grünen/GAL-Fraktion in der Bezirksversammlung Wandsbek am 19. November 1992 wurde eine weitere Nutzungsmöglichkeit der Fläche aufgeworfen. Die Grünen forderten, das Grundstück mit 200 Wohneinheiten im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus zu bebauen. Die Bezirksversammlung lehnte den Antrag mit den Stimmen der SPD- und FDP-Fraktionen bei Enthaltung der CDU-Fraktion mehrheitlich ab.[297]

Ein Jahr später forderte die SPD/FDP-Koalition die Verwaltung auf zu prüfen, ob auf der Fläche „Wohnungsbau in Verbindung mit Arztpraxen und ähnlichen

---

Nutzung sein. Die Bezirksversammlung Wandsbek stimmte bei fünf Enthaltungen und zwei Gegenstimmen der FDP im Juli 1980 für die Anhandgabe des Geländes an die Garbe KG. Dem Bauherrn sollte zunächst für ein Jahr das Gelände in Erbpacht überlassen werden. Ein „Beirat“, der sich aus Mitgliedern des Ortsausschusses Alstertal, dem Ortsamtsleiter sowie Vertretern der Schulbehörde und des Amtes für Jugend zusammengesetzt hätte, sollte bei der Vergabe der Versammlungsräume ein Mitbestimmungsrecht haben. Im Vertrag zwischen der Stadt und dem Bauträger sollte dem Beirat ferner ein Vorschlagsrecht bei der späteren Festsetzung der Eintritts- und Mietpreise sowie bei der Einstellung der Sozialpädagogen eingeräumt werden. Alstertaler Bürger formierten sich in einer Bürgerinitiative gegen das „allein auf Profit orientierte Mammut-Projekt“. Sie forderten statt dessen eine öffentliche Einrichtung mit einer „Angebotskombination aus Sport, Spiel, Kultur und Bildung für alle Altersgruppen und Schichten.“ Die SPD lehnte daraufhin im Herbst 1981 die Vergabe der Fläche an die Garbe KG ab. Die Bauträgergesellschaft zog anschließend ihren Bauantrag zurück. Die LIMULUS GmbH & CoKG stellte am 21. März 1984 einen Anhandgabeantrag für die Poppenbütteler Fläche beim Bezirksamt Wandsbek. Die Grundkonzeption der LIMULUS-Freizeitanlage ging auf eine umfangreiche wissenschaftliche Untersuchung über Freizeitbedürfnisse und –gewohnheiten zurück. Das Konzept basierte nicht ausschließlich auf Kommerzialisierung von Freizeit, sondern legte auch Schwerpunkte bei Unterhaltung, Kultur, Kunst, Bildung und Kommunikation. Die Architektur sollte aus leicht wieder abbaubaren Plastikzeltdächern bestehen. Die LIMULUS-Freizeitanlage scheiterte an der Ablehnung der Wandsbeker SPD: Eine schriftliche Begründung für diese ablehnende Haltung liegt nicht vor. (Vgl.: Robert Boeckmann: Freizeitzentrum Kritenbarg kann gebaut werden: Tennisplätze und Kino neben Einkaufszentrum – Bürgerinitiative: Wir sind dagegen. In: Alstertal-Nachrichten. Hamburg 17. / 18. Juli 1980, und: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Protokoll über die Sitzung der Bezirksversammlung Wandsbek. Hamburg 19. November 1981. S. 2 f.)

[297] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Protokoll über die Sitzung der Bezirksversammlung Wandsbek. Hamburg 19. November 1992.

Nutzungen, der Bau eines Kindertagesheimes und die Schaffung von Veranstaltungsräumen für Theater, Ausstellungen, Tagungen, Versammlungen (...) realisierbar ist.“[298]

Der Senatsbeauftragte für den Wohnungsbau[299], Werner Weidemann, sowie die Stadtentwicklungsbehörde schlugen aufgrund der damaligen Wohnungsnot diese Poppenbütteler Fläche für das Wohnungsbauprogramm 1992 bis 1995 vor. Sie vertraten die Auffassung, „daß sich dieses Gelände hervorragend für den Wohnungsbau eignet. Die unmittelbare Nähe zur Alster einerseits und die kurze Entfernung zum S-Bahnhof und damit zum Zentrum von Poppenbüttel andererseits fordern eine derartige Nutzung geradezu heraus. Im Zusammenhang mit dem Wohnungsbau wäre zu prüfen, ob der Bau eines Kindertagesheimes erforderlich wäre. (...) Es könnten auf dem Gelände in vier- bis fünfgeschossiger Bauweise (zuzüglich eines Staffel- oder Dachgeschosses) ca. 14.000 Quadratmeter Bruttogeschoßfläche Wohnraum oder 160 Wohnungen geschaffen werden (...).“[300] In diesem Sinne leitete die Senatskommission für Umwelt und Stadtentwicklung am 13. Dezember 1993 eine Änderung des Bebauungsplanes Poppenbüttel 26 in vereinfachtem Verfahren nach § 13 Baugesetzbuch in Verbindung mit § 2 Absatz 7 Maßnahmengesetz zum Baugesetzbuch ein. Aus der Fläche „Gewerbliches Freizeitzentrum“ sollte ein „Allgemeines Wohngebiet“[301] werden.

In einem eingeschränkten Investoren-Wettbewerb der Liegenschaftsverwaltung für die Anhandgabe des 2,13 Hektar großen Grundstücks wurde im Juli 1994 von sechs Bewerbern die Kümpers Vermögen Verwaltungsgesellschaft m.b.H., Dr. Annelie Kümpers-Greve und Rainer Kümpers, Betreiber der nahe gelegenen Seniorenanlage „Parkresidenz Alstertal“, ausgewählt. Kümpers-Greve plante

---

[298] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Protokoll über die Sitzung der Bezirksversammlung Wandsbek. Hamburg 01. April 1993.

[299] Der Senatsbeauftragte hatte die Aufgabe, den Wohnungsneubau angesichts der Engpässe auf dem Wohnungsmarkt zu beschleunigen. Er hatte Befugnisse in allen mit der Planung, Genehmigung und Durchführung von Wohnungsbauvorhaben verbundenen Fragen. Der Senatsbeauftragte besaß im Hinblick auf aus seiner Sicht erforderliche Entscheidungen der Fachbehörden ein Initiativrecht gegenüber dem Senat und der Senatskommission für Umweltpolitik und Stadtentwicklung. Er war ständiger Teilnehmer an den Sitzungen der Senatskommission. Tassilo Braune ging im Frühjahr 2002 als Senatsbeauftragter für den Wohnungsbau in den Ruhestand. Das Beauftragtenwesen insgesamt und damit auch der Senatsbeauftragte für den Wohnungsbau wurde im Mai 2002 abgeschafft. (Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg - Senatsamt für den Verwaltungsdienst – Organisationsamt; Staatliche Pressestelle: Der Senatsbeauftragte für den Wohnungsbau. In: Hamburg Handbuch. Hamburg 1992 / 1993. S. 38.)

[300] Werner Weidemann – Senatsbeauftragter für den Wohnungsbau: Flächen für das Wohnungsbauprogramm 1992 bis 1995. Hier: Fläche nördlich der Straße Kritenbarg zwischen dem Alstertal –Einkaufszentrum und der Poppenbüttler Landstraße im Bezirk Wandsbek. Vorlage für die Sitzung der Senatskommission für Umwelt und Stadtentwicklung. Hamburg 27. Mai 1993.

[301] Nach § 4 Baunutzungsverordnung dient das allgemeine Wohngebiet vorwiegend dem Wohnen. Hierzu zählen erstens Wohngebäude und zweitens die für die Versorgung erforderlichen Läden, Schank- und Speisegaststätten, Kirchen, kulturelle Einrichtungen dienenden Gebäude sowie nicht störende Handwerksbetriebe. Die für die Bebauung vorgesehenen Flächen können im Bebauungsplan mit WA dargestellt werden.

den „Wohnpark Alstertal“ mit Eigentumswohnungen, einen Anteil öffentlich geförderten Wohnungsbau, eine Einrichtung für betreutes Wohnen sowie eine Kindertagesstätte mit 60 Plätzen. Für die Umsetzung der Planung wurde wiederum ein Architektenwettbewerb von Juni bis September 1995 durchgeführt. Nach den Entwürfen des Hamburger Architekturbüros von Professor Volker Paetzel wurde am 26. Juni 1997 der Grundstein für die Wohnanlage mit 270 Wohnungen (davon ¼ Sozialwohnungen) und 52 Altenwohnplätzen (betreutes Wohnen) gelegt. Mittelpunkt des Wohnkomplexes wurde eine Begegnungsstätte – Forum Alstertal –, die neben Raum für die Jugend auch einen Saal für 200 Personen für öffentliche Veranstaltungen anbot. Damit sollte dem ehemaligen Ziel einer Freizeitnutzung am AEZ zumindest teilweise entsprochen werden. Nach den Bedarfsrechnungen der Fachbehörde mußte nur ein Kindergarten mit 15 Plätzen eingerichtet werden.[302]

Das baulich umgesetzte Siegermodell des Architekten Professor Volker Paetzel glich einer Hand mit fünf Fingern. So erstrecken sich die Gebäudeeinheiten von dem vorgelagerten, leicht gekrümmten Wohntrakt aus, welcher an das AEZ grenzte, in die Grünanlage zum Alsterlauf hin.[303] Der Architekt beschrieb die künstlerische, an den Standort angeglichene städtebauliche Idee seines Entwurfes mit folgenden Worten: „Leben in einem kleinen in sich ruhenden Quartier mit hoher eigener Identität, eingebettet und durchdrungen von der umgebenden Parklandschaft und dem Alsterlauf, abgeschirmt und gleichzeitig angebunden an die Qualitäten einer großen urbanen Dichte.“[304]

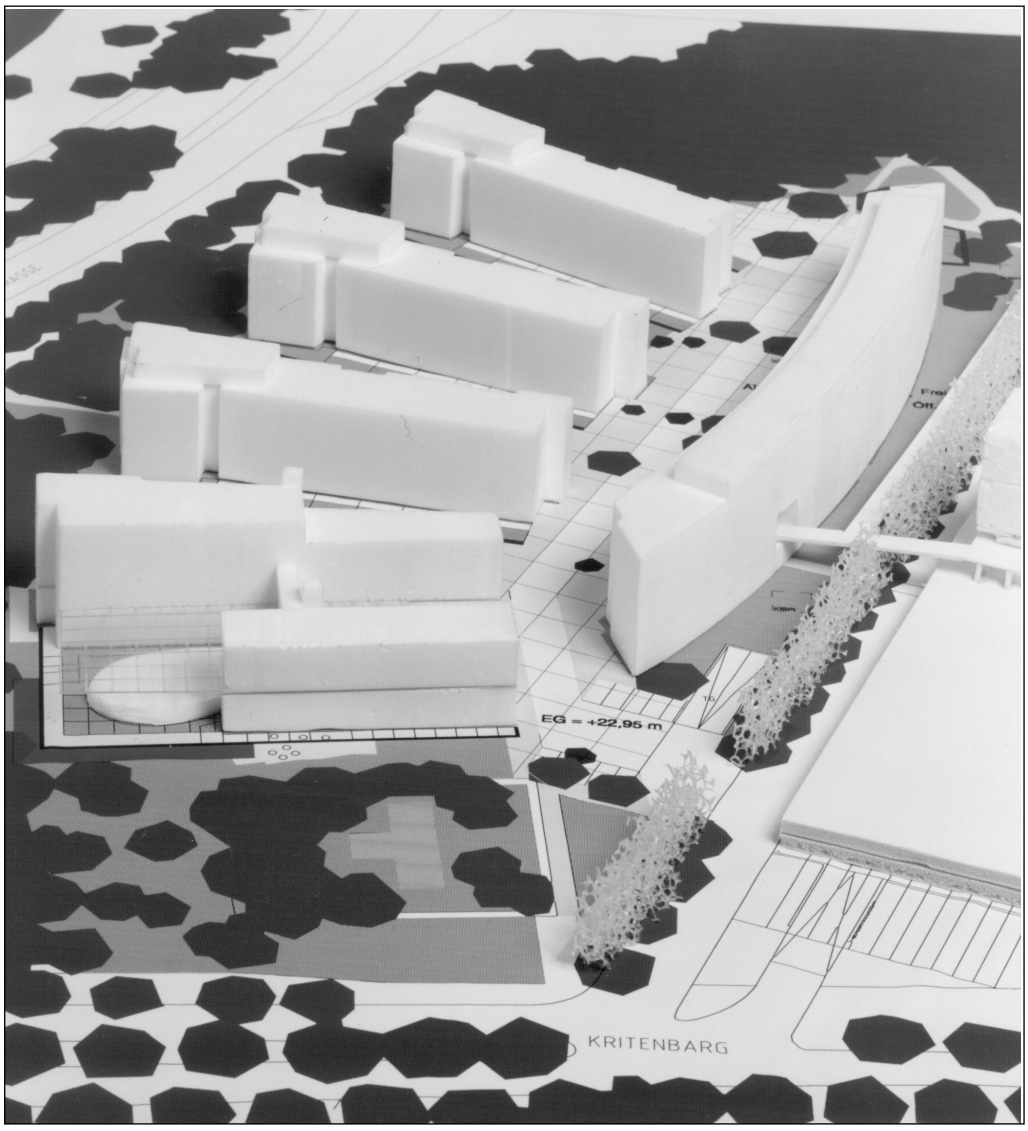
Der hohe Gestaltungswert der Gebäude lag in ihrer Anordnung (Platzgestaltung, Grünbezug) und in den farblich differenzierten Fassaden mit ausgewogener Materialvielfalt. Der Architekten- und Ingenieurverein Hamburg e.V. zeichnete deshalb den Wohnpark Alstertal neben sechs anderen Projekten als Bauwerk des Jahres 1999 aus.[305]

Im Zusammenhang mit der Änderung des Bebauungsplanes Poppenbüttel 26 wurde ein weiteres Projekt in unmittelbarer Nähe des Alstertal-Einkaufszentrums geplant. Nach einem von der Stadtentwicklungsbehörde im Oktober 1993 in Auf-

---

[302] Vgl.: Gaby Hoffmann: Annelie und Rainer Kümpers-Greve sind die Investoren für die Bebauung hinter dem AEZ – Wir wollen hier keine Einheitssauce!. In: Alstertal-Magazin. Hamburg 16. Oktober 1996. (Im folgenden zitiert als: Hoffmann: Kümpers-Greve.)
[303] Vgl.: Hoffmann: Kümpers-Greve.
[304] o.V.: Zukunftsweisendes Wohnkonzept: Wohnpark Alstertal –ein Quartier mit eigener Identität. Bürgermeister Henning Voscherau legt den Grundstein. In: Markt für Volksdorf, die Walddörfer und das Alstertal. Hamburg 03. Juli 1997. S. 1.
[305] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Stadtentwicklungsbehörde: Standort Wohnen: Hamburger Wohnungsbau von 1990 – 2000. Hamburg Februar 2001.

Abbildung 42: Modell: „Wohnpark Alstertal“



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Akte zum Bebauungsplan Poppenbüttel 26.

trag gegebenen städtebaulichen Gutachten des Architektenbüros Nietz, Prasch und Sigl (NPS) sollte die S-Bahn Poppenbüttel zwischen den Straßen Heegbarg und Langenstücken schalldicht mit einer Betonplatte abgedeckelt werden. Büros, bis zu fünfgeschossige Wohnhäuser, fast 2.000 P & R Parkplätze und ein 12-geschossiger Turm sollten entstehen.[306] Am Ende wollten die Landesplaner Wohnraum für 1.500 Menschen und 2.000 Arbeitsplätze geschaffen haben. Der Busbahnhof am Wentzelplatz sollte mit der Bebauung gleichzeitig erweitert werden. Um das Projekt in gültiges Planrecht zu gießen, faßte der Senat den Aufstellungsbeschluß für den Bebauungsplan Poppenbüttel 34. In der öffentlichen Plandiskussion am 23. März 1994 stießen diese stadtplanerischen Vorstellungen auf massive Kritik der Alstertaler Einwohner. Sie befürchteten, daß durch den Bau der zusätzlichen Gebäude die Idylle des Alstertales zerstört werden würde. Der zwölfgeschossige Baukörper passe nicht in das städtebauliche Bild der Umgebung. Ebenfalls wurden Verkehrsprobleme erwartet.[307] Die Anwohner der Straße Langenstücken wehrten sich insbesondere gegen eine hintere Bebauung ihrer Grundstücke mit Wohnungsbau.

Der Bebauungsplan Poppenbüttel 34 ist bis heute nicht festgestellt worden. Der Presse war zu entnehmen, daß sich für dieses Projekt keine Investoren finden ließen. Die Überdeckelung der Gleise wäre in Bezug auf die geforderte Höhe des Grundstückpreises der Bahn kostspielig und sei wahrscheinlich nicht rentabel.[308]

Das Gelände an der S-Bahn blieb aber nicht vollkommen brach liegen. Die ECE Projektentwicklung GmbH hatte damals über 900 Mitarbeiter. Die Geschäftsführung kündigte an, weitere Mitarbeiter einzustellen und damit die Bürokapazitäten der Bürogebäude I und II am Heegbarg zu überschreiten. Mit einem viergeschossigen Bürogebäude auf dem ehemaligen Bahngelände am Saseler Damm konnte die ECE ihre Büroflächen im März 1998 erweitern. Die Investition für das 10.000 Quadratmeter umfassende und von den Architekten Jost Hering und Manfred Stanek entworfene neue Büro- und Geschäftsgebäude III belief sich auf 30 Millionen Mark.[309]

---

[306] Vgl.: Arbeitsgemeinschaft Nietz, Prasch, Sigl; Hochtief AG und Masuch + Olbrisch: Überbauung der S-Bahn in Hamburg-Poppenbüttel – Städtebauliches Gutachten. Hamburg Oktober 1993.
[307] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Niederschrift über ein öffentliches Anhörverfahren nach § 16 der Geschäftsordnung der Bezirksversammlung: Städtebauliche Entwicklung zwischen Poppenbüttler Landstraße und Langenstücken. Hamburg 23. März 1994.
[308] Vgl.: Gaby Hoffmann: Überbau der S-Bahngleise in weite Ferne gerückt? Wahnsinn oder Kulturgut: Obigebäude unter Denkmalschutz?. In: Alstertal-Magazin. Hamburg 29. Juli 1995. S. 18.
[309] Vgl.: o.V.: ECE baut Bürohaus für 30 Millionen Mark. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 28. November 1996. S. 7, und: o.V.: ECE baut Bürohaus für 30 Millionen Mark. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 28. November 1996. S. 16, und: ECE Projektmanagement, Hamburg: Architektur – ein Spiegelbild unserer Zeit. Hamburg 2000. S. 80 – 89.

Eine zusätzliche Erweiterung der ECE-Verwaltung erfolgte im Jahr 2002. Die mit dem ersten Gebäude am Saseler Damm begonnene Randbebauung an der S-Bahn wurde nach Süden fortgesetzt. Das im Herbst fertiggestellte Gebäude hat oberhalb des fünfgeschossigen Rumpfbauwerkes zwei auf Abstand zueinander liegende insgesamt jeweils zehngeschossige Bürotürme. Die Fassadenmaterialien wurden vom bestehenden ersten Erweiterungsbau übernommen.[310] Ein Glasübergang verband die beiden nebeneinanderliegenden Gebäude miteinander. Das Investitionsvolumen für das nunmehr vierte Gebäude der ECE-Zentrale betrug rund 50 Millionen Mark. Mit circa 400 Arbeitsplätzen bot es doppelt soviel Platz wie das dritte Bürogebäude.[311]

Anfang April 2002 war der Presse zu entnehmen, daß nun doch wieder eine Überdeckelung des Poppenbütteler Bahnhofs in Angriff genommen werden sollte. Diesmal sollten eine Park-and-Ride-Anlage für bis zu 1.100 Autos gebaut werden. Baulich umgesetzt werden soll dieses Vorhaben bis ins Jahr 2004, indem der Bahnhof, der in einem flachen Trog liegt, einen Deckel erhält – ähnlich der vorhandenen Fußgängerbrücke. Auf den Deckel werden dann zwei Parkdecks errichtet. „Ein zentraler Punkt: Baubehörde und die ECE Projektmanagement GmbH teilen sich Finanzierung und Planung im Rahmen einer ‚Public Private Partnership' (PPP); das bedeutet: eine öffentlich-private Entwicklungspartnerschaft."[312] Die ECE wird in diesem Projekt ihre Planungs- und Steuerungskapazitäten für die Realisierung zur Verfügung stellen. „Sie trägt dafür die Kosten einer geschätzten Höhe von ein bis zwei Millionen Euro. Weiterhin bezahlt die ECE ein umfangreiches Verkehrsgutachten."[313] Die ECE betont, daß ihnen an der Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes Poppenbüttel läge, weil dort der Standort ihrer Hauptzentrale wäre.

---

[310] Vgl.: Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Niederschrift über die Sitzung des Planungsausschusses: Erweiterung der ECE-Verwaltung / Heegbarg. Hamburg 26. September 2000.

[311] Vgl.: Andreas Mattner: ECE-News: Erweiterung der ECE – Hauptverwaltung, Hamburg. In: http://www.ece.de (08. Mai 2002.)

[312] Public Private Partnership (PPP) bedeutet Entwicklungspartnerschaften zwischen dem öffentlichen Sektor und der Privatwirtschaft. Realisiert werden damit entwicklungspolitisch sinnvolle und betriebswirtschaftlich rentable Projekte als Beitrag zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung. Jeder Partner trägt bei einer PPP Zeit, Geld, Sachkenntnisse oder Betriebsmittel bei.

[313] Matthias Rebaschus: Ein Deckel für den S-Bahnhof: Baubehörde und die Firma ECE teilen sich die Kosten des Park- and Ride – Projekts für 1100 Stellplätze in Poppenbüttel. In: Hamburger Abendblatt. 05. April 2002.

IV. Vergleich der Entwicklungen der Shopping-Center Einkaufszentrum Hamburger Straße und Alstertal-Einkaufszentrum

Die Entwicklungen der Hamburger Shopping-Center „Einkaufszentrum Hamburger Straße“ und „Alstertal-Einkaufszentrum“ waren grundlegend verschieden. Diese ungleiche Geschichte der Einkaufszentren war insbesondere im jeweilig unterschiedlichen Ursprung der beiden Bauvorhaben begründet. Während das Alstertal-Einkaufszentrum ein klassisches Projekt eines privaten Investors war, hatte beim Einkaufszentrum Hamburger Straße der Staat als Initiator weitgehend mitgewirkt. Aufgrund dieser gänzlich differierenden Ansätze ergaben sich unterschiedliche Probleme.

Beim Einkaufszentrum Hamburger Straße hatten die Stadtväter bereits nach Ende des Zweiten Weltkrieges die Vorstellung entwickelt, daß die durch Bomben zerstörte einstige beliebte Barmbeker Einkaufsstraße wieder aufgebaut werden sollte. Dabei fungierte der Wiederaufbau der Hamburger Straße als Art Symbol der Überwindung der Kriegszeiten. Ein neuer Anfang sollte mit einem modernen Einkaufszentrum in Barmbek-Süd gemacht werden. Das Ziel war also von Anfang an vorgegeben; in welcher baulichen und organisatorischen Form es umgesetzt werden sollte aber nicht.

Durch diesen starken politischen Willen die Hamburger Straße wieder aufzubauen, der im übrigen sowohl vom Senat, den Regierungsparteien, der Opposition, als auch von den bezirklichen Gremien gleichermaßen getragen wurde, gab es im Vergleich zu anderen damaligen Hamburger Großprojekten abweichende Planungsabläufe. Eine stadtplanerische Prüfung des Standortes in Bezug auf die Nutzung als Einkaufszentrum wurde zum Beispiel niemals durchgeführt. Die politisch Verantwortlichen gingen einfach davon aus, daß sich aufgrund der Vergangenheit sowohl der Standort als auch die Käuferstruktur des Einzugsgebietes für ein Bezirkszentrum eigneten. Eine möglicherweise, entstehende Konkurrenz des Einkaufszentrums Hamburger Straße mit den im Zuge des Wiederaufbaues veränderten Einkaufsagglomerationen Innenstadt, Fuhlsbüttler Straße und Wandsbeker Chaussee wurde im Vorwege nicht untersucht. Das Fehlen einer Standort- und Marktanalyse war für die Planung eines Einkaufszentrums selbst zur damaligen Zeit atypisch. Die Fachbehörden wiesen die Einkaufsagglomeration Hamburger Straße als einziges neu zu bauendes B1 – Bezirkszentrum in Hamburg im Ordnungsplan „System der zentralen Standorte“ aus.

Die Umsetzung des Projektes in verbindliches Planrecht war ebenfalls ungewöhnlich. Nachdem erste Bemühungen einer staatlichen Initialzündung durch den Brückenentwurf von Oberbaudirektor Werner Hebebrand und den Durchführungsplan D 385 scheiterten, bat die Stadt die Kammern um Unterstützung. Dieser Vorgang war unüblich und wohl nur damit zu erklären, daß sich die Handelskammer Hamburg mit der 1960 ins Leben gerufenen „Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V." mit der Planung und Gestaltung von Einkaufszentren befaßte.

Die auf Vermittlung der Studiengesellschaft gegründete „Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße", deren Mitglieder neben der Studiengesellschaft die Handels- und Handwerkskammer, die Altanlieger, Vertreter der Hamburger Verwaltung und an dem Projekt interessierte Firmen waren, wurde zu der entscheidenden Institution bei der Planung des Shopping-Centers. Kennzeichnend waren zum einen der nahezu ausufernde Aufbau dieses Gremiums und zum anderen der enorme staatliche Einfluß auf die Kommission.

Der hierarchische Aufbau der Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße mit Ausschüssen, Architektenkonferenz, Koordinierungsstab, Grundeigentümerversammlung und der Großen Kommission erinnert an den komplizierten Aufbau einer Behörde. Langwierige Planungen und Abstimmungen mit oftmalig vorgegebenen Zweidrittelmehrheiten der jeweiligen Mitglieder der einzelnen Gremien, zwangen die Investoren zu vielen Kompromissen. Eine starke, einheitliche, vielleicht auch mutige bauliche oder organisatorische Idee konnte sich bei einem solchen „Entscheidungsfindungsablauf" nicht herauskristallisieren. Viele ungewöhnliche Ansätze einer möglichen Umsetzung des Projektes sind sicherlich schon aufgrund der langwierigen Abstimmungen der jeweiligen Ausschüsse im Keime erstickt. Die Altanlieger und Investoren hatten darüber hinaus Angst vor einer Fehlinvestition, so daß auch noch ein begrenzter finanzieller Rahmen die Planungen einengte.

Das die Planungen von Anfang an begleitende Architektenbüro Kruse wurde augenscheinlich aufgrund seines anfänglichen Verzichts auf sein Architektenhonorar und aufgrund der Tatsache, daß es Altanlieger an der Hamburger Straße war, ausgewählt. Nach dem Bericht der „Deutschen Bauzeitung" hätte Oberbaudirektor Werner Hebebrand für die künstlerische Oberleitung Prof. Dr. Edgar Horstmann vorgeschlagen. Darüber hinaus gestaltete sich die architektonische Abstimmung sehr kompliziert, weil jeder Bauherr wiederum seinen eigenen Hausarchitekten mit den Planungen seines Bauabschnittes in der Architekten-

konferenz beauftragte. Selbst eine einheitliche architektonische Leitidee mit derart vielen Architekten auszuarbeiten und umzusetzen, dürfte nahezu unmöglich gewesen sein. Der Vorwurf der Wochenzeitung „Die Zeit“, daß die Architektenkonferenz eine „heterogene Zufallsgesellschaft“ gewesen sei, ist aufgrund dieser Organisationsstruktur nicht ganz von der Hand zu weisen. Ein international ausgeschriebener Architektenwettbewerb wäre sicherlich an diesem herausragenden städtebaulichen Hamburger Ort angemessener gewesen.

Die Freie und Hansestadt Hamburg sicherte sich einen relativ großen Einfluß auf die Organisationsstruktur der Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße, indem Senatsdirektor (a.D.) Dr. Kurt Struve den Vorsitz des bei Streitigkeiten in letzter Instanz entscheidenden Koordinierungsstabes inne hatte. Das ließ sich der Senat auch etwas kosten. Die Stadt besoldete den Vorsitzenden im Rahmen seines Dienstverhältnisses während des gesamten Planungszeitraumes bis zur Fertigstellung des Einkaufszentrums.

Eine wohl bis heute noch nachwirkende Fehlentscheidung des Senates war die Beteiligung der „freien Wirtschaft in ihrer Vielfalt“ durch den Erwerb an Eigentum am Grundstück des Shopping-Centers. Daß die Altanlieger der Hamburger Straße in das Projekt, unter großzügiger Berücksichtigung ihrer damit verbundenen unrentierlichen Kosten und deren Erstattung durch Steuermittel, mit einbezogen wurden, ist nachvollziehbar. Daß jedoch der Senat sein über dreieinhalb Hektar großes geschlossenes städtisches Grundstück zwischen Humboldt- und Bartholomäusstraße wieder an verschiedene Investoren, anstatt an einen, veräußerte, war meines Erachtens nach geradezu fahrlässig. Die Liegenschaft wußte im Vorwege, sollte sich ein Grundeigentümer weigern, sich am Einkaufszentrum zu beteiligen, oder ein liquider Kaufinteressent fehlen, hätte dieses eine Verzögerung des gesamten Projektes bedeutet. Das folgende langwierige Bodenordnungsverfahren und die dadurch entstandene Verzögerung des Baubeginns waren ein Ausdruck dieser Verteilung der Grundstücke auf verschiedene Eigentümer bei einem in einem Zuge zu errichtenden Baukörper. Der Rolle von Hermann Friedrich Bruhn, der einige „Problemfälle“ herauskaufte, kam durch diese Organisationsstruktur eine wichtige Bedeutung zu. In den sechziger Jahren waren darüber hinaus die Shopping-Center-Studien bereits so weit voran geschritten, daß in Fachkreisen bekannt war, welche Probleme bei der Errichtung und der späteren Verwaltung eines im Eigentum mehrerer Firmen und Privatpersonen stehenden Einkaufszentrums auftreten würden. Vor diesem Hintergrund erscheint das Aufteilen der Baufläche auf sechzehn Grundstücke unverständlich.

Symptomatisch für die Geschichte des Einkaufszentrums waren auch die zwei Eröffnungstermine im März und Mai 1970. Wieder einmal schafften es die Grundeigentümer nicht, eine einheitliche Planung durchzuhalten und gemeinsam alle Geschäfte an einem Tag zu eröffnen. Damit präsentierte sich das Barmbeker Shopping-Center schon zu Beginn seinen Kunden als eine heterogene Geschäftsagglomeration.

Mit der Nutzung der Hochhäuser des Einkaufszentrums Hamburger Straße als Verwaltungszentrum leistete die Stadt ein weiteres Mal Unterstützungshilfe an die Investoren. Anscheinend hatten die am Projekt beteiligten Firmen vollkommen am Bedarf des Immobilienmarktes vorbei geplant, so daß sich weder Wohnungsbau, noch herkömmliche Büronutzung realisieren ließen. Stadtplanerisch ist die Belegung der Hochhäuser durch Behördeneinrichtungen meines Erachtens nach nicht zu bemängeln. Es stellt sich aber die Frage, ob der Senat von der geplanten Überkapazität nicht bereits früher wußte, als er in der Debatte in der Hamburgischen Bürgerschaft zugab.

Die städtebauliche Umsetzung des Einkaufszentrums kritisierte die Presse in den ersten Monaten. Die im Artikel der Zeitung „Die Zeit“ für das Einkaufszentrum Hamburger Straße geschaffene Metapher des „Verkaufsschlachtschiffes“ scheint mir dabei am griffigsten die Mängel des Einkaufszentrums in stadtplanerischer und baulicher Hinsicht zu verdeutlichen. Das Grundstück für das Einkaufszentrum richtete sich nach den vorhandenen infrastrukturellen Gegebenheiten. Eigentlich war der Zuschnitt des Baufeldes für die Konzeption eines Shopping-Centers zu lang und schmal und glich daher einem Schiffsrumpf. Der Grundstückszuschnitt zwang die Architekten dazu, den Baukörper nach dessen Erfordernissen anzupassen. Prägende und Identität schaffende Plätze konnten zum Beispiel aufgrund der beengten Situation im Baukörper nicht geschaffen werden.

Eine weitreichendere stadtplanerische Lösung wäre meiner Meinung nach die Verlegung der Hamburger Straße zur Oberaltenallee hin gewesen. Damit wäre der Baukörper breiter ausgefallen und vielleicht hätte sogar ein kleiner städtischer Platz vor dem Zentrum geschaffen werden können. Das Gebäude des Shopping-Centers wäre dann städtebaulich besser in Erscheinung getreten und der heute oft genannte Mangel, daß das Einkaufszentrum Hamburger Straße kaum wahrnehmbar sei, sogar wie ein „Industriebau“ wirke, wäre obsolet gewesen. Der heutige begrünte Mittelstreifen zwischen der Hamburger Straße und Oberaltenallee wirkt deplaziert und ohne Funktion. Die Sträucher und Bäume zerstören sogar die wenigen Sichtbeziehungen von der Oberaltenallee zum

Einkaufszentrum Hamburger Straße und verstärken damit das städtebauliche „Verstecktsein“ des Zentrums. Mit dem Zusammenlegen der Hamburger Straße und der Oberaltenallee und deren Ausbau hätten die Stadtplaner auch dem damaligen Grundsatz der „autogerechten Stadt“ entsprochen.

Es stellt sich die Frage, warum ein solch umfassenderes Konzept nicht von der Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße verfolgt wurde. Den dieser Arbeit zugrunde liegenden Quellen ist kein solcher Ansatz in der Planungsphase zu entnehmen. Dennoch könnte ich mir vorstellen, daß durchaus darüber in den Gremien der Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße diskutiert, ein Plan jedoch aufgrund der hohen Kosten verworfen wurde. Nicht nur die Straßen hätten verlegt werden müssen, sondern auch noch alle darin befindlichen Leitungen. Diesen finanziellen Aufwand wollten sicherlich nicht die Stadt und schon gar nicht die Grundeigentümer übernehmen. Aus heutiger Sicht ist eine solche Position zweifellos nachzuvollziehen, jedoch hätte sich die Investition langfristig für die Barmbeker Einzelhandelsgemeinschaft gelohnt.

Die Verquickung des Standortes mit dem schmalen Grundstück und der Umsetzung des Centers durch die Bauform der „Mall“ war ebenfalls ungewöhnlich. Vor dem Zweiten Weltkrieg war die beliebte Hamburger Straße schließlich auch kein geschlossener Baukörper, sondern eine gewachsene Einkaufsstraße mit vielen kleinen Einzelhandelsgeschäften. Jetzt wollten die Stadtplaner die Barmbeker Einkaufsagglomeration nicht von alleine wachsen lassen, sondern „aus einem Guß“ nach den modernsten Anforderungen der Standortkooperationsformen der Einzelhandels- und Dienstleistungsbranche entwickeln. Weder das schmale Grundstück, noch die von der Stadt auferlegte heterogene Grundeigentümergemeinschaft entsprachen den grundlegenden Erfordernissen eines klassischen Shopping–Centers. Das Zusammenführen dieser beiden Komponenten, historischer Standort und moderne Baukonstruktion, führte zu zahlreichen, konzeptionellen Ungereimtheiten. An die einstige, beliebte Einkaufsstraße konnte mit dem Neubau nicht angeknüpft werden.

Der Vorwurf, daß das Einkaufszentrum Hamburger Straße nur eine „Verkaufsmaschine“ und alleine auf den Kommerz ausgerichtet sei, ist nur bedingt zu unterstützen. Positiv hervorzuheben ist die städtisch integrierte Lage des Shopping-Centers. Es läßt sich darüber streiten, ob mit vier Kilometern der Abstand zur City zu dicht bemessen war. Hervorragend ist jedoch die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und die Einbindung der Verwaltung an diesem zentralen Standort gelungen. Mit diesem polyfunktionalen Charakter unterschied sich das Einkaufszentrum Hamburger Straße von den ersten deutschen Shopping-

Centern „auf der grünen Wiese“. Ebenfalls soll hier die bauliche Ausnutzung des Grundstückes und damit der umsichtige Umgang mit dem städtischen Grund und Boden positiv genannt werden. Ein Einkaufszentrum mit drei Verkaufsebenen, fünf Hochhäusern und im Anschluß ein mehrgeschossiges Parkhaus waren zu der damaligen Zeit nicht unbedingt eine stadtplanerische Voraussetzung für eine Shopping-Center-Planung. Sicherlich hatten an diesem Umstand aber auch die hohen innerstädtischen Grundstückspreise ihren Anteil.

Das Ausschließen der Öffentlichkeit nach Ladenschluß ist stets ein Problem von privaten Einkaufsstätten. Mit dem Bauen von Freizeiteinrichtungen, die bis in die späten Abendstunden eine Öffnung und dadurch eine „soziale Kontrolle“ des Centers herbeiführen, kann dieser Umstand jedoch abgemildert werden. Das Ziel, einen „Marktplatz“ mit einem Shopping-Center schaffen zu wollen, ist im Gegenzug sicherlich zu weit gegriffen. Die weltweit beliebten, gewachsenen, europäischen, Einkaufsstraßen und städtischen Marktplätze werden niemals künstlich in gleicher Weise nachgeahmt werden können.

Ein prägnanter baulicher Fehler des Einkaufszentrums Hamburger Straße war die fehlende Vollschließung. Die Grundeigentümer konnten sich zu einer geschlossenen Bauform aufgrund der befürchteten Kosten nicht durchringen. An die damalig auftretenden Zugluftерscheinungen erinnert sich wohl jeder Kunde, der in den Anfangsjahren das Einkaufszentrum besucht hat. Hier zeigt sich, daß auch am falschen Ende gespart werden konnte. Die nachträgliche Verglasung war sicherlich um einiges teurer, als wenn sie von Anfang an mit installiert worden wäre. Die Imageeinbußen des Barmbeker Shopping-Centers seien hier erst gar nicht ausführlich erwähnt.

Bei der Besetzung des Einkaufszentrums mit Einzelhandels- und Dienstleistungsgeschäften gab es anfängliche Schwierigkeiten. Die Kundenmagneten Karstadt und Neckermann hatten eine ungleiche Anziehungskraft. Das Kaufhaus Neckermann (später Möbelhaus Karstadt) war nicht nur schwächer, sondern hatte auch noch eine recht ungünstige Lage aufgrund der Außenwege des Einkaufszentrums. Die beiden Leitbetriebe konnten damit in der „Mall“ keine gleichmäßige Kundenstromverteilung gewährleisten. Eine horizontale und auch eine vertikale Nutzungsdifferenz führten zu Standortgefällen, denen einige Einzelhändler mit ungünstig gelegenen Läden nicht gewachsen waren.

Eine Wende in der relativ negativen Berichterstattung in der Presse kam erst mit der Einführung eines einheitlichen Centermanagements und der folgenden Sanierung des Baukörpers. Einige baulichen Mängel konnten mit viel Aufwand

und hohen finanziellen Mitteln in den achtziger und neunziger Jahren behoben werden. Das einheitliche Centermanagement konnte die einstige inhomogen Verwaltung vereinheitlichen und dadurch ein geschlossenes Auftreten der Standortkooperationsgemeinschaft des Einzelhandels gegenüber den Kunden gewährleisten. Die Eigentümerstruktur entspricht jedoch noch immer nicht den klassischen Definitionen von Shopping-Centern.

Das Mundsburg–Center, als Art Erweiterung des Einkaufszentrums Hamburger Straße, konnte neben der Vergrößerung der gesamten Verkaufsfläche auch durch sein markantes städtebauliches Erscheinungsbild der drei angegliederten Hochhäuser einen positiven Einfluß auf die Geschäftsansammlung an der Hamburger Straße ausüben. Ob in der Planungsphase die Genehmigung des einmaligen, städtischen Zuschusses zur Verlagerung von „Möbel Ordnung“ gerechtfertigt war, kann unterschiedlich beurteilt werden. Ein recht freizügiger Umgang mit staatlichen Unterstützungen durch die Kommission für Bodenordnung muß jedoch an dieser Stelle schon unterstellt werden. Schade ist an der heutigen Situation der Center nur, daß der damalige Versuch, ein gemeinsames Management für das Einkaufszentrum Hamburger Straße und das Mundsburg-Center zu beauftragen, scheiterte und seitdem zwei Centermanager von den jeweiligen Eigentümern eingesetzt werden.

Die Entwicklung des Alstertal-Einkaufszentrums gestaltete sich grundsätzlich anders als die des Einkaufszentrums Hamburger Straße. Anstatt einer Vielzahl von Grundeigentümern ist die Historie des Poppenbütteler Shopping-Centers mit dem Versandhausunternehmer Werner Otto verbunden. Das AEZ ist Teil einer klassischen Geschichte eines Unternehmers, der eine neuartige Geschäftsidee hatte und in diese mutig sein Vermögen investierte.

In dreierlei Hinsicht ist die historische Entwicklung des Alstertal-Einkaufszentrums interessant. Erstens ist sie ein Beweis für ein erfolgreiches und weitsichtiges stadtplanerisches Lenken eines Investitionsvorhabens an einen geeigneten Standort. Zweitens ist die Geschichte Poppenbüttels vom Dorf zum Hamburger Stadtteil an dieser Shopping-Center-Entwicklung abzulesen. Und drittens ist die entstandene Bewegung gegen die Erweiterung des Shopping-Centers ein Ausdruck selbstbewußter Bürger, die sich gegen die städtischen Planungen wandten.

Die Entscheidung des Senats, den Unternehmer Werner Otto mit sanftem Nachdruck von seinen Absichten, ein Einkaufszentrum in Meiendorf zu bauen, nach Poppenbüttel zu lenken, war mutig und weitsichtig. Im Vertrauen auf die vorbe-

reitende Bauleitplanung mit dem Ordnungsplan „System der zentralen Standorte“ verhinderten die Stadt- und Landesplaner damit ein Shopping–Center „auf der grünen Wiese“ an der Peripherie Hamburgs und boten dem Versandhausunternehmer einen stadtplanerisch geeigneteren Standort in Poppenbüttel an. Sie konnten sich zu der Zeit nur auf zwei Beweggründe stützen, nämlich auf die bereits vorhandene S-Bahnhaltestelle in Poppenbüttel und die stadtplanerischen Konzepte, die für den in Hamburgs Nordosten vorgesehenen Standort ein florierendes Zentrum vorsahen.

Werner Otto war vom Vorschlag, sein favorisiertes Meiendorfer Grundstück für Poppenbüttel aufgeben zu müssen, wenig begeistert. In der ersten Schnellanalyse der beiden Einzugsgebiete kam sein Unternehmen zum Ergebnis, daß das Bevölkerungspotential mit rund 130.000 Einwohnern in Poppenbüttel gegenüber Meiendorf mit rund 252.000 Einwohnern erheblich geringer war. Um den Poppenbütteler Bahnhof herum waren damals im Wesentlichen nur kleine Einfamilienhäuser, Behelfsheime und Wiesen. Es gehörte seinerzeit schon einiges an Vorstellungskraft dazu, um sich dort ein lukratives Einkaufszentrum mit entsprechender Mantelnutzung für die Zukunft ausmalen zu können. Um so erstaunlicher war es, daß Werner Otto sich auf den Standortwechsel eingelassen hat – oder einlassen mußte.

Daß sich das im Eigentum der Stadt befindliche Poppenbütteler Grundstück für einen zentralen Standort mit Einkaufszentrum eignete, lag zum einen an der Nähe des Grundstückes zur Haltestelle der S-Bahn und zum anderen im anhaltenden Zuzug der Bevölkerung in die Randgebiete der Stadt und in das Umland begründet. Demnach hatte die Besiedelung des Alstertales mit den nachfolgenden Infrastrukturmaßnahmen ihren Ursprung Anfang des 20. Jahrhunderts in den Verkaufsabsichten der ehemaligen Gutsbesitzer von Sasel, Poppenbüttel und Wellingsbüttel. Pikanterweise wurden später die Rechte für die die Landschaft schützenden ATAG-Klauseln auf die Freie und Hansestadt Hamburg übertragen. Mit dem Anstieg der Hamburger Bevölkerung wandelten sich die stadtplanerischen Zielvorstellungen und die Stadt nutzte ihre Rechte, um die ATAG-Klauseln nach ihren Vorstellungen zu löschen. Ob das von Otto Henneberg angeprangerte Ansinnen der ehemaligen Gutsbesitzer damit zerstört wurde, ist wohl kaum belegbar. Schließlich hatten die ATAG-Klauseln ursprünglich sicherlich auch einen für den Verkauf der Grundstücke werbenden Zweck, im Sinne des „Wohnen im Grünen“. Für den außenstehenden Betrachter war aber diese merkwürdige rechtliche Konstruktion, daß die Stadt einerseits privatrechtliche Klauseln „willkürlich“ aufhob, die Beweggründe dafür mit staatlichen Zielvorstel-

lungen begründete, aber andererseits öffentlich rechtlich nicht belangt werden konnte, kaum nachvollziehbar.

Ein dunkles Kapitel der Geschichte Poppenbüttels/Sasels wurde mit dem Bau des Einkaufszentrums ebenfalls gestreift. Die von weiblichen jüdischen Gefangenen des KZ-Außenlagers Sasel 1944 in Zwangsarbeit errichtete Behelfsheimsiedlung Plattenbüttel mußte dem Neubau des Centers weichen. Es ist relativ unverständlich, daß während der Planungs- und Bauphase nicht einmal auf die Entstehung der ehemaligen Siedlung weder öffentlich noch intern eingegangen oder hingewiesen wurde. Erst den Forschungsarbeiten der neunten Klasse des Gymnasiums Oberalster im Schuljahr 1980/1981 ist es zu verdanken, daß auch dieser Teil der Geschichte nicht in Vergessenheit geriet und ein Plattenhaus als Gedenkstätte erhalten blieb.

Das Alstertal-Einkaufszentrum erwies sich von Anfang an als eine gelungene Investition. Immer mehr Kunden besuchten im Laufe der Jahre das AEZ und ließen die Umsätze steigen. Die einheitliche Verwaltung des Centers und das professionelle Management durch die ECE Projektmanagement GmbH hatten ihren Anteil daran. Im Nachhinein wird die ablehnende Haltung der Werner Otto Grundstücks-Entwicklung GmbH gegenüber den Plänen des Gewerbevereins, eine gemeinschaftliche Bauträgergesellschaft der mittelständischen Poppenbütteler Einzelhändler und Handwerker zusammen mit der Otto-Gruppe zu gründen, bestätigt. Sicherlich wären dann bei der Verwaltung ähnliche Reibungsverluste aufgetreten, wie sie bis heute im Einkaufszentrum Hamburger Straße bestehen.

Ein städtebaulicher Wettbewerb bettete die Einzelhandelsagglomeration in ein zu schaffendes bauliches Gefüge am Bahnhof ein, so daß stadtplanerische Belange genügend berücksichtigt wurden. Ein nachfolgender Architektenwettbewerb hätte jedoch eine sinnvolle Ergänzung der Planungen dargestellt. Die Architektur des Baukörpers wirkte mit Eröffnung des Zentrums wie ein Solitär. Eine stärkere Einbindung in die Alsterlandschaft hätte vielleicht zu einer positiveren Resonanz in der Alstertaler Bevölkerung geführt.

Die Alstertaler Anwohner wandten sich von Anbeginn gegen das Poppenbütteler Shopping-Center. Ein nahezu erbitterter Kampf brach nach Bekanntgabe gegen die Erweiterungspläne aus. Ein wesentlicher Kritikpunkt der Anwohner war, daß die Freie und Hansestadt Hamburg mit dem steigenden Verkehrsaufkommen im Alstertal den Ausbau der Infrastruktur bezahlen mußte. Für die Erweiterungsbauten konnte die ECE die grundsätzlich ausreichende Kapazität der bestehenden Infrastruktur für ihren verursachten „Mehrverkehr“ belegen,

jedoch war der Vorwurf der Gegner richtig, daß zumindest Jahre zuvor die Verlegung des Busbahnhofes vom Stormarnplatz zum Wentzelplatz und der Ausbau der Straßen aus öffentlichen Mitteln bezahlt wurden. Die Stadt begründete diese Vorhaben damit, daß sie aufgrund der gewachsenen Bevölkerungszahl im Oberalsterraum diese Investitionen in die Infrastruktur sowieso hätte tätigen müssen. Leider wurde das in den siebziger Jahren stets von den Politikern als Beschwichtigung für die Anwohner genutzte Argument, daß im Zuge der verdichteten Bebauung um den Poppenbütteler Bahnhof auch ein Schwimmbad errichtet werde, nicht in die Realität umgesetzt.

Die Diskussionen um die Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums Ende der siebziger bis Mitte der achtziger Jahre nahmen meiner Meinung nach zeitweise groteske Züge an. Die Kommunalpolitiker (außer der FDP) bezogen klar Position gegen jegliche Vergrößerungsvorschläge und vergaben damit die Chance gestaltend Einfluß nehmen zu können. Es ist schon bezeichnend, daß selbst die CDU als Oppositionspartei in der Hamburgischen Bürgerschaft meinte, aufgrund gesamthamburgischer Erwägungen die eigene Parteibasis überstimmen zu müssen. Der Senat hätte frühzeitiger das Planverfahren evozieren sollen. Durch das jahrelange Hinauszögern entwickelte sich quasi eine Eigendynamik, die der recht begrenzten Tragweite der tatsächlich möglichen Folgen des Projektes gar nicht angemessen war.

Das Einkaufszentrum Hamburger Straße und das Alstertal-Einkaufszentrum wurden in dieser Arbeit exemplarisch für die Entwicklung der Hamburger Shopping–Center herangezogen. Entsprechend der damaligen westdeutschen Diskussion der sechziger und siebziger Jahre favorisierten die Hamburger Stadt- und Landesplaner die städtisch integrierten Shopping-Center. Die herangezogenen beiden Hamburger Einkaufscenter entsprechen diesem Typus. Darüber hinaus perfektionierte die Landesplanung Hamburgs die damaligen stadtplanerischen Leitgedanken zur Ansiedlung von Einzelhandelsagglomerationen im Ordnungsplan „System der Zentralen Standorte“ und verhinderte damit Shopping-Center „auf der grünen Wiese“. Ob mit diesen Plänen aber tatsächlich die bestehenden, gewachsenen Geschäftszentren in dem Maße geschützt werden konnten, wie es sich die Planer ursprünglich vorstellten, ist fraglich. In Wellenbewegungen tauchte in der veröffentlichten Presse zumindest immer wieder die Problematik der Gefährdung der Hamburger Innenstadt durch die Shopping-Center auf. Klammern wir diese Problematik aus, so kann an dieser Stelle insgesamt jedoch festgestellt werden, daß die heutige Situation der Hamburger Shopping-Center-Ansiedlungen im Zusammenspiel der Investoren mit der Politik im Vergleich zu anderen Bundesländern recht gelungen ist.

Quellen- und Literaturverzeichnis

A. Quellen

ungedruckte Quellen

Handelskammer Hamburg: Stadtplanung Barmbek-Süd: Stadtplanung Osdorf: Elbe-Einkaufszentrum. Aktennummer E 232/9d.

Handelskammer Hamburg: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Allgemeines. Aktennummer E 243/12b. 1969 – 1970.

Handelskammer Hamburg: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Branchen. Aktennummer E 234/12c.

Handelskammer Hamburg: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Mietzusammenschluß und –tätigkeiten. (Werbegemeinschaft). Aktennummer E 234/12f.

Handelskammer Hamburg: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Mietzusammenschluß und –tätigkeiten. (Werbegemeinschaft). Aktennummer E 234/12f.

Handelskammer Hamburg: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Einzelne Bauvorhaben (Garagenhochhaus, Markthalle, Verwaltungszentrum Hamburger Straße, 2. Bauabschnitt). Aktennummer E 234/12 h.

Handelskammer Hamburg: Stadtplanung Barmbek-Süd: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Kammerumfrage 1973. 1971 – 1973. E 234/12i.

Handelskammer Hamburg: Stadtplanung Poppenbüttel – Programmplan. Aktennummer E 235/15b.

Handelskammer Hamburg: Stadtplanung Poppenbüttel – Alstertal-Einkaufszentrum. Aktennummer E 235/15c. 1959 – 1972.

Handelskammer Hamburg: Stadtplanung Poppenbüttel – AEZ Erweiterung. Aktennummer E 235/15d. 1974 – 1985.

Handelskammer Hamburg: Stadtplanung Poppenbüttel – Erweiterung AEZ - Presseartikel. Aktennummer E 235/15e. 1977.

Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg: Baubehörde I. Ausstellung der Baubehörde über „Laden- und Verkehrszentren“ in der Handelskammer/Börse, Lagerungsnummer 321-3 I – Januar 1961.

Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg: Baubehörde I. Standorte der Waren- und Kaufhäuser in Hamburg und Umland, Lagerungsnummer 543, 1972.

Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg: Baubehörde I. Durchführung einer Ausstellung über den Aufbauplan „plan 60“, Lagerungsnummer 106, 1960 – 1961.

Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg: Zeitungsausschnitt – Sammlung: Hebebrand, Werner. A 758.

Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg: Senatskanzlei – Personalakten. Dr. Kurt Struve. Lagerungsnummer 131-15, C 1016.

Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg: Zeitungsausschnitt-Sammlung: Struve, Kurt. A 768.

Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg: Finanzbehörde: Grundstücksausschuß der Kommission für Bodenordnung, Bestandsnummer 312-3. 323. Sitzung. 23. November 1964; 503. Sitzung. 1. Dezember 1969.

Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg: Finanzbehörde: Kommission für Bodenordnung, Bestandsnummer 312 – 3. 186. Sitzung, 22. Juni 1961; 348. Sitzung, 19. November 1964; 349. Sitzung, 26. November 1964; 358. Sitzung, 18. Februar 1965; 359. Sitzung, 25. Februar 1965; 424. Sitzung, 6. Oktober 1966; 434. Sitzung, 2. Februar 1967; 436. Sitzung, 2. März 1967;. 422. Sitzung, 15. September 1967; 426. Sitzung, 30. November 1967; 503. Sitzung, 19. Dezember 1968; 504. Sitzung, 2. Januar 1969; 523. Sitzung, 12. Juni 1969; 540. Sitzung, 23. Oktober 1969; 543. Sitzung, 13. November 1969; 546. Sitzung, 4. Dezember 1969; 550. Sitzung, Hamburg 15. Januar 1970.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: diverse nicht veröffentlichte Briefwechsel und Vermerke zu den Bebauungsplänen Barmbek-Süd 15 und Barmbek-Süd 21.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: diverse nicht veröffentlichte Briefwechsel und Vermerke zu den Bebauungsplänen Poppenbüttel 7, Poppenbüttel 12, Poppenbüttel 26, Poppenbüttel 30 und Unterlagen zur Alstertal-Terrain-Aktien-Gesellschaft (ATAG).

Freie und Hansestadt Hamburg – Stadtentwicklungsbehörde, Amt für Stadterneuerung und Bodenordnung: Akten zu den Umlegungsverfahren U 157; U 158 und U 220.

gedruckte Quellen

Akademie für Raumforschung und Landesplanung und Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde, Landesplanungsamt (Hrsg.) : Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels. Deutscher Planungsatlas Band VIII: Hamburg, Lieferung 6. Hannover 1973.

Amtlicher Anzeiger: Gläubigeraufruf. Nr. 119. Hamburg 25. Juni 1981.

Arbeitsgemeinschaft Nietz, Prasch, Sigl; Hochtief AG und Masuch + Olbrisch: Überbauung der S-Bahn in Hamburg-Poppenbüttel – Städtebauliches Gutachten. Hamburg Oktober 1993.

Ausschuß für Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft: Katalog E: Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft. Köln 1970.

Ausschuß für Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft: Katalog E: Begriffsdefinitionen aus der Handels- und Absatzwirtschaft. 4. Ausgabe. Köln 1995.

Bahr, Gerhard; Meldau, Heinz-Jürgen: Die Flächenbedarfe des Einzelhandels in Hamburg. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumforschung; Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Raumforschung und Raumordnung. Heft 3/4, 32. Jahrgang. Köln, Berlin, Bonn, München Juli/August 1974.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Mitteilung des Senates an die Bürgerschaft: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Bebauungsplan Barmbek-Süd 15, Vergabe der im Bebauungsplan-bereich liegenden städtischen Grundstücke. Drucksachen Nr. 304, VI. Wahlperiode, Hamburg 8. November 1966.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Protokoll der 13. Sitzung der Bürgerschaft: Einkaufszentrum Hamburger Straße – Bebauungsplan Barmbek-Süd 15 Vergabe der im Bebauungsplan-bereich liegenden städtischen Grundstücke. Drucksachen Nr. 304, VI. Wahlperiode, Hamburg 23. November 1966.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Protokoll der 50. Sitzung der Bürgerschaft: Raumbedarf der Verwaltung; hier: Verwaltungszentrum Hamburger Straße und Einkaufszentrum Hamburger Straße. Drucksachen Nr. 1159 und 1160, VI. Wahlperiode, Hamburg 6. März 1968.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Mitteilung des Senates an die Bürgerschaft: Verwaltungszentrum Hamburger Straße – Haushaltsplan 1969. Drucksachen Nr. 2063, VI. Wahlperiode, Hamburg 15. April 1969.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Bericht des Bauausschusses über die Drucksache: Gesetz über den Bebauungsplan Barmbek-Süd 21. Drucksachen Nr. 2036, VII. Wahlperiode, 26. April 1972.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Mitteilung des Senates an die Bürgerschaft: Änderung der Baunutzungsverordnung und Fortschreibung des Ordnungsplans „Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels“. Drucksache Nr. 2816, VIII. Wahlperiode, Hamburg 28. August 1977.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Bericht des Ausschusses für Hafen und Wirtschaft: Änderung der Baunutzungsverordnung und Fortschreibung des Ordnungsplans „Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels“. Drucksache Nr. 3528, VIII. Wahlperiode, Hamburg 30. März 1978.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Schriftliche Kleine Anfrage der SPD-Fraktion: Erweiterung des Alstereinkaufszentrum (AEZ). Drucksache Nr. 2610, XI. Wahlperiode, Hamburg 8. Juni 1984.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Schriftliche Kleine Anfrage der GAL-Fraktion: Erweiterung des Alstereinkaufszentrums. Drucksache Nr. 2983, XI. Wahlperiode, Hamburg 18. September 1984.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Große Anfrage der CDU-Fraktion: Lage des Einzelhandels. Drucksache Nr. 3391, XI. Wahlperiode, Hamburg 28. November 1984.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Protokoll der 58. Sitzung der Bürgerschaft: Lage des Einzelhandels. Drucksache Nr. 3391, XI. Wahlperiode, Hamburg 17. Januar 1985.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Protokoll der 61. Sitzung der Bürgerschaft: Geplante Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums (AEZ) in Hamburg-Poppenbüttel. Drucksache Nr. 3133, XI. Wahlperiode, Hamburg 27. Februar 1985.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Antrag der GAL-Fraktion: Keine Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums (AEZ). Drucksache Nr. 4329, XI. Wahlperiode, Hamburg 17. Mai 1985.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Mitteilung des Senates an die Bürgerschaft: Bericht des Senats zum bürgerschaftlichen Ersuchen zur Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums. Drucksache Nr. 4361, XI. Wahlperiode, Hamburg 28. Mai 1985.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Protokoll der 73. Sitzung der Bürgerschaft: Keine Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums (AEZ). Drucksache Nr. 4329, XI. Wahlperiode, Hamburg 11. Juli 1985.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Schriftliche Kleine Anfrage der GAL-Fraktion: „Werbebroschüre“ des Senats zur geplanten Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums. Drucksache Nr. 4709, XI. Wahlperiode, Hamburg 26. Juli 1985.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Bericht des Bauausschusses: Bericht des Senats zum bürgerschaftlichen Ersuchen zur Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums (Senatsvorlage). Drucksache Nr. 5324, XI. Wahlperiode, Hamburg 6. Dezember 1985.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Protokoll der 88. Sitzung der Bürgerschaft: Bericht des Senats zum bürgerschaftlichen Ersuchen zur Erweiterung des Alstertal-Einkaufszentrums (Senatsvorlage). Drucksache Nr. 4361, XI. Wahlperiode, Hamburg 16. Januar 1986.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Mitteilung des Senates an die Bürgerschaft: Einundsechzigste Änderung des Flächennutzungsplans sowie Bebauungsplan 26. Drucksache Nr. 5884, XI. Wahlperiode, Hamburg 5. März 1986.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Protokoll der 98. Sitzung: Namentliche Abstimmung über die Einundsechzigste Änderung des Flächennutzungsplans. XI. Wahlperiode. Hamburg 28. Mai 1986.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Große Anfrage der CDU – Fraktion: Fortschreibung des Ordnungsplanes „Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels“. Drucksache Nr. 5269, XIII. Wahlperiode, Hamburg 4. Januar 1990.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Protokoll der 72. Sitzung der Bürgerschaft: Fortschreibung des Ordnungsplanes „Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels“. Drucksache Nr. 5269, XIII. Wahlperiode, Hamburg 21. Februar 1990.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg: Schriftliche Kleine Anfrage der SPD-Fraktion: Sonntagsladenöffnung des Einkaufszentrums Hamburger Straße am 7. Mai 1995. Drucksache Nr. 3111, XV. Wahlperiode, Hamburg 13. April 1995.

ECE: Engerer Ideenwettbewerb für den Erweiterungsbau des Alstertal-Einkaufszentrum. Auslober: Kommanditgesellschaft Grundstücksgesellschaft Klosterstern MBH & CO. Hamburg Januar 1978.

ECE Projektmanagement: Das Elbe-Einkaufszentrum in Hamburg. Hamburg 1. Juni 1994.

ECE Projektmanagement: Das Alstertal-Einkaufszentrum in Hamburg-Poppenbüttel. Hamburg 1998.

ECE Projektmanagement: „Ohne Visionen gibt es keinen Erfolg“. Hamburg 2000.

ECE Projektmanagement: ECE – Einkaufs-Center. Hamburg 2000.

ECE Projektmanagement: Das Einkaufs-Center – Ein lebendiger Marktplatz. Hamburg 2000.

ECE Projektmanagement; Hamburg: Der Osten kommt. Investitionsforum. Leipzig 4. November 1999.

Freie und Hansestadt Hamburg: Das Entwicklungsmodell für Hamburg und sein Umland. Hamburg 2. Juli 1969.

Freie und Hansestadt Hamburg: Flächennutzungsplan – Erläuterungsbericht. Hamburg 1973.

Freie und Hansestadt Hamburg – Amt für Schule: Geschichte eines Außenlagers: KZ Sasel – ein Projekt zur Geschichte des Nationalsozialismus (50. Jahrestag der Machtergreifung der Nationalsozialisten in Hamburg). Hamburg 1982.

Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde: Kontaktbesprechung. Hamburg 21. Dezember 1964.

Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde: Stellungnahme des Senats zum Bericht der Unabhängigen Kommission für den Aufbauplan. Hamburg Mai 1968.

Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde: Ladenzentren. In: Hamburger Schriften zum Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen. Heft 45. Hamburg 1969.

Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde: Eine Stadt wird vermessen – 125 Jahre hamburgische Stadt- und Katastervermessung. In: Hamburg Schriften zum Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen. Heft 51. Hamburg 1970.

Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde: Vorlage für die Baudeputation: Bauvorhaben Hamburger Straße / Winterhuder Weg im Gebiet des Bebauungsplanentwurfs Barmbek-Süd 21. Drucksache Nr. 410. Hamburg 18. Juni 1970.

Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde – Verwaltungsausschuß: Erweiterung des Einkaufszentrums Hamburger Straße. Hamburg 25. Januar 1971.

Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde – Landesplanungsamt LP 2/21: Einkaufen im Elbe-Einkaufszentrum. Hamburg November 1971.

Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde – Abteilung für Grundsatzfragen: Untersuchung über Entwicklungstendenzen und -chancen Hamburger Einkaufszentren. Hamburg 21. März 1972.

Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde – Landesplanungsamt LP 2: Ordnungsplan Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels. Teilbereich Ladenflächen. Hamburg 1973.

Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde – Landesplanungsamt LP 2: Ordnungsplan Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels. Teil 1: Gesamthamburgische Aussagen. Hamburg 1977.

Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde – Landesplanungsamt LP 2: Ordnungsplan Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels. Teil 2: Aussagen für die Einzugsbereiche der Bezirkszentren und die citynahen Einzugsbereiche. Hamburg 1981.

Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde – Landesplanungsamt: Leitlinien für den Einzelhandel im Rahmen der Hamburger Stadtentwicklungspolitik. Hamburg April 1996.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift über die Sondersitzung des Bezirksausschusses: Durchführungsplanentwurf D 87 – Planbezirk: Hamburger Straße – Oberaltenallee. Hamburg 22. November 1956.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift über die Sitzung des Bezirksausschusses: Durchführungsplanentwurf D 87 – Planbezirk: Hamburger Straße – Oberaltenallee. Hamburg 28. November 1956.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift über die Sitzung der Bezirksversammlung: Bebauungsplanentwurf Barmbek-Süd 15. Hamburg 11. Juni 1964.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift über die Sitzung der Bezirksversammlung: Bebauungsplanentwurf Barmbek-Süd 21. Hamburg 29. Juni 1967.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift des Unterausschusses für Bau- und Verkehrsangelegenheiten des Ortsausschusses Barmbek-Uhlenhorst: Bebauungsplan-Entwurf Barmbek-Süd 21. Hamburg 4. Januar 1971.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift über die Sitzung der Bezirksversammlung: Bebauungsplanentwurf Barmbek-Süd 21. Hamburg 11. Februar 1971.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Protokoll des Verwaltungsausschusses für den Landesplanungsausschuß. Hamburg 25. Januar 1975.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift des Stadtplanungsausschusses: Verordnung zur Änderung des Bebauungsplans Barmbek-Süd 21. Hamburg 30. September 1975.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Protokoll des Unterausschusses für Bau- und Verkehrsangelegenheiten. Hamburg 6. Oktober 1975.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord: Niederschrift über die Sitzung der Bezirksversammlung: Änderung des Bebauungsplans Barmbek-Süd 21. Hamburg 9. Oktober 1975.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord – Ortsamt Barmbek-Uhlenhorst: Bauprüfakten zum Einkaufszentrum Hamburger Straße. Baublock 420 – 013. Protokoll der Sitzung des Landesplanungsausschusses vom 3. März 1968.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord – Ortsamt Barmbek-Uhlenhorst: Bauprüfakten zum Einkaufszentrum Hamburger Straße. Baublock 420 – 013. Protokoll der Grundeigentümerversammlung vom 2. September 1969.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Hamburg-Nord – Ortsamt Barmbek-Uhlenhorst: Niederschrift über die Sitzung des Ortsausschusses Barmbek-Uhlenhorst: Bebauungsplan-Entwurf Barmbek-Süd 21. Hamburg 25. Januar 1971.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek Archiv: Lebenslauf des Bezirksamtsleiters Achim-Helge von Beust.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Niederschrift über die Sitzung der Bezirksversammlung Wandsbek: Öffentliche Fragestunde und Bebauungsplanentwurf Poppenbüttel 7. Hamburg 16. Oktober 1968.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Niederschrift über die Sitzung der Bezirksversammlung Wandsbek: Erläuterungen zum Gutachten des Baurechtsamtes vom 10. Oktober 1969 – Anlage zum Protokoll der Bezirksversammlung vom 16.10.1969. Hamburg 16. Oktober 1969.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Protokoll über die Sitzung der Bezirksversammlung Wandsbek. Hamburg 19. November 1981.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Niederschrift der Sitzung des Stadtplanungsausschusses: Bebauungsplan-Entwurf Poppenbüttel 26. Hamburg 20. Januar 1986.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Niederschrift der Sitzung der Bezirksversammlung. Bebauungsplan-Entwurf Poppenbüttel 26. Hamburg 23. Januar 1986.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Niederschrift des Stadtplanungsausschusses. Hamburg 20. März 1986.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Protokoll über die Sitzung der Bezirksversammlung Wandsbek. Hamburg 19. November 1992.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Protokoll über die Sitzung der Bezirksversammlung Wandsbek. Hamburg 1. April 1993.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Niederschrift über ein öffentliches Anhörverfahren nach § 16 der Geschäftsordnung der Bezirksversammlung: Städtebauliche Entwicklung zwischen Poppenbüttler Landstraße und Langenstücken. Hamburg 23. März 1994.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek: Niederschrift über die Sitzung des Planungsausschusses: Erweiterung der ECE-Verwaltung / Heegbarg. Hamburg 26. September 2000.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek - Ortsamt Alstertal: Niederschrift über die Sitzung des Ortsausschusses: Bebauungsplanentwurf Poppenbüttel 7. Hamburg 30. September 1969.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek – Ortsamt Alstertal: Niederschrift über die gemeinsame nichtöffentliche Sondersitzung des Ortsausschusses Alstertal und des Bauausschusses: Bauantrag für das Einkaufszentrum am S-Bahnhof Poppenbüttel. Hamburg 5. März 1970.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirksamt Wandsbek – Ortsamt Alstertal: Niederschrift über die Sitzung des Ortsausschusses Alstertal: Freizeitzentrum am Einkaufszentrum Alstertal. Hamburg 29. Oktober 1970.

Freie und Hansestadt Hamburg – Senat: Zentrale Standorte – Teilbereich Ladenflächen. Drucksache für die Senatssitzung und die Ergänzung zur Drucksache. Senatsdrucksache Nr. 201. Hamburg 10. April 1973.

Freie und Hansestadt Hamburg – Senatsamt für den Verwaltungsdienst: Handbuch der Freien und Hansestadt Hamburg. Ausgaben 1967 – 1973.

Freie und Hansestadt Hamburg – Senatsamt für den Verwaltungsdienst: Information Verwaltungszentrum Hamburger Straße. Hamburg 1970.

Freie und Hansestadt Hamburg – Senatsamt für den Verwaltungsdienst: Verwaltungszentrum Hamburger Straße. Ein neuer Weg zur Verwirklichung eines außergewöhnlichen Projektes. Bericht des Senatsbeauftragten. Hamburg 1972.

Freie und Hansestadt Hamburg – Staatliche Pressestelle: Ein Beispiel unkonventioneller Zusammenarbeit. Hamburg 1968.

Freie und Hansestadt Hamburg – Staatliche Pressestelle: Verwaltungszentrum an der Hamburger Straße. Hamburg 6. Februar 1968.

Freie und Hansestadt Hamburg – Staatliche Pressestelle: Rede zur Grundsteinlegung Einkaufszentrum Hamburger Straße von Bürgermeister Professor Dr. Weichmann. Hamburg 2. Juli 1968.

Freie und Hansestadt Hamburg – Staatliche Pressestelle: Gutachten zur Erweiterung des Einkaufszentrums. Hamburg 13. April 1970.

Freie und Hansestadt Hamburg – Staatliche Pressestelle: Rede zur Eröffnung des Alstertal-Einkaufszentrums von Bürgermeister Professor Dr. Weichmann. Hamburg 4. November 1970.

Freie und Hansestadt Hamburg – Staatliche Pressestelle: Leitvorstellungen für die Versorgungsstruktur über den Ordnungsplan „Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels“ von Baudirektor Gerhard Bahr. Berichte und Dokumente. Hamburg 6. November 1973.

Freie und Hansestadt Hamburg – Stadtentwicklungsbehörde: Standort Wohnen: Hamburger Wohnungsbau von 1990 – 2000. Hamburg Februar 2001.

Freie und Hansestadt Hamburg – Stadtentwicklungsbehörde: Bodenordnung in Hamburg – Umlegung, Grenzregelung und städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen. Hamburg Februar 2001.

Garbe, Detlef: Gedenkstätte Plattenhaus Poppenbüttel. In: Kümpers Vermögen Verwaltungsgesellschaft m.b.H.: Wohnpark Alstertal – Hamburg-Poppenbüttel / Kritenbarg. Realisierungswettbewerb. Auslobung. Hamburg Mai 1995.

Gerkan, Marg & Partner: Gutachten Einkaufszentrum Hamburger Straße. Hamburg 1983.

gesa – Gesellschaft für Handels-, Standort- und Immobilienberatung; Prisma Institut – Gesellschaft für Handels-, Stadt und Regionalforschung mbH: Expertise zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung in der Freien und Hansestadt Hamburg – Darstellung anhand ausgewählter Zentren und Standorte. Hamburg Juni 1998.

GEWOS – Gesellschaft für Wohnungs- und Siedlungswesen mbH; Prisma – Institut für Handels-, Stadt- und Regionalforschung mbH: Die Erweiterungspläne zum Alstertal-Einkaufszentrum – Untersuchung aus stadtplanerischer und aus Verbraucher-Sicht unter besonderer Berücksichtigung der Wettbewerbssituation im engeren Einzugsbereich. Hamburg März 1978.

Gfk – Nürnberg; Institut für Absatz- und Verbrauchsforschung an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen – Nürnberg: Einkaufszentren westdeutscher Großstädte und die zukünftige Entwicklung der Absatzchancen – Großstadt Hamburg. Bericht 2. Nürnberg 1962.

GFM / Gesellschaft für Marktforschung mbH: Untersuchung Bezirkszentrum Altona – Ergebnisse einer Befragung von Gewerbetreibenden, privaten zentralen Einrichtungen und Kunden. Hamburg Februar 1971.

GFM / Gesellschaft für Marktforschung mbH: Einkaufen in Hamburg – Ergebnisse einer Erhebung in ganz Hamburg und einer Sonderbefragung in den Bezirken Harburg, Wandsbek und Hamburg-Nord. Band 1.1: Einzugsbereiche der Zentren und Versorgungslage der Gebiete. Hamburg Februar 1972.

GFM / Gesellschaft für Marktforschung mbH: Einkaufen in Hamburg – Ergebnisse einer Erhebung in ganz Hamburg und einer Sonderbefragung in den Bezirken Harburg, Wandsbek und Hamburg-Nord. Band 2: Motiv-Studie über das Einkaufsverhalten. Hamburg Dezember 1972.

Hamburgische Bürgerschaft: Handbuch der Hamburgischen Bürgerschaft – Personalien. 5. – 17. Wahlperiode.

Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt: Gesetz über den Durchführungsplan D 78 vom 8. Juli 1957, Nr. 46, Hamburg 12. Juli 1957; Gesetz über den Durchführungsplan D 385 vom 26. Februar 1959, Nr. 8, Hamburg 28. Februar 1959; Gesetz über den Bebauungsplan Osdorf 4 / Groß Flottbek 5 vom 2. November 1964, Nr. 46, Hamburg 09. November 1964; Gesetz über den Bebauungsplan Osdorf 4 / Groß Flottbek 5 vom 2. November 1964, Nr. 46, Hamburg 09. November 1964; Gesetz über den Bebauungsplan Barmbek-Süd 15 vom 9. Dezember 1966, Nr. 57, Hamburg 15. Dezember 1966; Gesetz über den Bebauungsplan Rahlstedt 51 vom 1. Dezember 1969, Nr. 46, Hamburg 10. Dezember 1969; Verordnung über den Bebauungsplan Poppenbüttel 7 vom 24. März 1970 Nr. 15, Hamburg 7. April 1970; Gesetz über den Bebauungsplan Osdorf 32 vom 6. März 1972, Nr. 11, Hamburg 9. März 1972; Gesetz über den Bebauungsplan Barmbek-Süd 21 vom 15. Mai 1972, Nr. 21, Hamburg 23. Mai 1972; Gesetz über den Bebauungsplan Poppenbüttel 26 vom 6. Juni 1986, Nr. 25, Hamburg 11. Juni 1986.

Hamburgisches Oberverwaltungsgericht: Bs II 34/86N.

Hamburg-Mannheimer Versicherung: Historische Entwicklung der Hamburg-Mannheimer von 1899 bis 2001.

Handelskammer Hamburg: Berichte über das Jahr. Hamburg 1959 – 1985.

Handelskammer Hamburg: Das Buch! Firmenhandbuch für Handel, Handwerk, Industrie und Gewerbe. Hamburg 1998/1999.

Handelskammer Hamburg: Schwedische und Deutsche Ladenzentren – ein Vergleich ihrer Planungen und Errichtung. Bericht über die gleichnamige Arbeitstagung am 23. Januar 1961 im „Albert-Schäfer-Saal“ in der Handelskammer Hamburg.

Handelskammer Hamburg; Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V.: Shopping Centers aus amerikanischer und europäischer Sicht. Referat einer Vortrags- und Diskussionsveranstaltung am 27. Februar 1963 im Albert-Schäfer-Saal der Handelskammer Hamburg.

Handelskammer Hamburg: Untersuchung über die technischen Einrichtungen und die Flächenrelationen im Einkaufszentrum Hamburger Straße. Hamburg 10. August 1973.

Handelskammer Hamburg: Zwischen Licht und Schatten – Hamburg als Einkaufsstandort – Auszug aus dem Bericht 1993 der Handelskammer Hamburg. Hamburg 1993.

Hauptgemeinschaft des deutschen Einzelhandels: 17. und 18. Arbeitsbericht. Köln 1964/1965.

Ingesta – Institut für Gebietsplanung und Stadtentwicklung: Gutachten über ein hypothetisches Einkaufszentrum in Hamburg-Rahlstedt. Köln 1971.

Ingesta – Institut für Gebietsplanung und Stadtentwicklung: Untersuchung zur Fortschreibung des Ordnungsplans „Zentrale Standorte – Flächen des Einzelhandels“. Köln 1976.

Internationale Möbelspedition Heinrich Klingenberg: The making of a legend. Privatarchiv der Internationalen Möbelspedition Heinrich Klingenberg.

Jensen, Herbert; Müller, Wolfgang-Hans: Zentrale Standorte – Analysen und Projektionen: Gutachterliche Stellungnahme zum Ordnungsplan „Zentrale Standorte“ unter Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklung im Hamburger Raum. Band 1: Grundlagen und Methoden. Hamburg 1967.

Koalitionsabkommen der CDU, Schill-Partei und FDP für die Legislaturperiode 2001 – 2005. Abschnitt: Verkehr.

Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße: Protokoll der Sitzung. Hamburg 25. März 1963.

Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße: Protokoll Nr. 9 der Grundeigentümerversammlung. Hamburg 20. Mai 1969.

Kommission Einkaufszentrum Hamburger Straße: Pressemitteilung Einkaufszentrum Hamburger Straße: Der 11. Entwurf führte zum Ziel – Ein ungewöhnliches Bauvorhaben. 3. März 1970.

Koordinierungsstab für das Einkaufszentrum Hamburger Straße: Gesellschaftsvertrag für am „Einkaufszentrum Hamburger Straße“ beteiligten Grundeigentümer. Hamburg 1967.

Kooperationsvertrag zwischen GAL und SPD im Bezirk Hamburg-Nord für die Legislaturperiode 1997 – 2001. Hamburg Mai 1998.

Kümpers Vermögen Verwaltungsgesellschaft m.b.H.: Wohnpark Alstertal – Hamburg-Poppenbüttel / Kritenbarg. Realisierungswettbewerb. Auslobung Mai 1995, Vorprüfbericht 20. September 1995, Jury-Protokoll 25. September 1995, Entwurfsanalyse – Überarbeitung 23. November 1995.

Masuch + Olbrisch – Beratende Ingenieure: Alstertal-Einkaufszentrum – Verkehrsuntersuchung. Hamburg April/Mai 1978.

Pfeil, Elisabeth: Das Einkaufsverhalten im Hamburger Umland. Sonderauswertung einer Modellerhebung der GEWOS – Gesellschaft für Wohnungs- und Siedlungswesen e.V., Hamburg. Hamburg 1968.

Prisma Institut Gesellschaft für Handels-, Stadt- und Regionalforschung mbH: Kooperation – Konzentration – Konfrontation – Wohin steuert der Handel? – Prisma Seminar 1978 (Referate und Beiträge). Hamburg November 1978.

Prisma Institut Gesellschaft für Handels-, Stadt- und Regionalforschung mbH: Das Einkaufsverhalten der Hamburger Bevölkerung – Empirische Untersuchung auf der Grundlage des Mikrozensus 1980. Hamburg April 1981.

Prisma Institut Gesellschaft für Handels-, Stadt- und Regionalforschung mbH: Das Einkaufsverhalten der Bevölkerung im Hamburger Umland – Empirische Untersuchung, Band I Hauptbericht, Band II Materialband. Hamburg April 1982.

Prisma Institut Gesellschaft für Handels-, Stadt- und Regionalforschung mbH: Einzelhandel auf neuem Kurs? – Der Handel im Spannungsfeld zwischen konventionellen Bedürfnissen und modernen Technologien. Prisma Seminar 1984 (Referate und Beiträge). Hamburg Dezember 1984.

Prognos AG: Einkaufszentren im Raum Hamburg-Harburg – Untersuchungen über die Auswirkungen eines hypothetischen Zentrums auf der „grünen Wiese“ auf das Zentrum Harburg. Basel 1971.

Sample Handelsforschung GmbH: Permanent – Research – Programm für Einkaufs-Center 1973 / I – Elbe-Einkaufszentrum, Alstertal-Einkaufszentrum. Hamburg Juni 1973.

Sample Handelsforschung GmbH: Permanent – Research – Programm 1973 / II – Vergleichende Interpretation der Untersuchungsdaten der City Hamburg mit den Hamburger Einkaufs-Zentren Alstertal, Elbe-Einkaufs-Zentrum, Hamburger Straße. Hamburg Dezember 1973.

Sample Handelsforschung GmbH: Neue Einkaufszentren im Meinungsspiegel von Handel und Verbraucher – exemplarisch dargestellt an einer vergleichenden Kunden und Händlerbefragung in den Hamburger Einkaufszentren „Hamburger Straße“ und „Alstertal-Einkaufszentrum“. Hamburg April 1971.

Schickl, Rupert: Verkehrsuntersuchung Einkaufszentrum Alstertal. Hamburg Oktober 1971.

Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Geschäftsberichte für das Jahr, 1962/1963, 1964/1965, 1965/1966, 1967/1968, 1970/1971, 1971/1972, 1972/1973, 1974/1975, 1975/1976.

Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Protokoll der Jahresmitgliederversammlung: Referat: Der Aufbauplan und die Arbeit der Studiengesellschaft. Anlage 2 zum Protokoll. Hamburg 4. April 1961 und Protokoll der Jahresmitgliederversammlung. Hamburg 10. Mai 1963.

Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V.: Niederschriften über die Beiratssitzungen: 19. Juli 1962, 4. Dezember 1962, 4. Dezember 1962.

Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Niederschrift über die Besprechung der an dem Projekt Hamburger Straße interessierten Wirtschaftskreise. Hamburg 18. Januar 1963.

Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Bericht über eine Besichtigungsfahrt anläßlich der Jahresmitgliederversammlung der Studiengesellschaft. Hamburg 11. September 1969.

Studiengesellschaft für die Errichtung von Einzelhandelsbetrieben in neuen Wohnsiedlungen und Einkaufszentren e.V. Hamburg: Informationsdienst der Studiengesellschaft. Hamburg März 1963, Juli 1964, Juli 1965, Februar 1969, April 1969, Juni 1969, Juli 1969, August 1969, Februar 1970, April 1970, Dezember 1970, September 1973, März 1975.

Unabhängige Kommission für den Aufbauplan der Freien und Hansestadt Hamburg: Stellungnahme zum Aufbauplan 1960 der Freien und Hansestadt Hamburg. Braunschweig Oktober 1967.

Urbanistica: Hamburg – Plan 60. Heft 36/37. Hamburg 1962.

Wendt, Renate: Entwicklung am Hamburger Stadtrand: Der Raum Poppenbüttel und Sasel in der Nachkriegszeit. Hamburg 1982. Unveröffentlichte Diplomarbeit an der Fachhochschule Hamburg.

Wille, Rudolf; Schmidt, Detlef: Untersuchungen über Strömungsprobleme am Einkaufszentrum Hamburger Straße – Zwischenbericht. Hermann Föttinger – Institut für Strömungstechnik der Technischen Universität Berlin. Oktober 1968.

Zachan, Cornelia: Einkaufszentren in Hamburg – Planung, Realisierung und gegenwärtige Frequentierung. Unveröffentlichte Diplomarbeit an der Fachhochschule Hamburg. Hamburg 1981.

B. Darstellungen

Alexejew, Igor: Hamburgische Bauordnung. 15. Auflage. Köln 1997.

Andersen, Arne: Der Traum vom guten Leben – Alltags- und Konsumgeschichte vom Wirtschaftswunder bis heute. Frankfurt am Main; New York 1997.

Aravantinos, Athanasios J.: Großstädtische Einkaufszentren – Der Einfluß des Verkehrs auf die Struktur und Funktion der Zentren. Essen 1963.

Bachmann, Hansruedi: Die jüngere Entwicklung im Einzelhandel: Eine betriebswirtschaftlich und volkswirtschaftliche Studie. Winterthur 1959.

Bahnsen, Uwe: Die Weichmanns in Hamburg: ein Glücksfall für Deutschland. Hamburg 2001.

Bastian, Antje: Erfolgsfaktoren von Einkaufszentren: Ansätze zur kundengerichteten Profilierung. Wiesbaden 1999.

Baudisun, von Caspar; Rackowitz, Dorothee: 700 Jahre Wellingsbüttel – 1296 – 1996. Hamburg 1993.

Beck, Rolf Harald: Der Konsument zwischen Shopping-Center und innerstädtischen Geschäftszentrum – Ein Vergleich zwischen Einkaufszentrum Glatt und Züricher Bahnhofstraße. Dissertation. Zürich 1978.

Beckershaus, Horst: Die Hamburger Straßennamen. Hamburg 1999.

Behn, Olav: Passagen in der Hamburger City – eine empirische Untersuchung ihrer Benutzer. Hamburg 1983.

Böckli, Hans Rudi: Vorwort. In: Das Shopping-Center in Europa. Schriftenreihe des Geschnossenschaftsinstituts „Im Grüene“. Band 3. Rüschlikon 1957. S. 3 – 6.

Bose, Michael: Wirkungsanalyse eines stadtregionalen Siedlungsstrukturkonzeptes und Ansätze für eine Neuorientierung – Das Entwicklungsmodell für Hamburg und sein Umland. Dissertation Technische Universität Hamburg-Harburg. Hamburg 1994.

Brandenburg, Horst: Standorte von Shopping-Centern und Verbrauchermärkten im Kölner Raum – Entwicklung und Auswirkungen auf das Einzelhandelsgefüge. Köln 1985.

Brandes, Harald: Aktuelle Wandlungen in der Hamburger Innenstadt. In: Schipull, Klaus (Hrsg.): Hamburg: Stadt und Hafen – Umland und Küste. 37 Geographische Exkursionen. Hamburg 1999. S. 81 – 95.

Braun, Axel: Hamburg-Uhlenhorst – Entwicklung und Sozialstruktur eines citynahen Wohnquatiers. In: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg. Band 59. Hamburg 1972.

Brune, Walter: Architektonische Konzeption von Shopping-Centern und Stadtgalerien. In: Bernd R. Falk: Das große Handbuch Shopping-Center. Landsberg/Lech 1998. S. 165 – 183.

Buchholz, Hans Henning; Flick, Ekko: Bebauungspläne. In: Architekten- und Ingenieur-Verein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1954 – 1968. Hamburg 1968.

Bühler, Thomas: City-Center – Erfolgsfaktoren innerstädtischer Einkaufszentren. Wiesbaden 1990.

Butzin, Bernhard; Heineberg, Heinz: Nutzungswandel und Entwicklungsprobleme integrierter Shopping-Center in West-Berlin. In: Heineberg, Heinz (Hrsg.): Einkaufszentren in Deutschland: Entwicklung, Forschungsstand und –probleme mit einer annotierten Auswahlbibliographie. Paderborn 1980. S. 63 – 84.

Buff, Reinhard: „Hamburg – Bau ´78“. In: Architekten- und Ingenieur-Verein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1969 – 1984. Hamburg 1984.

Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels e.V. (BAG) (Hrsg.): Standortfragen des Handels. Köln 1986.

Cerovic, Dejan: Ortskern Volksdorf. In: Architekten- und Ingenieur- Verein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1969 – 1984. Hamburg 1984. S. 466.

Christaller, Walter: Die zentralen Orte in Süddeutschland – Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen. 2. unveränderte Auflage. Darmstadt 1968.

Crone – Erdmann, Hans-Georg; Rindermann, Rudolf: Einkaufszentrum und Verbrauchermarkt – Leitfaden für Planer. Bonn 1975.

Crone – Erdmann, Hans-Georg; Rindermann, Rudolf: Handbuch für Städtebau und Handel. Baden-Baden 1976.

Curtiss, Donald L.: Entwicklung und verschiedene Aspekte der Shopping Centers in den USA. In: Das Shopping-Center in Europa. Schriftenreihe des Genossenschaftsinstituts „Im Grüene“. Band 3. Rüschlikon 1957. S. 9 – 14.

Depenbrock-Naumann, Eva-Maria: Einzelhandel und Stadtentwicklung: Eine Marketing-Konzeption für den City-Einzelhandel zur Förderung der Urbanität. Dissertation. München 1981.

Deutscher Industrie- und Handelstag (Hrsg.): Zentrenhierarchie und Standortwahl des Einzelhandels. Bonn November 1982.

Dischkoff, Nikola: Einkaufsstandorte und Siedlungsstruktur. Regionale Planungsgemeinschaft Untermain. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumforschung; Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Raumforschung und Raumordnung. Heft 3 / 4, 32. Jahrgang. Köln, Berlin, Bonn, München Juli / August 1974. S. 129 – 138.

Dreckmann, Hans; Wiepking, Henny; Lüdemann, Werner: Barmbek – Vom Dorf zur Großstadt. Hamburg 1965.

Durth, Werner: Kontraste und Parallelen: Architektur und Städtebau in West – und Ostdeutschland. In: Schildt, Axel; Sywottek, Arnold (Hrsg.): Modernisierung im Wiederaufbau – Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre. Bonn 1993. S. 569 – 611.

e + p Entwurf und Planung: Warenhaus und Einkaufszentrum. München 1972.

Ebert, Klaus Dieter: Landes- und Stadtplanung – Instrumente und Maßnahmen für die städtebauliche Entwicklung in Hamburg. In: Architekten- und Ingenieur-Verein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1969 – 1984. Hamburg 1984. S. 9 – 16.

ECE Projektmanagement: Die ECE-Gruppe. Bremen 1997.

Eckert, Werner: Konsument und Einkaufszentrum – Grundlagen privater und kommunaler Einkaufszentrenplanung. Wiesbaden 1978.

Ehlers, Jürgen; Wolter, Arne: Das Alstertal im Wandel in alten und neuen Bildern – Poppenbüttel, Wellingsbüttel, Klein Borstel, Hummelsbüttel. Hamburg 1992.

Falk, Bernd R.: Vorwort des Herausgebers. In: Falk, Bernd R. (Hrsg.): Shopping Center Handbuch. München 1973.

Falk, Bernd R.: Die Entwicklung der regionalen Shopping-Center in der BRD. In: Falk, Bernd R. (Hrsg.): Shopping Center Handbuch. München 1973.

Falk, Bernd R.: Methodische Ansätze und empirische Ergebnisse der Kundenforschung in Einkaufszentren (shopping-center) unter besonderer Berücksichtigung der Beobachtungsmethode. Berlin 1975.

Falk, Bernd R.: Momentaufnahme der Europäischen Shopping-Center. In: Institut für Gewerbebau: Dokumentation der 3. Internationalen Shopping-Center –Tagung ´75 in München: Expansion oder Konsolidierung? München 1975. S. 3 – 25.

Falk, Bernd R.: Zur gegenwärtigen Situation und künftigen Entwicklung der Shopping-Center in den westeuropäischen Ländern. In: Heineberg, Heinz (Hrsg.): Einkaufszentren in Deutschland: Entwicklung, Forschungsstand und -probleme mit einer annotierten Auswahlbibliographie. Paderborn 1980. S. 47 – 62.

Falk, Bernd R.: Shopping-Center – Grundlagen, Stand und Entwicklungsperspektiven. In: Falk, Bernd R. (Hrsg.): Das große Handbuch Shopping-Center. Landsberg am Lech 1998. S. 13 – 49.

Falk, Bernd R.: Shopping-Center – Report 2000. Starnberg 2000.

Fieseler, Herbert: Einkaufszentren und Verbrauchermärkte – Probleme und (beschränkte?) Steuerungsmöglichkeiten durch das Planrecht. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung: Informationen zur Raumentwicklung: Standortprobleme bei Verbrauchermärkten. Heft 9. Bonn 1976. S. 477 – 482.

Firzlaff, Matthias: Die Hierarchie der Einkaufszentren einer Großstadt – Das Beispiel Hamburg. Dissertation Naturwissenschaften. Hamburg 1988.

Gablenz, Klaus Bernhard: Grundstücks-Wertermittlung leicht verständlich. Berlin 1999.

Gabrielsson, Peter: Bürgermeister, Senatoren und Staatsräte der Freien und Hansestadt Hamburg 1945 – 1995. Hamburg 1995.

Galbraith, John Kenneth: Gesellschaft im Überfluß. München; Zürich 1959.

Gasser, Thomas Peter: Das Shopping Center in Nordamerika – Einkaufszentren in Europa. Bern 1960.

Gerhards, Harald; Keller, Helmut: Gabler Lexikon Baufinanzierung. Wiesbaden 1996.

Greipl, Erich: Einkaufszentren in der Bundesrepublik Deutschland – Bedeutung sowie Grundlagen und Methoden ihrer ökonomischen Planung. Schriftenreihe des IFO-Instituts für Wirtschaftsforschung. München 1972.

Gruen, Victor: Das Überleben der Städte – Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte. Wien 1973.

Hartwig, Ralf: Vergleichende Analyse von regionalen Einkaufszentren am Beispiel der Kölner Einkaufszentren Chorweiler, Weiden und Hürth. Göttingen 1990.

Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels e.V. (HDE); Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels e.V.: Stellungnahme zur Zentrenhierarchie im Bereich zentraler Orte und ihrer Verflechtungsbereiche. Köln März 1983.

Heineberg, Heinz; Mayr, Alois: Neue Einkaufszentren im Ruhrgebiet – Vergleichende Analyse der Planung, Ausstattung und Inanspruchnahme der 21 größten Shopping-Center. Paderborn 1986.

Heinritz, Günther: Zentralität und zentrale Orte. Stuttgart 1979.

Heitmann, Emil: Gedenkstätte „Plattenhaus Poppenbüttel“. In: Jahrbuch des Alstervereins e.V. Hamburg 1987. S. 55 – 56.

Henneberg, Otto: 40 Jahre Großraumsiedlung Alstertal. In: Jahrbuch des Alstervereins e.V. Hamburg 1959. S. 54 – 61.

Henneberg, Otto: Vom Amtsbezirk Poppenbüttel zum Ortsamt Alstertal. In: Jahrbuch des Alstervereins e.V. Hamburg 1964. S. 11 – 15.

Henneberg, Otto: 24 Jahre Kommunalpolitik im Alstertal. In: Jahrbuch des Alstervereins e.V. Hamburg 1970. S. 27 – 32.

Hipp, Hermann: Freie und Hansestadt Hamburg – Geschichte, Kultur und Stadtbaukunst an Elbe und Alster. Köln 1996.

Hotzan, Jürgen: Probleme bei der Behandlung des Einzelhandels in der Bauleitplanung. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung: Informationen zur Raumentwicklung: Standortprobleme bei Verbrauchermärkten. Heft 9. Bonn 1976. S. 461 – 466.

Ipsen, Hans Peter: Hamburgs Verfassung und Verwaltung. Hamburg 1956.

Isbary, Gerhard: Zentrale Orte und Versorgungsnahbereich – Zur Quantifizierung der Zentralen Orte in der Bundesrepublik Deutschland. Bad Godesberg 1965.

Jakob, Dieter; Ring, Gerhard; Wolf, Rainer: Freiberger Handbuch zum Baurecht. Berlin 2001.

Jaeck, Horst-Joachim: Das Shopping Center. Erster Band: Begriff und Typen des Shopping Centers. In: Betriebswirtschaftliche Schriften. Heft 98. Berlin 1979.

Jaeck, Horst-Joachim: Das Shopping Center. Zweiter Band: Geschichte des Shopping Centers. In: Betriebswirtschaftliche Schriften. Heft 99. Berlin 1979.

Jaeck, Horst-Joachim: Zur Geschichte des Shopping-Center. In: Falk, Bernd R. (Hrsg.): Einkaufszentren – Planung, Entwicklung, Realisierung und Management. Landsberg am Lech 1982. S. 29 – 36.

Kerfers, Jörg: Integriert-geplante Einkaufszentren – Eine theoretische und empirische Bestandsaufnahme. Diplomarbeit im Fach Handel und Absatz. Düsseldorf 20. März 1988.

Kinter, Jürgen: Zehn Tage im Juli – Über-Leben unter den Bombenangriffen in Barmbek 1943. Hamburg 1994.

Kluyver, Urs; Schiller, Bernd: Das Alstertal – Hummelsbüttel, Wellingsbüttel, Sasel, Poppenbüttel, Lemsahl-Mellingstedt, Duvenstedt und der Brook. Hamburg 1997.

Knecht, Robert F.: Fragen der Standortplanung von Shopping Centers. Bern; Frankfurt am Main 1972.

Knuth, Ariane: Barmbeks Entwicklung vom Dorf zum Großstadtteil – Vom Anfang des 19. Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg. Dissertation Philosophie. Hamburg 1997.

Kopitzsch, Franklin; Tilgner, Daniel (Hrsg.): Hamburg Lexikon. Hamburg 1998.

Kopitzsch, Franklin; Brietzke, Dierk: Hamburgische Biographie: Personenlexikon. Band 1. Hamburg 2001.

Kraft, Heinrich: Werner Otto und der Einzelhandel. In: Mattner, Andreas: Faktor Einzelhandel. Festschrift für Werner Otto zum 90. Geburtstag. Frankfurt 1999. S. 30 – 44.

Krämer, Karl H. (Hrsg.): Passagen, Galerien, Kaufhäuser. – Malls, Arcades, Department Stores. In: architektur + wettbewerb. Heft 166. Stuttgart Juni 1996.

Krause, Thomas: Plattenhaus Poppenbüttel: Geschichte des KZ-Aussenlagers Hamburg-Sasel. Hamburg 1990.

Kuhn, Gustav; Nieschlag, Robert: Binnenhandel und Binnenhandelspolitik. 3. Auflage. Berlin 1980.

Lachmund, Fritz: Das alte Barmbek – Vergangenes zwischen Mundsburg und Neuem Schützenhof. Hamburg 1976.

Lange, Ralf: Hamburg – Wiederaufbau und Neuplanung 1943 – 1963. Königstein im Taunus 1994.

Lichtenberger, Elisabeth: Stadtgeographie: Begriffe, Konzepte, Modelle, Prozesse. Band 1. Stuttgart Leipzig 1998.

Lindblad, Göran: Erfahrungen in Schweden. In: Das Shopping-Center in Europa. Schriftenreihe des Geschnossenschaftsinstituts „Im Grüene“. Band 3. Rüschlikon 1957. S. 25 – 34.

Losch, Siegfried: Ergebnisse des Expertengesprächs über Verbrauchermärkte und Einkaufszentren. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung: Informationen zur Raumentwicklung: Standortprobleme bei Verbrauchermärkten. Heft 9. Bonn 1976. S. 431 – 446.

Lüth, Erich: Die Hamburger Bürgerschaft 1946 – 1971.

Markelius, Sven: Städtebauliche und architektonische Aspekte. In: Das Shopping-Center in Europa. Schriftenreihe des Genossenschaftsinstituts „Im Grüene“. Band 3. Rüschlikon 1957. S. 73 – 86.

Mattner, Andreas: Faktor Einzelhandel in Deutschland – Festschrift für Werner Otto zum 90. Geburtstag. Frankfurt 1999.

Mayr, Alois: Entwicklung, Bedeutung und planungsrechtliche Problematik der Shopping-Center in der Bundesrepublik Deutschland. In: Heineberg, Heinz (Hrsg.): Einkaufszentren in Deutschland: Entwicklung, Forschungsstand und -probleme mit einer annotierten Auswahlbibliographie. Paderborn 1980. S. 9 – 46.

Mehling, Marianne (Hrsg.): Knaurs Kulturführer in Farbe – Hamburg. München 1994.

Meier, Uwe; Schwarten, Sabine; Friedrichs, Jürgen: Hamburger City – ausgewählte Subzentren und ihre Benutzer. Hamburg 1984.

Meyhöfer, Dirk: Kotau vor dem Kunden, die Architektur ist Nebensache – Anmerkungen zu zwei Hamburger Einkaufszentren. In: Hamburgische Architektenkammer (Hrsg.): Architektur in Hamburg. Jahrbuch. Hamburg 1992.

Möller, Ilse: Hamburg – Stadtentwicklung und -planung. In: Taubmann, Wolfgang (Hrsg.): Exkursionen in Norddeutschland und angrenzenden Gebieten. Bremen 1980. S. 225 – 233.

Möller, Ilse: Planungskonzeptionen und Planungsrealisierung im deutschen Städtebau seit 1945. Dargestellt am Beispiel von Berlin, Hamburg, Köln und Bremen. In: Berliner Geographische Studien. Band 20. Berlin 1986. S. 97 – 119.

Möller, Ilse: Hamburg. 1. Auflage. Stuttgart 1985.

Möller, Ilse: Hamburg. 2. Auflage. Stuttgart 1999.

Moser, Dieter: Neue Betriebsformen im Einzelhandel – Eine Untersuchung der Entstehungsursachen und Entwicklungsdeterminanten. Zürich 1974.

Norton, H. M. D.; Stahel, P.J.: The Development of Shopping Centers in North America and in Europe. In: Falk, Bernd R. (Hrsg.): Shopping Center Handbuch. München 1973.

Ohrt, Timm: Tegelsbarg. In: Architekten- und Ingenieur-Verein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1969 – 1984. Hamburg 1984. S. 122 – 124.

Otto, Werner: Die Otto-Gruppe – Der Weg zum Großunternehmen. Düsseldorf, Wien 1983.

Pasdermadjian, Henri: Das Warenhaus: Entstehung, Entwicklung und wirtschaftliche Struktur. Köln 1954.

Pawlik, Walter; Wild, Friedemann: Warenhaus und Einkaufszentrum. Reihe: Entwurf und Planung. München 1972.

Pawlik, Walter: Praktische Erfahrungen und architektonische Entwicklung und Realisierung regionaler Shopping-Center. In: Falk, Bernd R. (Hrsg.): Shopping Center Handbuch. München 1973.

Radach, Günther: Barmbeck basch – Eine Erinnerung an vergangene Zeiten. Hamburg 1996.

Ramme, Hartwig: Bauten für die Wirtschaft – Einkaufszentrum Hamburger Straße, AEZ – Alstertal Einkaufszentrum, Jenfeld – Zentrum, Einkaufszentrum Billstedt, Einkaufszentrum Altona. In: Architekten- und Ingenieur-Verein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1969 – 1984. Hamburg 1984. S. 458 – 460.

Rappel, Manfred; Neumeier, Josef: Architektur und Konstruktion des Shopping-Centers. In: Falk, Bernd R. (Hrsg.): Shopping Center Handbuch. München 1973.

Rootes, William: Die Aussichten der Motorisierung in Europa. In: Das Shopping-Center in Europa. Schriftenreihe des Genossenschaftsinstituts „Im Grüene“. Band 3. Rüschlikon 1957. S. 55 – 64.

Rosenfeld, Angelika; Fraatz-Rosenfeld, Thomas: Poppenbüttel – Spaziergänge in die Vergangenheit. Hamburg 1990.

Rosenfeld, Angelika: Sasel – Ein Stadtteil hat Geschichte. Hamburg 1991.

Ruppert, Wolfgang: Zur Konsumwelt der 60er Jahre. In: Schildt, Axel; Siegfried, Detlef; Lammers, Karl Christian: Dynamische Zeiten: Die 60er Jahre in den beiden deutschen Gesellschaften. Hamburg 2000. S. 752 – 767.

Sack, Manfred; Thöns, Heinrich: Saga – 75 Jahre Siedlungs-Aktiengesellschaft Hamburg. Hamburg 1997.

Schirmacher, Matthias: Der „rote Konsum“ auf dem Dulsberg – Vom klassenkämpferischen Kleine-Leute-Laden zum modernen Selbstbedienungsmarkt – Die Konsumgenossenschaft PRODUKTION auf dem Dulsberg-Gelände ab 1913. Hamburg 1994.

Schildt, Axel; Sywottek, Arnold (Hrsg.): Modernisierung im Wiederaufbau – Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre. Bonn 1993.

Schlitz, Karl Heinz: Wettbewerbspolitische Problematik der Errichtung von Shopping Centers. Dissertation. Wuppertal 1977.

Schmidt, Helmut: Werner Otto – Idealtyp eines Unternehmers. In: Mattner, Andreas: Faktor Einzelhandel. Festschrift für Werner Otto zum 90. Geburtstag. Frankfurt 1999. S. 15 – 29.

Schmidt-Eichberg, Edmund; Rosenthal, Gerald: Der Aufbauplan 1960. In: Architekten- und Ingenieur-Verein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1954 – 1968. Hamburg 1968.

Schmidt-Eichberg, Edmund; Rosenthal, Gerald: Ordnungs- und Programmplanung. In: Architekten- und Ingenieur-Verein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1954 – 1968. Hamburg 1968.

Schmoock, Matthias: Das Uhlenhorst-Buch. Hamburg 1993.

Schnermann, Johannes: Projektentwicklung von Shopping-Center – dargestellt an Entwicklungsphasen. In: Falk, Bernd R. (Hrsg.): Das große Handbuch Shopping-Center. Landsberg am Lech 1998. S. 139 – 164.

Segelcken, Dieter: Die Kommission für Bodenordnung. Herausgegeben von der Finanzbehörde. Hamburg 1999.

Siegmund, Lothar: Läden und Einkaufszentren. In: Architekten- und Ingenieur-Verein Hamburg e.V.: Hamburg und seine Bauten 1954 – 1968. Hamburg 1968. S. 515 – 517.

Solal, Jean-Louis: Les Centres Commerciaux – Bazars de notre Temps. In: Bernd R. Falk (Hrsg.): Shopping Center Handbuch. München 1973.

Soldner, Helmut: Die City als Einkaufszentrum im Wandel von Wirtschaft und Gesellschaft. Berlin 1968.

Stöber, Gerhard: Das Standortgefüge der Großstadtmitte. Frankfurt am Main 1964.

Südbeck, Thomas: Motorisierung, Verkehrsentwicklung und Verkehrspolitik in Westdeutschland in den 50er Jahren. In: Schildt, Axel; Sywottek, Arnold (Hrsg.): Modernisierung im Wiederaufbau: Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre. Bonn 1993. S. 170 – 187.

Sywottek, Arnold: Zwei Wege in die „Konsumgesellschaft“. In: Schildt, Axel; Sywottek, Arnold (Hrsg.): Modernisierung im Wiederaufbau: Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre. Bonn 1993. S. 269 – 274.

Thomas, Erwin; Gries, Gerhard; Wolff, Josef: Einzelhandel im Städtebau. Shopping Centers in den USA – Europäische Konsequenzen. Frankfurt am Main 1964.

Tietz, Bruno: Konsument und Einzelhandel – Strukturwandlungen in der Bundesrepublik Deutschland von 1950 bis 1975. Frankfurt am Main 1966.

Tietz, Bruno: Einzelhandelsdynamik und Siedlungsstruktur. In: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumforschung; Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Raumforschung und Raumordnung. Heft 3 / 4, 32. Jahrgang. Köln, Berlin, Bonn, München Juli / August 1974. S. 113 – 124.

Verein Verkehrsamatuere und Museumsbahn e.V.: Verkehrsgeschichtliches aus Barmbek-Uhlenhorst. Hamburg 1991.

Vielberth, Johann: Erscheinungsformen des Einkaufszentrums. In: Falk, Bernd R. (Hrsg.): Shopping Center Handbuch. München 1973.

Vielberth, Johann: Shopping-Center im Generationenwandel – dargestellt am Donau-Einkaufszentrum Regensburg. In: Falk, Bernd R. (Hrsg.): Das große Handbuch Shopping-Center. Landsberg am Lech 1998. S. 119 – 138.

Vogel, Helmut: Das Einkaufszentrum als Ausdruck einer kulturlandschaftlichen Innovation, dargestellt am Beispiel des Böblinger Regionalzentrums. Trier 1978.

Vogt, Michael: Verbrauchermärkte, SB-Warenhäuser und Einkaufszentren als neue Elemente im Standortgefüge des Einzelhandels im Großraum Stuttgart. Stuttgart 1988.

Weiß, Michael: Chancen und Probleme von Einkaufspassagen in der Bundesrepublik Deutschland. Diplomarbeit. Augsburg 1988.

Wildt, Michael: Privater Konsum in Westdeutschland in den 50er Jahren. In: Schildt, Axel; Sywottek, Arnold (Hrsg.): Modernisierung im Wiederaufbau – Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre. Bonn 1993. S. 275 – 289.

Wienke, Uwe: Shopping Center oder Ortszentren. Zürich 1974.

Wolf, Klaus: Das Shopping Center Main-Taunus – ein neues Element des rheinisch-mainischen Verstädterungsgebietes. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 37. Heft 1. 1966.

Woll, Arthur: Der Wettbewerb im Einzelhandel – Zur Dynamik der modernen Vertriebsformen. Berlin 1964.

Würstle, Wolfgang: Zur Standortbestimmung für Shopping-Center. In: Falk, Bernd R. (Hrsg.): Shopping Center Handbuch. München 1973.

C. Statistiken

Boustedt, Olaf: Bestimmung und Analyse zentralörtlicher Erscheinungen in einer Großstadt. In: Hamburg in Zahlen. Sonderheft 1: Zentrale Standorte zur Versorgung der Bevölkerung in Hamburg 1961. Hamburg 1970.

Lellau, Willi: Eine Studie zur empirischen Bestimmung zentraler Standorte mit Hilfe der Statistik. In: Hamburg in Zahlen. Sonderheft 1: Zentrale Standorte zur Versorgung der Bevölkerung in Hamburg 1961. Hamburg 1970.

Matti, Werner: Raumanalyse des Hamburger Umlandes im Umkreis von 40 km. In: Hamburg in Zahlen. Sonderheft 1. Jahrgang 1965.

Matti, Werner: Das Einkaufsverhalten der Hamburger Haushalte – Ergebnisse der Wohnungsstichprobe 1965. In: Hamburg in Zahlen. März-Heft. Jahrgang 1968.

Walter, Erich: Entwicklung neuer Betriebsformen im Einzelhandel. In: Hamburg in Zahlen. November-Heft. Jahrgang 1978.

D. Zeitungsartikel

Ahrend, Carl-Heinz: Barmbek wird ein Käuferparadies. In: Hamburger Morgenpost. Hamburg 23. August 1966.

Ahrend, Carl-Heinz: Einkaufsparadies Hamburger Straße. In: Hamburger Morgenpost. Hamburg 11. März 1970.

Alsen, Philip: Immer mehr Geschäftsaufgaben in der Innenstadt – „Sie finden uns künftig im Einkaufszentrum ...“. In: Die Welt. Hamburg 28. Juni 1995.

Anders, Helmut: Shopping-Center als neue Mittelpunkte in den Stadtlandschaften. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung. Frankfurt am Main 17. Januar 1973.

Bahnsen, Uwe: SPD ehrt Oswald Paulig zu seinem 80. Geburtstag. In: Die Welt. Hamburg 14. Mai 2002.

Becher: Das sind doch keine Schönheitsfehler. Leserbrief. In: Textil – Wirtschaft. Frankfurt am Main 23. April 1970.

Bentele, Horst: Dynamik im Handel – Der Strukturwandel im Handel erfordert dynamische Unternehmer und anpassungsfähige Betriebsformen. In: ingesta report. Köln März 1968.

Beutler, Annette; Timm, Frank Berno: Kunst – Handel: Schon 39 perfekt durchgeplante Einkaufszentren unterhält die ECE. In: Wochenpost. Berlin 12. September 1996.

Binder, Frank: Deutliches Umsatzplus für die großen Hamburger Einkaufszentren – Vier Objekte der ECE Projektmanagement GmbH erwirtschaften mit 506 Geschäften mehr als 1,2 Milliarden Mark. In: Die Welt. Hamburg 4. März 1999.

Boeckmann, Robert: Neue Läden sollen neue Arbeitsplätze schaffen: Einkaufszentrum dehnt sich noch weiter aus – Aber Alstertaler Politiker lehnen die Pläne ab. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 1. Dezember 1977.

Boeckmann, Robert: 40 Millionen für das AEZ – aber kein Geld für die S-Bahn. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 22. Dezember 1977.

Boeckmann, Robert: Panikmache der SPD. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 29. Dezember 1977.

Boeckmann, Robert: CDU gegen AEZ-Ausbau. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 26. Januar 1978.

Boeckmann, Robert: Jury wählten besten Entwurf – Erweiterung des AEZ auf dem Parkplatz – Kommunalpolitiker noch uneinig. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 2. Februar 1978.

Boeckmann, Robert: Mehr Umsatz im Alstertal? – „Der Senat ist für den Ausbau des Einkaufszentrums“ – Bialas: Hamburg braucht diese Firmen. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 27. April 1978.

Boeckmann, Robert: „Wir sind es leid, als Bittsteller aufzutreten“ – Hamburg bremst die Expansionspläne der Otto-Gruppe. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 12. März 1980.

Boeckmann, Robert: Die Einkaufscenter-Entwicklungsgesellschaft fühlt sich benachteiligt – Politiker stutzen dem AEZ die Flügel. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 13. März 1980.

Boeckmann, Robert: Freizeitzentrum Kritenbarg kann gebaut werden: Tennisplätze und Kino neben Einkaufszentrum – Bürgerinitiative: Wir sind dagegen. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 17./18. Juli 1980.

Boeckmann, Robert: FDP: Poppenbüttel fehlt ein Zentrum. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 18./19. Dezember 1980.

Carini, Marco: „Lösung aus einem Guß“ – Dohnanyi verordnet Poppenbüttel noch mehr Beton. In: Hamburger Rundschau. Hamburg 16. August 1984.

Carini, Marco: Bürgerinitiative will gegen den AEZ-Ausbau klagen – Grundgesetz gegen Großprojekte? In: Hamburger Rundschau. Hamburg 27. Juni 1985.

Carini, Marco: Todesfasern über Blankenese? – Beim Umbau des Elbe-Einkaufszentrums in Osdorf wurden erhebliche Mengen Asbest frei/ Abbrucharbeiten wurden gestoppt. In: die tageszeitung. Hamburg 25. Mai 1992.

Carini, Marco: CDU gegen AEZ-Erweiterung. In: die tageszeitung. Hamburg 14. August 1992.

Carini, Marco: Der doppelte Asbest-Skandal – Elbe-Einkaufszentrum: Asbest-Schrott ohne Genehmigung abtransportiert / Bauprüfer pennt / FDP fordert Baustopp. In: die tageszeitung. Hamburg 3. November 1992.

Clörs, Claus Dieter; Stüben, Ines: Beton bröckelt, weniger Kunden – neue Pläne fürs Einkaufszentrum – Alte „Hamburger Straße“ bekommt junges Gesicht. In: Bild-Zeitung. Hamburg 25. Juni 1985.

Dahlinger, Erich: Blick in die Zukunft? – Eindrücke von einer Studienreise des Deutschen Industrie- und Handelstages in Verbindung mit der Deutsch-Schwedischen Handelskammer. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg Juli 1965.

Dahlinger, Erich: Wenn die Wände fallen ... entsteht aus vielen Fachgeschäften ein Warenhaus. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Januar 1967.

Dahlinger, Erich: Blick zurück ohne Zorn – Ein Jahr Elbe-Einkaufszentrum – Ergebnisse einer Umfrage der Kammer. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg Mai 1967.

Dahlinger, Erich: Das Zentrum „Hamburger Straße“ setzt neue Maßstäbe – Die Planung und Realisierung des Einkaufszentrums sind ein Musterbeispiel für Kooperation und Koordination. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg August 1969.

Dahlinger, Erich: Bauen wir in Hamburg zu viele Einkaufszentren? – Bei der Planung der Zentren gibt es verschiedene Interessengruppen. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg März 1971.

Dahlinger, Erich: Zwei Einkaufszentren auf dem Prüfstand – SAMPLE durchleuchtet das Einkaufszentrum Hamburger Straße und das Alstertal-Einkaufszentrum. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg August 1971.

Dahlinger, Erich: Einkaufsverhalten im Test – SAMPLE – Untersuchung bringt interessante Ergebnisse über Hamburger Einkaufszentren, Ladenöffnungszeiten und Fußgängerzonen. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. September 1973.

Dahlinger, Erich: Bemerkenswerter Zusatzbedarf – Ordnungsplan „Zentrale Standorte“ versucht Grobschätzung des Ladenflächenbedarfs in Hamburg bis 1985. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg November 1973.

Dahlinger, Erich: Zentrenplanung im Meinungsstreit – Wirtschaftliche Entwicklung erfordert Überprüfung. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg August 1974.

Dahlinger, Erich: Einzelhandelsbetriebe: Begriffsverwirrung. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg November 1975.

Dahlinger, Erich: Der Bedarf an Einzelhandelsflächen – Ingesta-Gutachten vorgelegt. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg Juni 1977.

Dahlinger, Erich: „Grüne Wiese“ ausgereizt? In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg September 1980.

Dix, Herbert: Skärholmen Centrum – Europäische Form eines Shopping Centers amerikanischer Prägung bei Stockholm. In: ingesta report. Köln Februar 1969.

Dix, Herbert: Skärholmen: Zentrum ohne Kunden. In: ingesta report. Köln März 1969.

Dorn, Susanne: Stadteile im Blickpunkt: Poppenbüttel – Endlich ein neuer Ortskern. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 18. März 1998.

Drabe, Gerhard: Bau, Fall und Wiederaufstieg eines Einkaufszentrums – Die Geburtsfehler des Hamburger EKZ Hamburger Straße und wie man ihnen mit viel Geld beizukommen versucht. In: Textil-Wirtschaft. Nummer 41. Frankfurt am Main 9. Oktober 1986.

ECE Projektmanagement; Hamburg: Der Osten kommt: ECE eröffnet ihr 20stes Shopping-Center in den neuen Bundesländern – Ostdeutscher Einzelhandel gewinnt weiter an Dynamik. In: German Council Report. 1. Ausgabe. Ludwigsburg 2002.

Eglau, Hans Otto: Mit Vierzig begann sein Leben – Werner Otto: Ein Versandhaus-Chef setzt auf Shopping-Center. In: Die Zeit. Hamburg 13. März 1970.

Falk, Bernd R.: Frischer Wind im Einkaufszentrum: Das Shopping-Center als Anlageprojekt braucht neue Konzepte und Ideen. In: Zadelmarkt. Frankfurt am Main Oktober 1989.

Feilbach, Liesel: Gläserne Kuppel, Grüne Oasen, Bunte Markisen – Hamburger Straße wird schönstes Einkaufs-Zentrum. In: Bild-Zeitung. Hamburg 16. Mai 1987.

Feilbach, Liesel: Neues Elbe-Einkaufs-Zentrum – Richtfest – 10 000 Hamburger feierten mit. In: Bild-Zeitung. Hamburg 27. März 1993.

Fiedler-Winter, Rosemarie: Die Strukturen werden laufend überarbeitet – Otto-Gruppe und ihre Shopping-Center-Konzeption. In: Handelsblatt. Düsseldorf 26. Juni 1978.

Fiehring, Bettina: Alstertaler zur AEZ-Erweiterung: Lebensqualität wichtiger als mehr Steuereinnahmen!. In: Barmbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 3. Oktober 1985.

Fiehring, Bettina: Streit um AEZ-Erweiterung bekommt neuen Zündstoff – Haus im Eiltempo abgerissen. In: Barmbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 24. Juli 1986.

Fiehring, Bettina: Neues Einkaufsparadies jetzt schon ausgebucht – EKZ bringt Wandsbek nach vorn. In: Wandsbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 28. April 1988.

Fischer, Erwin: Mammut-Projekt nach Osdorf – Kostenpunkt 30 Millionen. In: Hamburger Echo. Hamburg 12. Mai 1964.

Fleckenstein, Knut: Langfristige Planung auf neuer Basis – Der Senat hat das „Entwicklungsmodell für Hamburg und sein Umland“ der Bürgerschaft vorgelegt. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg August 1969.

Forthmann, Jörg: Interview mit dem Geschäftsführer der ECE – Der Mensch im Mittelpunkt. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 30. September 1995.

Gatermann, Ferdinand: Die Humboldtstraße soll vierspurig werden – „Versehen der Behörde – Wichtig für Hamburger Straße. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 2. Juni 1964.

Geissler, Astrid: Schlechte Noten für Hamburgs Einkaufszentren. In: Welt am Sonntag. Hamburg 14. Mai 1995.

Gienke, Eckart: Stabiler Erfolg bei Einkaufszentren – Projektmanagement GmbH ECE setzt auf Branchenmix und gute Lagen. In: Die Welt. Hamburg 28. Mai 1998.

Gieskes, Hanna: Gegen die Verödung der Innenstädte – Seit Mitte der 80er Jahre hat die ECE Projektmanagement GmbH 39 Einkaufs-Center errichtet. In: Die Welt. Hamburg 1. Februar 1997.

Gillies, Peter: Einkaufszentren verlieren an Boden. In: Die Welt. Hamburg 4. September 1974.

Göhring, Andreas: Streit um die AEZ-Erweiterung geht nach Vorlage der Baupläne weiter: Belastungsprobe für die SPD. In: Wandsbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 9. Mai 1985.

Gorgs, Claus: Unternehmen ECE – Extremer Schritt an die Spitze. In: Wirtschafts Woche. Frankfurt am Main 15. Juni 2000.

Görtz, Ludwig: Versuch einer kleinen Chronik – Elsa Görtz erinnert sich. In: Schuhhaus L. Görtz: Wir bei Görtz: 100 Jahre Görtz (1875 – 1975). Hauszeitschrift für die Mitarbeiter des Schuhhauses Ludwig Görtz. Nummer 18. Hamburg März 1975.

Greipl, Erich: Einkaufszentren – Form der Standortkooperation mit zunehmender Bedeutung. In: ifo schnelldienst – Bericht zur Wirtschaftslage. München 16. August 1972.

Grosser, Walter: Alstertal-Einkaufszentrum – 40 neue Läden, 500 neue Arbeitsplätze. In: Bild-Zeitung. Hamburg 14. Dezember 1982.

Grosser, Walter: Alstertaler gegen Erweiterungspläne. In: Bild-Zeitung. Hamburg 15. Dezember 1982.

Grosser, Walter: Der Kampf ums Alstertal-Einkaufszentrum: Ausbauen oder Umwelt schützen? In: Bild-Zeitung. Hamburg 3. Mai 1985.

Gurski, Michael: 25 Jahre Hamburger Straße – Feiern Sie mit! – Jubiläums-Programm. In: Barmbeker Wochenblatt. Sonderbeilage. Hamburg 3. Mai 1995.

Gurski, Michael: Mundsburg Center eröffnet morgen – Neue Shopping- und Entertainment-Welt. In: Barmbeker Wochenblatt. Hamburg 16. Dezember 1998.

Hackelsberger, Christian: Die kurzen Wege zur Rendite – Am Beispiel Hamburgs: Passagen- und Galerien-Architektur. In: Süddeutsche Zeitung. Hamburg 22. Oktober 1983.

Halatova, Barbara: EKZ Hamburger Straße wird attraktiver – Die Kunden sollen sich wohlfühlen. In: Barmbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Nummer 45. Hamburg 13. Dezember 1984.

Heissner, Wolfgang: Grundbesitzer im Alstertal fühlen sich hintergangen – Verhandlung vor dem Landgericht am 20. März. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 11. März 1970.

Hoffmann, Gaby: Überbau der S-Bahngleise in weite Ferne gerückt? Wahnsinn oder Kulturgut: Obigebäude unter Denkmalschutz? In: Alstertal-Magazin. Hamburg 29. Juli 1995.

Hoffmann, Gaby: Annelie und Rainer Kümpers-Greve sind die Investoren für die Bebauung hinter dem AEZ – Wir wollen hier keine Einheitssauce! In: Alstertal-Magazin. Hamburg 16. Oktober 1996.

Hoge, Rüdiger: Hamburg, Hamburger Straße. In: Deutsche Bauzeitung. Stuttgart September 1969.

Iken, Matthias; Kopp, Martin: Der Stein des Anstoßes: Die Europa-Passage am Ballindamm erhitzt weiter die Gemüter – Doch das Großprojekt nimmt schon Gestalt an. In: Die Welt. Hamburg 24. April 2002.

Illies, Peter: Die Hamburger Passagen. In. Bauwelt, Heft 40/41, Sonderdruck. Hamburg 1981.

Johannsen, Arne: Eine Schüler-Dokumentation gab der älteren Generation den Anstoß zum Nachdenken – Das Plattenhaus soll Gedenkstätte werden. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 27. September 1984.

Johannsen, Arne: Einzelhändler sind für einen neuen Markt – Der Kampf gegen das mächtige AEZ. In: Barmbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 5. Dezember 1985.

Johannsen, Arne: Einkaufen unter dem Glasdach: Passage wurde hell und freundlich. In: Hamburger Abendblatt. Nummer 274. Hamburg 25. November 1987.

Junge, Linda; Fischer, Henner: Asbest! In Osdorf geht die Angst um – Skandal bei EEZ-Abriß. In: Bild-Zeitung. Hamburg 26. Mai 1992.

Keil, Manuela: Branchenmix brachte den Erfolg – Hamburgs ältestes Einkaufszentrum, das EKZ Hamburger Straße, wird 25 Jahre alt. In: Die Welt. Hamburg 14. März 1995.

Kersting, Christian: Alstertal-Einkaufszentrum: Klage abgewiesen! Parkhaus wird gebaut. In: Bild-Zeitung. Nummer 257. Hamburg 4. November 1986.

Knür, Deborah: Ein neues Gesicht für Hamburgs größtes Einkaufszentrum: Hamburger Straße macht sich fit für die Zukunft – Themenwelten, Service, Events und Umbau bis 2010 geplant. In: Die Welt. Hamburg 14. Mai 2002.

Krahwinkel, Hans-Jürgen: Einkaufszentren und Stadterneuerung – Das Elbeeinkaufszentrum in Osdorf – Renaissance des Marktplatzes?. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. September 1965.

Kummer, Jochen: Elbe Einkaufszentrum nicht kundenfreundlich. In: Welt am Sonntag. Hamburg 3. Oktober 1993.

Langel, Siegfried: Frölunda Torg in Göteborg – Ein nachahmenswertes schwedisches Einkaufszentrum. In: ingesta report. Köln Januar 1967.

Langel, Siegfried: Gemeinschaftswarenhäuser in Schweden. In: ingesta report. Köln Februar 1967.

Leuchtmann, Maike: Asbest-Skandal – Jetzt ermittelt die Polizei – Klage über Umsatzeinbußen im Elbe-Einkaufszentrum. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 26. Mai 1992.

Leuchtmann, Maike: Bauarbeiten am EEZ gehen weiter – GAL: Das ist ein Verbrechen. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 27. Mai 1992.

Lipinski, Gregory: UFO – Deutsche Bankengruppe finanziert Milliardenvorhaben: Zwischen Kommerz und Freizeitvergnügen. In: Handelsblatt. Düsseldorf 10. Juli 1998.

Lux, Claudia: Das größte Einkaufszentrum Norderstedts ist nicht mehr attraktiv genug. In: Norderstedter Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 15. April 1982.

Marg, Volkwin: Handel im Wandel. In: Bauwelt, Heft 40/41, Sonderdruck. Hamburg 1981.

Mertins, Silke: Shopping unterm Glasdach – Die neue Edel-Einkaufsmeile „Europa-Passage“ verbindet Jungfernstieg und Mönckebergstraße. In: die tageszeitung. Hamburg 15. September 1998.

Meyer, Peter Ulrich: CDU trauert um Joachim Becker: Politiker starb kurz vor 59. Geburtstag. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 27. November 1996.

Müller, Josef: Die meisten Kunden wünschen ein Einkaufszentrum – Kleine Gruppen von Geschäften innerhalb von Wohnviertel sind nicht gefragt. In: Selbstbedienung und Supermarkt. Köln Januar 1964.

Münch, Horst: Rund 140 Mieter müssen ihre Häuser räumen – Einkaufszentrum in Poppenbüttel. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 9. Januar 1969.

Münch, Horst: Ein Gedenkstein erinnert an ein dunkles Kapitel in Sasel. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 12./13. Juni 1982.

Münch, Horst: Heißer Protest in kalter Pausenhalle – Die Bürger wehren sich gegen ein größeres AEZ. In: Barmbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 16. Dezember 1982.

Münch, Horst: Kommentar: Bevormundung kommt aus dem Rathaus. In: Alstertal-Nachrichten. Nummer 40. Hamburg 8. November 1984.

Mundzeck, Heike: Alstertal-Einkaufszentrum – In der „City vor der Haustür“ blüht das Geschäft mit anspruchsvoller Kundschaft. In: Die Welt. Hamburg 3. August 1972.

Niese, Renate: Beerdigung im eigenen Park: Der letzte Poppenbüttel starb in St. Georg. In: Bild-Zeitung. Nummer 294. Hamburg 18. Dezember 1986.

o.V.: Neue Märkte – Die Bildung zentraler Orte in Hamburg. In: Bauwelt. Heft 40. Hamburg 7. Oktober 1963.

o.V.: Einkaufszentrum im amerikanischen Stil – 40 Millionen Mark für Main-Taunus Projekt westlich von Frankfurt – März 1964 voraussichtlich bezugsfertig – Zweibahnige Brücke. In: Selbstbedienung und Supermarkt. Köln August 1963.

o.V.: Das ist die Hamburger Straße der Zukunft. Hamburger Abendblatt. 2./3. November 1963.

o.V.: Am 2. Mai: Das Main Taunus Zentrum wird eröffnet. In: Selbstbedienung und Supermarkt. Köln April 1964.

o.V.: Shopping-Zentren auch in Hamburg? Gegen Verkaufseinrichtungen auf der „Grünen Wiese“. In: Industriekurier. Nummer 173. Düsseldorf 6. November 1965.

o.V.: Elbe-Einkaufszentrum – Neuer Einkaufsmarkt in Hamburg. In: Selbstbedienung und Supermarkt. Juni 1966.

o.V.: Wandel im Handel. In: Bauwelt. Heft 47. Hamburg 21. November 1966.

o.V.: Donau-Einkaufszentrum. In: Selbstbedienung und Supermarkt. Köln November 1967.

o.V.: Kapieren, aber nicht kopieren: Warnung vor der Kopie amerikanischer Fehlentwicklung im Städtebau. In: ingesta report. Köln Januar 1967.

o.V.: Immer Sonnenschein im Laden – Donau-Einkaufszentrum in Regensburg, erstes Zentrum in Deutschland mit einer gedeckten, klimatisierten „Mall“. In: ingesta report. Köln Februar 1967.

o.V.: Nun bald Baubeginn an der Hamburger Straße – Einkaufszentrum für 140 Millionen Mark. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 6. Juli 1967.

o.V.: Elbe-Einkaufszentrum: Ein Bericht über die Entwicklung im ersten Jahr. In: Selbstbedienung und Supermarkt. Dezember 1967.

o.V.: Ein voller Erfolg: Donau-Einkaufszentrum – erstes vollklimatisiertes Zentrum in Deutschland. In: ingesta report. Köln Januar 1968.

o.V.: Neuer Name für das Einkaufszentrum Hamburger Straße? In: Norddeutsche Einzelhandelszeitung. Hamburg 28. September 1968.

o.V.: Otto Versand, Hamburg – Selbstbedienungs-Warenhäuser statt Kaufhäuser traditionellen Typs. In: Industriekurier. Düsseldorf 7. Dezember 1968.

o.V.: Regionalzentrum Poppenbüttel – Gute Voraussetzungen für ein Einkaufszentrum. In: Norddeutsche Einzelhandelszeitung. Hamburg 13. Mai 1969.

o.V.: Otto baut an einer Unternehmensgruppe. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung. 6. August 1969.

o.V.: Einkaufszentrum – Langer Marsch. In: Spiegel. Hamburg Oktober 1969.

o.V.: Einkaufszentrum stößt auf Kritik – Interessengemeinschaft ist dagegen. In: Alstertal-Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 27. November 1969.

o.V.: Einkaufszentrum Hamburger Straße wird eröffnet: Modernes Shopping Center, das neue Maßstäbe setzt. In: Die Welt. Nummer 59. Hamburg 11. März 1970.

o.V.: Die Wandlung von der Trümmerallee zur Prachtstraße – Der Kampf um den Kunden beginnt. In: Hamburger Abendblatt (Sonderbeilage). Hamburg 11. März 1970.

o.V.: Die Geschichte der Hamburger Straße. In: Bild-Zeitung. Hamburg 11. März 1970.

o.V.: Warenhauskette von Otto-Versand: Nahezu eine Milliarde Umsatz im Kataloggeschäft. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung. 12. März 1970.

o.V.: Hamburger Straße: Seit heute Käuferansturm. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 12. März 1970.

o.V.: Oben wurde gehämmert – und unten klingelten die Kassen … – Beat und Gedränge am Eröffnungstag im Einkaufszentrum. In: Bild-Zeitung. Hamburg 13. März 1970.

o.V.: Im Supereinkaufszentrum ist endlich „alles klar“. In: Bild-Zeitung. Hamburg 5. Mai 1970.

o.V.: Der elfte Entwurf führte zum Ziel – Ein ungewöhnliches Bauvorhaben. In: Bild-Zeitung. Hamburg 6. Mai 1970.

o.V.: Einkaufszentrum Hamburger Straße. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 6. Mai 1970.

o.V.: Geschichte auf den Straßenschildern. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 6. Mai 1970.

o.V.: 100 Autohändler wollen gemeinsam ausstellen – Einkaufszentrum Alstertal wird im Herbst eröffnet. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 29. Juli 1970.

o.V.: Einkaufszentrum Alstertal sogar in den USA bewundert. In: Welt am Sonntag. Hamburg 09. August 1970.

o.V.: Land in Sicht für das Wellenbad im Alstertal – Wasserwerke bezeichnen Poppenbüttel als guten Standort. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 7. Oktober 1970.

o.V.: Bürgerschaft für Wellenbad? In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 7. Oktober 1970.

o.V.: Start frei in das „Alstertal“-Einkaufszentrum ab morgen geöffnet. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 4. November 1970.

o.V.: Für preisbewußte Verbraucher – Otto Warenhaus GmbH & Co KG. In: Frankfurter Allgemeine. Frankfurt 5. November 1970.

o.V.: Riesen-Ansturm aus Einkaufszentrum in Poppenbüttel. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 6. November 1970.

o.V.: Hat das Einkaufszentrum seine Kinderkrankheiten überwunden? – Vor zwei Jahren wurde das „Verkaufsschlachtschiff“ an der Hamburger Straße eröffnet. In: Die Welt. Hamburg 9. Mai 1972.

o.V.: Keine gute Werbung für das Einkaufszentrum: 2 Jahre alt – und schon bröckelt es. In: Bild-Zeitung. Hamburg 28. August 1972.

o.V.: Otto-Gruppe baut fleißig weiter – Im Herbst sechstes Zentrum in Leonberg fertig. In: Handelsblatt. Düsseldorf 22. Januar 1973.

o.V.: „Grüne Wiese“ als Standort nicht gefragt – Einkaufszentren wandern zur City. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 5. September 1973.

o.V.: EKZ – Bausse. In: moderner markt. Frankfurt am Main Februar 1974.

o.V.: Die deutschen Shopping-Center: Geographische Verteilung der Shopping-Center (Einkaufszentren ab 20.000 qm Geschäftsfläche). In: moderner markt. Heft 2. Frankfurt am Main Februar 1974.

o.V.: Wie groß ist das Risiko des Standortes EKZ. In: moderner markt. Frankfurt am Main Juli 1974.

o.V.: Hamburg bekommt 3 neue Kinos – sie werden an der Mundsburg gebaut. In: Bild-Zeitung. Hamburg vom 8. November 1974.

o.V.: Der dritte Turm wird gebaut – Sportzentrum Mundsburg ist schon fertig. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 28. August 1975.

o.V.: Elbe-Einkaufszentrum – Rund 60 Millionen Besucher in zehn Jahren. In: Neue Heimat. Hamburg Mai 1976.

o.V.: Dritter Turm in Hamburg-Winterhude. In: Forum – Nachrichten aus der Hamburg-Mannheimer. Hamburg Februar 1977.

o.V.: Das Preisgericht hat entschieden: AEZ stellt Pläne vor. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 9. Februar 1978.

o.V.: 69 Läden unter einem Dach – Donnerstag öffnet ein neues Einkaufsparadies Farmsen. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 30. September 1980.

o.V.: Thema „AEZ-Erweiterung“ – Deutscher Gewerbeverband. In: Heimat-Echo. Hamburg 7. Juni 1984.

o.V.: Anhörung erbrachte klares „Nein“. In: Alster-Anzeiger. Hamburg 8. November 1984.

o.V.: Bürger fühlen sich verschaukelt – Geschlossen gegen ein größeres AEZ. In: Barmbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 8. November 1984.

o.V.: CDU: Das AEZ zu erweitern, wäre eine Fehlinvestition. In: Alstertal-Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 29. November 1984.

o.V.: Protest gegen Erweiterung des AEZ. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 31. Oktober 1984.

o.V.: Gewerbeverband wehrt sich gegen Dohnanyis Pläne. In: Die Welt. Nummer 49. Hamburg 27. Februar 1985.

o.V.: Aus Hamburgs City wandern die Kunden ab – In der Innenstadt wird immer weniger Umsatz gemacht. In: Welt am Sonntag. Hamburg 3. März 1985.

o.V.: EKZ Hamburger Straße hat den „Charme eines Flugzeugträgers“ – aber: Der Einkaufsbummel soll hier bald wieder Freude machen. In: Barmbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 21. März 1985.

o.V.: Kammer für Erweiterung. In: Alstertal-Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 28. März 1985.

o.V.: Dohnanyi und die Fraktion streiten um Einkaufszentrum. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 11. Februar 1985.

o.V.: Einkaufszentrum Hamburger Straße: Umbau für 20 Millionen Mark – Weiß und Grün unter der Glas – Kuppel. In: Hamburger Abendblatt. Nummer 157. Hamburg 10. Juli 1986.

o.V.: Ortsamt genehmigt den Bau eines Verwaltungsgebäudes am Heegbarg – AEZ: es kann losgehen. In: Alstertal-Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 5. Februar 1987.

o.V.: EKZ Hamburger Straße: Ein Zentrum im Wandel. In: Barmbeker Wochenblatt. Hamburg 20. Mai 1987.

o.V.: Ausbau oder nicht? – Entscheidung im August. In: Alstertal-Nachrichten (Beilage des Hamburger Abendblattes). Hamburg 2. Juli 1987.

o.V.: Grünes Licht für AEZ-Erweiterung: Baugenehmigung Poppenbüttel 26. In: Heimat-Echo. Nummer 25. Hamburg 22. Juni 1988.

o.V.: Sechs weitere große Einkaufs-Center ins ECE-Management: Aus einer Hand der Neuen Heimat / Die Otto-Gesellschaft ist größter Verwalter von Einkaufszentren. In: Frankfurter Allgemeine. Frankfurt am Main 2. März 1989.

o.V.: Neuer Glanz für das Alstertal Einkaufszentrum: Moderner, schöner, exclusiver – und teurer. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 30. Oktober 1991.

o.V.: Millionen-Pläne für die Zukunft. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 1. November 1991.

o.V.: ECE Projektmanagement: AEZ – das höchste im Norden. In: Hamburger Wirtschaft. Hamburg Dezember 1991.

o.V.: ITC GmbH – Erste Kontakte in Prag und Budapest geknüpft: Neues Konzept für kleinere Einkaufszentren liegt vor. In: Handelsblatt. Düsseldorf 27. März 1992.

o.V.: ECE Projektmanagement GmbH: Shopping Center – Preis fürs AEZ. In: Hamburger Wirtschaft. Hamburg November 1992.

o.V.: Größer, schöner und noch mehr Geschäfte – Kunden halten auch während des Umbaus dem Elbe-Einkaufszentrum die Treue. In: Die Welt. Hamburg 5. März 1993.

o.V.: ITC: Kaufhof-Tochter mit neuen Einkaufszentren – Konzepten – Konsum erleben. In: Textilwirtschaft. Frankfurt 10. November 1994.

o.V.: Mahnmal der Kriegsopfer. In: Hamburger Abendblatt – Sonderbeilage zum 25jährigen Jubiläum der Hamburger Straße. Hamburg 28. April 1995.

o.V.: ECE baut Bürohaus für 30 Millionen Mark. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 28. November 1996.

o.V.: Neues Kleid für das EKZ Hamburger Straße – Auch der Branchenmix soll sich ändern. In: Die Welt. Nummer 17. Hamburg 21. Januar 1997.

o.V.: Alles neu an der Hamburger Straße – Renovierung und ein anderes Konzept. In: Hamburger Abendblatt. Nummer 17. Hamburg 21. Januar 1997.

o.V.: Segen oder Investitionsruine? – Streit um Multiplex – Kino. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 25. März 1997.

o.V.: Zukunftweisendes Wohnkonzept: Wohnpark Alstertal – ein Quartier mit eigener Identität. Bürgermeister Henning Voscherau legt den Grundstein. In: Markt für Volksdorf, die Walddörfer und das Alstertal. Hamburg 3. Juli 1997.

o.V.: Was ist los an der Mundsburg? In: Hamburger Abendblatt. Nummer 150. Hamburg 1. Juli 1999.

o.V.: Ausbau und Neuorientierung beim Otto Versand – Hochregallager eingeweiht – Jüngster Sohn des Firmengründers übernimmt Verantwortung für ECE. In: Die Welt. Hamburg 20. Juni 2000.

o.V.: Prisma und GfK agieren im Verbund. In: German Council Report. Ludwigsburg 2. Ausgabe 2000.

o.V.: Danke und Tschüß, Eckehardt Lux. In: Hamburger Wochenblatt. Ausgabe Winterhude – Alsterdorf – Uhlenhorst. Nummer 32. Hamburg 8. August 2001.

o.V.: Insolvenz: Stirbt noch ein Stück Hamburg? Das über 100 Jahre alte Hamburger Möbelhaus Ordnung ist in Schwierigkeiten geraten. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 5. September 2001.

o.V.: Hamburger Rückenwind: SPD will mit bewährtem Team plus Neuling Runde in den Bundestag. In: die tageszeitung. Hamburg 10. April 2002.

Pernau, Robert: Attraktive Einkaufszentren entlasten die Innenstadt – Mit kleinen Ladengruppierungen ist es nicht mehr getan. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg Dezember 1963.

Pernau, Robert: Einkaufszentren in Holland. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg März 1965.

Pernau, Robert: Englische Einkaufszentren und ihre Besonderheiten. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg Februar 1966.

Pernau, Robert: Die „Durststrecke“ in Einkaufszentren – Erfolgsaussichten für Einzelhandelsgeschäfte – Ergebnisse einer Hamburger Umfrage. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg Dezember 1966.

Pernau, Robert: Einkaufen zwischen Blumen – Neue Einkaufszentren in Schweden und Dänemark. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg November 1967.

Pernau, Robert: Nicht alles auf einmal – Bei der Planung von Einkaufszentren müssen Reserveflächen berücksichtigt werden. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg April 1968.

Pernau, Robert: Alles unter einem Dach – In den modernen Einkaufszentren kann schlechtes Wetter nicht mehr das „Geschäft“ beeinträchtigen. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg Oktober 1969.

Pernau, Robert: Andere Länder – andere Planungen – Amerikanische Einkaufszentren sind kein Vorbild für deutsche Projekte, bringen jedoch wertvolle Anregungen im Detail. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg Januar 1970.

Pernau, Robert: Von Langwasser nach Poppenbüttel – Modelle für das Einkaufszentrum „Alstertal“. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg Juli 1970.

Pernau, Robert: Traumzentrum – Parly 2 – Bericht über einen Besuch im größten Einkaufszentrum Europas. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg November 1970.

Pernau, Robert: Wie „Marianne“ in Zukunft einkaufen geht – Das Einkaufszentrum Les Flanades bei Paris zeigt neue Planungsideen. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg Januar 1973.

Peters, Hans: Fünf Architektenbüros legen heute Entwürfe für ein erweitertes Einkaufszentrum vor: Jury bewertet Zukunftsmusik im Alstertal. In: Die Welt. Hamburg 26. Januar 1978.

Petersen, Günther: Der zentrale Einkauf kommt bei den Kunden gut an – Zu einer Untersuchung über die Einkaufszentren in Hamburg. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg April 1969.

Petersen, Günther: Neuartige Konzeption – Einkaufszentrum Farmsen kombiniert erstmals im Hamburger Raum SB-Warenhaus und Fachgeschäft. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg September 1980.

Petersen, Günther: Mehr Bummeln als Einkaufen – Untersuchung über die neuen Hamburger Einkaufspassagen vorgelegt. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg 1. Mai 1983.

Rebaschus, Matthias: Schöne neue Einkaufswelt – AEZ-Erweiterung wurde eingeweiht. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 1. März 1991.

Rebaschus, Matthias: Die Hamburger City muß wieder leben! – Levante-Manager: Ganze Innenstadt wie ein Einkaufszentrum führen. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 22. Januar 1998.

Rebaschus, Matthias: Ein Deckel für den S-Bahnhof: Baubehörde und die Firma ECE teilen sich die Kosten des Park-and-Ride-Projekts für 1100 Stellplätze in Poppenbüttel. In: Hamburger Abendblatt. 5. April 2002.

Richter, Sabine: Die ECE zieht es nach Osteuropa: Deutschlands größter Betreiber von Einkaufszentren geht erstmals über die Grenze. Welt am Sonntag. Hamburg 9. Juli 2000.

Rindermann, Rudolf: Einkaufszentren im Bundesgebiet. In: Dynamik im Handel. Heft 10. Köln Oktober 1970.

Ritscher, Axel: Mundsburg: Interessen der Anwohner mißachtet? Streit um das Groß-Kino. In: Hamburger Abendblatt. Nummer 87. Hamburg 15. April 1997.

Ritscher, Axel: „Von der Belebung profitieren alle“ – Kritik am Kino-Projekt zurückgewiesen. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 25. April 1997.

Rusche, Peter: Schwedens größtes Einkaufszentrum Skärholmen entsteht. In: Selbstbedienung und Supermarkt. Köln Juli 1963.

Sack, Manfred: Europas größtes City-Ladenzentrum – Ein Verkaufsschlachtschiff. In: Die Zeit. Hamburg 15. Mai 1970.

Scarlatt, Alexander: Gemeinschaftswarenhäuser selbständiger Kaufleute in Schweden. In: ingesta report. Köln Oktober 1967.

Schmidt, Gert: Shopping-Center in Schweden – Teil 1. In: Selbstbedienung und Supermarkt. Köln Oktober 1960.

Schmidt, Gert: Shopping-Center in Schweden – Teil 2. In: Selbstbedienung und Supermarkt. Köln November 1960.

Schmitz-Asdonk, Klaus: Das Gemeinschaftswarenhaus auf dem Prüfstand – Schwedische Fachleute berichten über ihre Erfahrungen. In: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg. Hamburg Juni 1968.

Schuldt, Ernst: Geschichten aus dem alten Barmbek: „Ich bin gern ein Barmbeker Buttje“. In: Barmbeker Wochenblatt. Nummer 52. Hamburg 28. Dezember 1983.

Schulze, Aurelia: Ruhr Park Bochum: Ein Einkaufszentrum verfünffacht seine Geschäftsfläche. In: German Council Report. 2. Ausgabe. Ludwigsburg 2001.

Schulze Bergmann, Joachim: Das politische Dorfgespräch: Die AEZ-Erweiterung und ihre Folgen – GAL. In: Die Dorf-Zeitung. Hamburg 28. Juni 1988.

Schütte, Gisela: Mehr Branchen ins Alstertal – Einkaufszentrum – Unauffällig verlängern. In: Die Welt. Hamburg 21. Dezember 1982.

Schütte, Gisela: Erweiterungspläne für das Alstertal-Einkaufszentrum treffen auf heftige Proteste der Anlieger – Alte Ortskern nicht der Wirtschaft opfern. In: Die Welt. Hamburg 31. Oktober 1984.

Schütte, Gisela: SPD will Alstertal-Einkaufszentrum erweitern – Bürger protestieren – „Das Alstertal wird zubetoniert“. In: Die Welt. Hamburg 27. Februar 1985.

Schütte, Gisela: Neue Proteste von Poppenbütteler Bürger gegen die AEZ-Erweiterung – Alstertal-Einkaufszentrum wird attraktiv umgestaltet. In: Die Welt. Hamburg 3. Mai 1985.

Schütte, Gisela: Viel Glas, mehr Licht und 3000 Parkplätze. In: Die Welt. Hamburg 10. Juli 1986.

Schütte, Gisela: Face-Lifting brachte Einkaufszentrum Hamburger Straße neue Kunden und Umsatzmillionen – Glas und Stahl und lichte Eleganz. In: Die Welt. Hamburg 6. Dezember 1989.

Schütte, Gisela: Stadtteil-Zentren werden zur Konkurrenz für die City. In: Die Welt. Hamburg 2. Juli 1998.

Schütte, Gisela: Bruhn baut futuristisches Einkaufszentrum – Grundsteinlegung am 6. April – Die Hamburger Unternehmensgruppe will sich auch in den USA engagieren. In: Die Welt. Hamburg 24. März 2001.

Siegmund, Heiner: Einkaufszentrum Alstertal – Gegen Ausbau. In: Hamburger Rundschau. Hamburg 22. Dezember 1982.

Sillescu, Werner: Die Hochbahn war zu teuer. In: Hamburger Abendblatt. – Sonderbeilage zum 25jährigen Jubiläum der Hamburger Straße. Hamburg 28. April 1995.

Soyka, Matthias: Alstertal-Einkaufszentrum – Parkplatz – Schranke macht Geschäfte kaputt. In: Bild-Zeitung. Hamburg 15. September 1999.

Soyka, Matthias: AEZ – Weniger Umsatz wegen teurer Parkplätze. In: Bild-Zeitung. Hamburg 22. Oktober 1999.

Stark, Hans G.: Das EKZ in Farmsen schon 1978 fertig? – Die Erweiterung von Verkaufsflächen ist problematisch. In: Wandsbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 31. März 1977.

Stark, Hans G.: Kein neues Einkaufszentrum im Nordosten: Karstadt läßt die Finger von Farmsen – Konzern fürchtet: Kaufkraft von 40 000 Bürgern „verzettelt“ sich. In: Wandsbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 12. Januar 1978.

Stark, Hans G.: Kommerz und Kultur unter einem Dach? – Der Richtkranz schwebt über dem Rahlstedt-Center. In: Wandsbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 16. Juni 1983.

Stark, Hans G.: Am Farmsener U-Bahnhof geplant – Endlich ein zugkräftiges Ortszentrum – VHS nicht mehr auf Abstellgleis? In: Wandsbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 17. November 1983.

Stark, Hans G.: Alstertaler fühlen sich „elendig überrumpelt“. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 26./27. Mai 1984.

Stark, Hans G.: Die Politiker „vor Ort“ in Poppenbüttel sind nach wie vor gegen die Ausbaupläne – Ring 3 und AEZ-Ausbau beunruhigen. In: Barmbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 1. Juni 1984.

Stark, Hans G.: Mit dem Rahlstedt-Center kam der große Aufschwung. In: Wandsbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 28. September 1984.

Strothmann, Dierk: Gemeinsamer Kampf für den wirtschaftlichen Aufschwung in der City zeigt Erfolg: Eine „graue Einkaufsmaus“ wandelt sich zur Shopping-Metropole. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 30. Dezember 1988.

Strothmann, Dierk: Einkaufszentren am Hamburger Stadtrand werden ausgebaut – Millionen-Poker gegen die City. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 29. Oktober 1990.

Swietczak, Bea: Richtfest für Hamburgs größtes Shopping-Center – Einkaufsparadies Mundsburg und Hamburger Straße wachsen für 88 Millionen Mark zusammen. In: Die Welt. Hamburg 8. Juni 1998.

Tempoale, Gerd; Seehofer, Roland: Ein neues Center nach mehr als 30 Jahren: Das Donau-Einkaufszentrum im Jahr 2000. In: German Council Report. 1. Ausgabe. Ludwigsburg 2000.

Vollmer, Ludwig: An der Hamburger Straße in Hamburg. Leserbrief. In: Bauwelt. Heft 23. Hamburg 8. Juni 1970.

Vosberg, Elisabeth: Post baut Kabelfernsehen an der Mundsburg – Barmbeker sollen wieder klar sehen. In: Barmbeker Zeitung (Beilage zum Hamburger Abendblatt). Hamburg 18. April 1974.

Wacker, Hans: Hamburg: Zuwenig Kunden – zu viele Geschäfte – Neues Gutachten über die Zukunft des Einzelhandels. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg vom 6. Januar 1977.

Waldschmitt, Rolf: Die „amerikanische Herausforderung“. In: ingesta report. Köln April 1969.

Weber, Anja: Ruhr-Park Bochum wächst – Erweiterungsmaßnahme zur Standortsicherung. In: German Council Report. 1. Ausgabe 2001.

Weber, Peter: Gemeinschaftswarenhäuser auch in der BRD?. In: ingesta report. Köln Oktober 1967.

Westermeier, Andreas: Jetzt besser im Bilde – Einzelhandel: Zentrale Standorte herausgefordert. In: Hamburger Wirtschaft. Hamburg März 1989.

Westermeier, Andreas: PRISMA Institut: Stilbildend. In: Hamburger Wirtschaft. Juli 1995

Woelk, Susanne: Trümmerallee wurde zur Prachtstraße. In: Hamburger Abendblatt – Sonderbeilage zum 25jährigen Jubiläum der Hamburger Straße. Hamburg 28. April 1995.

Woelk, Susanne: Gute Adresse für Ausstellungen und Aktionen. In: Hamburger Abenblatt – Sonderbeilage zum 25jährigen Jubiläum der Hamburger Straße. Hamburg 28. April 1995.

Woelk, Susanne: Panoramablick über die Stadt. In: Hamburger Abendblatt – Sonderbeilage zum 25jährigen Jubiläum der Hamburger Straße. Hamburg 28. April 1995.

Wolf, Peter Michael: Umsatzplus durch Abendverkauf – Elbe- und Alstertal-Einkaufszentrum sowie Billstedt-Center pofitieren. In: Die Welt. Hamburg 14. März 1998.

Wolf, Peter Michael: ECE expandiert in Innenstädten – Otto-Tochter eröffnet weitere Einkaufszentren – Wachstum gegen Markttrend. In: Die Welt. Hamburg 30. November 1998.

Wolf, Peter Michael: Stiftung will Leben in die Innenstädte bringen – Hamburger Otto-Tochter ECE startet hochkräftig besetzte Initiative gegen Verödungstendenzen in der City. In: Die Welt. Hamburg 26. Juni 2000.

Wörmann, Fritz: Schon jetzt sind die Straßen zu klein. In: Hamburger Abendblatt. Hamburg 5. Januar 1978.

Wunder, Olaf: Mundsburg – „Alles wird gut“. In: die tageszeitung. Nummer 122. Hamburg 29. Mai 1999.

Zerbe, Peter: Und allen soll sie nützen … Vor 90 Jahren rollte in Hamburg die erste Hochbahn – Heute fahren mit ihr jährlich 170 Millionen Menschen. In: Die Welt. Hamburg 15. Februar 2002.

Zimmerling, Achim: 24 Zentren für die Versorgung – Vorschläge des Landesplanungsamtes. In: Die Welt. Hamburg 20. Januar 1963.

E. Pläne und Karten

Freie und Hansestadt Hamburg – Amt für Geoinformation und Vermessung: Deutsche Grundkarte, Ausgabe 1956, 1960, 1963, 1967, 1971, 1974, 1979, 1983, 1987, 1991, Maßstab 1:5000, Blatt Sasel (2326).

Freie und Hansestadt Hamburg – Amt für Geoinformation und Vermessung: Deutsche Grundkarte, Ausgabe 1931, 1944, 1960, 1964, 1968, 1971, 1978, 1982, 1990, Maßstab 1:5000, Blatt Barmbek – Marktplatz / Barmbek – Süd (2426).

Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde Landesplanungsamt LP 2: Zentrale Standorte – Einzugsbereiche und Bruttogeschoss – Ladenflächen (A1-, B1-, B2 – Zentren), Anlage 1 und Anlage 2. Stand April 1972.

Freie und Hansestadt Hamburg – Baubehörde: Zusammenstellung der Durchführungspläne und Teilbebauungspläne – Barmbek. Maßstab 1:2500. Hamburg Oktober 1959.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Altona: Bebauungsplan Osdorf 4 / Groß Flottbek 5. Maßstab 1:1000. Hamburg 2. November 1964.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Altona: Bebauungsplan Osdorf 32. Maßstab 1:1000. Hamburg 6. März 1972.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Hamburg-Nord: Durchführungsplan D 77. Maßstab 1:1000. Hamburg 3. Dezember 1958.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Hamburg-Nord: Durchführungsplan D 385. Maßstab 1:1000. Hamburg 26. Februar 1959.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Hamburg-Nord: Bebauungsplan Barmbek Süd 15. Maßstab 1:1000. Hamburg 9. Dezember 1966.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Hamburg-Nord: Bebauungsplan Barmbek Süd 21. Maßstab 1:1000. Hamburg 15. Mai 1972.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Wandsbek: Bebauungsplan Poppenbüttel 7. Maßstab 1:1000. Hamburg 24. März 1970.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Wandsbek: Bebauungsplan Poppenbüttel 26. Maßstab 1:1000. Hamburg 6. Juni 1986.

Freie und Hansestadt Hamburg – Bezirk Wandsbek: Bebauungsplan Rahlstedt 9. Maßstab 1:1000. Hamburg 1. Dezember 1969.

F. Fotos und Negative

Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg, Hamburgisches Architekturarchiv und Geschichtswerkstatt Barmbek e.V.

G. Internetseiten

http://www.europacenter.com – Europa-Center

http.//www.gscs.de – German Council of Shopping Centers e.V.

http://www.icsc.org – International Council of Shopping Centers

http://www.ece.de – ECE Projektmanagement

http://www.vuw.de – Vereins- und Westbank AG

http:// www.immoholding.de – Immobilien Team Consultin GmbH & Co.

http://www.itc-immo.de – I.T.C. Immobilien Team Consultin GmbH & Co.

http://www.moeller-und-foerster.de – Möller & Förster Baustoffe

http://www.neckermann.de – Neckermann Versand AG

http://www.archinform.net – Architekturdatenbank

http://www.otto.de. – Otto Versand Hamburg

http://www.prisma-institut.de – GfK Prisma Institut

http://www.woolworth.de – Woolworth

http://www.goertz.de – Schuhhaus Görtz

H. Auskünfte

Es wurden Gespräche mit folgenden Zeitzeugen geführt:

Johanna Ordnung, Inhaberin des Möbelhauses Ordnung am 21. Mai 2001,

Klaus Kruse, Architekt des Einkaufszentrums Hamburger Straße am 2. Juli 2001,

Karlheinz Bargholz, Architekt des Mundsburg-Centers am 5. März 2001,

Karl-Heinz Ewoldt, Hamburger Sparkasse, Abteilung Immobilienbesitz am 3. August 2001,

Thomas Ludwig, ehemaliger Centermanager des Einkaufszentrums Hamburger Straße und Centermanager des Mundsburg-Centers am 19. Juni 2001,

Georg-H. Lackner, ehemaliger Centermanager des Einkaufszentrums Hamburger Straße am 19. Juni 2001,

Jens Horeis, Centermanager des Einkaufszentrums Hamburger Straße am 25. April 2002,

Dr. Heinrich Kraft, ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsführung der ECE Projektmanagement am 7. November 2001,

Dr. Andreas Mattner, Geschäftsführer der ECE Projektmanagement am 15. Oktober 2001,

Elisabeth Lange, Gründerin des Gfk Prisma Instituts am 4. Dezember 2001,

Jürgen Meldau, pensionierter Mitarbeiter des Amtes „Grundlagen der Stadtentwicklung der Stadtentwicklungsbehörde“ im Oktober 2000,

Harald Alarich Backer, Grundeigentümer am Einkaufszentrum Hamburger Straße am 15. August 2001,

Anne Krombach, geb. Dannenfelser, Grundeigentümerin am Einkaufszentrum Hamburger Straße am 27. August 2001,

Dietmar Dude, ehemaliger Grundeigentümer am Einkaufszentrum Hamburger Straße am 18. Juli 2001,

Uwe Spranger, ehemaliger Grundeigentümer am Mundsburg-Center am 2. Juli 2001.

Lebenslauf

Persönliche Daten

Name:	Natalie Hochheim
Geburtsdatum:	28.12.1974
Geburtsort:	Hamburg
Nationalität:	deutsch
Familienstand:	ledig
Adresse:	Lomerstraße 54, 22047 Hamburg
Telefon:	0 40/ 6 78 54 22
Telefax:	0 40/ 69 69 23 61
mobil:	0171/ 177 49 95
E-mail:	NatalieHochheim@aol.com

Schulischer Werdegang

1981 - 1985	Schule Oldenfelde - Grundschule
1985 - 1991	Schule Oldenfelde - Realschule Realschulabschluß (Durchschnittsnote: 1,9)
1991 - 1994	Otto-Hahn-Schule - Aufbaugymnasium Abschluß: Abitur (Durchschnittsnote: 2,1)

Studium

1994 - 2000

Magisterstudium der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte an der Universität Hamburg (Durchschnittsnote: gut)

Magisterarbeit über das Thema:
„Jenfeld. Vom Dorf zum Hamburger Stadtteil, unter besonderer Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklung“

Fachnoten Hauptfach und Nebenfächer:
Sozial- und Wirtschaftsgeschichte:
gut
Rechtswissenschaften (Schwerpunkt öffentliches Recht):
sehr gut
Psychologie (Schwerpunkt Sozialpsychologie):
sehr gut

Berufserfahrungen

1990 – 1994	nachmittägliche Verkaufstätigkeit im elterlichen Betrieb (Textilshop 2te Hand)
1995 - 1998	studentische Hilfstätigkeit bei Mummert + Partner Unternehmensberatung AG

	Arbeitsschwerpunkt: - Unternehmensdarstellung (Konzept und Umsetzung) im Internet für den Bereich Öffentlichkeitsarbeit - Unterstützung der Planung, Vorbereitung, Durchführung und Auswertung von externen und internen Veranstaltungen für den Bereich Veranstaltungsmanagement - verantwortlich für die Pressearbeit im Bereich Veranstaltungsmanagement
1998 - 1999	studentische Hilfstätigkeit bei Industrie-Contact Gesellschaft für Öffentlichkeitsarbeit und Marketingberatung mbH Arbeitsschwerpunkt: - Redaktionelle Betreuung und Gestaltung der Unternehmenszeitungen für die Zustellfahrer und - Fahrerinnen und Kunden von German Parcel-Logistik GmbH - Vorbereitung von Pressekonferenzen - Betreuung der Internetauftritte der Kunden
Oktober 1999 – September 2001	Wissenschaftliche Referentin des CDU-Bürgerschaftsabgeordneten Michael Fuchs Arbeitsschwerpunkt: Gesundheits- und Wirtschaftspolitik, Tourismus

<u>Politische Aktivitäten</u>

seit September 1997	Mitglied der CDU-Fraktion in der Bezirksversammlung Wandsbek Stellvertretende Fraktionsvorsitzende (seit 2001) Sprecherfunktionen: Umwelt, Gesundheit und Sport (bis 1998) Stadt- und Landschaftsplanung (seit 1998)
seit 1998	stellv. Mitglied in der Kommission für Bodenordnung für den Bezirk Wandsbek
seit 2002	Deputierte der Behörde für Bau und Verkehr

Hamburg, 27.06.2002

Angabe der Gutachter der Dissertation und des Datums der letzten mündlichen Prüfung

Gutachter: Prof. Dr. F. Kopitzsch, Prof. Dr. U. Troitzsch

Datum der mündlichen Prüfung: 29. Januar 2003

Zusammenfassung: „Entstehung der Shopping-Center in Hamburg – Unter besonderer Berücksichtigung der Shopping-Center Einkaufszentrum Hamburger Straße und Alstertal-Einkaufszentrum“ von Natalie Hochheim

Die Einzelhandelsagglomeration Shopping-Center existiert in Deutschland seit nunmehr rund vierzig Jahren. Die vorliegende wissenschaftliche Ausarbeitung befaßt sich mit den Anfängen der deutschen Shopping-Center-Entwicklung am Beispiel Hamburgs.

Die aus den USA stammenden Shopping-Center trafen in Deutschland auf grundlegend unterschiedliche stadtplanerische Voraussetzungen. Zwar forderte der Umbruch von der Nachkriegs- zur Wohlstandsgesellschaft neue Verkaufsformen der Einzelhandelsbranche, jedoch befürchteten die Stadtplaner bei einem bloßen Nachahmen der amerikanischen Shopping-Center auf der „grünen Wiese“ eine Gefährdung der in Westeuropa typischen, historisch gewachsenen Stadtkerne. Der Prozeß der Eingliederung der Shopping-Center in die deutsche Stadtstruktur wird beispielhaft anhand zweier Hamburger Shopping-Center, Einkaufszentrum Hamburger Straße und Alstertal-Einkaufszentrum, dargestellt und miteinander verglichen.

Die grundlegend unterschiedliche Entstehungsgeschichte der beiden Shopping-Center Einkaufszentrum Hamburger Straße und Alstertal-Einkaufszentrum verhilft zu einer umfangreichen Betrachtung der deutschen Shopping-Center-Entwicklung. Insbesondere die Darstellung der beiden Einkaufszentren von den Anfängen bis zur Gegenwart beschreibt beispielhaft den Wandlungsprozeß von städtisch integrierten Shopping-Centern in Deutschland.

Die stadtplanerischen und politischen Planungsprozesse der Ansiedlung der beiden Hamburger Einkaufszentren werden in der Dissertation detailliert beschrieben. Die staatlich lenkenden Instrumente der Stadtplanung und deren tatsächliche Anwendung durch Politik und Verwaltung geben zudem Einblicke in die stadtplanerischen Genehmigungsverfahren im Stadtstaat Hamburg.

Die Forschungsansätze der Dissertation können in die Alltagsgeschichte, verknüpft mit der Stadtplanungs- und Lokalgeschichte eingeordnet werden.