Patriotische Gesellschaft von 1765

Denkmalschutz ist Umweltschutz

Impulsvortrag zur Verleihung des Preises für Denkmalpflege am 8. Oktober 2026 von Johann-Christian Kottmeier, Sprecher des Arbeitskreises Denkmalschutz

Alles, was nicht abgerissen wird, kann weiter genutzt werden. Unterhalt verursacht überwiegend Lohnkosten. Lohnarbeit schadet dem Klima nicht. Die Herstellung von neuem Material: Stahl, Beton, Ziegeln, hingegen schon. Selten wird abgebrochen, weil das Wirtschaftsgut nicht benutzbar wäre, sondern andere Gründe spielen eine Rolle: Die Stadtplanung erlaubt intensivere Nutzung, Gebäude fallen aus der Mode, Bequemlichkeit oder schlicht Wirtschaftsinteressen: Die Gebäude sind abgeschrieben, können weg. Neuer Umsatz und neue Abschreibungen können erzeugt werden. Dass diese Wirtschaftsweise nicht klimagerecht ist, versteht sich von selbst. Die Arena in Verona wird seit ca. 2000 Jahren genutzt. Das ist klimafreundlich! Das historische Mantua ist umgeben und durchzogen von Wasserläufen.

Wasserläufe sind Verkehrswege, dienen der Entwässerung, der Kühlung und erhöhen, ordentlich gestaltet, die Lebensqualität der Bewohner und Nutzer. Auf der Veranstaltung der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen am 28. und 29. September dieses Jahres wurden hierzu zwei wunderbare Beispiele in Mechelen und Utrecht vorgestellt, bei denen die ursprünglich dort vorhandenen Wasserläufe, die in der Zwischenzeit mit Parkplätzen, Straßen und Gewerbebauten vollgestellt waren, wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt wurden, wodurch die Lebens- und Aufenthaltsqualität in diesen alten Innenstädten unvergleichlich gewonnen hat. Interessant waren bei diesen Beispielen aber nicht nur die Wasserwege selbst, sondern auch die Brücken, die diese Wasserwege verbinden.

Da wir heute über Denkmalschutz im Wesentlichen reden, möchte ich die Gelegenheit nutzen, das Brückenthema in Hamburg anzusprechen. Wir dürften mit unseren 2500 Brücken eine der brückenreichsten Städte Europas sein, wovon einige, und vor allem einige besondere, unter Denkmalschutz stehen und uns gerade eben auch besondere Schwierigkeiten machen:

Da wäre zum einen die Freihafenbrücke, die jetzt völlig gesperrt ist. Warum? Ein Brückenelement soll zum einen durch einen Unfall, aber auch durch einen alten Kriegsschaden beschädigt sein, sodass die Brücke nicht mehr tragfähig ist. Aber warum wird da nicht wenigstens eine Hilfskonstruktion eingebaut, um die Brücke weiter wenigstens für PKW und Fahrräder nutzen zu können? Warum wird sie vollständig gesperrt?

Zum anderen die Köhlbrandbrücke: Diese wurde laut Recherchen der "Zeit" seit über 9 Jahren nicht instandgesetzt. Gutachten für Instandsetzungsmaßnahmen wurden zurückgehalten zugunsten einer geplanten Tunnellösung, die jetzt auch wieder verworfen worden ist. Anstelle dessen möchte man die Köhlbrandbrücke neu 20 Meter höher bauen, was zu Kosten von voraussichtlich sechs Milliarden Euro und einem Fertigstellungsdatum nicht vor 2040 führt, anstatt dass man eine Behelfsbrücke baut und die vorhandene instand setzt, was voraussichtlich erstens sehr viel schneller geht und zweitens nur zu Kosten von ca. zwei Milliarden Euro führt. Die größere Durchfahrtshöhe braucht man ohnehin nicht, da die zu erwartenden Schiffsgrößen nicht mehr gebaut werden.

Patriotische Gesellschaft von 1765

Wenn die Brücken alle schon so marode und überlastet sind, warum nutzt man dann nicht mehr die vorhandenen Wasserwege? Hier nur zwei Beispiele:

Der Reiherstieg verbindet Harburg mit Hamburg auf einer nahezu barrierefreien Strecke mit einer Gesamtlänge von ca. 6 Kilometern. Bei einem Einsatz von 4 Fähren mit einem entsprechenden Viertelstundentakt könnten pro Tag sicherlich acht- bis zehntausend Passagiere täglich hin und her transportiert werden, was zu einer erheblichen Entlastung des jetzt schon vollständig überlasteten S-Bahn-Verkehrs führen würde.

Die innerstädtischen Fleete und Kanäle sowie diejenigen in Hammerbrook können nahezu barrierefrei befahren werden, wenn man zwei Fluttore einbaute und eine Schleuse am Magdeburger Hafen. Dieses verkehrsfähige Netz wurde ja bis zum Ersten Weltkrieg intensiv genutzt und mit dem Aufkommen des LKW Zug um Zug vernachlässigt. Hier kann und muss eine Umkehr stattfinden. Als Nebeneffekt könnten die Kaimauern der Speicherstadt so erhalten bleiben, wie sie jetzt sind, und müssten dem Grunde nach nicht ertüchtigt werden. Die hierfür bisher angedachten 500 Millionen Euro könnten zum Teil erspart und für die genannten Einrichtungen verwendet werden. Überdies entfiele der innere Hochwasserschutz, der sich dann wieder in seiner historischen Form darstellen würde.

Apropos Hochwasserschutz: Es wird ja immer berichtet, dass dies dem in Folge des Klimawandels steigenden Meeresspiegel zuzurechnen sei. Dies stimmt nur zu einem ganz kleinen Teil. Der Meeresspiegelanstieg in den letzten 150 Jahren betrug im Mittel ein Millimeter pro Jahr. Ursache für die notwendigen Flutmauern sind ausschließlich die verschiedenen Elbvertiefungen und Deichvorbauten. Im Unterelbebereich sind seit der letzten Sturmflut ca. 200 Quadratkilometer Vordeichland und entsprechende Überflutungsfläche bei Sturmfluten verloren gegangen. Ein Rückbau würde die Sturmflutgefahr für Hamburg erheblich vermindern. Auf der anderen Seite natürlich würde dies eine intensive Landwirtschaft nicht mehr zulassen, aber eine extensive Weidewirtschaft durchaus. Den größten Beitrag jedoch hat die fortwährende Elbvertiefung gebracht, wobei die letzte wahrscheinlich einen Kipppunkt überschritten hat.
Eine Vertiefung von 13,50 Meter unter Kartennull schien die Elbe noch zu verkraften. Die jetzt angepeilten 15,50 Meter können ohnehin nicht mehr hergestellt werden, weil sich die Elbe von selbst immer wieder auf 14,90 Meter und etwas weniger verflacht. Überdies ist der Aufwand für die Saugerei erheblich. Schon jetzt weiß man im Grunde nicht, wohin man das Baggergut verklappen soll. Dies ist natürlich ein weites Feld, soll jetzt hier nicht weiter vertieft werden. Nur so viel: Ein Blick zurück auf die historischen Zustände lässt erkennen, dass hier durchaus viel Potenzial für Klimaresilienz, Kosteneinsparung, Sicherung vor Sturmfluten und Erhöhung der Lebensqualität vorhanden ist. Während sich beispielsweise der Gesamttidenhub in Cuxhaven seit 1900 so gut wie gar nicht verändert hat, ist der Tidenhub in Hamburg von damals 1,60 Meter auf nunmehr nahezu 4 Meter gestiegen. Wobei der größte Teil davon dem größeren Niedrigwasser zuzurechnen ist, jedenfalls bei normalen Tiden, was erhebliche Kosten an sämtlichen Wasserbauten verursacht und weiterhin verursachen wird. Auf der anderen Seite ist bei Sturmfluten mit erheblich höheren Wasserständen zu rechnen, was die Erhöhung und die Verbreiterung der Deiche zur Folge hat. Allein im Bereich der Vier- und Marschlande stehen ca. 22 denkmalgeschützte Gebäude im Bereich des Deichfußes und müssen von dort müssen von dort entfernt werden. Also: Ursache des vermehrten Hochwasserschutzes ist nahezu allein die Elbvertiefung.

Zu wenige Einzelinteressen, hier insbesondere die Seeschifffahrt, bestimmen die Gestaltung unserer

Patriotische Gesellschaft von 1765

Umwelt. Es fehlt an einer gemeinsamen Vision: Wie wollen wir leben, wenn wir auf diesem Planeten überleben wollen? Uns bleibt doch nichts anderes übrig, als Natur, Wirtschaft, Lebensqualität und Klimaresilienz zum gegenseitigen Nutzen zu vereinen. Wenn das Ziel stimmt und die vielen tausend Einzelinteressen sich dem zuwenden: Der Spediteur seine Ware auf dem Wasser transportiert, der Barkassenführer sein Schiff mit Solar betreibt, der Bauer, der im Vordeichland von intensiver auf extensive Nutzung umstellt, der Reeder, der nur noch Schiffe bis zu einem Tiefgang von 12,50 Meter nach Hamburg fahren lässt (dann reicht die alte Kartentiefe von 13,50 Metern), der Hausbesitzer, der seine Gebäude nicht nur 50 bis 100, sondern 200 bis 400 Jahre erhält, der Bewohner eines Mehrfamilienhauses, der die Treppe anstelle des Fahrstuhls nutzt – und der Beispiele gibt es natürlich ungeheuer viele.

Wir müssen wegkommen von der Wegwerfgesellschaft zu einer Bewahrungsgesellschaft, von der Energieverschwendung zur Energieeinsparung. Wenn wir dieses gemeinsame Ziel in allen Bereichen im Auge behalten, schaffen wir die Klimawende bis 2040. Dazu müssen sich aber die Behörden zu Dienstleistern, Verbände zu Hilfsinstituten wandeln, sodass die unterschiedlichen Interessen unter einander auf Augenhöhe abgewogen werden können.

Wir stellen Ihnen nun einige Projekte vor, bei denen dies schon gelungen ist.