

Selbst ein trüber Regentag, von denen der Sommer in diesem Jahr so viele bereithält, vermag die imposanten Konturen der Hamburger Speicherstadt nicht zu schmälern. Südlich der Altstadt, auf der Kehr-wieder-Wandrahm-Insel gelegen, erheben sich ihre Ziegelbauten, versehen mit Türmchen und Spitzbögen, mit Erkern und Söhlern, mächtig über Floete, Kanäle und zahlreiche Brücken. Eigentlich stellen ihre Fassaden im Stil der Backsteingotik unter den Industrie- und Gewerbebauten der Gründerzeit, namentlich in Norddeutschland, kaum etwas Außergewöhnliches dar. Doch in solcher Ausdehnung und – erstaunlich genug – ihrer teils nach 1945 rekonstruierten Geschlossenheit bleibt diese „Stadt in der Stadt“ auf rund 350 000 Quadratmetern weltweit einzigartig.

Sie ist die Keimzelle des Hamburger Freihafens, nach wie vor umgeben von einem sichernden Zollzaun, der an sieben Durchlässen Fußgängern und Kraftfahrzeugen den Zugang ermöglicht. Er gewährt dem Betrachter den Blick auf einen Backstein gewordenen Anachronismus. Sein spröder Zauber verdankt sich nicht allein einer der letzten, zollamtlich streng bewachten Grenzen in Mitteleuropa. Es ist vielmehr die Differenz zwischen der profanen Bestimmung der Speicher als Lager für hochwertige Überseewaren wie Kakao, Kaffee, Tee, Gewürze und Teppiche und ihrer – bei aller Strenge des Materials in Form unverputzter Ziegel – allerorten anzutreffende Verspieltheit im Detail und der sakralen Würde ihrer baulichen Präsenz. Noch in der ironischen Kritik, mit der 1911 Alfred Lichtwark, Direktor der Hamburger Kunsthalle, das Wirken des maßgeblichen Architekten der Speicherstadt, Franz Andreas Meyer, beurteilte, wird etwas davon deutlich: Meyer hätte noch „die Bedürfnisanstalten“ der Speicherstadt so ausgestattet, „als wären es Teile einer versunkenen Kathedrale“.

Die historisierende, an das Mittelalter, mithin an die eigentliche Blütezeit der Hansestädte erinnernde Architektur symbolisierte zugleich aber auch den hanseatisch-bürgerlichen Geist der Unabhängigkeit und Selbstverwaltung. Er bewährte sich, als Hamburg nach der Reichseinigung 1870/71 an das deutsche Zollgebiet angeschlossen werden sollte. Denn es gelang den Stadtoberen, im „Zollanschlussvertrag“ (1881) das Recht durchzusetzen, einen „Freihafenbezirk“ einzurichten. Hier war erlaubt, was zuvor praktisch im gesamten Stadtgebiet möglich war: Die Lagerung importierter und zu exportierender Güter, ohne dass lästige Zollformalen den täglichen Warenumschlag behinderten. In drei großen Bauabschnitten begann 1885 die Errichtung der Speicherstadt. Erst 1927, zuvor für längere Zeit unterbrochen durch den Ersten Weltkrieg und die Inflationsjahre, endeten die Arbeiten, bis auf den letzten Speicher dem einmal eingeschlagenen architektonischen Weg vertrauend.

Ihm wurden letztlich auch in umstandsloser Bedenkenlosigkeit die zuvor auf dem Gebiet des heutigen Lagerhauskomplexes stehenden Fachwerkwohnhöfe geopfert. Vor allem Werft- und Hafentarbeiter hatten dort gelebt; über 16 000 Menschen mussten sich nun, ohne jegliche städtische oder staatliche Unterstützung, neue Wohnquartiere suchen. Die reich verzierten Bür-

schen als Lagerhallen für Orientteppiche, während der Umbau von Speicher- in Büroflächen weiter voranschreitet. Noch allerdings vollzieht sich dieser Wandel in Maßen. Das hatte und hat seinen Grund nicht zuletzt darin, dass der Status der Speicherstadt als Freihafenbezirk ihre ursprüngliche Nutzung sichert und sie vor allzu massiven Eingriffen bewahrt. Wohnungen etwa dürfen hier noch nicht gebaut werden, und nach wie vor kontrolliert der Zoll nicht nur ausfahrende Lastwagen, sondern auch – nach Augenschein – PKWs, Radfahrer und Fußgänger.

Doch große Veränderungen stehen bevor. Ähnlich wie in anderen europäischen Städten wie Barcelona, London und Rotterdam, in denen veraltete Hafenanlagen zu Büro-, Wohn- und Erholungsgebieten umfunktioniert worden sind, will nun auch Hamburg sich zum Fluss hin erweitern. Zwischen Kehr-wieder-spitze und den Elbbrücken wird auf 155 Hektar Land- und Wasserfläche die „HafenCity“ entstehen. Ein gigantisches Vorhaben, für das – nach seiner nur nach Dezentenn zu berechnenden Realisierung – die Speicherstadt eine Art Portal von der Innenstadt aus bilden wird. In acht Bauabschnitten, für die international renommierte Architekten gewonnen werden sollen, will die Stadt zur Elbe, ihrer eigentlichen Lebensader, zurückkehren. Der „Masterplan“ sieht vor, dass dabei die historisch gewachsenen Hafenanlagen, Kais, Bahnviadukte und Speicher, in das geplante Ensemble integriert werden.

So wird auch die Speicherstadt, seit 1991 unter Denkmalschutz stehend, zwar in ihrer backsteingemauerten Substanz überleben. Aber – so ist zu befürchten – wemöglich nur um den Preis ihrer touristischen Verkitschung. Erste Anzeichen dafür sind schon jetzt unübersehbar, etwa im „Hamburg Dungeon“ – die deutsche Übersetzung „Kerker“ hätte wohl zu abschreckend gewirkt –, das den Besuchern – „Für Kleinkinder nicht geeignet“ – ein „schaurig-schönes Geschichtserlebnis“ verspricht. Darin verkommt der unvermeidliche Pirat Störtebeker zum blutigen Faktotum, und die realen Katastrophen der Stadt zwischen Feuersbrünsten und großer Sturmflut dienen nur noch als Folie für die erhoffte Sensationsgier des Publikums.

Dass es auch anders geht, wenn die zur musealen und künstlerischen Aufbereitung geradezu einladenden Bauten der Speicherstadt sinnvoll genutzt und eingebunden werden, beweisen andere Stätten

und Projekte der Erinnerung und Kunst. Etwa das Speicherstadtmuseum, in dem der vergangene Alltag der hier tätigen Kauf- und Quartiersleute gezeigt wird, den einst eigentlichen Hauptmietern der Lager und Kontore. Oder das Theater in der Speicherstadt, das mit seinen Inszenierungen und Illuminationen, vor allem aber mit der nunmehr seit neun Jahren immer erfolgreicherer Adaption des *Jedermann* für Furor sorgt und zur festen Größe im städtischen und nationalen Kulturleben geworden ist.

Wenn ab Beginn des kommenden Jahres indessen die Zollgrenze unwiderruflich fällt, wird das Quartier seiner Anziehungskraft für die wenigen noch verbliebenen Kaufleute einbüßen. Was damit verloren gehen kann, verspürt der unbefangene Besucher unmittelbar: Es ist die Atmosphäre handelnder Geschäftigkeit und Umtriebigkeit. Das gewachsen Authentische dieses Ortes würde sich vollends im Strom der Touristen und Konsumenten verlieren; das, bei aller baulichen Substanz, eher Beiläufige seiner Existenz, in seinen überkommenen Funktionen alltäglich immer noch genutzt, könnte Gefahr laufen, zu einem einzigen riesigen Hafen-Disney-Land aufgeblasen zu werden. Oder, in der Sprache der Planer, zum „großen Milieugeber“, der einem neu entstehenden Wohn-, Büro- und Event-Areal am Fluss das bishchen Hafenstimmung liefert, das es braucht.

Die Wirtschaftlichkeit, der messbare Ertrag wird dabei für die Stadt und die Sponsoren im Mittelpunkt stehen. Denn die mit dem Bau der „HafenCity“ einhergehende Umsetzung und Neuerrichtung der davon betroffenen Hafenanlagen muss durch ihren Verkauf mitfinanziert werden.

Harte Zeiten, auch für die Speicherstadt. Noch Ende der achtziger Jahre wurde ernsthaft der Teilabriss der Lagerhäuser diskutiert. Das provozierte einen Aufschrei der Empörung. Kaum verstummt, wird nun eine ähnlich gravierende, brachiale Umwandlung des Gebiets geplant. Die Fassaden bleiben erhalten, ihre Funktion aber geht verloren. Auf dem Spiel steht der Charakter eines Quartiers, das mehr sein sollte als die neugotische Kulisse eines maritimen Spektakels zwischen Einkaufspassagen und Vergnügungszentren.

Hingewiesen sei auf den Führer durch die „Speicherstadt – Ein Viertel zwischen Tradition und Vision“. Erschienen im Christian Verlag, Hamburg 2002, 9 Euro.

