

Wieso Hamburg europäische Umwelthauptstadt wurde...

I  HAMBURG



Umwelt hat Geschichte

Katalog zur Ausstellung



Hamburg hat in den vergangenen Jahren und in der Gegenwart große Leistungen erbracht und hat auf der ganzen Bandbreite exzellente Umweltstandards erreicht. Die Stadt hat sehr ehrgeizige Pläne für die Zukunft, die zusätzliche Verbesserungen versprechen.



**Begründung der Europäischen Kommission
für die Wahl Hamburgs zur Umwelthauptstadt Europas 2011**

Inhaltsverzeichnis

Warum Hamburg Europäische Umwelthauptstadt wurde...	04
--	----

Bürgerengagement

Zukunftsglaube	16
Gegen Rauch und Lärm	17
Die Reichen wehren sich zuerst	18
Behörden reagieren auf Beschwerden	19
Kompromiss 1919	20
Problemfall Boehringer	21
Modell Boehringer	22

Luftqualität

Makabrer Anfang	23
Die Schornsteine sollen rauchen!	24
Alles in Kohle	25
Luftqualität wird Standortfaktor	26

Lärmschutz

Lärm ist nicht sexy	27
Stadtflughafen Hamburg	28
Fluglärm sinkt	29
Deckelkampf	30

Müll

Müllmahnung	31
Früher Fortschritt	32
Familie Schmutzig	33
Bewusstsein wecken	34
Müllaktivisten	35
Hamburg macht sauber	36
Spermülltage sind keine Lösung!	37
Von der Deponie zum Recycling	38

Wasser

Reines Alsterwasser	39
Lange schwimmgeeignet	40
Wasserkünste	41
Cholera und Folgen	42
Stammsiel fertig	43
Tote Elbfische	44
Alsterprobleme	45
Das Ziel ist klar	46

Verkehr

Früher Bahnanschluss	47
Von der Hochbahn zum HVV	48
Autokonkurrenz	49

Energie und Klima

Schöne neue Elektrizität	50
AKW – Nein Danke	51
Alternativensuche	52
Energiesparen	53

Grüne Stadtplanung

Spleen für Grün	54
Öffentliche Parks	55
Sanierung als Chance	56
Glücksfall Schumacher	57
Glücksfall Brauer	58
Chance Alster	59
Chance Hafencity	60
Hamburg Umwelthauptstadt Europas	61

Warum Hamburg Europäische Umwelthauptstadt wurde...

Bei der Bewerbung um den Titel der Europäischen Umwelthauptstadt hat sich Hamburg bewusst nicht sklavisch an den Ausschreibungstext gehalten. Dort wurde nämlich verlangt, in allen Bereichen – von Abfall bis Umwelterziehung – nur die jeweiligen Erfolge der vergangenen 5 bis 10 Jahre aufzulisten. Hätte man sich daran gehalten, wäre kaum deutlich geworden, warum gerade Hamburg den Titel verdient.

Sehr viele Errungenschaften in Sachen Umweltschutz und Lebensqualität in unserer Stadt haben ihre Wurzeln in Entscheidungen, die länger als 10 Jahre - und manchmal sogar weit mehr als 100 Jahre - zurückliegen. So fiel etwa die Entscheidung für die Nutzung alter Hafengebiete als neues Wohngebiet - die Hafencity - vor mehr als 15 Jahren. Gleiches gilt auch für den öffentlichen Zugang zu Flüssen und Seen in Hamburg. Er hat seine Wurzeln in politischen Entscheidungen, die vor mehr als 50 Jahren getroffen wurden. Und die vielen Bäume im Hamburger Stadtbild, auf die wir

doch immer wieder gern hinweisen? Ja, die gehören schon seit Menschengedenken zu Hamburgs Erscheinungsbild!

In den Hamburger Bewerbungsunterlagen für „Green Capital“ wurde diesem Umstand folgend immer der Bezug zwischen aktuellen politischen Entscheidungen und der Hamburger Politik seit 1950 hergestellt. Rückblickend zeigt sich, dass diese Vorgehensweise richtig war, denn Hamburg erhielt die Höchstpunktzahl bei der Bewertung durch die entscheidenden Gremien.

Inzwischen hat die Europäische Kommission sogar ihren Kriterienkatalog für die kommenden Europäischen Umwelthauptstädte um die historische Dimension erweitert:

„Bei der Bewertung der Bewerbungen wird auch der Einfluss historischer und/oder geographischer Faktoren, die den Zustand der Umwelt und die Politik der Städte bestimmen, berücksichtigt werden“

Viele, oft weiter zurückliegende, historische Aspekte von nicht unerheblicher umweltpolitischer Bedeutung konnten aber bei der Bewerbung aus Platzgründen keine Berücksichtigung finden.

In dieser Ausstellung wird daher die Umweltgeschichte Hamburgs in einer größeren historischen Dimension entwickelt.





Ein analysierender Rückblick stellt sich mehrere Fragen:

- Welche geographischen Rahmenbedingungen begünstigten Hamburgs positive ökologische Entwicklung?
- Welche politischen Entscheidungen der Hamburger Regierungen förderten eine umweltfreundliche Entwicklung Hamburgs?
- Welche Personen (political leaders) beeinflussten durch ihr persönliches Handeln die nachhaltigen Entwicklungen unserer Stadt?
- Welche Rolle spielte das Engagement der Bürger?
- Gelang es der Regierung, die Forderungen der Bürger positiv in politische Gestaltung umzusetzen?

Hamburg hatte einfach mehrfach Glück

Im Mittelalter setzte sich Hamburg als führende Hafenstadt gegen andere Konkurrenten an der Elbe, wie Harburg und Stade, durch. Hierbei spielte die besondere geographische Lage eine große Rolle. Während die anderen Elbhäfen wenig Ausdehnungsspielraum besaßen und teilweise recht weit vom Elbstrom entfernt lagen, war Hamburg am Zusammenfluss von Alster, Bille und Elbe von Anbeginn optimal positioniert.

Der nördlich der Elbe verlaufende Geestrücken zieht sich von Lauenburg bis Wedel und wird nur an einer Stelle durchbrochen - durch die Alsterniederung im heutigen Hamburg. An der Alster am Nicolai-Fleet lag dann auch der erste Hamburger Hafen. Die Alster blieb lange ein wichtiger Transportweg in Richtung Lübeck und den Ostseeraum, der sicherer war als der im Übrigen umständliche Landweg.

Diese glückliche geographische Lage ist auch die Grundbedingung für Hamburgs insgesamt nachhaltige Stadtentwicklung. Hinzu kommt, dass Hamburgs Regierungen und Hamburgs Verwaltung, beabsichtigt oder auch ungewollt, immer wieder zu den richtigen Entscheidungen angesichts der natürlich und historisch gebotenen Chancen kamen.

Die Elbe als Wirtschafts- und Erholungsraum

Mit dem Wachstum des Hamburger Hafens breitete er sich zunächst südlich in die Elbausbuchtung östlich des Baumwalls und später in die Elbe hinein aus, wo die Schiffe - bis weit ins 19. Jahrhundert hinein - auf Reede lagen. Als Folge der Landvermehrung nach dem Gottorper Vertrag von 1768 gab es aber auch südlich der Elbe auf den gegenüber liegenden Elbinseln Steinwärders, dem Kleinen Grasbrook und Neuhof ausreichend Platz für die Ausbreitung des Hafens. Ab Anfang des 20. Jahrhunderts wurden die-

se Gebiete immer intensiver genutzt für den Umschlag von Gütern, die Hamburg aus aller Welt auf dem Seeweg erreichten.

Mit der Containerisierung des Schiffverkehrs, der Ende der 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts begann, setzten wiederum zwei wichtige neue Entwicklungen ein. Zum einen wuchs der Hafen nun westwärts in Richtung der Elbinseln Waltershof und Altenwerder, was sich letztendlich für Lärm- und Luftbelastung der Einwohner Hamburgs günstig auswirkte. Zum anderen wurden so stadtnahe Hafengebiete am Nordufer der Elbe frei. Hier entsteht – direkt am Wasser - seit 1995 die Hafencity.

Die Tatsache, dass nördlich der Elbe der bis zu 60 Meter hohe Geestrücken verläuft, führte dazu, dass sich der moderne Großhafen vor allem südlich der Elbe entwickelte. Dies ist insofern ein Glück, als dass das nördliche Elbufer dadurch fast ausschließlich zu Wohnzwecken genutzt wird und wie ein grünes

Band von Altona bis Blankenese verläuft. Das diesseitige Elbufer wurde durch diese natürliche Begebenheit nicht nur wichtiger Wirtschaftsraum der Stadt, sondern auch Erholungsgebiet für ihre Bewohner. Die direkt am Fahrwasser der Elbe gelegenen Gewerbeflächen „unterhalb“ Altonas wurden in den letzten 15 Jahren gleichfalls in Wohn- und Bürogebäude, zur sogenannten „Perlenkette“ zwischen St. Pauli-Fischmarkt und Neumühlen, umgewandelt.

Da das südliche Elbufer niedrig gelegenes Marschland ist, eröffnen sich dem Betrach-

ter vom Nordufer aus sehr schöne Sichtbeziehungen bis weit in die Landschaft hinein, wo in 20 km Entfernung die Harburger Berge zur südlichen Geest ansteigen. Nicht zuletzt werden deshalb auch gern die großen städtischen grünen Lungen, wie der Bauerspark und der Jenischpark an der Elbchaussee, als Erholungsgebiet von den Städtern angenommen.

Die Alster mit ihren beiden innerstädtischen Seen ist „in Hamburg das von aller Welt verehrte Nass, das, recht bedacht, aus Hamburg wirklich Hamburg macht“ – so heißt es, aber das war natürlich nicht immer so.



Die Alster als „Beförderin der Lust“

Ursprünglich entstand der Alstersee aus schnödem Kaufmannsdenken. Man brauchte einen Stausee, um die städtischen Mühlen anzutreiben, und deswegen wurde um 1130 der erste Mühlendamm am heutigen Jungfernstieg in den Alsterfluss gelegt. Jahrhunderte lang war das Alsterbecken somit vor allem ein nicht beachteter Wirtschaftsraum vor den Toren Hamburgs, der von sumpfigem Land umgeben war.

Erst im 18. Jahrhundert entdeckte man Binnen- und Außenalster als Freizeitrevier. Der Hamburger Dichter Friedrich von Hagedorn schrieb 1757:

*Beförderer vieler Lustbarkeiten,
Du angenehmer Alsterfluß!
Du mehrest Hamburgs Seltenheiten
Und ihren fröhlichen Genuß.
Der Elbe Schifffahrt macht uns reicher;
Die Alster lehrt gesellig seyn!
Durch jene füllen sich die Speicher;
Auf dieser schmeckt der fremde Wein.*

Nach dem Großen Brand von 1842 wurden im Zuge des Wiederaufbaus ab 1850 die bisher privaten Ufer der Kleinen Alster (an den Alsterarkaden) und der Binnenalster der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Dies war Teil der Wiederaufbaupläne, die von Architekten wie Alexis de Chateauneuf, Gottfried Semper und nicht zuletzt dem englischen Ingenieur William Lindley entwickelt wurden.

Die Ufer der Außenalster und des Alsterlaufs waren noch bis 1950 größtenteils in Privatbesitz. Der Hamburger Bürgermeister Max Brauer nahm Forderungen und Planungen aus den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts wieder auf und erklärte 1949 den öffentlichen Zugang zu allen Ufern der Außenalster und zu mindestens jeweils einem Ufer des Flusslaufes zum Ziel des Senates.

Der Protest der Anwohner ließ nicht auf sich warten, sahen sie doch ihre Privilegien bedroht. Sie beschwerten sich – ganz dem Zeitgeist entsprechend - über „kommunis-

tisches Sozialisierungsstreben“, und auch die mögliche Ruhestörung der heimischen Vogelwelt wurde als Argument bemüht, um Brauers Pläne zu durchkreuzen. Umsonst, der Bürgermeister setzte sich durch, und heute empfinden alle Hamburger es als ihr natürliches Recht, von der Alstermündung bis in die Walddörfer den Alsterwanderweg entlang zu wandern oder zu radeln.

Dem Prinzip, den Zugang zu Gewässern öffentlich zu gestalten, wurde auch bei den Planungen am Neumühlener Elbufer und in der Hafencity Rechnung getragen. Vorkragende Geschosse der Privathäuser überdecken die öffentlichen Promenaden und schützen so vor Regen. Doch der Zugang zu den Wasserflächen ist ausschließlich öffentlich.

Wer beispielsweise an süddeutschen Seen und an Seen der Schweiz, Österreichs oder Italiens schon vergebens versucht hat, einen Weg am Ufer zu finden, weiß diese Hamburger Eigenart sehr zu schätzen.



Hamburg und seine Bäume

Schon auf Darstellungen des 16. Jahrhunderts sieht Hamburg sehr baumreich aus. Der Hamburger Staat war und ist schon von jeher Eigentümer zahlloser Wälder im Hamburger Umland. Eine Reihe von Verordnungen sah vor, dass für gefällte Bäume immer neue gepflanzt werden mussten.

Um 1800 ließ Hamburg seine Stadtbefestigung aus militärtaktischen Gründen schleifen. Der Versuch, Hamburgs Friedfertigkeit gegenüber dem Expansionsdrang Napoleons unter Beweis zu stellen, nützte aber wenig. Von 1806 bis 1814 wurde es von französischen Truppen besetzt und sogar formell Teil des französischen Kaiserreiches. Doch damit nicht genug. Als Verteidigungsmaßnahme für eine zu erwartende Belagerung Hamburgs mussten im Winter 1813/14 eigens von den Bürgern der Stadt nicht nur die alten Wehranlagen wiederhergestellt, sondern auch alle Bäume vor Hamburgs Toren gefällt oder nie-

dergebrannt werden, um freies Schussfeld für die französische Artillerie zu erhalten.

Ähnlich erging es Hamburg im Zweiten Weltkrieg. 1945 waren 90% der Hamburger Straßenbäume zerstört, nicht nur durch die Bombardierungen und die nachfolgenden Brände, sondern auch durch illegales Fällen zu Heizzwecken.

Doch nach jeder historischen Katastrophe wurden immer wieder enorme Anstrengungen unternommen, um den Baumbestand wiederherzustellen. Und das nicht nur an den Straßenrändern. So legten In den fünfziger Jahren Schulklassen in Baumpflanzaktionen überall in Hamburg sogenannte Schonungen an, die heute zu richtigen Wäldern ausgewachsen sind. Derzeit ist Hamburg mit 230.000 Straßenbäumen und geschätzten weiteren 1-2 Millionen Bäumen in Gärten, Parks und Wäldern vermutlich eine der baumreichsten Metropolen der Erde. Zum Glück benötigt Hamburg daher keine Kampagne, wie

etwa das vielfach größere London, wo unter dem Motto „Reforest London“ darum geworben wird, von 2002 bis 2012 eine Million neue Bäume im Stadtgebiet zu pflanzen.



Soziales Grün durchzieht die Stadt

Anfang des 19. Jahrhunderts entscheidet die Hamburger Regierung, die ehemaligen Wallanlagen nicht zu bebauen, sondern nach den Plänen des Bremer Landschaftsgärtners Isaak Altmann in einen Park mit Parkpromenaden umzuwandeln.

So entstehen die heutigen „Wallanlagen“ und der Botanische Garten, der heute Teil des Parks „Planten un Blomen“ in der Nähe des Dammtorbahnhofes ist.

Eine typische Hamburgensie ist auch, dass attraktive Grünflächen in Innenstadtnähe, etwa die Moorweide am Dammtor oder der Schanzenpark, nicht in Bauland umgewandelt wurden, sondern bis heute als innenstadtnahes Freizeitrevier erhalten geblieben sind.

Das vielfältige soziale Grün, also die vielen öffentlichen Parks, haben in Hamburg zwei Wurzeln: die großbürgerliche Philanthropie und die aus der Arbeiterbewegung kommende Volksparkidee.

Wohlhabende Hamburger strebten ab dem ausgehenden 18. bis weit ins 19. Jahrhundert danach, der lauten und geruchsbelästigenden Innenstadt zumindest in den heißen Sommermonaten zu entfliehen. Ihre Sommervillen, die später Hauptwohnsitz wurden, bauten sie vornehmlich entlang der Elbchaussee, wo sich bis in unsere Zeit zahlreiche dieser Herrensitze erhalten haben. Es war unter Großkaufleuten Mode, einen eigenen Park zu besitzen, und so entstanden im Laufe der Zeit eine ganze Reihe privater Parks, wie etwa der Jenisch-Park in Klein-Flottbek, der Hirschpark in Nienstedten oder der Hammer Park im gleichnamigen Stadtteil.

Viele von ihnen wurden schon im 19. Jahrhundert am Wochenende der Allgemeinheit zugänglich gemacht, meist gegen ein kleines Entgelt, teilweise aber auch umsonst. Diese Parks gelangten durch Schenkung oder Kauf nach und nach in öffentlichen Besitz.

Seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts fand die Idee, dass das „gemeine Volk“ aus-

reichend grüne Erholungsflächen in Wohnnähe erhalten solle, Eingang in die Hamburger Stadtplanung. Der 1884 nach englischem Vorbild von Franz Andreas Meyer entworfene Innocentia-Park in Harvestehude ist die erste von der Stadt selbst angelegte Grünanlage ihrer Art, die diesen Trend dokumentiert.

In Hamburg sorgten der Oberbaudirektor Fritz Schumacher (1869-1947) und der Gartenbaudirektor Otto Linné (1869-1937) für die Entstehung großer Volksparks. Herausragende Beispiele hierfür sind der Stadtpark in Winterhude und die Umgestaltung des bereits erwähnten Hammer Park sowie die Erweiterung des Parkfriedhofes Ohlsdorf. In neu entwickelten Stadtteilen wie Dulsberg, Jarrestadt oder Langenhorn waren wohnungsnahen Grünflächen als Erholungsraum sogar von Anfang an Planungsbestandteil.

Die Pendanten in der zu Anfang des 20. Jahrhunderts noch unabhängigen Nachbarstadt Altona waren der dortige Bausenator und Stadtbaurat Gustav Oelsner (1879-1956) und

sein Gartenbaudirektor Ferdinand Tutenberg (1874-1949). Sie erstellten einen Grüngürtelplan für Altona und verhinderten so die Parzellierung der Grundstücke am Elbhing, die zu öffentlichen Parks wurden. Auch der Elbwanderweg ist ihnen zu verdanken. Der Altonaer Volkspark, nach wie vor mit über 200 Hektar der größte Park Hamburgs, wurde, wie der Hamburger Stadtpark, an naturland-schaftlichen Gegebenheiten ausgerichtet - im Gegensatz zu in englisch-französischer Tradition stehenden Parkanlagen, die überwiegend durch architektonisch Gesetzmäßigkeiten bestimmt waren.

Die städtebaulichen Ergebnisse der gemeinsamen Tradition der bis zum Inkrafttreten des Groß-Hamburg-Gesetzes im Jahre 1937 von einander unabhängigen Städte Hamburg und Altona konnten bis heute weitgehend bewahrt werden. Die Parks und Grüngürtel wurden erhalten und teilweise sogar erweitert – trotz des Drucks der Verkehrsplaner und auch der Bauwirtschaft.

Industrialisierung und Bürgerengagement

Alle großstädtischen Probleme, von Abwasser und Wasser über Lärm, Luftverschmutzung bis hin zum Müll, sind einerseits direkte Folgen der Industrialisierung, andererseits des durch die Industrialisierung bedingten Wachstums der Städte.

Zu Ende des 19. Jahrhunderts herrscht eine gewaltige Technik-Gläubigkeit. Die Erfindungen des 19. Jahrhunderts von der Elektrizität über das Telefon bis hin zum Automobil beflü-

geln die Phantasie. Alles scheint machbar, die Zukunft rosig.

Gleichzeitig sind die Folgen der Industrialisierung in Hamburg mehr als bemerkbar. Die Häuser sind mit Kohleöfen ausgestattet, der Rauch der Schornsteine verdunkelt die Sonne. Hinzu kommen Lärm- und Luftbelästigung durch die wohnortnahe Industrie und durch die Hafenschiffe.

Nicht selten war die Luftverschmutzung in Hamburg geradezu unerträglich.

1893 schrieb ein Zeitzeuge „Ich habe häufig im Winter die Beobachtung gemacht, dass,



wenn es in Hamburg sehr dunkel war, so dass man im Hause Licht anzünden musste, und ich dann nach Harburg, Pinneberg oder Bergedorf fuhr, dort der schönste Sonnenschein war! Es war also nicht Nebel oder Wolkenbildung, welche den Himmel verfinsterten, sondern Rauch, welcher der Windstille halber nicht fortziehen konnte, und nun von ferne wie ein Wolkenmeer aussah.“

Ein anderer Zeitzeuge berichtet 1907:

„Wenn man an einem trüben Wintermorgen in Hamburg ankommt, so bietet sich dem Beobachter zunächst ein höchst reizvolles Bild dar: langsam lösen sich aus dem dichten Nebel unten am Hafen die alten Winkel und Gemäuer los, und ein Stück der alten, wahren Hansestadt entsteigt, wie in einem Märchenbild, der dichten Dunstwolke, die alles bedeckt.

Wenn es aber dann allmählich Mittag wird, ohne dass die Luft wesentlich an Durchsichtigkeit gewinnt, wenn die Straßenlaternen angezündet bleiben, die Trambahnen be-

leuchtet, wenn sich nur mühsam der hastende Verkehr der großen Handelsstadt vollziehen kann, dann verliert das Bild allmählich an ästhetischem Reiz, der praktische Sinn gewinnt die Oberhand, und der moderne Mensch empfindet den Zustand als eine Plage.“

Mit rund 130 „Nebeltagen“ gehörte die Stadt damals zu den am schlimmsten betroffenen Städten in Deutschland überhaupt. Dies konnte und wollte man auf Dauer nicht hinnehmen.

Die Akten des Hamburger Staatsarchivs sind voll von Zeugnissen des Bürgerprotests, der sich seit dem Ende des 19. Jahrhunderts regte. Sie zeigen auch, wie und dass der Senat, also die Hamburger Regierung, auf die Proteste reagierte. Die frühen Bürgerinitiativen protestierten gegen zunehmende Geruchsbelästigung und gegen Fabriklärm. Während die Proteste anfangs aus eher bürgerlichen und kleinbürgerlichen Wohngebieten wie Winterhude und Uhlenhorst kommen, wehren sich

später auch die Arbeiterstadtteile gegen die Verschlechterung ihrer Lebensqualität.

Der Bürgerprotest wird in Form von Rekursen kanalisiert. Dies ist eine Art Eingabe an die Verwaltung, die von interessierten Bürgern unterzeichnet wird. Sie wird dann von der zuständigen Senatsbehörde behandelt, häufig auch in gemeinsamen Sitzungen mit den Betroffenen. Am Ende steht dann eine politische Entscheidung, die beiden Parteien zugestellt wird.

Je mehr Unterzeichner und je wichtiger ihre gesellschaftliche Position, umso höher der Druck auf die Verwaltung – das war schon immer so! Als sich beispielsweise der Hauptpastor des Michels im Jahre 1901 dem Protest der Veddelener Bürger anschließt, gewinnt ihre Sache erheblich an Bedeutung. Die Anwohner wollen keinen weiteren Schornstein der Norddeutschen Affiniererei nach bestehendem Muster, wie die Geschäftsleitung es sich von Seiten der Stadt genehmigen lassen woll-

te. Sie fordern, dass ein neuer Schornstein zumindest 10 Meter höher gebaut werden müsste, damit der Dreck und Gestank nicht bei ihnen ankommt.

Hier kommt nun der Pastor von St. Michaelis ins Spiel. Er argumentiert, die Stadt habe schon allzu sehr unter den Industrieabgasen zu leiden, weshalb es richtig sei, den Schornstein höher zu bauen, damit die Ausstöße weiter entfernt niedergingen. Letztendlich wurde der Streit durch die mit dem Rekursverfahren beauftragten Senatoren zu Gunsten der Protestierenden entschieden, was zur Folge hatte, dass die Norddeutsche Affinerie ihr Gesuch zurückzog „da die Erhöhung von den dortigen technischen Sachverständigen als nicht ausführbar erscheint“.

Da war die zuständige Senatskommission im Jahre 1875 im Falle der protestierenden Bürger aus Winterhude in ähnlicher Angelegenheit ihrer Zeit eigentlich schon weit voraus. Sie ordneten den Einbau von Rußfiltern nach

der Technik von Professor Robert Wilhelm Bunsen (allen aus dem Chemieunterricht bekannt) an.

Während in den beiden genannten Fällen die Bürger weitgehend Recht erhalten, entscheidet der Senat bei einem „Lärmbelästigungsfall“ im Jahre 1919 eher zugunsten des Fabrikbesitzers, aber dennoch sehr weise. Dieser argumentiert nämlich, er sei mit seinem Metallwerk extra in eine Gegend gezogen, wo ein Industriebetrieb erlaubt war. Erst hinterher seien rundherum Wohngebäude entstanden. Außerdem sei doch Arbeit in dieser Krisenzeit besonders wichtig, und der Lärm entstehe ja nur zwischen 7 und 16 Uhr. Der Senat erlaubt daher den Weiterbetrieb, aber ordnet an, die Eisenhammer müssten neu gegründet und damit etwas geräuschsärmer gemacht werden. Eine Entscheidung, die für beide Seiten keinen Gesichtsverlust bedeutete.

Bürgerengagement als modernisierende Kraft

Es ist überraschend, auf welchem konsensuellem Weg der Senat schon sehr früh versucht hat, Konflikte auszuräumen. Dies wird jedoch in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wiederholt ernsthaft auf die Probe gestellt, denn in den Siebziger und Achtziger Jahren rollen Protestwellen mit umweltpolitischem Hintergrund in bisher nicht gekanntem Ausmaß und Heftigkeit auch auf die Hamburger Landesregierung zu. Atomkraftgegner und Umweltschützer werden zu einer starken außerparlamentarischen Kraft.





Der Senat findet dabei unterschiedliche Antworten. In Sachen Atomkraft setzt er eher auf Konfrontation. Im als „Hamburger Kessel“ in die Geschichte eingegangenen Bürgerprotest von 1986 sammelte sich auf dem Heiligengeistfeld eine Demonstration mit über 800 Teilnehmern, welche von der Polizei an Ort und Stelle auf engstem Raum über 13 Stunden festgehalten wurden. Die Atomkraftgegner hatten sich zusammengefunden, um für ‚ein Recht auf Demonstration‘ und ‚gegen Polizeiwillkür‘ zu demonstrieren.

Anlass für die spontanen Proteste war, dass am Vortag ein Zug mit Hamburger Demonstrationsteilnehmern zum Kernkraftwerk Brokdorf im niedersächsischen Kleve gestoppt wurde.

Am Schluss stand für die Demonstranten ein kleiner Sieg. Das Verwaltungsgericht Hamburg erklärte den Einsatz Monate später für rechtswidrig und sprach den Eingekeuselten je 200 Mark Schadensersatz zu.

Ganz gegenteilig verhielt es sich bei dem

zweiten wichtigen Demonstrationsthema. Bei den Protesten gegen Umweltverschmutzung ging der Senat nämlich von Anfang an auf die außerparlamentarische Bewegung zu und reagierte eher integrativ. Die größten Proteste gab es gegen die Chemiefabrik Boehringer und den Müllberg in Georgswerder. In beiden Fällen endete der Prozess mit der Schließung und der Sanierung der Betriebe. Doch auch die Industrie zeigte Bewegung. In vielen ähnlich gelagerten Fällen reagierten die Unternehmen von sich aus und auf der Basis verschärfter Umweltvorschriften und modernisierten ihre Anlagen.

Diese Entwicklung ist natürlich nicht ausschließlich von den Hamburger Ereignissen, sondern weltweit beeinflusst worden, aber eine Keimzelle wurde sicherlich mit den Protesten rund um Boehringer gelegt, die weltweites Aufsehen erregten.

Letztendlich haben die Bürgerproteste eine positive Wirkung für den Industriestandort

Hamburg. Eine an Umweltvorgaben orientierte Produktion ist effektiver und steigert die Wettbewerbsfähigkeit. Das haben sich heute auch eine ganze Reihe Hamburger Unternehmen auf ihre Fahnen geschrieben. So wird Bürgerengagement sogar zum Standortfaktor.

Hohe Standards in allen Umweltparametern

Die Tafeln der Ausstellung zu den Themen Wasser und Abwasser, Luft und Lärm zeigen gemeinsame Charakteristiken Hamburger Umweltpolitik. Bürger fordern Abhilfe, die Politik reagiert und findet politische Lösungen: Lärmschutzfenster, Lärmschutzwände und Lärmdeckel, neue unterirdische Sielkammern zum Schutz vor Überlauf verdreckten Abwassers in die Flüsse, Grenzwerte für Emissionen, Renaturierung von Bachläufen und Seeufern. Es handelt sich um einen typischen Bottom-Up-Prozess.

Im Bereich des Mülls gibt es zwar auch Einzelinitiativen von Bürgern, Parteien und Initia-

tiven, die Entwicklung ist aber eher Top-Down getrieben. Es ist schlicht die unaufhaltsam anwachsende Müllmenge, die Baubehörde und Stadtreinigung zu innovativen politischen Konzeptionen zwingt. Der Weg führt von der Deponielagerung zur Müllverbrennung und von der allgemeinen Sperrmüllabholung an festen Wochentagen zur Sperrmüllabnahme per Anmeldung und in Recyclinghöfen.

Überhaupt: die Losung für das 21. Jahrhundert heißt Müllvermeidung und Recycling. Die Stadtreinigung entwickelt die entsprechenden Konzepte und befindet sich damit an der vordersten Front des Klimaschutzes.

Klimaschutz – unbewusste Tradition und politische Konzepte

Hamburg hat im 20. Jahrhundert ein ausgezeichnetes Nahverkehrsnetz aufgebaut. Dies geschah aus verkehrlichen Gründen, erweist sich aber nachträglich als wichtiger Beitrag zum Klimaschutz, denn etwa 29% der Emis-

sionen fallen in Hamburg im motorisierten Straßenverkehr an.

Das Achsenkonzept des Stadtplaners Fritz Schumacher, demzufolge die Siedlungsentwicklung entlang der durch ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) erschlossenen Stränge erfolgen sollte, hat zwar nicht verhindert, dass auch in den Achsenzwischenräumen gesiedelt wurde und so neuer Verkehr entstand.

Es hat aber dazu beigetragen, dass Hamburg nicht völlig unkontrolliert in das Umland zersiedelte.

Das hohe Ansehen, das Bäume bei den Hamburgern genießen, erweist sich nachträglich ebenfalls als Beitrag zum Klimaschutz, denn dort wird CO₂ in großen Mengen gebunden. Ein analoger zusätzlicher Baumbestand in London würde dort die regionalen Emissionen um bis zu 10% senken.

Gleiches gilt für die zahlreichen Hamburger Naturschutzgebiete, die ebenfalls CO₂-Fallen

sind. Hamburg liegt bei der Ausweisung von Naturschutzgebieten bundesweit vorn. Über 8% seiner Landesfläche sind derzeit Naturschutzgebiete (NSG), ein Wert, den kein anderes Bundesland auch nur annähernd erreicht. Hinzu kommen 19,4% Landschaftsschutzgebiete und 16,7% Erholungs- und Grünflächen sowie Wald.

Neben diesen historisch gewachsenen und ursprünglich gar nicht unter Klimaschutzgesichtspunkten geplanten Entwicklungen gibt es seit Mitte der neunziger Jahre konkrete politische Konzepte, die den Klimaschutz in den Fokus stellen.

Dazu gehört die 1998 ins Leben gerufene Initiative Arbeit und Klimaschutz, die vor allem darauf zielte, erneuerbare Energien und Energieeinsparung im Gebäudebereich zu fördern. Sie wurde begleitet von Förderprogrammen zum Einsatz von Solarthermie und Photovoltaik und zum Wärmeschutz im Gebäudebestand. Die Initiative Unternehmen für Ressourcenschutz der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt setzt seit 2002 auf Zusammenarbeit



mit der Hamburger Wirtschaft im Interesse des Klimaschutzes. Als Dach über alle diese Aktivitäten entstand 2003 die UmweltPartnerschaft, die gemeinsam vom Senat und der Hamburger Wirtschaft getragen wird.

Eingang fanden alle diese Initiativen im Hamburger Klimaschutzkonzept von 2007, das für 2012 ein Einsparungsziel von 20%, von 40% bis 2020 und von 80% bis 2050 vorsieht und mit jährlich 25 Millionen Euro zusätzlichen staatlichen Fördermitteln ausgestattet ist.



Schlussbemerkung

Gern hört man in Hamburg die lobenden Worte der Besucher Hamburgs, wenn die Sprache einmal wieder auf die vielen Grünanlagen und Bäume in der Stadt kommt. Manch ein Gast ist auch überrascht über die unzähligen kleinen und großen ökologischen Nischen, die an so vielen Stellen auf Hamburger Gebiet anzutreffen sind. Vergleicht man das Erscheinungsbild Hamburgs mit anderen Metropolen der Welt, verwundert es kaum, dass so viele Menschen von der Lebensqualität unserer Stadt schon auf den ersten Blick überzeugt sind.

Der Ball liegt trotzdem im Hamburger Spielfeld. Es reicht nicht, im Vergleich besser zu sein. Gerade die Auszeichnung als Europäische Umwelthauptstadt 2011 verpflichtet uns, im Umweltschutz weiter vorneweg zu marschieren.

Mit unserer Ausstellung „Umwelt hat Geschichte“ haben wir einerseits den Versuch gemacht, anhand von bereits abgeschlosse-

nen historischen Prozessen auf die Leistungen unserer Vorfahren hinzuweisen.

Die Ausstellung macht andererseits auch deutlich, dass bei der Bewältigung unserer hausgemachten Umweltprobleme von jeher das bürgerliche Engagement an erster Stelle stand. Der Senat reagierte dann auf Bürgerproteste und setzte sie in politische Entscheidungen um.

Im Moment geht allerdings einmal der Senat voran. Seine ehrgeizigen Reduktionsziele – 40% CO₂-Einsparung bis 2020 und 80% bis 2050 – finden noch keine ausreichende Entsprechung im mehrheitlichen Bewusstsein und Handeln der Bevölkerung. Doch die Klimaschutzziele werden nur als Ergebnis eines konstruktiven und auf Konsens angelegten Dialogs aller gesellschaftlichen Kräfte erreichbar sein. Diesen Dialog zu organisieren, ist die politische Aufgabe der kommenden Jahre.

Joachim W. Frank / Rainer Scheppelmann

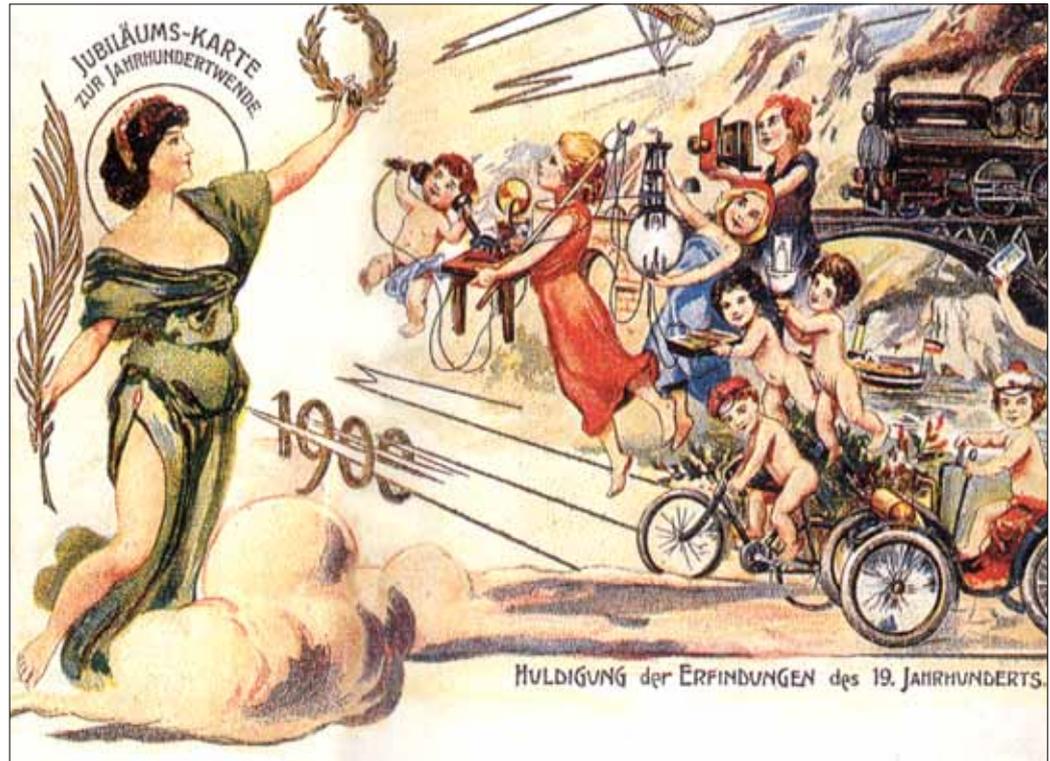
Zukunftsglaube

Das 20. Jahrhundert beginnt im absoluten Fortschrittsglauben an das technisch Machbare.

Hamburg boomt, nicht zuletzt wegen seines Hafens, seiner Werften und seiner Industrie.



Die Werft Blohm&Voss, 1899



Hamburger Postkarte zur Jahrhundertwende

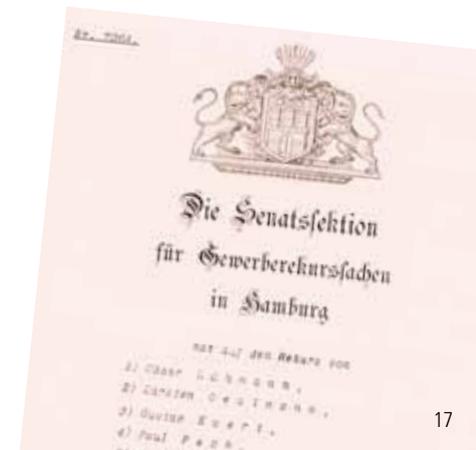
Gegen Rauch und Lärm



Hamburg 1890

Die Folgen der Industrialisierung machen sich allerdings schon im 19. Jahrhundert bemerkbar. Rauch und Ruß aus Tausenden von Schornsteinen belästigen Hamburgs Bevölkerung.

Anwohner beschwerten sich über den Produktionslärm und die Luftverschmutzung der Fabriken. Ab 1875 bildeten sich die ersten Bürgerinitiativen. Sie sammeln Unterschriften und reichen diese dann bei der Verwaltung als „Rekurs“, als Protest ein.



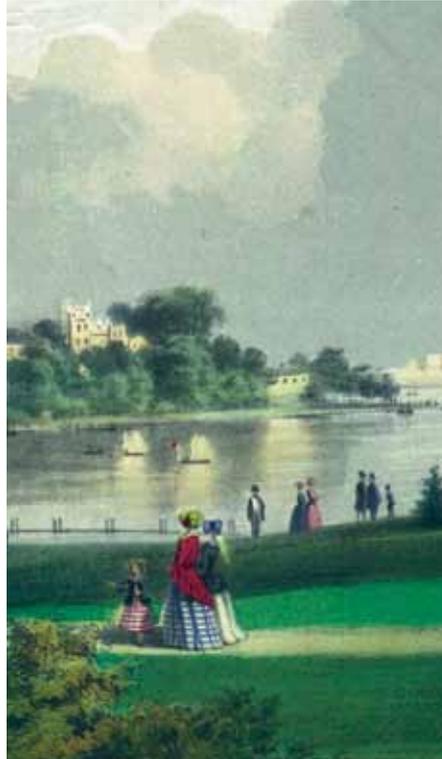
Die Reichen wehren sich zuerst

In der Dorotheenstraße will die Firma Reiss & Philippi im Jahre 1875 einen neuen Schornstein errichten.

Die Villenbesitzer in der Körnerstraße, der Bellevue und der Sierichstraße sammeln Unterschriften und reichen einen „Rekurs“ ein.

Die zuständige Behörde genehmigt den Schornstein nur mit der Auflage, dass eine moderne Anlage nach der Methode von Professor Bunsen eingebaut wird, die keinen Ruß entstehen lässt.

Es wird angeordnet, dass auch die bestehenden Feuerungsanlagen der Fabrik entsprechend nachgerüstet werden müssen.



Ansicht von der Bellevue, 1875



Die Fabrik von Reiss & Philippi in der Dorotheenstraße, 1880

Kompromiss 1919

In der Papenstraße in Hamm beschwerten sich die Anwohner 1919 über den Lärm der Eisenhammer der Metallfabrik Klement & Sohn.

Der Fabrikbesitzer argumentiert, der Lärm finde nur von 7 bis 16 Uhr statt. Außerdem müssten in dieser Krisenzeit Arbeitsplätze gesichert werden.

An Ende erlaubt der Senat den Weiterbetrieb nur unter der Bedingung, dass alle Eisenhammer der Fabrik ein neues Fundament bekommen, wodurch die Erschütterungen verringert werden.



Innenansicht des Walzwerkes

Problemfall Boehringer



Die Chemiefabrik Boehringer produziert in Hamburg-Moorfleet direkt neben landwirtschaftlichen Flächen.

Seit 1975 protestieren Anwohner und Umweltgruppen gegen die Luftverschmutzung und die Einleitungen von Abwasser der Fabrik.

Das Unternehmen weist alle Vorwürfe zurück. Anfangs stellt sich auch der Senat aus Rücksicht auf die Arbeitsplätze auf die Seite von Boehringer.

Erst als die Proteste zunehmen, werden die Kontrollen verschärft. Im Jahre 1984 wird das Werk geschlossen.

Modell Boehringer

Nach dem „Fall“ Boehringer verfolgt der Senat die konsequente Umsetzung der neuen Vorschriften und Gesetze im Umweltbereich. Nach und nach wird die Hamburger Industrie so ökologisch modernisiert.

Dies geht nicht ohne Widerstände. Die Industrie sieht ihre Wettbewerbsfähigkeit gefährdet. Doch der vermeintliche Nachteil bietet Chancen.

Im Grunde muss die Hamburger Industrie den Umweltschützern dankbar sein. Sie haben sie zu der Modernisierung gezwungen, die heute ihren technologischen Vorsprung ausmacht.

So nimmt beispielsweise die Kupferhütte „AURUBIS“ in Hamburg heute weltweit eine Spitzenposition im Umweltschutz bei der Kupfererzeugung ein.



Norddeutsche Affinerie (Luftbild 1987)

Makabrer Anfang



Umbettung mumifizierter Leichen 1890



Gräber in der Hamburger Petri-Kirche. Zeichnung 1800

Der Kampf für Luftqualität beginnt makaber. Hamburg ist 1806 von napoleonischen Truppen besetzt und Teil des französischen Kaiserreiches.

In Hamburg wie andernorts bestatten die reichen Familien ihre Toten in Gräbern im Kircheninnern. Dies führt zu erheblichem Gestank und zu erhöhtem Gebrauch von Weihrauch bei den Gottesdiensten.

Der französische Stadtkommandant untersagt diese Sitte. Die Leichen werden nach und nach auf den neuen Friedhof am Dammtor umgebettet und ab 1890 auf den Friedhof in Ohlsdorf.

Die Schornsteine sollen rauchen!

Im 19. Jahrhundert lässt man Fabriken meist nur in den Randbezirken der Städte zu. Die stinkende Waltran-Fabrik wird im Niemandsland zwischen Hamburg und Altona unterhalb von St. Pauli angesiedelt.

Die neuen Dampfschiffe dürfen anfangs nur bis zu den St. Pauli-Landungsbrücken fahren. Man will die Brandgefahr, den Ruß und den Gestank aus der Stadt heraushalten.

Doch das nützt alles nichts. Vor den Folgen der Industrialisierung kann bald niemand mehr flüchten - bis auf die Wohlhabenden, die ihre Wohnhäuser nach Harvestehude oder an die Elbchaussee verlagern.



Blick auf Hamburg-Harburg, 1870

Alles in Kohle



Hafen Hamburg 1905

Die Luftverschmutzung ist eine Folge der fast ausschließlichen Nutzung von Kohle in Industrie, Schiffsverkehr und privaten Haushalten.

Zeitgenossen berichten 1905, „dass man aus Hamburg kommt und meint, die ganze Welt sei von Wolken bedeckt, und kaum erreicht man die Stadtgrenze Richtung Bergedorf, scheint die Sonne klar und hell“.

Dies ändert sich erst ab 1960, als die Kohle als primäre Energiequelle verdrängt wird - in Hamburg vor allem durch Gas und Kernenergie mit allen ungelösten Entsorgungs- bzw. Sicherheitsproblemen.

Luftqualität wird Standortfaktor

Seit 1958 werden in Hamburg vom hygienischen Institut kontinuierlich Messungen des Schwefeldioxidgehaltes der Luft durchgeführt. Seit 1970 organisieren die HEW außerdem Messungen der Luftqualität.

Aus diesen Anfängen entsteht das Luftmessnetz, das heute die ganze Stadt überzieht und bei Überschreitung von Grenzwerten entsprechende behördliche Reaktionen ermöglicht.

Heute ist Hamburg trotz der südlich der Elbe konzentrierten Großindustrie eine Großstadt mit hoher Luftqualität.



Erster Luftmesswagen in Hamburg, HEW-Kundenzentrum 1971

Lärm ist nicht sexy



Messung der Lärmbelastung, 1973



Die siebziger Jahre bringen viele Fortschritte für den Umweltschutz. Die Lärmbelastung durch die Industrie, den Verkehr und den Luftverkehr ist zum Ärgernis geworden, die Bürger protestieren und prozessieren.

Der Senat erlässt Lärmschutzvorschriften und schafft eine eigene Abteilung, die die Einhaltung der Vorschriften auch kontrolliert.

Dies sind die Vorläufer der Umweltbehörde, die im Jahre 1979 gegründet wird.

Stadtflughafen Hamburg

Der Hamburger Flughafen ist der älteste Deutschlands. Anfangs liegt er ganz allein weit vor den Toren Hamburgs. Seit 1930 entstehen rund herum Wohngebiete, deren Anwohner sich mit der Zunahme des Flugverkehrs seit 1950 über den Lärm beschweren.

Da sich auf dem Gelände des Flughafens auch die Luftwerft mit häufigen lauten Probeläufen von Triebwerken befindet, wird 1963 die erste und 2002 die zweite Lärmschutzhalle gebaut.



Richtfest der Lärmschutzhalle, 4.11.1960

Fluglärm sinkt



Einbau von Lärmschutzfenstern, 1974

Die Anwohner des Flughafens erhalten staatlich geförderte Lärmschutzfenster. Seit 1971 gilt eine Nachtflugbeschränkung, die Starts und Landungen nur mit Ausnahmeregelungen erlaubt. Seit 1993 werden in Hamburg lärmabhängige Landeentgelte erhoben. Sie haben den Fluglärm weiter beschränkt.

Deckelkampf

Angesichts des Protestes gegen den Autobahnlärm bei Stellingen wird das erlaubte Tempo 1975 zunächst auf 90 km/h herabgesetzt. Dann werden 1976 Lärmschutzwände gebaut. Doch die Anwohner geben einfach keine Ruhe. Die Stadtteile Othmarschen und Bahrenfeld sind durch die Autobahn zerschnitten. Die Lösung von der Überdeckung geht um.

Im Jahre 2008 beschließt der Senat die Überdeckung großer Autobahnabschnitte zwischen Othmarschen und Stellingen.



Bau der Lärmschutzwand an der Autobahn bei Stellingen, 1976

Müllmahnung



Um 1600 ist Hamburg mit über 50.000 Einwohnern die größte Stadt Deutschlands. Der tägliche Müll, damals „Kot“ genannt, wird zum Problem.

Eine Zeitlang sorgt der ehemalige Häftling Michael Schott mit seinen Müllkarren für Abhilfe. Später nimmt die Verkotung zu, und der Senat erlässt immer wieder Dekrete, die das Müllbladen in den Gassen verbieten. Die Hamburger Gassenordnung entsteht.

Früher Fortschritt

Hamburg geht früh den richtigen Weg. Schon 1896 wird die erste Müllverbrennungsanlage eingeweiht. Die Abwärme wird zum Heizen öffentlicher Gebäude wie Musikhalle und Rathaus genutzt. Leider wird dieser Weg nicht konsequent fortgeführt. Der Hamburger Müll wird bis in die 90er Jahre überwiegend auf Deponien gelagert.



Müllverbrennungsanlage im Karolinenviertel, 1899



Familie Schmutzig

Vierhundert Jahre nach dem ersten Mülldekret hat sich in Hamburg nur wenig getan. Die Bürger laden ihren Müll im Wald und in den Grünanlagen ab oder werfen Abfälle einfach auf die Straße.

Die Hamburger Baubehörde startet Ende der sechziger Jahre eine Kampagne, um die Bürger zu mehr Sauberkeit im Interesse der Allgemeinheit zu erziehen.



Bewusstsein wecken

Unermüdlich informiert die Stadtreinigung die Hamburger Bürger. Dies hat auch ökonomische Gründe. Der Hamburger Müll wird bis in die 90er Jahre auf Deponien gelagert. Sie stoßen an ihre Grenzen, neue Deponien und neuen Deponieraum gibt es in Hamburg nicht.

Deswegen wird versucht, die Bürgerinnen und Bürger zur Müllvermeidung zu erziehen. Immer wieder wird ihnen vor Augen geführt, welche immensen Mengen Müll sie produzieren.



Informationsplakate der Hamburger Stadtreinigung, 1971-73

Müllaktivisten



Müllaktion in Hamburg-Volksdorf 1971

Seit 1970 sind ökologische Gruppen in Sachen Müll aktiv. Im Winter 1971 beispielsweise sammelt die „Deutsche Jugend für Naturschutz“ im Volksdorfer Wald den dort abgeladenen Sperrmüll und zeigt ihn auf dem Volksdorfer Markt.

Plakate mit der Aufschrift „Erkennen Sie alte Bekannte wieder?“ appellieren an das Bewusstsein der Bürger.

Hamburg macht sauber

Allmählich wird aus den Aktionen einzelner Gruppen eine Bewegung. Die politischen Parteien nehmen den Ball auf und säubern unter Beteiligung prominenter Politiker Parks und Grüngebiete.

Die Stadtreinigung kanalisiert dieses Bürgerengagement seit 1972 in der Kampagne „Hamburg macht sauber“.

Bis heute ziehen Jugendgruppen und Freiwillige einmal jährlich unter dem Motto „Hamburg räumt auf“ durch Grünanlagen und Naturschutzgebiete und befreien sie von Müll, den die Bewohner der Stadt dort hinterlassen haben.



Jugendgruppen aus Wilhelmsburg 1974 bei „Hamburg macht sauber“

„Sperrmülltage“ sind keine Lösung!



Sperrmüll am 2.6.1976 in der Schanzenstraße

Zwar bessert sich das Umweltbewusstsein, doch wohin mit dem Sperrmüll? Um das wilde Abladen zu verhindern, bietet die Stadtreinigung seit 1968 Sperrmülltage an.

Sie sind ein Eldorado für junge Familien und Sammler, aber auf die Dauer kann es auch so nicht weitergehen.

Um die mit diesen Sammeltagen einhergehenden Verschmutzungen abzustellen, führt die Stadtreinigung die Sperrmüllabholung auf Bestellung ein. Parallel dazu können die Bürger gebührenfrei ihren Sperrmüll sowie Sonderabfälle auf Recyclinghöfen der Stadtreinigung abgeben.

Von der Deponie zum Recycling

Das idyllische Bild der „tanzenden“ Möwen auf der Mülldeponie Georgswerder täuscht. Unter dem Müll sind Fässer mit gefährlichen Stoffen verborgen.

Nach der Seveso-Katastrophe 1976 wächst auch in Hamburg die Angst vor Dioxin. Hamburgs Regierung entscheidet sich dafür, alle Deponien stillzulegen und sie zu sanieren.

Hamburg setzt auf Recycling und fördert die Sammlung von Wertstoffen, wie Altpapier und Bioabfällen. Der nicht verwertbare Hausmüll wird seit 1999 vollständig in Müllverbrennungsanlagen verbrannt und dabei gleichzeitig als Strom- und Wärmequelle genutzt.



Deponie Georgswerder, 6.1.1967

Reines Alsterwasser



Blick auf die Binnenalster von Nordwesten, 1830



Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts wird Hamburgs Trinkwasser aus Alster und Elbe gewonnen. Das Leitungswassersystem wird erst nach dem großen Brand von 1842 gebaut.

Bis dahin wurde das Wasser in Tankwagen oder von Trägern in die Stadtteile gebracht.

Der bekannteste war Johann Wilhelm Bentz (1787-1854), der den Spottnamen „Hummel-Hummel“ trug.

An sich war er eine Ausnahme, denn fast alle beruflichen Wasserträger waren Frauen.

Lange schwimmgeeignet

Bis um 1930 ist das Baden in Alster, Bille und Elbe ohne gesundheitliche Gefahren möglich. Später verunreinigen Abwasser und regelmäßig überlaufende Straßensiele die Gewässer. Erst seit etwa 2000 haben Hamburgs Flüsse und Seen wieder nahezu Badequalität.



Badeanstalt in der Binnenalster, 1808

Wasserkünste



Das neue Wasserwerk in Rothenburgsort, 1848

Vor 1842 versorgt die „Alsterwasserkunst“ die Häuser einiger wohlhabender Bürger mit fließendem Wasser.

Nach dem Großen Brand von 1842 baut der englische Ingenieur William Lindley ein Frischwasser- und Abwassernetz für Hamburg.

Auf dem Grasbrook, in Rothenburgsort und Kaltehofe entstehen neue Wasserwerke, die Grundwasser und Elbwasser filtern und für Trinkzwecke aufbereiten.

Cholera und Folgen

Die Cholera-Epidemie von 1892 zeigt, dass Hamburgs Wasserversorgung noch Mängel hat. Experten haben schon jahrelang bessere Filter aus Sand für die Wasserwerke gefordert.

Während der Epidemie sterben über 8000 Hamburger. Daraufhin werden in den folgenden Jahren die Wasserwerke modernisiert.

Nun geht es daran, auch das Abwassersystem, das 1850 entstanden ist, auf die Stadtteile außerhalb der Innenstadt zu erweitern.



Ausgabe von abgekochtem Trinkwasser während der Cholera-Epidemie

Stammsiel fertig



Sielarbeiten 1901

Bis 1900 sind auch die nördlichen Stadtteile an die Kanalisation angeschlossen.

Das Hauptsiel wird unter der Elbe hindurch zur Kläranlage auf der anderen Elbseite geführt.

Hamburg besitzt nun eine hochmoderne Abwasserentsorgung.

Tote Elbfische

Noch bis etwa 1950 können Elbfische verzehrt werden. Später nimmt die Verschmutzung der Elbe so zu, dass der Verzehr von Elbfisch zum Gesundheitsrisiko wird. Es kommt auch häufig zu Sauerstoffmangel und Fischsterben.

Heute ist die Elbe ein „sauberer“ Fluss, dessen Fische gegessen werden dürfen und in dem man auch baden darf, natürlich mit Vorsicht wegen der Strömung.

Der Sauerstoffgehalt muss aber auch heute noch kontrolliert werden. Dies wird bei industriellen Betriebsgenehmigungen berücksichtigt.



Elbfischer im Hamburger Hafen, 1899



Tote Fische am Strand bei Teufelsbrück, 1974

Alsterprobleme



Fischesterben im Goldbekkanal, 1974



Fischesterben im Isebekkanal, 1974

Die Alster an sich ist immer recht sauber gewesen. Doch manchmal kommt es zum Fischsterben, wenn die Kanalisation überläuft.

Regenabwasser und Hausabwässer fließen in Hamburg durch das gleiche Sieb. Bei starkem Regen läuft dieses Mischwasser über – in die Alster und ihre Nebenkanäle.

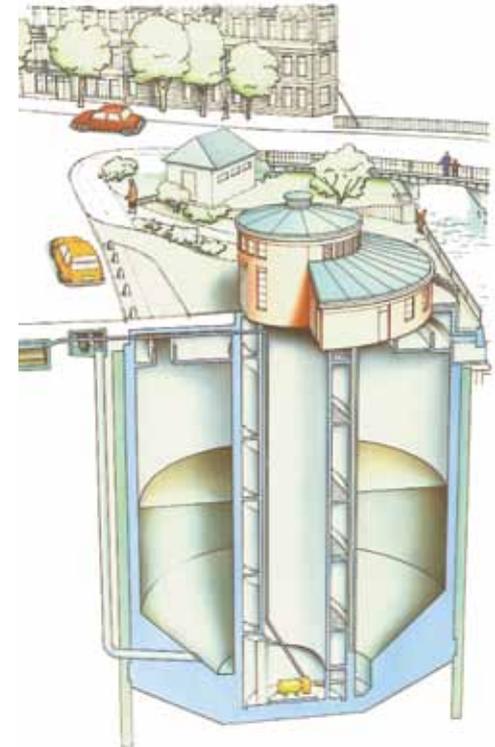
Bis ab 1990 Abhilfe geschaffen wird.

Das Ziel ist klar

Von 1990 bis 2005 baut die Stadtentwässerung riesige unterirdische Becken, um bei Starkregen das Überlaufen der Mischsiele zu verhindern.

Mit einer amüsanten Begleitkampagne gelingt es, in der Bevölkerung Verständnis für die langwierigen Bauarbeiten und die damit einhergehenden Unannehmlichkeiten zu wecken.

Inzwischen hat die Alster wieder Badequalität.



Unterirdisches Auffangbecken am Isebekkanal, 1997

Früher Bahnanschluss



Bahnhof Hamburg-Dammtor, 1875

Die Eisenbahn von Hamburg nach Bergedorf wird 1842 eingeweiht und ist damit eine der ersten in Deutschland.

Der Anschluss an das nationale Schienennetz ist mit dem Bau der Hamburg-Berliner Bahn im Jahre 1846 vollzogen. Die Gleise verlaufen östlich im ehemaligen Graben der Stadtbefestigung und nördlich auf dem früheren Festungsdamm.

Zur Eisenbahn gesellt sich Ende des 19. Jahrhunderts die Straßenbahn und seit 1907 die S-Bahn.

Von der Hochbahn zum HVV

Die Metro heißt in Hamburg heute Untergrundbahn (U-Bahn), obwohl sie teilweise in Hochlage, also als Hochbahn, verkehrt.

Die Hamburger Hochbahn, seit 1911 im Einsatz, wird durch die Schnellbahnen der deutschen Bundesbahn, die S-Bahn, ergänzt.

Beide Systeme werden 1965 zusammen mit Bus und Straßenbahn im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) zusammengefasst. Der HVV ist der älteste Verkehrsverbund der Welt und umfasst inzwischen fast das gesamte Gebiet der Metropolregion Hamburg.



Die ersten Metro-Strecken werden auf Stelzen gebaut, um den Straßenraum nicht in Anspruch nehmen zu müssen, Rödingsmarkt 1912

Autokonkurrenz



Ost-West-Straße 1965

Bis etwa 1960 ist das Auto für die meisten Hamburger ein Luxusartikel. Man fährt Fahrrad oder mit Bahn und Bus. Dann wird die Stadt im Interesse der Autofahrer umgestaltet. Sogar eine Autobahn um die Außenalster wird geplant, scheitert aber an Protesten. Seit 1980 setzt ein Umdenken ein. Es werden umfangreiche Tempo-30-Zonen eingerichtet. Das Fahrradfahren wird wieder schick. Der öffentliche Nahverkehr hat große Zuwächse. Heute sind 98% der Hamburger Haushalte weniger als 300 Meter von der nächsten Haltestelle entfernt.

Schöne neue Elektrizität

Die Hamburgischen Elektrizitätswerke (HEW) werden 1894 gegründet. Ab 1921 übernehmen die HEW auch die Fernwärmeversorgung Hamburgs, die in Kraft-Wärme-Kopplung erzeugt wird.

Elektrizität und ihre als Fernwärme genutzte Abwärme revolutionieren das Leben und werden als Boten des Fortschritts begriffen.

In den letzten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts führen steigende Energiepreise und der sich abzeichnende Klimawandel dazu, dass auch die Art der Energieerzeugung und die Möglichkeiten der Energie-Einsparung diskutiert werden.



AKW – Nein Danke



Anti-AKW-Demonstration in Brokdorf, 1978

Ab 1972 entsteht die Anti-AKW-Bewegung als damals stärkste außerparlamentarische Kraft.

Seit 1976 protestieren Hunderttausende gegen das geplante Atomkraftwerk in Brokdorf, das 70 km nordwestlich von Hamburg liegt und das bei einem Unfall Hamburg verstrahlen würde.

Am 25. Mai 1981 tritt Hamburgs damaliger Bürgermeister Hans-Ulrich Klose (SPD) auch deshalb von seinem Amt zurück, weil er den Ausstieg aus dem Kraftwerksprojekt Brokdorf nicht gegen Teile seiner Partei durchsetzen kann.

Alternativensuche

Die HEW, die wegen ihrer Atomkraftwerke heftig angegriffen werden, beschäftigen sich früh mit Energieeffizienz und den alternativen Energien.

In den siebziger Jahren finden im Kundenzentrum immer wieder Ausstellungen zu Umweltfragen und zum sparsamen Umgang mit Energie statt.

Schon 1978 werden von den HEW Modellhäuser gefördert, die ihre Heizkraft aus Solarthermie beziehen.



Solarthermie-Heizung in Modellhaus in Bramfeld, 1978

Energiesparen



HEW-Informationsveranstaltung zur energiesparenden Beheizung durch Wärmepumpe und Warmwassererzeugung aus Abwärme, 1977

Neben den alternativen Energien wird in Hamburg früh auf Energieeffizienz gesetzt. Der Einsatz von Wärmepumpen wird in Modellprojekten gefördert. Mit dem Projekt Fifty-Fifty lernen Schüler seit 1993, sorgsam mit Energie umzugehen. Die Schulen erhalten 50% der eingesparten Kosten zur freien Verfügung. Bisher wurden 132.000 Tonnen Kohlendioxid und 38 Mio Euro eingespart.

Spleen für Grün

Am Ende der französischen Besatzung (1806-14) sind praktisch alle Hamburger Straßenbäume abgeholzt.

Auch beim Großen Brand von 1842 und bei den Bombardierungen der Jahre 1943-45 ergeht es Hamburgs Bäumen schlecht.

Vielleicht erklärt sich so die Baumpflanzwut der Hamburger. Nach jeder Katastrophe werden noch mehr Bäume gepflanzt.

An den Straßen stehen 280.000 Bäume, dazu kommen geschätzte 2 Millionen in Parks, Gärten, Wäldern und Grünanlagen.



Vor dem Dammtor, 1813



Jungfernstieg, 1899

Öffentliche Parks



Der Botanische Garten, 1860

Die Wallanlagen im Westen Hamburgs werden im 19. Jahrhundert zu öffentlichen Promenaden umgestaltet. Viele private Parks werden schon zu Lebzeiten ihrer Besitzer zumindest am Wochenende für die Allgemeinheit geöffnet und häufig testamentarisch der Stadt vermacht, etwa Bauers Park, der Jenisch-Park oder der Hirsch-Park.

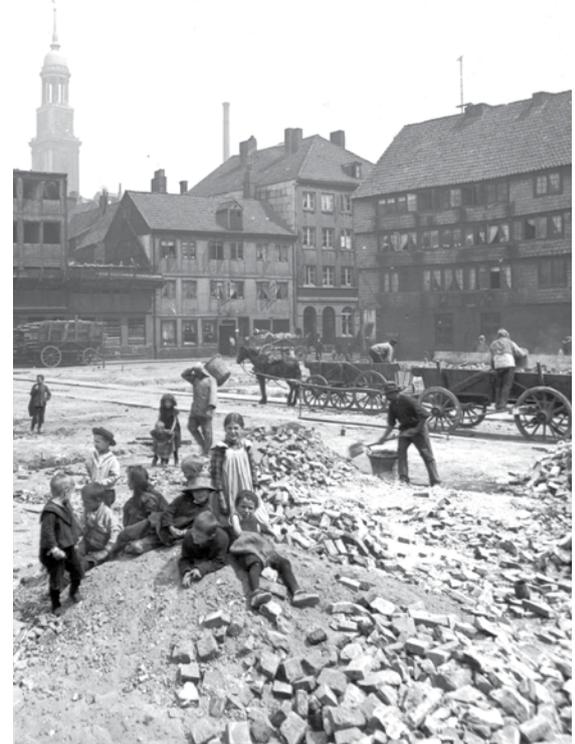
Im 20. Jahrhundert kommen die Stadtparks in Hamburg und in Harburg, der Volkspark in Altona und zahllose kleinere Parks in allen Stadtteilen hinzu und erweitern das Naherholungsangebot für die Bevölkerung.

Sanierung als Chance

Der Große Brand von 1842 zerstört gut ein Drittel der Stadt. Der Wiederaufbau wird von den besten Planern der Zeit geleitet: Chateauneuf, Schinkel und Lindley. Lindley sorgt auch für ein neues Sietnetz und für eine moderne Wasserversorgung. Nach der Cholera-Epidemie von 1892 werden die alten Gängeviertel der Stadt abgerissen und neu bebaut. So entsteht das großzügige und einheitliche Stadtbild Hamburgs.



Gängeviertel, 1894



Sanierung der westlichen Neustadt, 1902

Glücksfall Schumacher



Der Stadtpark mit dem Planetarium, Foto 1958

Hamburgs Bevölkerung wächst von 324.000 Einwohnern im Jahr 1890 auf 1.145.000 im Jahre 1930. Dies erfordert umfangreiche Neubauten und eine intelligente Verkehrs- und Stadtplanung.

Der Architekt und Stadtplaner Fritz Schumacher ist von 1908 bis 1933 als Oberbaudirektor der Mann, der Hamburgs Stadtbild nachhaltig und positiv prägt.

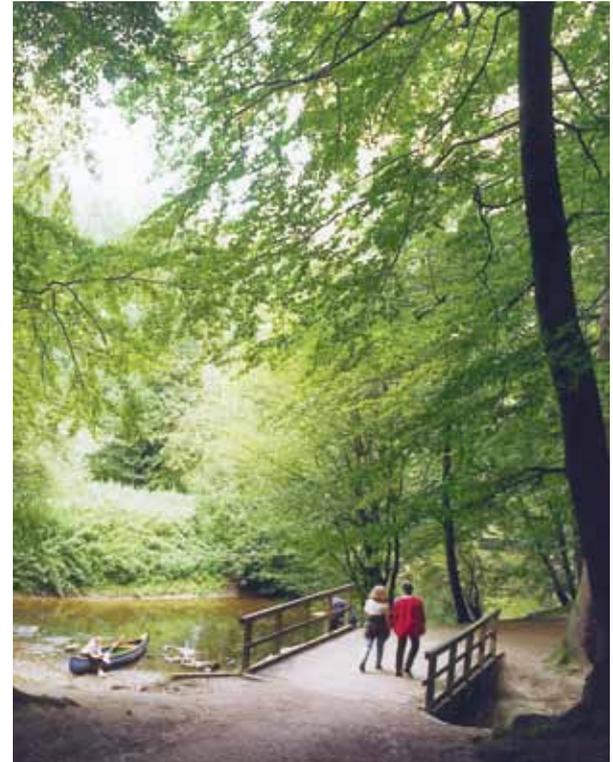
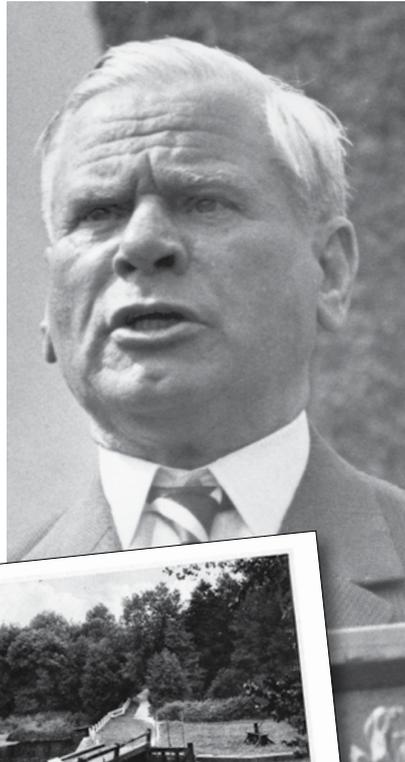
Er entwickelt ein Achsenmodell als Grundlage der Planung von Neubaugebieten und der Lenkung von Verkehrsströmen. Er beharrt auf den Erhalt von Frischluftschneisen und auf der Anlage großzügiger Grünflächen in Neubaugebieten. Als Architekt ist er verantwortlich für Hunderte öffentlicher Rotklinker-Gebäude wie Schulen, Museen und Kontorhäuser und für ganze Stadtteile wie die Jarrestadt oder Dulsberg.

Glücksfall Brauer

Max Brauer (1887-1973) ist von 1946 bis 1953 und von 1957 bis 1960 Erster Bürgermeister Hamburgs.

Bei seinem Amtsantritt gehen die Vorgärten der Villen an Alster und Elbe bis ans Ufer und versperren der Allgemeinheit den Zugang zum Wasser.

Max Brauer setzt sich über den Protest der Grundbesitzer hinweg und sorgt für Gesetze, die der Öffentlichkeit den freien Zugang zum Alstersee und zur Elbe zwischen Altona und Blankenese ermöglichen. Außerdem wird entschieden, dass zumindest ein Ufer aller anderen Gewässer öffentlich zugänglich sein muss.



Alsterwanderweg 1997

Chance Alster



Blick auf die Binnenalster, 1809 und 1997

Der Alstersee entsteht im 13. Jahrhundert als aufgestauter Teich, der die Ratsmühlen antreibt. Nachträglich müssen wir den Vorfahren dafür sehr dankbar sein.

Die Außen- und Binnenalster prägen das Stadtbild Hamburgs. Sie sind wunderschöne innenstädtische Erholungsflächen und zugleich Frischluftschneisen.

Der große Wasserkörper der Alsterseen fängt Starkregenereignisse sehr gut auf und verhindert Überschwemmungen. Die Alster ist eine natürliche Chance für Hamburg. Die Hamburger haben sie genutzt.

Chance Hafencity

Seit 1995 wird die Hafencity als neuer Stadtteil auf früheren Hafentflächen nur 800 m vom Rathaus entfernt geplant und gebaut.

Entlang aller Wasserflächen verlaufen Promenaden, es gibt keinen privaten Zugang zum Wasser – in guter Hamburger Tradition.

Die Hafencity befindet sich außerhalb der Deichlinie. Sie ist auf sogenannten Warften gebaut, so dass ihr auch die höchsten denkbaren Sturmfluten nichts anhaben können. Die Gebäude haben sehr hohe Energieeffizienz.

Die Hafencity bringt Wohnen und Arbeiten zusammen und wird verkehrlich durch eine neue U-Bahnlinie erschlossen.

Das Freiwerden der Hafentflächen war 1995 eine große Chance. Hamburg hat sie genutzt.



Hamburg Umwelthauptstadt Europas 2011



Die EU-Kommission hat Hamburg am 23. Februar 2009 den Titel „Umwelthauptstadt Europas 2011“ verliehen. Mit dem für 2010 an Stockholm und für 2011 an Hamburg erstmals vergebenen Titel zeichnet die Europäische Kommission die umweltfreundlichsten Städte in Europa aus.

Die Begründung der Jury: „Hamburg hat in den vergangenen Jahren große Leistungen erbracht und auf der ganzen Bandbreite exzellente Umweltstandards erreicht. Die Stadt hat sehr ehrgeizige Pläne für die Zukunft, die zusätzliche Verbesserungen versprechen.“ Die Anerkennung ist für Hamburg Lob und Auftrag zugleich: noch besser zu werden und zu zeigen, dass eine boomende Handels- und Dienstleistungsmetropole, die auch industriell geprägt ist, Vorreiter in Sachen Klima- und Umweltschutz sein kann.

Impressum:

Ausstellung „Umwelt hat Geschichte“

Eine Ausstellung im Rahmen von
„Hamburg - Umwelthauptstadt Europas 2011“ der
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Freie und Hansestadt Hamburg
Stadthausbrücke 8
20355 Hamburg
www.hamburg.de/bsu
www.umwelthauptstadt.hamburg.de

Katalog

Herausgeber:
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Freie und Hansestadt Hamburg
Stadthausbrücke 8
20355 Hamburg
www.hamburg.de/bsu
V.i.S.d.P.: Astrid Köhler

Wissenschaftliche Beratung:

Joachim W. Frank, Staatsarchiv Hamburg

Redaktion:

Rainer Scheppelmann, Leitstelle Klimaschutz

Gestaltung:

Mebusplus / Ausstellungen www.mebusplus.de

Umwelt hat Geschichte

Ohne das Handeln früherer Generationen wäre Hamburg heute nicht Europäische Umwelthauptstadt 2011. Hamburgs Bürger sorgten früh durch ihr Engagement dafür, dass Industrielärm, Luftverschmutzung und Abwassereinleitungen bekämpft wurden. Der Senat nahm die Bürgerbeschwerden auf und integrierte sie in seine Politik.

Nach dem Großen Brand von 1842 schufen die besten Architekten der Zeit Hamburgs Stadtbild. Oberbaudirektor Fritz Schumacher gestaltete Anfang des 20. Jahrhunderts das grüne, von Frischluftschneisen durchzogene Hamburg. Bürgermeister Max Brauer sorgte dafür, dass alle Hamburger freien Zugang zu Alster und Elbe bekamen.

Die Ausstellung zeigt, wie die Umwelthauptstadt entstand.