

Der Pfadfinder auf der Stadtautobahn

Der Architekt Albert Speer hat in China und in Saudi-Arabien gebaut. Jetzt will er Köln umbauen. Ein Spaziergang

Albert Speer steht vor einem Stadtplan auf dem Kölner Ebertplatz und gestikuliert. Es ist so ein Behelfsplan für Touristen, hinter einer verschmierten Glasscheibe, mit einem roten Kringle um den eigenen Standpunkt. An diesem kleinen Plan erläutert Speer seinen großen Plan, der Köln wieder zur Metropole machen soll – Köln, diese eigenwillig schöne Stadt, in der man auf manchen Plätzen nicht genau weiß, ob die Bomben des Zweiten Weltkriegs oder die Baustellen der Nachkriegsjahrzehnte größeren Schaden angerichtet haben.

Für die Demonstration seines Masterplans braucht der Architekt, der unterm grauen Mantel einen Anzug und einen feinen Pullover trägt, kein Kartenmaterial auf Millimeterpapier, und er braucht auch keine dreidimensionalen Gipsmodelle – wie einst sein Vater, als er Hitler in Berlin seine größenwahnsinnige „Welthauptstadt Germania“ vorführte. Vielleicht ist der beinahe schon hemdsärmelige Stil dieses hochbegabten Sohnes ja auch ein Schutz gegen solche Vergleiche, die bei völliger Gleichheit des Namens und des Berufs unvermeidlich sind. Jedenfalls ist Albert Speer junior, dem das „junior“ auch mit 75 Jahren noch anhaftet, ein bescheidener, gutgelaunter und ganz und gar sachlicher Mensch.

Was macht einer der gefragtesten Architekten der Gegenwart auf dem Kölner Ebertplatz, einem stadtbekanntem Junkietreffpunkt? Wer in dieser Zunft zuletzt etwas reißen wollte, der entwarf Luftschlöser in China, Dubai oder Kasachstan. Auch Albert Speer baute mit seiner Firma AS & P eine ganze Autostadt in der Nähe von Schanghai, für 20 000 Bewohner. Zu Hause aber fühlt sich der Stadtplaner, der seit fast vierzig Jahren in Frankfurt lebt, in der Prosa der deutschen Verhältnisse – obwohl hier die Einbildungskraft an allen Ecken und Enden auf Beton stößt. „Mich reizt Tabula rasa überhaupt nicht“, sagt Speer in seinem weichen, hessischen Singsang, „ich setze mich nicht mit Utopien auseinander, sondern mit der Realität.“

Lob des Rings

Irgendwann muss auch der Ebertplatz mal eine steingewordene Utopie gewesen sein. Heute könnte man die von mehrspurigem Autoverkehr umflossene Betoninsel, die sich an zwei Seiten in neonbeleuchtete Katakomben herabsenkt, problemlos als Titelmotiv für einen Bildband zum Thema „Nichtorte“ verwenden.

In der Mitte des wabenförmigen Platzes liegen ein paar riesenhafte Nieten im Kreis herum, eine Stahltafel weist das als „Wasserkinetische Plastik“ aus dem Jahr 1977 aus. „Ich hoffe, die läuft wenigstens im Sommer“, sagt Speer, aber es klingt nicht hoffnungsvoll. Die Metallskulptur wirkt genauso kaputt wie die seit Jahr und Tag stillstehenden Rolltreppen, die in den zwielichtigen Untergrund hinunterführen und auf deren Stufen sich Pappbecher sammeln.

„Da laufen wir jetzt nicht durch!“ Albert Speer ist ein eingefleischter Fußgänger, den beim Gehen keine rote Ampel aufhält. Aber es gibt Grenzen, und die Passage



Der Ebertplatz samt der „Wasserkinetischen Plastik“ aus dem Jahr 1977. Albert Speers (Bild unten) Masterplan sieht vor, diesen trostlosen Kessel zuzuschütten.



sieht schon aus der Ferne so aus, als würde es dort nach Urin riechen. „Dieses ganze unterirdische Zeug, das braucht kein Mensch mehr. Fußgänger gehören über die Erde!“

Für den Ebertplatz sieht Speers Masterplan eine einleuchtende Lösung vor: Der trostlose Kessel soll zugeschüttet werden. So will Speer den auf Normalnull gehobenen Platz wieder in jenen Ring eingliedern, den der Geheime Baurat Josef Stübgen in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts auf dem Gelände der ehemaligen Stadtmauern anlegte. Stübgen Vorbilder waren die Prachtstraßen in Paris und Wien, und wenn man seinen Alleinring auf sepiafarbenen Fotografien aus dem 19. Jahrhundert an-

schaute, dann glaubt man in den ameisenartigen Fußgängern wirkliche Flaneure zu erkennen, wie Walter Benjamin sie in seinem „Passagen-Werk“ beschreibt.

Heute ist der Ring allenfalls für Cabriofahrer aus der Voreifel eine echte Paradestraße – die tragen hier noch Goldketten und lassen ihre Motoren an der Ampel aufheulen. Passenderweise haben manche der großen Plätze die Aura von Autobahnkreuzen. Speer aber schwärmt von der sechs Kilometer langen Straße um die Altstadt, die im Norden und im Süden auf den Rhein stößt: „Der Ring ist ein Juwel!“ Man müsse bloß die Fahrspuren verringern, die Bürgersteige verbreitern und die Straßenlaterne, die alle paar Meter ihr Design

wechsellern, vereinheitlichen: Voilà, ein Boulevard. Außerdem will Speer den zerstückelten Grüngürtel, der als zweiter Ring die gesamte Innenstadt umschließt, wieder zum Kontinuum machen – und die linke mit der rechten Rheinseite im Norden und im Süden durch Fußgängerbrücken zusammenschließen. „Köln muss wieder eine Weltstadt werden. Und das war's einmal!“

Eine Injektion urbaner Lässigkeit kann Köln, das in der Berliner Republik so rasch an Bedeutung verloren hat wie keine andere deutsche Großstadt, dieser Tage gut gebrauchen – und beim geistigen Wiederaufbau kann wohl nur jemand helfen, der mit der rheinischen Mafia nichts am Hut hat. Trotzdem muss Speers Masterplan, von der Kölner Wirtschaft in Auftrag gegeben, erst einmal das Säurebad der Demokratie überstehen. In etlichen Bürgerunden wurde jedes Detail besprochen, mit Anwohnern, Bezirkspolitikern und sogar Karnevalsvereinen. Das wundersame Ergebnis: Alle wollen den Masterplan, der Anfang Mai im Rat der Stadt beraten und beschlossen werden soll. Fast alle.

Albert Speer hat ein ordentliches Gehtempo und gute Kondition, aber er bleibt beim Reden immer wieder stehen. Vor einem Café am Hansaring spricht ihn ein Passant, der das Gespräch zufällig belauscht hat, von der Seite an: „Herr Speer, ich bin ein Betroffener Ihrer Pläne! Muss man die Ebertplatz unbedingt einebnen?“ Es handelt sich um einen Mitarbeiter der „European Kunststalle“, die seit ein paar Jahren durch Köln nomadisiert und gerade in der Ebertplatzpassage eine Heimat gefunden hat. Lo-

gisch, die Kunstszene liebt solche Schmuddelecken – und manchmal macht sie daraus große Bühnen, zum Beispiel in Kassels verpinkelten Unterführungen zu Zeiten der Documenta. Speer gibt dem Mann nach kurzem Gespräch den Namen eines Mitarbeiters und fordert ihn auf, sich am Planungsprozess zu beteiligen. Alles Verhandlungssache.

Kritik am Chaos

Natürlich kann man als aufgeklärter Städtebewohner eine Reihe von Fragen an ein solches Projekt herantragen. Zeugt es von reaktionärem Denken, wenn man die Brüche der Nachkriegsmoderne zugiebt und den alteuropäischen Grundriss nachzeichnen will? Hat das womöglich sogar irgendetwas mit dem Palast der Republik und dem unsäglichen Berliner Stadtschloss zu tun? Und der Masterplan: Wären die ganz großen Pläne nicht das Erste, was im Papierkorb landete, als die Postmoderne in der Architektur ankam?

„Es ist absoluter Nonsense, wenn wir als Fachleute aufgeben und das Chaos toll finden“, sagt Speer – und meint damit nicht zuletzt den berühmten Kollegen Rem Koolhaas, der sich lieber von wuchern den Megacitys der Dritten Welt inspirieren lässt als von Bauplänen aus der Gründerzeit. Als Speer seinen Masterplan im Kölner Gürzenich präsentierte, zeigte er auch Bilder der nigerianischen Hauptstadt Abuja. Für diese Retortenstadt aus den siebziger Jahren, die heute im Verkehr ertrinkt, erstellt sein Büro ebenfalls einen Masterplan. „Chaos mag für Außenstehende interessant und gerade in der Ebertplatzpassage eine Heimat gefunden hat. Lo-

Man hat Albert Speer vorgeworfen, selbst seine chinesischen Autostädte mit Gaubenfenstern auszustatten und so das Idyll deutscher Bürgerlichkeit in alle Welt zu tragen. Dabei ist Speer alles andere als ein Spießler, und Gemütlichkeit wäre sein allerletztes Argument. Als in Frankfurt die historische Altstadt wieder aufgebaut werden sollte, war er als strenger Pragmatiker dagegen: „Wir brauchen keine Fachwerkhäuser, sondern kurze Wege.“

Auch in Köln will Speer kein Retro-Disneyland aus dem Boden stampfen, sondern bloß die toten Winkel der Stadt wiederbeleben. Beim Gang durch den nördlichen Teil der Altstadt, von Verkehrs-schnitten mit mondänen Namen wie Kyotostraße, Türiner Straße oder Tunisstraße in eine riesige No-go-Area verwandelt, schlägt er immer wieder illegale Abkürzungen quer über die Fahrbahn vor – nicht ohne sich über jede unnötige Abbiegespur aufzuregen: „Das ist ein Schwachsinn erster Güte, wer biegt denn da ab?“ Die wie Badezimmer gekachelten Hausfassaden, eine vielgeschmähte Kölner Errungenschaft der Nachkriegszeit, stören ihn dagegen nicht. „Da wollen wir gar nicht ran. Ob gekachelte oder nicht, ist doch egal.“

Man merkt Albert Speer an, dass ihn die repräsentative Seite von Architektur kaum interessiert – und dass er Bauwerke nicht als Symbole betrachtet, mit denen der Baumeister seine Botschaft in die Welt schreibt. „Ich wollte nie ein Stararchitekt sein“, sagt Speer, der sich schon im Studium nur mäßig für das Einzelgebäude interessierte. „Ich glaube, ich wäre nur ein sehr mittelmäßiger Architekt geworden.“

Jemand, der Einfamilienhäuser in der Provinz baut.“

Speer hat Diplomatenviertel in Riad entworfen und Boulevards in Aserbaidschan. Nun aber nimmt er sich eine deutsche Stadt vor, die genau unter jenem Regime in Trümmern gelegt wurde, dem sein Vater als Rüstungsminister die Munition lieferte – und für das er als Hitlers Baumeister vierzig Kilometer lange Nord-Süd-Achsen und 320 Meter hohe Kuppelgebäude in Berlin entwarf, die nie gebaut wurden. Ist der Kölner Masterplan vielleicht doch, ganz leise, eine Antwort auf die Megapläne jenes fremden Mannes, den Albert Speer junior nie als seinen Vater erlebt hat und mit dem er während dessen zwanzigjähriger Haftstrafe nur einmal im Jahr sprach? Ein Gegenentwurf mit denselben Mitteln?

Hin zur Realität

„Nein! Nein! Nein!“ Es ist das einzige Mal, dass Albert Speer ins Stottern kommt – als Schüler litt er, der seine halbe Kindheit in Hitlers Ferienhaus auf dem Obersalzberg verbracht hatte, an schweren Sprachstörungen. „Mein Vater hat mit meinem Leben und meinem Werk überhaupt nichts zu tun“, sagt Speer, und man spürt seine Qualen. „Ich lebe in einer anderen Welt, in einer anderen Zeit.“

Aber ist die verkorkste Stadtlandschaft, die Speer jetzt mit seinem Masterplan umplüft, keine Spätfolge der deutschen Zerstörungspolitik? Taucht nicht selbst hier der Name des Vaters wieder auf, der schon 1943 einen „Arbeitsstab zum Wiederaufbau zerstörter Städte“ gründete – und damit noch die tatsächlichen Aufbauarbeiten nach Kriegsende prägte? Speer atmet durch. „Wie Köln heute aussieht, hängt genauso mit den alten Römern zusammen. Zwölf Jahre sind für eine zweitausend Jahre alte Stadt fast nichts.“ Vielleicht ist auch das ein Triumph über den Vater: den Ewigkeitsanspruch des Dritten Reichs einfach zu ignorieren. „Übrigens bin ich auch der Überzeugung, dass der Maoismus über China hinweggefegt ist wie ein Windhauch.“

Auf dem Fußweg zum Hauptbahnhof bahnt sich Albert Speer wie ein Pfadfinder seinen Weg, über sechsspürige Stadtautobahnen hinweg, an Bauzäunen entlang. Er wird nicht ungeduldig, und er plaudert über Kairo, wo er gerade mal wieder eine neue Stadt plant, hinter den Pyramiden, für drei Millionen Menschen. Da ist alles noch viel komplizierter als hier, aber das ist nicht schlimm. „Es war ein Fehler der Moderne, mit der neuen Stadt auch den neuen Menschen erfinden zu wollen“, sagt Speer. „Wir erfinden gar nichts neu.“

Und hat ein Stadtplaner nicht manchmal ein wenig Appetit auf Zerstörung? Der Pariser Präfekt Haussmann ließ ganze Viertel schleifen, um die großen Boulevards zu erschaffen. „Heute könnte man das so nicht mehr machen“, stellt Speer ganz nüchtern fest. Nur das „Kommerz“-Hotel, diesen unsäglichen, braun-weißen Klotz direkt am Kölner Hauptbahnhof, den würde er schon gern abreißen. „Aber wissen Sie, das ist nicht mein Job.“

ANDREAS ROSENFELDER

FRAGEN SIE REICH-RANICKI



Ich verehere Thomas Mann und habe auch ein gewisses Interesse für seine Familie. Aber muss man sich, wie Tilmann Labme es in seiner neuen Golo-Mann-Biographie tut, mit dem reaktionären Golo beschäftigen? Lobt sich das? Und sollte man wirklich, wenn man eine Golo-Mann-Biographie schreibt, auch das Thema Homosexualität behandeln? Reicht es nicht, sich mit dem Werk zu beschäftigen? Was gibt uns sein Schlafzimmer an?

Sebastian Römer, Köln

nach Hamburg und hielt sich jeweils nur ganz kurz auf. Zu einem ersten Gespräch kam es also nicht. Er interessierte mich damals im Grunde als Sohn Thomas Manns. Das sollte sich bald ändern.

Ende 1973 kam ich nach Frankfurt und übernahm die Leitung des Literaturteils der F.A.Z. Meine wichtigste Aufgabe bestand in der F.A.Z. darin, den Literaturteil gründlich zu reformieren und ihn so zu redigieren, dass er nicht bloß von Kollegen und Fachleuten gelesen würde, sondern möglichst von allen, die sich für Literatur interessieren.

Das war nicht einfach zu machen, es war vielmehr sehr schwierig. Denn beinahe alle Mitarbeiter des Literaturteils schrieben Kritiken, die von Fremdwörtern und Fachausdrücken strotzten und ihre Bildung deutlich erkennen ließen. Doch eigneten sie sich nicht für die Leser einer Tageszeitung. Von nicht wenigen dieser Kritiker muss-

te ich mich trennen, weil sie keine Lust hatten, leichter und verständlicher zu schreiben. Ich suchte neue Mitarbeiter vor allem unter deutschen Germanisten, die in angelsächsischen Ländern lebten und schon seit einiger Zeit für die dort erscheinenden Zeitungen arbeiteten. Und ich wandte mich gleich an Golo Mann.

Man brauchte ihn nicht daran zu erinnern, an welche Adressaten seine Beiträge gerichtet sein sollten. Aber es ging nicht so leicht. Es gibt ja seit eh und je zwei Arten von Schriftstellern, Kritikern und auch Journalisten: solche, die gut schreiben und solche, die Zeit haben. Golo Mann hatte zunächst keine Zeit. Aber ich bedrängte ihn unermüdlich und hartnäckig – nicht nur mit Briefen, sondern noch häufiger auch mit Telefonanrufen.

Es dauerte letztlich nicht lange, und ich erhielt Manuskripte, die mich entzückten. Golo Mann betonte gern, er sei kein „Literaturge-

lehrer“. Wer also kam in diesen Kritiken zu Worte? Ein hochgebildeter Liebhaber, ein nobler Bewunderer, ein glänzender Kenner seiner Themen. Ein Schriftsteller, dem es Spaß macht, sich über andere Schriftsteller zu äußern. Ein Essayist, der feuilletonistische Mittel nicht verpönt. Ein Kritiker und somit – wie alle wirklichen Kritiker – ein Enthusiast der Literatur.

Was immer er schrieb, er formulierte es immer in einer Sprache, die man in der deutschen Literaturbetrachtung erst seit Heines „Romanischer Schule“ kennt und die immer noch Seltenheitswert hat. Kurz und gut: Ihm gelingt es seit seiner Jugend zu schreiben, wie ihm der Schnabel gewachsen ist. Damit hängt wohl auch Golo Manns hervorsteckender Sinn für das Wesentliche und für das Anekdotische zusammen.

Die Bücher, die ihn zunächst über die Fachkreise hinaus bekannt gemacht und ihn in kurzer Zeit als einen der originellsten Essayisten

und einen der erfolgreichsten Schriftsteller unserer Zeit ausgewiesen haben, stammen aus der Zeit von 1958 bis 1971. Es sind vornehmlich Bücher aus der Feder des Historikers („Deutsche Geschichte des 19. und 20. Jahrhunderts“ und „Wallenstein“). Allerdings ist das eine etwas fragwürdige Unterscheidung.

Sein nie nachlassendes Interesse für Geschichte hätten die historischen Romane geweckt, die er in seiner Jugend las. Er fand damals, dass Historie so lesbar sein könne und müsse wie ein Roman. In der Tat, für Golo Mann ist Geschichtsschreibung nichts anderes als Literatur.

Die Legitimation holt er sich von den alten Römern. Er schreibt: „Alle römischen Historiker machen Literatur mit Ausnahme Caesars... Alle wollen sie großartig unterhalten, auch Tacitus.“ Doch sein wahres Vorbild ist ein deutscher Historiker: Schiller, Friedrich.

Im Laufe der Jahrzehnte hat man Golo Mann oft genug attackiert und denunziert – von den Rechten als Progressiver und von den Linken als Reaktionär, von den einen als Kosmopolit und von den anderen als Nationalist. Den Platz zwischen allen Stühlen hielt er offenbar für durchaus angemessen.

Jedenfalls demonstrierte er der deutschen Öffentlichkeit, wozu sich jene, die ihn so gern kritisierten, nicht aufschwingen konnten – Unabhängigkeit und Nonkonformismus. Golo Mann hat immer wieder gewagt, was in unserer Gesellschaft riskant ist – nämlich Ansichten zu äußern, die der Mode und dem Zeitgeist zuwiderliefen.

Vieles im Leben ist ihm misslungen, er war ein Pechvogel, man hielt ihn für einen Versager. Golo Mann hat anschaulich geschildert, wie durch eine falsche, ja grausame Erziehung Minderwertigkeitsgefühle geweckt und gesteigert wurden und zu Komplexen führten, die ihm ein Leben lang zu schaffen

machten. Die Frage, ob es sich lohne, über Golo Mann zu schreiben, ist wohl inzwischen beantwortet. Aber sollte man sich auch mit dessen Homosexualität beschäftigen? Die Antwort lautet: Eine Biographie dieses bedeutenden Schriftstellers und Wissenschaftlers, die dessen homosexuelle Veranlagung mit allen damit zusammenhängenden Umständen ignorieren würde, wäre wertlos, ja irreführend und schädlich.

Dass man in der Vergangenheit die meisten homosexuell veranlagten Schriftsteller oder Komponisten auf eine derartige, verlogene und heuchlerische Weise behandelt hat, war und ist empörend. Doch spricht das natürlich nicht gegen die Betroffenen, es spricht gegen die Gesellschaft, in der sie lebten. Tilmann Lahmes vorzügliche Biographie ist im Verlag S.Fischer erschienen.

Ihre Fragen schicken Sie an Sonntagsfrage @faz.de oder Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, Stichwort „Sonntagsfrage“, Mittelstraße 2-4, 10117 Berlin.