

MSG Moderne Stadtgeschichte, Bd. 55/1 (2024), 157-171

DOI: 10.60684/msg.v55i1.26

Christoph Strupp

Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg

<https://orcid.org/0000-0001-8197-0655>

Eine Großstadt auf den Begriff bringen? Überlegungen zu einer neuen Stadtgeschichte Hamburgs

MSG Moderne Stadtgeschichte

ISSN: 2941-6159 online

<https://moderne-stadtgeschichte.de>

Dieses Werk steht unter der [Lizenz Creative Commons Namensnennung 4.0 International](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Bei den Abbildungen sind eingeschränkte Lizenzformen möglich, Weiternutzungsrechte sind gesondert abzuklären.

© Christoph Strupp 2024



Christoph Strupp

Eine Großstadt auf den Begriff bringen? Überlegungen zu einer neuen Stadtgeschichte Hamburgs

The last major academic history of Hamburg was published some 40 years ago. This essay highlights three problems that arise when re-conceptualising a history of the city in the twentieth century. Firstly, it addresses the question of whether such a history would need a leitmotif, for which Hamburg's port and its maritime connections seem suitable. Secondly, it discusses to what extent a history of twentieth-century Hamburg should do justice to the city's districts and neighbourhoods with their respective historical and structural characteristics. Finally, it examines the relationship between academic urban history and popular representations. With regard to all three aspects, the role of citizen science approaches is also discussed.

1. Einführung

Was ist das Ziel wissenschaftlicher Stadtgeschichte? Geht es um die Erforschung und Darstellung gesellschaftlicher Phänomene im städtischen Raum? Geht es um den Wandel der räumlichen Formation beziehungsweise des Sozialtypus „Stadt“ im Laufe der Zeit in generalisierender Perspektive (Residenzstadt, Industriestadt und so weiter)? Oder sollte Stadtgeschichte schlichtweg die Historie einer Stadt darstellen? Und wenn ja, sollte sie dabei eher lokale Spezifika oder übergeordnete Entwicklungen in den Vordergrund rücken?¹

Aus der Bandbreite möglicher Zugänge folgen unterschiedliche Notwendigkeiten, eine jeweils spezifische Fragestellung zu entwickeln. Bei der letztgenannten Perspektive, nämlich der Geschichte einer einzelnen Stadt, scheint sie sich gewissermaßen von selbst zu ergeben. Gegen eine Geschichte Berlins, Bar-

¹ Vgl. zur Genese und zur methodischen und thematischen Vielfalt stadthistorischer Forschungen Malte Zierenberg, Stadtgeschichte, Version: 1.0, in: Docupedia-Zeitgeschichte, 25.10.2016, http://docupedia.de/zg/Zierenberg_stadtgeschichte_v1_de_2016 [28.03.2024]; Moderne Stadtgeschichte H. 2/2020: 50 Jahre Moderne Stadtgeschichte; Clemens Zimmermann, Stadt- oder Urbanisierungsgeschichte? Überlegungen zu zwei Paradigmen, in: IMS H. 2/2012, S. 12-18.

celonas oder Baltimores lässt sich nur insofern argumentieren, als man sie – ähnlich wie das Leben historischer Personen – aus subjektivem Blickwinkel schlicht nicht für interessant genug für ein Buch oder gar eine mehrbändige Darstellung halten kann. Tragfähig wäre dieses Argument angesichts der realhistorischen Bedeutung des Urbanen für die Gesellschaftsgeschichte seit dem 19. Jahrhundert aber wohl bei keiner Stadt.

Geht man über den innerwissenschaftlichen Diskurs hinaus und bezieht das Interesse von Medien und städtischer Öffentlichkeit an der Vergangenheit ein, dann ist ebenfalls offensichtlich, dass Stadtgeschichten „ziehen“. Auf dem Buchmarkt reicht das Angebot bei Gesamtdarstellungen deshalb von populär gehaltenen Taschenbüchern, die es für zahlreiche deutsche Städte gibt,² bis zu den klassischen, oft mehrbändigen wissenschaftlichen Handbüchern, wie sie zuletzt zum Beispiel auf über 4.000 Druckseiten für Leipzig vorgelegt wurden.³ Dass die Leipziger Stadtgeschichte von führenden Fachwissenschaftlerinnen und Fachwissenschaftlern anlässlich eines Jubiläums „im Auftrag der Stadt“ herausgegeben und mit finanzieller Unterstützung städtischer Institutionen erarbeitet wurde, ist ein Merkmal dieser „großen“ Stadtgeschichten.⁴

Auch für Hamburg gibt es neuere Gesamtdarstellungen in unterschiedlichen Formaten,⁵ aber die letzte umfangreichere Stadtgeschichte mit dezidiert wissenschaftlichem Anspruch ist inzwischen rund 40 Jahre alt. 1982 und 1986 legten der Leiter des Staatsarchivs und Vorsitzende des Vereins für Hamburgische Geschichte, Hans-Dieter Loose, und der Direktor der Forschungsstelle für die Geschichte des Nationalsozialismus, Werner Jochmann, zwei Bände vor, die auf

² Vgl. z. B. die „Kleinen Stadtgeschichten“ von 150-200 Seiten des Regensburger Friedrich Pustet Verlags, darunter Matthias Gretzschel, Hamburg. Kleine Stadtgeschichte, Regensburg³2016 (165 S.; Erstausgabe 2008).

³ Vgl. Uwe John (Red.), Geschichte der Stadt Leipzig von den Anfängen bis zur Gegenwart, Bd. 1: Von den Anfängen bis zur Reformation, hrsg. von Enno Bünz, Leipzig 2015, Bd. 2: Von der Reformation bis zum Wiener Kongress, hrsg. in Verbindung mit Henning Steinführer von Detlef Döring, Leipzig 2016, Bd. 3: Vom Wiener Kongress bis zum Ersten Weltkrieg, hrsg. von Susanne Schötz, Leipzig 2018, Bd. 4: Vom Ersten Weltkrieg bis zur Gegenwart, hrsg. von Ulrich von Hehl, Leipzig 2019.

⁴ Vgl. an laufenden Projekten auch die neue Stadtgeschichte Güterslohs seit 1945, die am LWL-Institut für westfälische Regionalgeschichte in Münster und der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg erarbeitet wird: <https://www.lwl-regionalgeschichte.de/de/forschung/laufende-projekte/gutersloh-im-20-und-21-jahrhundert-verwandlungen-einer-stadt-von/> [28.3.2024].

⁵ Vgl. neben Gretzschel, Hamburg, in einem ähnlichen Format aus dem C. H. Beck-Verlag Martin Krieger, Kleine Geschichte Hamburgs, München 2014 (157 S.; Erstausgabe 2006), sowie Eckart Klessmann, Geschichte der Stadt Hamburg, Hamburg 2002 (636 S.); Jürgen Bracker, Hamburg von den Anfängen bis zur Gegenwart. Wendemarken einer Stadtgeschichte, Hamburg³1992 (308 S.; Erstausgabe 1987).

rund 1.000 Seiten Hamburgs Entwicklungen „von den Anfängen bis zur Reichsgründung“ und „vom Kaiserreich bis zur Gegenwart“ darstellen.⁶ Der zweite Band über die Zeit vom Kaiserreich bis in die 1970er Jahre ist ein gut geschriebenes, entlang der übergeordneten politischen Zäsuren 1871/1914-1918/1933 und 1945 gegliedertes Handbuch. Politik-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte bilden Schwerpunkte der Darstellung, die insgesamt den bundesdeutschen historiografischen Traditionen der 1960er und 1970er Jahre verhaftet ist. Kultur-, Alltags- und Erfahrungsgeschichte spielen jedoch keine Rolle. In seiner Einleitung betont Jochmann den gesellschaftlichen Bildungsauftrag der Geschichte und kritisiert sowohl „Menschen, die den Herausforderungen der Gegenwart politisch und geistig nicht gewachsen“ seien und deshalb die „gute alte Zeit“ verklärten als auch „fortschrittsgläubige Neuerer und Ideologen“, die mit Beispielen aus der Vergangenheit ihr Handeln legitimierten. „Hilfreich und erkenntnisfördernd“ sei die Beschäftigung mit Geschichte immer dann, wenn positiven und negativen Entwicklungen gleichermaßen „gründlich und verantwortungsbewusst nachgespürt“ werde.⁷ Implizit zeigen diese Bemerkungen, dass der Band sich über ein fachwissenschaftliches Publikum hinaus an breitere Kreise der städtischen Gesellschaft richten sollte, auch wenn dies nicht näher ausgeführt wird. Als inhaltliches Leitmotiv benennt Jochmann in recht allgemeiner Form den Wandel der Struktur Hamburgs und des „Leben[s] seiner Bewohner“, der in keiner Epoche so tiefgreifend gewesen sei wie in den letzten 100 Jahren.⁸

Auch wenn der Band als Übersichtswerk für die jüngere Hamburger Stadtgeschichte immer noch brauchbar ist, laden das mehrere Jahrzehnte zurückliegende Erscheinungsdatum, die in den 1970er Jahren endende Ereignisgeschichte und die inhaltlichen und methodischen Weiterentwicklungen der Stadtgeschichte doch dazu ein, über einen Nachfolger mit neuem Konzept nachzudenken. Der vorliegende Essay greift dazu drei Problemfelder beziehungsweise inhaltliche Herausforderungen auf und fragt dabei auch, welche Rolle Citizen Science-Ansätze in diesen Zusammenhängen spielen könnten oder sollten. Er soll zu weiteren inhaltlichen Debatten anregen – auch im Vergleich zu und im Dialog mit anderen aktuellen Gesamtdarstellungen –, erhebt aber keinesfalls den Anspruch, ein bereits fertig ausgearbeitetes Konzept für eine neue Stadtgeschichte Hamburgs vorzulegen.

⁶ Vgl. Werner Jochmann/Hans-Dieter Loose (Hrsg.), Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner, Bd. 1: Von den Anfängen bis zur Reichsgründung, Hamburg 1982, Bd. 2: Vom Kaiserreich bis zur Gegenwart, Hamburg 1986.

⁷ Werner Jochmann, Einleitung, in: Ders./Loose (Hrsg.), Hamburg, Bd. 2, S. 9-14, hier S. 9.

⁸ Ebd., S. 10.

Ebenso wenig geht es es im Folgenden schon um ein konkretes Arbeitsprogramm respektive die praktische Umsetzung in eine Publikation. Dafür wären viele weitere Fragen zu klären: von der Zusammenstellung eines Teams von Herausgeberinnen und Herausgebern über die Finanzierung, die Identifizierung und Schließung größerer Forschungslücken⁹ und die Finalisierung eines inhaltlich begründeten detaillierten Konzepts, die Etablierung eines Dialogs mit der städtischen Öffentlichkeit und die Diskussion von Teilergebnissen im Vorfeld bis hin zur Einbeziehung von historisch-wissenschaftlich tätigen Institutionen.¹⁰ Entscheidungen dazu sind selbstverständlich für eine neue Stadtgeschichte unerlässlich, wären aber einem späteren Stadium vorbehalten.

2. Freie und Hafenstadt Hamburg?

Hamburg ist seit dem Kaiserreich die zweitgrößte deutsche Stadt. 1912 überschritt die Stadt erstmals die Grenze zu einer Million Einwohnerinnen und Einwohnern und blieb seither mit Ausnahme der Krisenjahre des Ersten und Zweiten Weltkriegs Millionenstadt. Mitte der 1960er Jahre und in jüngster Zeit wurden mit jeweils über 1,85 Millionen Menschen neue Höchststände erreicht. Das Stadtbild und die Bevölkerungs-, Sozial- und Wirtschaftsstruktur spiegeln die ganze Vielfalt einer modernen Metropole wider. Dies wirft für die Stadtgeschichte Hamburgs die Frage auf, ob und wie man dieser Vielfalt gerecht werden kann, ohne den Anspruch auf ein inhaltlich begründetes Leitmotiv der Darstellung aufzugeben und sich auf eine Kompilation der Ereignisgeschichte zu beschränken.

⁹ Während zu Hamburg in der Weimarer Republik und im „Dritten Reich“ zahlreiche grundlegende Werke vorliegen, ist die Forschungs- und Literaturlage zu Hamburg seit den 1950er Jahren uneinheitlich. Größere Lücken bestehen im Bereich der Politik- und Parteiengeschichte ebenso wie in der Wirtschafts- und Sozialgeschichte, für die vor allem zeitgenössische sozialwissenschaftliche Publikationen vorhanden sind. Dagegen deutlich besser erforscht sind Architektur und Stadtplanung und auch zur Populärkultur sowie zu Einzelthemen wie dem Konflikt um die Hausbesetzungen in der Hafensstraße gibt es einiges an Literatur. Vgl. auch Arndt Neumann, *Unternehmen Hamburg. Eine Geschichte der neoliberalen Stadt*, Göttingen 2018; *19 Tage Hamburg. Ereignisse und Entwicklungen der Stadtgeschichte seit den fünfziger Jahren*, hrsg. von der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg, München/Hamburg 2012; Christoph Strupp, *Perspektiven und Probleme Hamburger Stadtgeschichte in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts*, in: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte 97, 2011, S. 99-130.

¹⁰ Bei Letzteren reicht das Spektrum vom Historischen Seminar der Universität Hamburg über die Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg und die Forschungsstelle Hamburgs (post-)koloniales Erbe sowie die 21 Geschichtswerkstätten Hamburgs und den Verein für Hamburgische Geschichte bis zum Museum für Hamburgische Geschichte, dem Museum der Arbeit oder dem Hamburgischen Architekturarchiv.

Die Frage nach einem solchen Leitmotiv hat in den vergangenen Jahren insofern an Relevanz gewonnen, als kultur- und sozialwissenschaftliche Debatten um den „Habitus“ beziehungsweise die „Eigenlogik“ von Städten die Vorstellung nahegelegt haben, diesen hätten einen identifizierbaren individuellen Charakter.¹¹ Zwar sind die dahinterstehenden Konzepte umstritten und teils als vereinfachend, zu sehr auf Fragen von Kultur und Image und zu wenig auf politische und ökonomische Kontexte bezogen kritisiert worden.¹² Auch Kritikerinnen und Kritiker räumen aber ein, dass es sich lohne, „eine Art von ‚kultureller Tiefengrammatik‘ der Städte“ zu entdecken, die verständlicher mache, warum Städte unterschiedlich seien und man mit ihnen bestimmte Vorstellungen verbinde.¹³ Für die Stadtgeschichte sei im Unterschied zur Stadtsoziologie „Eigenlogik“ keine Provokation und für „die klassische individualisierende Stadtgeschichtsschreibung hatte die These eines ‚Stadtcharakters‘ ohnehin hohe Attraktivität“, merkt etwa Dieter Schott an.¹⁴ Man muss dem Konzept in der Geschichtsschreibung nicht uneingeschränkt folgen, aber für die inhaltliche Schwerpunktsetzung bieten das Nachdenken über Eigenlogik(en) und gegebenenfalls das Abarbeiten an diesem Begriff einen Mehrwert, auch wenn hier im Folgenden das offenerere „Leitmotiv“ bevorzugt wird.

Für Hamburg bietet sich als solch ein Leitmotiv das Maritime an. Schifffahrt, Hafen und Handel haben über Jahrhunderte den wirtschaftlichen Erfolg der Stadt bestimmt, ihre räumliche Entwicklung weit über das eigentliche Hafengebiet hinaus geprägt und auch die politische Kultur, die Arbeitswelten und die sozialen Beziehungen beeinflusst. Fachwissenschaftlich ist der besondere Charakter von Hafenstädten intensiv diskutiert worden. Ihre speziellen räumlichen Strukturen, urban und maritim zugleich, werden unter Begriffen wie „Blue-space“, „Portuality“ oder „Port Cityscape“ subsumiert. Als den jeweiligen Hauptstädten nachgeordnete „Second Cities“ gelten sie als wirtschaftliche Kraftzentren. Sie waren und sind Schauplätze komplexer Interaktionen zwischen dem Globalen und dem Lokalen und hatten als „Ankerpunkte der Verflechtung“ historisch eine herausgehobene Funktion für internationale Waren-

¹¹ Vgl. als knappen Überblick Jens Wietschorke, So tickt Berlin? Städtische Eigenlogiken in der Diskussion, in: *Aus Politik und Zeitgeschichte* H. 48/2017, S. 4-10; sowie ausführlicher Helmuth Berking/Martina Löw (Hrsg.), *Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege für die Stadtforschung*, Frankfurt am Main 2008.

¹² Vgl. u. a. Jan Kemper/Anne Vogelpohl (Hrsg.), *Lokalistische Stadtforschung, kulturalisierte Städte. Zur Kritik einer „Eigenlogik der Städte“*, Münster 2011; Friedrich Lenger, *The Intrinsic Logic of Cities. A Historian's Doubts and Questions*, in: *IMS* H. 2/2013, S. 95-107.

¹³ Wietschorke, *So tickt Berlin?*, S. 10.

¹⁴ Dieter Schott, *„Eigenlogik der Städte“*. Abkehr von der Urbanisierungsforschung?, in: *IMS* H. 2/2012, S. 76-86, hier S. 85.

ströme und Migrationsprozesse.¹⁵ Der Sozialwissenschaftler Günther Warsewa betont schließlich die kulturellen und mentalen Prägungen von Hafenstädten, die sich in einem besonderen Bewusstsein für Kooperation, Gemeinsinn und Konsens, Offenheit und Kosmopolitismus sowie Eigenständigkeit und Selbstbewusstsein auszeichneten.¹⁶ Zugleich waren Hafenstädte allerdings zentrale Schauplätze der Kolonialgeschichte und des damit einhergehenden Unrechts.¹⁷

Die im Jahr 2000 erschienene Stadtgeschichte Rotterdams im 19. und 20. Jahrhundert des niederländischen Historikers Paul van de Laar ist ein Beispiel dafür, wie das Maritime die Darstellung der Geschichte strukturieren kann. Van de Laar beschreibt die inneren Entwicklungsprozesse der Stadt mit Europas größtem Seehafen und leitet diese aus dem Wandel der nach außen gerichteten logistischen Verflechtungen durch die Industrielle Revolution des 19. Jahrhunderts sowie den Aufstieg der petrochemischen Industrie und später die Containerisierung im 20. Jahrhundert ab. Dabei skizziert er eine Abfolge von vier städtischen „Idealtypen“: von der „Handelsstadt“ der 1850er Jahre über die von 1880 bis 1918 vorherrschende „Transitopolis“ bis hin zur „Arbeitsstadt“ der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg und schließlich zur „Kulturstadt“ seit Mitte der 1970er Jahre.¹⁸

Zwingend ist die Nutzung des Maritimen als Leitmotiv für die Darstellung der Geschichte einer Hafenstadt allerdings nicht. So handelt eine von 2008 bis 2010 erschienene Stadtgeschichte Bremens nach 1945 in separaten Kapiteln die Themenbereiche Politik/Justiz, Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur, Stadtentwicklung und Architektur sowie „Schlagzeile und Stadtgespräch“ ab, ohne der Darstellung einen solchen inhaltlichen roten Faden zugrunde zu legen.¹⁹

¹⁵ Vgl. Carola Hein/Sabine Luning/Paul van de Laar, Port City Cultures, Values, and Maritime Mindsets. Defining What Makes Port Cities Special, in: *European Journal of Creative Practices in Cities and Landscapes* 4:1, 2021, S. 7-20, hier S. 7-10; Carola Hein, Port Cities and Urban Wealth. Between Global Networks and Local Transformations, in: *International Journal of Global Environmental Issues* 13:2-4, 2014, S. 339-361; Lasse Heerten, Ankerpunkte der Verflechtung. Hafenstädte in der neueren Globalgeschichtsschreibung, in: *Geschichte und Gesellschaft* 43, 2017, S. 146-175.

¹⁶ Vgl. Günther Warsewa, Lokale Kultur und die Neuerfindung der Hafenstadt, in: *Raumforschung und Raumordnung* 68, 2010, S. 373-387.

¹⁷ Vgl. für Hamburg Jürgen Zimmerer/Kim Sebastian Todzi (Hrsg.), *Hamburg: Tor zur kolonialen Welt. Erinnerungsorte der (post-)kolonialen Globalisierung*, Göttingen 2021; Felix Matheis, *Hanseaten im „Osteinsatz“*. Hamburger und Bremer Handelsfirmen im Generalgouvernement 1939-1945, Göttingen 2024.

¹⁸ Vgl. Paul van de Laar, *Stad van formaat. Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw*, Zwolle 2000; zur Konzeption ebd., S. 7-11.

¹⁹ Vgl. Karl Marten Barfuß/Hartmut Müller/Daniel Tilgner (Hrsg.), *Die Geschichte der Freien Hansestadt Bremen von 1945 bis 2005*, Bd. 1: von 1945 bis 1969, Bremen 2008, Bd. 2: von 1970 bis 1989, Bremen 2010, Bd. 4: Statistik, bearb. von Horst Lange, Bremen 2009.

Für Hamburg lässt sich die realhistorische Bedeutung der Hafenwirtschaft für die städtische Entwicklung nicht bestreiten, aber ob sie angesichts des politischen und wirtschaftlichen Strukturwandels nach 1945 noch den gleichen Stellenwert wie in den Jahrzehnten zuvor hatte, wurde schon zeitgenössisch insbesondere in den wirtschaftlichen Krisenzeiten der 1980er Jahre kontrovers diskutiert.²⁰ Mit Blick auf die öffentliche Wahrnehmung belegen dagegen Meinungsumfragen, wie stark der Hafen und der angrenzende Stadtteil St. Pauli auch nach 1945 das Gesamtbild der Stadt bestimmten.²¹ Medial wurden diese maritim konnotierten Bilder immer wieder neu bekräftigt. Seit den späten 1970er Jahren spielt aber auch die Inszenierung des Maritimen durch die jährlichen „Hafengeburtstage“ und weitere Veranstaltungen am Hafенrand in St. Pauli, durch ein Ensemble von Traditions- und Museumsschiffen sowie durch die Restauration und Nachnutzung von Kaispeichern, Schuppen und der Fischauktionshalle Altona eine wichtige Rolle.²²

Diese geschichtskulturellen Aktivitäten wurden teilweise von städtischen Behörden angestoßen und getragen, teilweise aber auch aus der Zivilgesellschaft heraus entwickelt. Vor allem rund um die Schiffe ist seit den 1970er Jahren ein Netzwerk aus Trägervereinen mit hunderten von Ehrenamtlichen entstanden, die sich mit ihrer Arbeit nicht nur für den Erhalt des materiellen maritimen Erbes der Stadt engagieren, sondern durch eigene Forschungen auch neues Wissen darüber generiert haben. Auch für den Betrieb des Hafенmuseums Hamburg – ein 2005 eröffnetes Schaudepot in den letzten erhaltenen Lagerschuppen aus der Kaiserzeit mit einem Außengelände mit maritimen Großobjekten – spielen ehrenamtlich tätige „Hafensenioren“ eine wichtige Rolle.²³

²⁰ Vgl. Christoph Strupp, Freie und Hafenstadt Hamburg? Maritime Pfadabhängigkeiten in Hamburg seit den 1950er Jahren, in: MSG H. 2/2018, S. 59-72. Vgl. aus der zeitgenössischen sozialwissenschaftlichen Literatur z. B. Dieter Läßle, Städte im Umbruch. Zu den Auswirkungen des gegenwärtigen Strukturwandels auf die städtischen Ökonomien. Das Beispiel Hamburg, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Agglomerationsräume in Deutschland. Ansichten, Einsichten, Aussichten, Hannover 1996, S. 191-217.

²¹ Vgl. Lars Amenda, Marke Hamburg. Geschichte der Werbung für die Stadt, Hamburg 2020, S. 87-92; Ders./Sonja Grünen, „Tor zur Welt“. Hamburg-Bilder und Hamburg-Werbung im 20. Jahrhundert, München/Hamburg 2008; Lars Amenda, „Welthafenstadt“ und „Tor zur Welt“. Selbstdarstellung und Wahrnehmung der Hafenstadt Hamburg 1900-1970, in: Deutsches Schifffahrtsarchiv 29, 2006, S. 137-158.

²² Vgl. Christoph Strupp, Im Bann des Authentischen? Historische Schiffe und maritime Museen in Hamburg, in: Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (Hrsg.), Zeitgeschichte in Hamburg 2019, Hamburg 2020, S. 18-39.

²³ Vgl. Janine Schemmer, Hafенarbeit erzählen. Erfahrungs- und Handlungsräume im Hamburger Hafен seit 1950, München 2018; Jörg Schilling, 50er Schuppen im Hafен 1907-1912, Hamburg ²2018. Inzwischen ist das Hafенmuseum Hamburg organisatorisch Teil

Aus solchem Engagement erwachsen in den vergangenen Jahren auch Ansprüche auf Mitsprache bei der Gestaltung der Inhalte und vor allem bei der zukünftigen Aufgabenteilung zwischen dem bisherigen Museum und dem seit Ende 2015 geplanten, vom Bund finanzierten „Deutschen Hafenumuseum“ in Hamburg.

Eine Stadtgeschichte Hamburgs, die als Leitmotiv Hafen und Handel in den Mittelpunkt stellt, ließe sich also realhistorisch begründen, würde öffentliche Erwartungen außerhalb der Fachwissenschaft bedienen und wäre anschlussfähig an etablierte lokale Strukturen und personale Netzwerke, die sich auch unter das Schlagwort Citizen Science fassen lassen.²⁴ Zudem böte sie einen Ansatzpunkt für komparative Perspektiven, denn wenn Hamburgs Eliten selbst den Blick vergleichend auf Entwicklungen in anderen Städten richteten oder in herausgehobene Beziehungen zu ihnen traten, ging es dabei meistens um andere Hafenstädte.²⁵

Allerdings stellt sich die Frage, ob eine moderne Stadtgeschichte diese maritimen Assoziationen und ihre öffentliche Fortschreibung über die einschneidenden politischen und wirtschaftlichen Umbrüche des 20. Jahrhunderts hinweg nicht vor allem hinterfragen und historisieren sollte. Auf diese Weise würden zwar Hafen und Handel eine wichtige Rolle in der Darstellung behalten, aber weniger selbstverständlich deren Struktur bestimmen. Ausgehend von alternativen Charakterisierungen Hamburgs als Industrie- und „Ölstadt“²⁶ schon seit dem Kaiserreich oder – in der Nachfolge des geteilten Berlin – als „Medienmetropole“²⁷ nach 1945 ließen sich ergänzende Schwerpunkte setzen und neue Entwicklungslinien aufzeigen. Auch der Strukturwandel des Maritimen selbst durch die Zäsur der Containerisierung in den späten 1960er Jahren würde so leichter in den Blick geraten und problematisiert werden können. Es erscheint also lohnend, die Geschichte Hamburgs nicht vorschnell als Geschichte von Schifffahrt, Hafen und Handel zu erzählen, weil diese Perspektive naheliegt,

des zukünftigen „Deutschen Hafenumuseums“ und wird als zweiter Standort neben einem Neubau auf dem Kleinen Grasbrook dienen.

²⁴ Auf Begrifflichkeit und Konzept der Citizen Science soll hier nicht ausführlich eingegangen werden. Vgl. für einen ersten Überblick und Fallbeispiele aus der Praxis René Smolarski/Hendrikje Carius/Martin Prell (Hrsg.), Citizen Science in den Geschichtswissenschaften. Methodische Perspektive oder perspektivlose Methode?, Göttingen 2023.

²⁵ Die Interessen von Hafen und Handel waren auch ausschlaggebend für die Städtepartnerschaften Hamburgs: vgl. <https://www.hamburg.de/partnerstaedte/> [28.3.2024].

²⁶ Vgl. Sven von Müller, Ölstadt Hamburg. Drei Säulen: Selbstvertrauen, Wille und Können, in: Erich Lüth (Hrsg.), Neues Hamburg, Bd. X: Die Wiederaufrichtung Hamburgs 1945-1955, Hamburg 1955, S. 87-89.

²⁷ Vgl. Karl Christian Führer, Medienmetropole Hamburg. Mediale Öffentlichkeiten 1930-1960, München/Hamburg 2008. Vgl. zum Aufstieg der Medien- und Kreativwirtschaft seit den 1950er Jahren auch Neumann, Unternehmen Hamburg.

sondern andere Aspekte konzeptionell von Anfang an mitzudenken und ihnen in einer Publikation auch ausreichend Raum zu geben.

Möglicherweise würde eine solche Herangehensweise zivilgesellschaftliche Partizipation im Entstehungsprozess begrenzen, weil sich engagierte Gruppen wie die Ehrenamtlichen des Hafensemuseums und der Museumsschiffe in einer so konzeptionierten Stadtgeschichte nicht wiederfinden und eine andere Gewichtung einfordern würden. Vielleicht würde sie dadurch aber auch erweitert, weil sich so gesellschaftliche Gruppen ohne räumliche oder ideelle Hafennähe angesprochen fühlen könnten. Jüngste erfahrungsgeschichtliche Beteiligungsprojekte am Arbeitsbereich Public History der Universität Hamburg und an der Forschungsstelle für Zeitgeschichte zu Themen wie Hamburg und der deutschen Einheit, lokaler Musikkultur und Migration belegen das grundsätzlich vorhandene Interesse an einer Mitwirkung bei stadthistorischer Forschung, wobei die inhaltliche Ausgestaltung der Projekte und die Auswertung der Ergebnisse weiterhin von Historikerinnen und Historikern geleistet wurden.²⁸

3. Stadtgeschichte oder Stadtteilgeschichten?

„Hamburg ist keine Kleinstadt, wo sich abends alles beim Rathausmarkt unter der nicht vorhandenen Linde trifft, ein Bierchen trinkt (und) ein Schwätzchen hält“. So wurden 1964 in der Peripherie Überlegungen kommentiert, wie man das Zentrum Hamburgs beleben könnte.²⁹ Die bissige Bemerkung aus dem weit im Osten der Stadt gelegenen und von 1420 bis 1867 gemeinsam mit Lübeck verwalteten Bergedorf illustriert ein Spannungsverhältnis von „Stadt“ und Stadtteilen, das für die Konzeption einer Stadtgeschichte nicht ohne Relevanz ist.

Verwaltungsmäßig ist die Millionenstadt Hamburg in sieben Bezirke mit 104 Stadtteilen gegliedert. Diese Stadtteile unterscheiden sich in ihrer äußeren Form und im Sozialprofil deutlich. Den einkommensstarken und durch großzügige Wohnverhältnisse geprägten Elbvororten Blankenese und Othmarschen, den Stadtteilen rund um die Außenalster und den sogenannten Walddörfern im Nordosten stehen mit dem unmittelbar am Hafen gelegenen Wilhelmsburg oder Billstedt und Mümmelmannsberg im Osten sozial ganz anders strukturierte Quartiere gegenüber. Sie sind durch niedrige Durchschnittseinkommen, hö-

²⁸ Vgl. für Informationen zu den Projekten folgende Webseiten: <https://www.geschichte.uni-hamburg.de/arbeitsbereiche/public-history.html>; <https://zeitgeschichte-hamburg.de/open-city-hamburg-migration-in-der-stadt-erzaehlen-und-sichtbar-machen.html> [28.3.2024].

²⁹ Kommentar in der Bergedorfer Zeitung, zitiert nach: Hamburg-City: Abends tot, in: Der Spiegel H. 3/15.1.1964, S. 49-50, hier S. 50.

here Arbeitslosigkeit sowie schlechtere Wohnverhältnisse und öffentliche Versorgung gekennzeichnet. Neben seit über 100 Jahren stark verdichteten großstädtischen Wohnvierteln in Altona oder Barmbek und den seit den 1970er Jahren entstandenen Großwohnsiedlungen am Stadtrand gibt es außerdem nach wie vor landwirtschaftlich-dörflich geprägte Stadtteile wie Neuenfelde im Südwesten und Kirchwerder im Südosten.³⁰

Im Unterschied zu vielen anderen bundesdeutschen Großstädten gab es in Hamburg in den Nachkriegsjahrzehnten aufgrund des Sonderstatus als Stadtstaat keine weiteren Eingemeindungen. In den Jahrzehnten davor hatten sich die Grenzen der Stadt allerdings massiv verändert. Der heute vermutlich als urhamburgisch wahrgenommene Stadtteil St. Pauli wurde zum Beispiel erst 1894 vollständig eingemeindet. Die umfangreichste territoriale Erweiterung erfolgte im „Dritten Reich“, als sich mit dem zum 1. April 1937 in Kraft getretenen Groß-Hamburg-Gesetz, mit dem die Eingemeindung der bisher preußischen Städte Altona, Wandsbek und Harburg-Wilhelmsburg einherging, die Fläche der Stadt von 415 auf 745 Quadratkilometer vergrößerte und sich so die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner um fast eine halbe Million erhöhte. Insbesondere in dem bis 1864 unter holsteinisch-dänischer Herrschaft stehenden Altona wurde dies als tiefer Einschnitt empfunden, wobei das Altona von 1937 durch Eingemeindungen selbst eine andere Gestalt angenommen hatte als im 19. Jahrhundert.³¹

Während die Stadtteile in den Außenbezirken seit dem Zweiten Weltkrieg eher evolutionäre Entwicklungen durchliefen, machte etwa der Altonaer Stadtteil Ottensen innerhalb weniger Jahrzehnte dramatische Umschwünge mit. Noch in den 1950er Jahren geprägt durch dichte Wohnbebauung sowie Betriebe der eisenverarbeitenden Industrie als Zulieferer für die großen Werften im Hafen, folgte ein wirtschaftlicher Niedergang, im Zuge dessen Anfang der 1970er Jahre sogar der Abbruch ganzer Straßenzüge und die Überplanung als autogerechte Bürostadt „City West“ in der Diskussion waren. Nachdem solche Konzepte durch lokale Proteste und einen Bewusstseinswandel in Architektur und Stadtplanung abgewendet werden konnten, erlebte Ottensen seit den 1980er Jahren eine Renaissance als trendiger Standort für die Medien- und Kreativwirtschaft. Deren Firmen nutzten die alten Fabrikgebäude neu und ihre Beschäftigten entdeckten den Reiz der Altbauwohnungen.³²

³⁰ Vgl. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Hamburger Stadtteil-Profile, Berichtsjahr 2022, o. O. und J.

³¹ Vgl. Holmer Stahncke, Altona. Geschichte einer Stadt, Hamburg 2014, S. 160-162, 262-273, 303-308.

³² Vgl. Neumann, Unternehmen Hamburg, S. 199-206; Michael Daase, Prozesse der Stadterneuerung in innenstadtnahen Wohngebieten am Beispiel von Hamburg-Ottensen, in: Geographische Gesellschaft in Hamburg (Hrsg.), Stadtentwicklung und Stadterneuerung.

Die hier anhand weniger Schlaglichter skizzierten Unterschiede hinsichtlich räumlicher Struktur, Sozialprofil, historischer Entwicklung und Traditionsbewusstsein zwischen den Stadtteilen und ihre Konsequenzen für eine Geschichte der „Stadt Hamburg“ sind bisher kaum thematisiert worden. In dem Handbuch Jochmanns von 1986 spielen sie beispielsweise gar keine Rolle. Dabei können die „kleinere[n] Sozialräume“ der Stadtteile „für den individuellen Lebensvollzug wichtiger sein [...] als die Stadt in ihrer Gesamtheit, die sich der konkreten Wahrnehmung kaum erschließt“, wie Knud Andresen betont.³³ Durch eine Analyse der reichlich vorhandenen populären Bücher zu einzelnen Stadtteilen arbeitete er heraus, dass deren Erzählungen den jeweiligen Stadtteil häufig in einen Gegensatz zur Gesamtgeschichte der Stadt bringen. Sie stellen Eigenständigkeiten und Traditionen vor Ort in den Vordergrund und beschreiben nostalgisch überformte Verlusterfahrungen.³⁴ Vor diesem Hintergrund könnte eine moderne Stadtgeschichte nicht zufriedenstellen, die konzeptionell weiterhin vor allem um das politische Machtzentrum im Rathaus und die in der Innenstadt konzentrierten Standorte der Verwaltung, der Kultur und des Konsums kreisen und sich ansonsten auf gelegentliche punktuelle Ausgriffe ins gutbürgerliche Eppendorf, in den Arbeiterstadtteil Barmbek oder das gegenkulturelle St. Pauli beschränken würde.

Einerseits würden so Entwicklungen auf Stadtteilebene ausgeblendet, die auch für die Stadt insgesamt wichtig waren, andererseits würden realhistorische Ausgrenzungsprozesse repliziert, besonders mit Blick auf die südlich der Elbe gelegenen Stadtteile. Diese liegen etwa bei strukturpolitischen Maßnahmen oft außerhalb des Fokus von Politik und Stadtgesellschaft. Dass der seit 2021 im Bau befindliche „Elbtower“, ein geografisch mitten in der Stadt am nördlichen Ausgang der Elbbrücken gelegener 245 Meter hoher Wolkenkratzer, als neuer „Stadteingang“ beworben wird, illustriert diese Attitüde.³⁵

Zudem eröffnet sich vor allem über einzelne Stadtteile, Viertel, Straßen und Gebäude eine Brücke zu den vielfach zeitgeschichtlich ausgerichteten Arbeiten der Geschichtswerkstätten und anderer zivilgesellschaftlicher Institutionen, die wie in zahlreichen anderen Städten seit den frühen 1980er Jahren auch in Hamburg entstanden sind. Zwar sind hier die Übergänge zwischen Fachwissen-

Hamburg, London, Singapur, Stuttgart 1995, S. 1-141; aus populärer Perspektive: Anne Mahn u. a., 700 Jahre Ottensen. Vom Bauerndorf zum Szene-Viertel, Hamburg 2010.

³³ Vgl. Knud Andresen, Wo ist der Großstädter zuhause? Hamburger Stadtteilgeschichte in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, in: Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (Hrsg.), Zeitgeschichte in Hamburg 2021, Hamburg 2022, S. 13-34.

³⁴ Vgl. ebd., S. 21-29.

³⁵ Vgl. Gert Kähler, Der Elbtower. Warum Größe allein nicht reicht, in: Hamburger Abendblatt, Online Edition, 31.3.2022. Seit Oktober 2023 ruht der Bau aufgrund finanzieller Schwierigkeiten des Investors und die weitere Entwicklung ist noch offen.

schaft und Citizen Science aufgrund des akademischen Hintergrunds vieler Beteiligten durchaus fließend. Der von ihnen angestoßenen „Pluralisierung lokalen Geschichtswissens“ sollte eine moderne Stadtgeschichte aber sowohl mit Blick auf Inhalte als auch die methodischen Erweiterungen insbesondere in Richtung Alltags- und Erfahrungsgeschichte Rechnung tragen.³⁶

Nun kann sich eine Stadtgeschichte nicht in der Geschichte ihrer Stadtteile erschöpfen und muss sich außerdem im Umfang begrenzen. Zudem blieben gerade mit dem Zusammenfall von Kommunal- und Landesebene in Hamburg Senat und Bürgerschaft für mehr Themenfelder verantwortlich als Stadtregierungen in den Flächenstaaten, sodass der Einfluss des Rathauses auf den Alltag tatsächlich groß war. Dies darf sich in der historiografischen Perspektive auch widerspiegeln.³⁷ Will man aber tatsächlich eine „akteurszentrierte Stadtgeschichte“,³⁸ wird man den Kreis der Akteurinnen und Akteure über die städtischen Eliten hinaus ausweiten und die kleinteiligen Erfahrungsräume der Menschen in den Hamburger Stadtteilen mehr als bisher berücksichtigen müssen. Inwiefern sie sich in einer neuen Stadtgeschichte nur im Ergebnis stärker wiederfinden oder im Sinne von Citizen Science-Ansätzen bereits in der Konzeption und im Forschungsprozess – zumindest bei bestimmten Aspekten – aktiv mitwirken sollten und könnten, ist dabei eine offene Frage.

4. Der Markt der Stadtgeschichten

In Hamburg – und in anderen Städten ebenso – gibt es ein empirisch belegbares Interesse an Stadtgeschichte, das über akademische Zirkel und deren Publikationen weit hinausreicht und unterschiedlichste Ausdrucksformen annimmt: Zu denken ist hier zunächst an die Erfolge kommerziell ausgerichteter populärer historischer Darstellungen. Sie zeichnen sich nicht nur äußerlich durch andere Gestaltungsmerkmale wie mehr Illustrationen aus, sondern sind inhaltlich oft durch einen affirmativen Grundton geprägt. Nicht umsonst hat „Das Abenteuer-

³⁶ Vgl. Sebastian Haumann/Dieter Schott, Alternative Blicke auf die eigene Stadtgeschichte. Geschichtswerkstätten und die Pluralisierung lokalen Geschichtswissens in den 1980er Jahren, in: MSG H. 1/2021, S. 46–68; Wir graben, wo wir stehen! Geschichtswerkstätten und Stadtteilarchive in Hamburg gestern und heute. Zwei Einführungen und zehn Darstellungen aus den Stadtteilen, in: Tiedenkieker. Hamburgische Geschichtsblätter N. F. Nr. 12/2021, sowie demnächst die Buchfassung der Hamburger Dissertation von Lena Langensiepen von 2023 über die lokalen Geschichtswerkstätten.

³⁷ Vgl. zur Regierungspraxis im Stadtstaat Hamburg zuletzt Moritz Föllmer, Das Problem der Regierbarkeit Hamburgs von den 1970er zu den 1990er Jahren, in: Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (Hrsg.), Zeitgeschichte in Hamburg 2021, Hamburg 2022, S. 35–57.

³⁸ Andresen, Großstädter, S. 34.

er, das Hamburg heißt“ seit 1977 mehr Neuauflagen erlebt als andere Gesamtdarstellungen.³⁹ Hohen Zulauf finden in Hamburg auch Vorträge und Veranstaltungen des über 1.000 Mitglieder starken Vereins für Hamburgische Geschichte, der Geschichtswerkstätten und anderer Institutionen sowie historische Ausstellungen und Stadtrundgänge. Erfolgreich sind zudem neue digitale Vermittlungsformen wie Podcasts oder Webseiten wie das „Digitale Hamburg Geschichtsbuch“ und „Das Jüdische Hamburg“.⁴⁰

Teilweise werden in diesem Rahmen fachwissenschaftliche Erkenntnisse für eine breitere städtische Öffentlichkeit aufbereitet und präsentiert. Hinzu kommen aber Publikationen, Veranstaltungen und Webseiten mit neuem historischen Wissen, das zivilgesellschaftliche Initiativen im Rahmen ihrer kritischen Beschäftigung mit der Stadt- und Stadtteilgeschichte oder auch ihres Engagements im Denkmalschutz erarbeitet haben. Dies gilt aktuell neben dem großen Komplex der NS-Verbrechen und ihrer Opfergruppen auch für die Kolonialvergangenheit Hamburgs.⁴¹

Dieses hier skizzierte öffentliche Interesse an Stadtgeschichte steht einerseits für ein breites Publikumspotenzial für ein neues wissenschaftliches Handbuch zur Stadtgeschichte, andererseits aber auch für konkrete Erwartungshaltungen aus der Zivilgesellschaft an Inhalte und Formen. Diese dürften bei stadtgeschichtlichen Handbüchern generell ausgeprägter sein als bei Handbüchern zu anderen fachhistorischen Themen und Epochen. Die Erwartungshaltungen im Vorfeld zumindest abzufragen – und entsprechende, dafür geeignete Dis-

³⁹ Vgl. Erich Verg, Das Abenteuer, das Hamburg heißt. Der weite Weg zur Weltstadt, Hamburg 1977. Weitere Auflagen erschienen 1978, 1990, 1997, 2003, 2007 und 2016 (überarbeitet von Martin Verg). Erich Verg (1919-2005) war Journalist und das Buch ging auf eine Serie im Hamburger Abendblatt zurück. Vgl. auch Kirsten Heinsohn, Erich Lüth schreibt Hamburger Geschichte, in: Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (Hrsg.), Zeitgeschichte in Hamburg 2016, Hamburg 2017, S. 27-51, über die populären Bücher des Publizisten und ehemaligen Leiters der Hamburger Staatlichen Pressestelle Erich Lüth (1902-1989).

⁴⁰ Vgl. die Projektwebseiten: <https://geschichtsbuch.hamburg.de/>; <https://www.dasjuedischehamburg.de/> [28.3.2024]. Vgl. auch die an der Universität Hamburg entwickelte App zum kolonialen Erbe der Stadt: <https://kolonialismus.blogs.uni-hamburg.de/app-koloniales-erbe/> [28.3.2024].

⁴¹ Vgl. beispielhaft Beate Meyer, Stolpersteine in Hamburg. Biographische Spurensuche. Wir bauen Brücken in alle Welt. 3500 Lebensgeschichten in 20 Büchern und im Internet, 100 Forscherinnen und Forscher, hrsg. von der Behörde für Schule und Berufsbildung, der Landeszentrale für politische Bildung und dem Institut für die Geschichte der deutschen Juden, Hamburg 2018; Florian Balbiani u. a., Das Lagerhaus G am Dessauer Ufer. Ein ehemaliges Außenlager des KZ Neuengamme auf dem Kleinen Grasbrook, hrsg. von der Stiftung Hamburger Gedenkstätten und Lernorte zur Erinnerung an die Opfer der NS-Verbrechen und der Studentischen Forschungsgruppe Dessauer Ufer am Arbeitsbereich Public History der Universität Hamburg, Hamburg 2022.

kussionsformate zu entwickeln –, erscheint auch dann lohnend, wenn man bei der Ausarbeitung der Konzeption am Ende auf dem Vorrang der Fachwissenschaft besteht. Schließlich stünde eine neue wissenschaftliche Stadtgeschichte Hamburgs nicht nur kommerziell in einem Konkurrenzverhältnis zu anderen Formaten, sondern sollte tatsächlich gelesen werden. Dies gilt umso mehr, wenn man sich – wie auch bei Jochmann angedeutet – zum Ziel setzt, über die Fachcommunity hinaus das öffentliche Geschichtsbild der Stadt zu beeinflussen.

5. Fazit

Die hier thesenhaft aufgeworfenen Fragen werden bei der Erarbeitung einer neuen Hamburger Stadtgeschichte für das 20. und 21. Jahrhundert über Aushandlungsprozesse zwischen Beteiligten auf verschiedenen Ebenen in Kompromisse münden müssen: Eine Stadtgeschichte profitiert von einem Leitmotiv, weil es der Darstellung einen inhaltlichen Rahmen gibt und begründete Schwerpunktsetzungen ermöglicht, aber dieses Leitmotiv sollte selbst kontextualisiert und historisiert sowie um weitere Aspekte ergänzt werden. Alltagsgeschichte, gegenläufige Narrative und Entwicklungen in den Stadtteilen sowie deren Akteurinnen und Akteure jenseits der städtischen Eliten und des politischen Zentrums müssen angemessen repräsentiert sein, ohne die Darstellung in Fragmente zerfallen zu lassen. Erwartungshaltungen eines breiteren geschichtsinteressierten Publikums hinsichtlich Inhalt und Form einer neuen Stadtgeschichte sind zu berücksichtigen, dürfen aber nicht auf Kosten ihres wissenschaftlichen Charakters gehen. Citizen Science-Ansätze können eine Rolle spielen, indem Forschungsergebnisse rezipiert werden, die in zivilgesellschaftlichen Initiativen, Geschichtswerkstätten und ähnlichen Zusammenhängen entstanden sind, und indem bereits konzeptionelle Überlegungen in verschiedenen Formen öffentlich zur Diskussion gestellt werden und nicht erst das fertige Buch einem breiteren Publikum präsentiert wird.

Stadtgeschichtsschreibung biete die Chance, Relevanz mit Anschaulichkeit zu verknüpfen, betont Malte Zierenberg.⁴² Die unterschiedlichen Aspekte moderner Stadtgeschichtsschreibung – von der Anschlussfähigkeit innerhalb der Disziplin über die Identitätsstiftung und die Stärkung des historischen Bewusstseins der Stadt, gerade auch in Zeiten einer zunehmend heterogenen Einwohnerschaft und gesellschaftlicher Spaltungstendenzen, bis hin zum kommerziellen Erfolg – sollten idealerweise zusammengebracht werden. Dabei müssen wissenschaftlich begründete Konzepte und Fragestellungen der Ausgangspunkt aller weiteren Überlegungen sein.

⁴² Vgl. Zierenberg, Stadtgeschichte.

Christoph Strupp, Dr. phil., ist wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg. Seine Forschungsschwerpunkte liegen in der Stadt- und Zeitgeschichte sowie der deutschen und niederländischen Geschichte des 20. Jahrhunderts. Neueste Veröffentlichungen: Reconnecting across the Iron Curtain: Hamburg's Policy of the Elbe, in: Cold War History 23:2, 2023, S. 263-282; Daseinsvorsorge für die Volksgemeinschaft. Die Hamburger Verkehrs- und Versorgungsbetriebe im „Dritten Reich“, in: GWU 74:11/12, 2023, S. 631-647.
strupp@zeitgeschichte-hamburg.de