



REINHARD MATZ | ANNA MAYR

KÖLN

Bilder einer großen Stadt

Greven Verlag



Hauptbahnhof und Dom

„Unsere Einfahrt in den Kölner Hauptbahnhof wird sich hier noch ein klein wenig verzögern“, gibt der Schaffner durch. Der ICE schiebt sich zwischen S-Bahnen langsam über ein Gleis auf der viel zu vollen Hohenzollernbrücke. Ein paar junge Frauen holen ihre Handys raus, wischen nach links, drehen ein kurzes Instagram-Video für ihre Freundinnen. Ein paar ältere Herren springen auf, reißen ihre Koffer von den Ablagen, stellen sich in den Gang – und müssen dort noch weitere zehn Minuten stehen bleiben.

Alles wie immer.

„Ich wünsche mir, in geradliniger Achse direkt auf den Kölner Dom zufahren zu dürfen“, sagte der preußische König Friedrich Wilhelm IV. im Jahr 1855, als er den Grundstein für die Dombrücke, die Vorgängerin der heutigen Eisenbahnbrücke legte. Und man hat ja wirklich das Gefühl, als würde man direkt hineinfahren in den Dom und könnte vor dem Aussteigen noch schnell eine Kerze anzünden, wenn man die Arme nur weit genug ausstreckt. Diese Nähe ist aus heutiger Sicht zwar extrem komfortabel für Touristen, war allerdings über die Jahrzehnte eher schädlich für den Dom. Der Ruß der Dampflokomotiven verlieh ihm seine heutige Farbe, dieses Dunkelbraunschwarz, und diese Farbe ist wiederum verantwortlich dafür, dass er so imposant wirkt. Denn wenn er nicht so schmutzig wäre, dann würde man sehen, aus wie vielen unterschiedlichen Materialien er gebaut ist. Die Dombauer begannen 1248 mit Trachyt – ein graues Gestein, das am Drachenfels abgebaut wurde, im Siebengebirge. Trachyt ist ein vulkanisches Gestein: Es wurde vor Abertausenden Jahren aus den Tiefen der Erde nach oben gespuckt und hat sich dort verhärtet. Um 1800 herum schwenkten die Dombauer dann auf ein anderes Gestein um. Das geschah nicht, wie oft behauptet wird, weil die Trachyt-Vorräte im Siebengebirge vollends ausgeschöpft gewesen wären, sondern eher, weil die Berge um den Rhein herum erhalten werden sollten. Die Dombauer machten also unter anderem mit Obernkirchener Sandstein aus Norddeutschland weiter, und der Name Sandstein lässt bereits darauf schließen, dass es sich im Reinzustand um helle, sandfarbene Steine handelt. Der Dreck, der am Dom klebt, ist also gewissermaßen Make-Up, und die Haut darunter hätte einige Schönheitsflecken und Muttermale, wenn man sie denn sehen könnte.

Der Zug hält also. Seit der Covid-Pandemie haben die viel zu schmalen Treppen, die von den Gleisen abwärts führen, zwei Seiten: Rechts geht es runter, links hoch, beziehungsweise andersherum, wenn man von unten guckt. Das funktioniert natürlich nicht. Der Stärkere siegt, das mag ein preußischer König sein oder eben die geballte Willenskraft von ankommenden Fernzugfahrgästen mit 30 Minuten Verspätung: Die gesamte Treppe wird jetzt zum Heruntergehen benutzt. Und das Erste, was man hört, unten angekommen, zwischen Tchibo und Reformhaus, ist lautes Lachen und Singen, es zieht in Richtung der Passage. Eine Gruppe Frauen, die als Notenblätter verkleidet sind oder eher als Musik an und für sich: Röcke mit Klaviertasten, Violinschlüssel in den Haaren, Herzen auf den Wangen. Zwölf Frauen, die es sich jetzt im Früh im Bahnhof bequem machen, an einem großen Stehtisch mit ein paar Hockern. Die Bedienung ist davon natürlich angetan, sie dreht die Musik lauter. „Geht’s euch gut, Mädels?“ Jubelschreie, *Su lang mer noch am Lääve sin*. Zwei von ihnen haken sich ein, spazieren wankend und quatschend zur „rail & fresh“-Bahnhofstoilette.

Aber mal im Ernst: Gibt es nicht deutlich bessere Orte, um Musik mitzugrölen, als diesen hier? Haben sie sich etwa verkleidet, den ganzen Weg mit dem Zug hierher gemacht, um in einer Bahnhofspassage zu stehen?

Eine der Älteren unter ihnen: „Wir kommen aus Kempen bei Krefeld! Kennst Du das? Vor 20 Jahren hat sich unser Karnevalsverein aufgelöst. Seitdem sind wir ein Karnevalsstammtisch, treffen uns einmal im Monat. Das ist wichtig, sonst verläuft es sich, man verliert sich aus den Augen. Wir sind auf dem Weg zur Mädchensitzung im Gürzenich. Machen wir jedes Jahr, aber in diesem Fall ist es der Nachholtermin von vor zwei Jahren, als noch Corona war.“

Eine etwas jüngere: „Wir sind drei Generationen. Da vorne ist meine Mutter, und das hier ist meine Schwägerin. Meine Kinder sind noch zu klein, die sind keine Karnevalisten, kann ja noch kommen. Wir kommen immer hierher. Vor der Mädchensitzung, jedes Jahr.“

Wenn man durch die Straßen flanirt, wird man Zeuge des Lebens, das um einen herum stattfindet. Es ist ein Akt des Innehaltens und Beobachtens, ein bewusstes Eintauchen in das Gewebe der Stadt. Das Flanieren ist eine Liebeserklärung an die Ästhetik des Alltäglichen, an die kleinen Details, die oft übersehen werden, aber dennoch eine bedeutende Rolle spielen. Man entwickelt ein Verständnis für die Identität und den Charakter des Ortes, den man durchschreitet. Man wird, so könnte man sagen, zum Teil des urbanen Gewebes, das sich jeden Tag neu entfaltet und verändert.

Wer sich mal so richtig dazwischen fühlen will, so richtig ziellos und fehl am Platz, der sollte an einem Freitagabend allein über die Domplatte spazieren oder flanieren, ohne konkretes Ziel. Am Freitagabend hat nämlich jede Person auf der Domplatte eine Mission, nur man selbst dann nicht. Die meisten huschen mit ihren Einkaufstüten aus

der Innenstadt in Richtung Bahnhof, ihre Gesichter passen zu den Marken auf den Tüten. Zara, getragen von einem Teenie-Mädchen mit geflochtenem Zopf und klebriger Mascara, Porsche, getragen von einer Frau mit zurückgegelten Haaren und nachgemalten Augenbrauen, Peek & Cloppenburg, getragen von einem Mann mit Fusselbart, dunklen Locken und Pudelmütze. In einer Ecke stehen ein paar Jungs und saufen Schnaps. Zwei mittelalte Männer tragen zwischen sich einen sehr kleinen Bierkasten und suchen einen Ort, um sich niederzulassen.

Wenn Leute über Köln schreiben, dann tun sie das oft in einer merkwürdigen Halbdistanz. In einem Haha-Modus. Als würde sich bei näherem Hinsehen, bei erweitertem Wissensstand über die Geschichte und Beschaffenheit dieser Stadt automatisch eine gewisse Abneigung beim Beobachter einstellen. „Hier Karriere zu machen und akzeptiert zu werden – soll das irgendwen reizen?“, schrieb der Ästhetikprofessor Bazon Brock ironisch-verächtlich im Jahr 1988. Der Philosoph Heinrich Lützelier hielt bereits 1954 fest, der Kölner habe „Humor, nicht Witz“. Wobei sich erstens die Frage stellt, ob das so stimmt, und zweitens, ob der Satz nur gut klingt oder ob er auch noch Sinn ergibt, wenn man ihn zu Ende denkt. Lützelier meinte wahrscheinlich, dass die Leute in Köln zwar gerne lachen und albern sind, jedoch nicht diese feine, lustige Intelligenz besitzen, die man auf Englisch *wittiness* nennt. Nun ist Witz allerdings weitestgehend hinfällig, wenn sich nicht auch jemand findet, der darüber lacht. Ohne Lacher auf der Gegenseite ist Witz nichts als Arroganz, was bedeutet, dass Witz kontextabhängig ist – viel mehr als Humor. Humor ist nie arrogant, Humor ist einfach nur die grundsätzliche Haltung, Freude am Leben, an der Sprache und den Ereignissen in der Welt empfinden zu können und diese Freude zu teilen. Dass weder Humor noch Freude als besonders intellektuell gelten, daran ist mit Sicherheit nicht Köln schuld, sondern der Standesdünkel einer akademischen Klasse, die sich selbst zu ernst nimmt.

Der Grund für die intellektuelle Halbdistanz gegenüber der Stadt ist also total logisch; all das, was Köln albern, schön und dysfunktional macht, der Karneval, die blanke Fröhlichkeit, die Lieder, die bunten Kostüme, mit all dem macht man sich gemein, wenn man etwas durchweg Positives über Köln sagt. Es gibt da keine halben Sachen. Politiker, die zeigen wollen, dass ihnen etwas an Köln liegt, müssen in einen Karnevalsverein eintreten. Jede Studierenden-WG, in der sich alle sicher sind, dass sie am richtigen Ort gelandet sind, hängt sich einen *Liebe deine Stadt*-Kunstdruck in den Flur. Die Liebe zu Köln kommt absolut unpolitisch rüber, ist aber im Kern natürlich politisch, denn sie verlangt von jedem, der hier lebt, eine Haltung: Schwarz oder Weiß. Liebe oder Hass. Humor oder Witz. Bleiben oder Fliehen.

Es gibt öffentliche Toiletten auf der Domplatte, im Souterrain zwischen dem Dom und dem Römisch-Germanischen Museum, eine breite Treppe hinunter, dort, wo man

sich auch anmeldet, um auf den Turm hochsteigen zu dürfen. Die Toiletten sind bei Dunkelheit ganz schick beleuchtet, und eine Frau steht vor dem Eingang, 1,60 Meter groß, kurze braune Haare, quasi die Türsteherin der Dom-Klos. Ihr Job ist es, zu kontrollieren, wer hier rein darf, beziehungsweise vor allem, was rein darf. Brennende Zigaretten sind verboten, damit es drinnen keine Explosion gibt, denn das könne schon mal passieren, sagt sie, dass die Leute sich mit Deo einsprühen und gleichzeitig rauchen, „das wird peinlich, wenn man mit den angeschmiegelten Augenbrauen zum Arzt geht“, sagt sie. Deshalb steht sie hier, im Auftrag von Kölnservice, einer städtischen Firma.

Sie sagt: „Die letzten Jahre habe ich oben an der Philharmonie gestanden. Die Jacke, die ich hier trage, diese dicke gelbe Jacke, das ist die Philharmonie-Jacke. Die bekommt man nur, wenn man dort steht. Wissen Sie, was das Problem ist bei der Philharmonie? Die haben sie so gebaut, dass man hören kann, wenn jemand oben drüber den Fußweg benutzt, dort, wo man zum Rhein runtergeht. Aber die Stadt will das nicht absperren, weil es nicht gut aussieht. Abgesperrt wird der Bereich nur an Karneval, da ist dort auch Flaschenverbotszone, kein Glas erlaubt, da stehen dann so richtige Sicherheitsleute, nicht wir von Kölnservice. Wir stehen den Rest des Jahres da, wenn ein Konzert ist. Wir sagen den Leuten, dass sie nicht über das Dach der Philharmonie gehen dürfen. Bitte außen herum. Aber das war mir zu stressig auf die Dauer. Das Gebrülle. Die Besoffenen. Die Konzerte gingen manchmal bis 22.30 Uhr. Das war sehr anstrengend. Ich habe dann mit der Firma gesprochen, mit Kölnservice, die waren sehr nett, haben das direkt verstanden, jetzt mache ich hier also die Toiletten, das ist auch wärmer, denn ich kann ja reingehen. Der Wechsel war kein Problem. Man muss einfach nur darüber reden. Man findet eine Lösung. Ich habe jetzt eine andere Aufgabe, und die Jacke, die habe ich auch noch. Er hier, er ist bei der Reinigung ...“ Sie zeigt auf einen Kollegen im blauen Fleece-Pullover, gerade in dem Moment, als ein oranges Licht aufleuchtet, das bis an den Fuß der Treppen blinkt.

„Schnell, hier ist der Schlüssel! Hol mal den Müllsack! Die AWB kommt!“ Der Kollege rennt rein, holt den Müllsack, joggt die Treppen nach oben, läuft dem Müllwagen nach. Als er wiederkommt, sagt er: „Ich hätte sie fast nicht mehr gekriegt.“

Städtische Identität knüpft sich nur selten an Wohnungsneubauten, sondern fast immer an Gebäude, die alt sind und von einer gewissen Einzigartigkeit. Das gilt auch für Menschen: Städtische Identität knüpft sich an einige wenige Leute, während diejenigen, die das Leben überhaupt möglich machen, unbeachtet bleiben. Wahrscheinlich kennen die meisten Kölner und viele Besucher die Mitarbeiter von Kölnservice, die den Platz über der Philharmonie freihalten müssen, damit die Konzerte nicht von Schritten unterbrochen werden. Trotzdem sind sie keine Ikonen, sie sind nicht der ehemalige Oberbürgermeister Konrad Adenauer, nicht einmal Oberbürgermeisterin Henriette Reker.

Niemand ruft „Alaaf“, wenn nach dem Rosenmontagszug die AWB durch die Straßen fährt, um das Plastik aus den Flaschenverbotszonen wegzuräumen. Niemand wird sich nach einem Besuch in Köln an die Frau vor den Toiletten erinnern. Egal, ob sie ihn davor bewahrt hat, sich die Augenbrauen zu verbrennen.

Menschen denken in Dichotomien, das ist ein schlaues Wort für Gegensätze. Es gibt das Gute nur, wenn es das Schlechte gibt, in der Bahnhofspassage bemerken wir das Licht nur, weil draußen schon Dunkelheit herrscht, und ohne die unwichtigen Kölnerinnen und ihre architektonisch unwichtigen Wohnhäuser aus unwichtigem Gestein in unwichtigen Farben, in denen sie ihre unwichtigen Leben verbringen, könnten wir die wichtigen Kölner nicht sehen, weder die Toten noch die Lebenden. Die Wichtigen machen unwichtige Fehler (eine Philharmonie mit dünnen Decken bauen), und die Unwichtigen schöpfen daraus ihre Wichtigkeit, ihren Job, ihr Einkommen, ihre Tagesaufgabe. So ist es überall, diese Stadt ist nicht besonders darin, aber es lohnt sich, darüber nachzudenken, an Freitagabenden auf der Domplatte, die sich nun so langsam leert, weil die Geschäfte schließen und die Besoffenen sich noch schnell drinnen im Bahnhof eine Portion Pommes beim Frittenwerk holen, bevor sie weiterziehen.

Altstadt

Städtische Räume verändern sich nur sehr langsam. Wo einmal eine Straße mit einer Häuserreihe gebaut wird, da bleibt sie mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit die nächsten Jahrhunderte. Den Karten von Städten und Dörfern können Experten ansehen, in welcher Zeit sie gebaut wurden. Gleichzeitig sind städtische Räume natürlich durch diejenigen, die sie regieren, manipulier- und anpassbar. Es ist kaum zu ändern, dass eine Straße zwischen Häuserreihen verläuft, aber es ist sehr wohl eine politische Entscheidung, welche Denkmäler man aufstellt, um an die Menschen zu erinnern, die diese Straße bereits entlanggegangen sind. Es ist eine politische Entscheidung, ob man das Kopfsteinpflaster zum Vorschein kommen lassen will, das die Straßenbauer ursprünglich verwendeten, oder ob einem Asphalt lieber ist, weil das moderner wirkt, auto- und fahrradfreundlich. Es ist auch politisch, wie man das, was kaputtgeht, wieder aufbaut. Ob man eine Jugendstilfassade jugendstilig renoviert oder ob man sie einfach kaltherzig verputzt. Als nach dem Zweiten Weltkrieg ein Großteil der Kölner Innenstadt zerstört war, waren sich die Verantwortlichen darin einig, dass die Verwendung vergangener Baustile für neue Ge-

bäude „unter keinen Umständen und in keiner Form geduldet“ sei, so sagte es damals August Hoff, ein deutscher Kunsthistoriker. Architektur sollte in die Zukunft weisen.

Die Architektur von Köln ist eine beeindruckende Mischung aus antiken römischen Ruinen, mittelalterlichen Kirchen und modernen Gebäuden. Das Konzept der „autogerechten Stadt“ hatte in der Vergangenheit weitreichende Auswirkungen auf viele Städte weltweit, auch auf Köln. Schon in den 1950er-Jahren wurde die Stadtplanung von der Idee geleitet, den Verkehr zu optimieren, um den zunehmenden Automobilverkehr zu bewältigen. In Köln führte die Umsetzung des Konzepts zu verschiedenen Veränderungen. Eine der auffälligsten war die Anlage von breiten Straßen und Schnellstraßen, die den Verkehrsfluss erleichtern sollten. Das berühmteste Beispiel hierfür ist die Nord-Südfahrt, die teilweise neunspurig die Innenstadt durchzieht, ein anderes Beispiel ist der Ausbau des Kölner Autobahnringes, der die Stadt umgibt und den innerstädtischen Verkehr entlasten sollte. Ein weiterer Effekt war die Schaffung großer Parkflächen und Parkhäuser, um den steigenden Bedarf an Parkmöglichkeiten zu decken. Dies ging oft zulasten von Grünflächen und öffentlichen Räumen. Ein bekanntes Beispiel dafür ist das Parkhaus am Kölner Dom, das in den 1960er-Jahren errichtet wurde und viel Kritik hervorrief, da es als Eingriff in das historische Stadtbild angesehen wurde.

Die Altstadt wurde durch einen Luftangriff am 30. Mai 1942 nahezu komplett zerstört. Auch der Dom erlitt starke Schäden, aber seine massiven Mauern hielten stand, was zu seiner Symbolkraft als Überlebender der Zerstörung führte. Viele historische Gebäude, darunter mittelalterliche Kirchen und Bürgerhäuser, lagen in Trümmern. Nach dem Krieg begannen die Wiederaufbauarbeiten, und viele der zerstörten Gebäude wurden liebevoll und sorgfältig rekonstruiert, um das historische Erbe der Stadt zu bewahren.

Darüber freut man sich, wenn man am Alter Markt steht, wo alles mittelalterlich anmutet, obwohl es das ja nicht wirklich ist, denn die Nationalsozialisten hatten Teile der Altstadt bereits vor dem Krieg abgerissen und nach ihren Vorstellungen neu gestaltet. Im Sommer ist der Alter Markt ein Ort, wo man von den Cafés aus die frisch verheirateten Paare beobachten kann, die durch Ballongirlanden aus dem Rathaus schreiten und von ihren Familien und Freunden beklatscht werden. An Karneval ist der Alter Markt ein Ort, an dem, wie überall, gesungen wird und überhaupt gefeiert. Und das ganze Jahr über kommen Touristen her, spazieren durch die kleinen Gassen, die seit Jahrhunderten zu diesem Platz führen, und bewundern die rekonstruierten Altbauten, die Fassade des Historischen Rathauses, die kleinen Fenster der Wohnhäuser.

In einem der Häuser ist das Café Oma Janßen zu Hause. Dort stehen in den Ecken Karnevalsuniformen, getragen von Puppen, über der Theke hängen ganzjährig Luftschlangen, und die Bedienungen, die hinter Käsebrötchen und Schokocroissants stehen, sehen aus, als würde die Sonne sie anstrahlen. Die Leute, die zum Frühstück hierher-

kommen, sitzen gewissermaßen in Regalen voller Nippes. Bunte Sparschweine, Figürchen, Wimpel, man kann es sich gar nicht richtig merken, es nicht wirklich wahrnehmen, weil es so viele verschiedene Dinge sind. Der Marzipanstriezel schmeckt süßer als Zucker und kostet 1,95 Euro.

„Welche Marmelade?“, fragt die Bedienung, und weil sie weiß, dass darauf immer die Frage folgt, welche Marmeladen es denn gibt, fängt sie direkt an, alle aufzuzählen: Erdbeerhimbeeraprikoseorange, ja, Kartenzahlung auch möglich, ab 10 Euro. „José“, ruft sie dann dem jungen Mann zu, der am Herd steht und Eier brät, „gibst du mir einmal Himbeermarmelade?“

Das Oma Janßen, so war der Gedanke, ist ein guter Ort, um Menschen zu treffen, die aus Köln weggegangen sind, obwohl sie hätten bleiben können. Denn genau wie Ex-Partner interessante Informationsquellen sind, wenn man die Wahrheit über Menschen herausfinden will, sind Ex-Einwohner, die sich gegen Städte entschieden haben, gute Gesprächspartner, um mehr über die Städte herauszufinden. Deshalb kommt jetzt Charlotte ins Spiel, 30 Jahre alt, die ihren Bürojob in Köln aufgegeben hat, um wegzuziehen, vom Rhein weg weiter in Richtung Ruhr, was zwar auch an der Liebe lag, aber eben auch an der Stadt, die sie verlassen hat. Sie bestellt sich ein belegtes Käsebrötchen, das sie im Lauf des Gesprächs aufklappt, um die Butter abzukratzen, mit der bei Oma Janßen nicht gespart wird.

„Ich wollte nie nach Köln ziehen“, sagt Charlotte. „Ich bin nur hier gelandet wegen der Ausbildung und dann wegen der Arbeit, aber ich hatte nie den Impuls, zu bleiben. Die Mieten sind zu hoch, wenn man ein normales Einkommen hat. Gleichzeitig ist alles zu groß.“ Das ist, sagt sie, die Ironie bei der Sache: Je mehr Geld man hat, desto kleiner werden die Städte, damit man im besten Fall innenstadtnah wohnen kann, dort, wo man arbeitet. Wenn man wenig Geld hat, dann muss man weit raus ziehen, so weit, dass es einen überfordern kann, wenn man die weiten Wege in der Stadt nicht gewohnt ist.

Irgendwann während des Gesprächs verabschiedet sich José von der Bedienung hinter der Theke, legt seine Schürze hin, die Schicht ist vorbei. „Tschüss Mama!“, ruft er. Die Autorin Sophie Passmann drehte im Februar 2023 ein Video von sich, in dem sie erklärte, warum sie froh ist, aus Köln weggezogen zu sein. Früher moderierte sie regelmäßig bei 1Live, dem jungen Sender des WDR, doch dann brach sie ihre Zelte am Rhein ab und zog nach Berlin. Ihr Problem mit der Stadt: „Köln ist eine Stadt, die die Leute zu sehr zu ihrer Identität machen.“ Man müsse es hier total toll finden. Das, sagt Passmann, habe sie schon immer gestört.

Vielleicht hat sie damit auch ganz gut den Grund beschrieben, warum Menschen wie Charlotte es nicht schaffen, sich hier wohlfühlen: Die Stadt suggeriert einem, man müsse glücklich sein. Man müsse Gefühle haben, dem Dom und der KVB gegen-

über, um so richtig dazuzugehören. Einem Karnevalsverein beitreten. Jedes Wochenende am Rhein spazieren gehen. Die Brauhäuser kennen und die kölschen Begriffe für alltägliche Dinge. Die große Stärke von Köln, nämlich das Zusammengehörigkeitsgefühl, bei dem jeder mitmachen kann, kann also auch eine Schwäche sein. Denn diejenigen, die nichts fühlen, die einfach nur so entangleben wollen, ab und zu ins Café gehen, einen Film sehen, einem Job nachgehen, fühlen sich fehl am Platz. Köln ist keine Kulisse, sondern immer das Thema des Stücks.



Die Empfangshalle des Hauptbahnhofs wurde 1957 nach Plänen der Architekten Schmitt und Schneider erbaut.

Die südöstliche Erweiterung der Bahnhofshalle mit Domblick entstand von 1989 bis 1991 nach einem Entwurf von Busmann + Haberer und dem Bauingenieur Stefan Polónyi.

