

Kiew II

Jeder zweite Hauptstädter lebt östlich des Dnjepr

Dem historischen Kiew, das sich an der westlichen Uferseite des Dnjepr auf hügeligem Gelände eingerichtet hat, stellt der Autor die „Millionenstadt Liwobereschna“ gegenüber, die sich am extrem flachen östlichen Ufer seit Ende des Zweiten Weltkrieges aufbaut und weiter wächst. Die wechselseitigen Blicke über den Dnjepr lassen für die Bewohner der Altstadt wie der Neustadt nichts zu wünschen übrig. Die Wohnungen am Flussufer, wenn auch in Hochhausburgen, sind begehrt wie eh und je, die verkehrstechnische Erschließung dieses auf dem Reißbrett erdachten und weitergebauten Stadtgebiets funktioniert, und die Öde zwischen den Häusern bevölkert sich allmählich. Zuerst kommen die fliegenden Händler, dann die Märkte und dann die etablierten Geschäfte. In dieser Großsiedlung machte der Autor verschiedene Entdeckungen: eine Werksiedlung aus den zwanziger Jahren, eine Siedlung im „Zuckerbäckerstil“ der Stalinzeit, eine Siedlung von 1949 für deutsche Arbeiter, welche die Kriegsschuld durch Mitarbeit am Neuen Kreschtschatik zu tilgen hatten. Und dazwischen immer wieder die „Chruschtschowkas“, jene fünfgeschossigen Zeilenbauten und Sorgenkinder der Stadtplanung, die die Bewohner, die sie als Nicht-Architektur betrachten, sorglos mit Veranden, Sommerküchen und Lauben in luftiger Höhe ausstatten.

„Es gibt nur einen einzigen Grund, auf der ‚Linken Seite‘ zu wohnen – man kann von dort aus unentwegt das grandiose Panorama des alten Kiew bewundern.“ Mit dem knappen Satz war für Wadim und Larissa das Thema schon erledigt. Aus ihrer eigenen Dachgeschosswohnung auf dem Gontschari-Hügel, dem ältesten Teil von Alt-Kiew, können sie den entgegengesetzten Blick genießen: ein unendlich funkeln-des Lichtermeer am Abend, und am Tage die helle, bei Sonnenschein unwirklich gleißende Silhouette einer Neubaustadt, deren aufgetürmte Baumassen sich irgendwo im Dunst der Ebene verlieren. Das ist Liwobereschna, das „Linke Ufer“. Die Hälfte aller Kiewer lebt dort. Man muss sich das vorstellen: ein Märkisches Viertel, ein Neuperlach oder, vielleicht doch treffender, ein Marzahn für reichlich eine Million Menschen.

Die faszinierende Topographie des historischen Kiew, das sich auf schroffer Abbruchkante zum Fluss hin mit goldenen Zinnen und Kuppeln schmückt, hat mit jener Neustadt ein an Radikalität ebenbürtiges Gegenüber gefunden. Fast 100 Meter hoch ragt die Altstadt über dem Dnjepr empor. Das östliche Ufer dagegen ist so flach, dass man meint, vom Hang aus die Kohlehalden des Donbass oder gleich bis zum Ural sehen zu können. Die vielen Inseln im Strom wie auch zahlreiche Kanäle, Tümpel und Teiche im Gelände lassen darauf schließen, dass hinter dem Dnjepr morastiger Boden anstand, schlechter Baugrund also, weshalb bis weit ins 20. Jahrhundert hinein lediglich ein paar Dörfer sich in das östliche Weichbild der Großstadt streuten. Im Zuge der staatlichen Industrialisierungspolitik unter Stalin, vor allem jedoch, um den 1934 zugesprochenen Status als Hauptstadt der Ukrainischen Sozialistischen Sowjetrepublik zu unterstreichen, wurde ab Mitte der dreißiger Jahre mit Planungen für erhebliche Stadterweiterungen begonnen. Mit jenem unbeirrbareren Aufbauelan, der anderenorts Flüsse umleitete und Wüsten bewässerte, nahm man die Erschließung der bislang brachliegenden Niederung am östlichen Dnjepr-Ufer in den Blick. Der Zweite Weltkrieg mit seinen für die gesamte Ukraine verheerenden Folgen verhinderte die Realisierung der ursprünglich ausgewiesenen Industrie- und Wohnstandorte. So kam es, dass Liwobereschna, die Kiewer Neustadt, ein reines Produkt der Nachkriegszeit geworden ist.

Moderne als Kontext

Wadim und Larissa, meine Gastgeber für einen Abend, sind Architekten. Dass sie sich so demonstrativ nicht für die Neustadt interessieren, mag unter gewissen Gesichtspunkten nachvollziehbar sein (das wäre dann eine andere Geschichte); aber für die Sache – und das meint hier: für das Schicksal der ganzen Metropole Kiew – ist solches Desinteresse mehr als nur bedauerlich. Denn hier gibt es keine Wahl, ob man Struktur und Ästhetik des industriellen Massenwohnbaus gut oder schlecht, reparabel oder verzichtbar findet. Hier hat sich das funktional-technokratische Planungsleitbild der Städtebaumoderne in einem Ausmaß materialisiert, dass schiere Quantität tatsächlich in neue Qualität umgeschlagen ist. Zumindest hat sich ein vollkommen eigener Kontext herausgebildet. Über 50 Jahre, also bereits über mehrere Generationen hinweg, ist eine Millionenstadt herangewachsen. Man muss sich mit deren Sosein nicht kritiklos abfinden, aber deren Existenz ist erst einmal zu akzeptieren. Und man muss die sehr eigenen Existenzbedingungen und Entwicklungsmechanismen dieses längst nicht mehr exotischen Stadttyps durchschauen lernen, um auf sein weiteres Schicksal Einfluss zu nehmen. Ein riesiges Abenteuerland für Architekten, sollte man denken ... Durchschnittliche Kiewer haben mit der „Linken Seite“ offenbar weniger Probleme. Eine in der Neustadt angetroffene Germanistikstudentin sagt, sie käme regelmäßig über den Fluss, um sich mit Freunden zu treffen und weil es hier „manche Sachen besser zu kaufen gibt als drüben in der Altstadt“. Ihre Dozentin wiederum ist glücklich, dass der Verkaufserlös ihrer privatisierten (großen) Wohnung im heimatlichen Odessa gerade so für eine (mittelgroße) Hochhauswohnung in der Kiewer Neustadt gereicht hat: Bis zu 25.000 Dollar kosten hier durchschnittliche 70–80 Quadratmeter. Oben in der Altstadt zahlt man mindestens das Doppelte, ab 100 Quadratmeter aufwärts auch schon mal das Dreifache. Mit Unbehagen denke ich angesichts solcher Zahlen an die Bergarbeiter, die seit Monaten vor dem Präsidentenpalast für eine Heraufsetzung ihrer Löhne von 30 auf 60 Dollar pro Monat demonstrieren. Die Verhältnisse in der Hauptstadt haben mit den Zuständen im Land



Auf vollkommen flachem Terrain östlich des Dnjepr erstreckt sich vielgeschossiger Wohnungsbau bis zum Horizont. In den begehrtesten Lagen in Ufernähe gegenüber dem Lawra-Kloster wurden Wohntürme in Luxusausstattung für die „Neuen Reichen“ errichtet.



offenbar wenig zu tun. Und selbst die Uni-Dozentin muss ja als Stadtführerin dringend etwas hinzuverdienen. Wem sich dafür keine Gelegenheit bietet, darf auf das Glück aus der Lostrommel hoffen: In den mit Reklamezetteln voll geklebten Metrowaggons zeigen Miniplakate seltsame Lotterien an, bei denen man Verpackungsteile gewisser Produkte einsenden kann; für den Deckel einer Dose Instantkaffee lockt beispielsweise eine Drei-Zimmer-Eigentumswohnung als Hauptgewinn.

Trotzdem: An den nördlichen und südlichen Rändern wächst die Neustadt unaufhaltsam. Ganze Wälder von Kränen drehen sich über immer höheren Clustern von Extremwohnungsbau. Die Ära der vierzehn- und siebzehngeschossigen Scheiben scheint passé, jetzt sind siebenundzwanziggeschossige Punkthochhäuser dran – keine einfallslos hochkant gestellten Kisten, sondern durchmodellerte Türme, gediegen spätmodern (mit gelegentlichen Anflügen postmoderner Fassadenkunst). Die

früher notorisch mangelhafte Bauqualität ist in den letzten Jahren sichtlich gestiegen. Geradezu opulent wird sie in Ufernähe vorgeführt, wo in den Quartieren Rusaniwka und Beresnjacki so eindeutig auf vielgeschossigen Luxus gesetzt wurde, dass man schon beim Vorüberfahren unwillkürlich an Filmszenen mit dunklen Karossen und sonnenbebrillten Leibwächtern denkt. Wenn denn die Geldelite der „Neuen Ukrainer“ nicht gleich in die historischen Nobelviertel Lipki und Petschersk drängt, bevorzugt sie auf der Neustädter Seite natürlich die vorderste Wasserlage, direkt vis-à-vis zum golden bekrönten Lawra-Kloster und zur gigantischen „Mutter Heimat“ aus Titanblech gleich nebenan. Man kann den herablassenden Satz meiner beiden Gastgeber also tatsächlich wörtlich nehmen.

Doch die Zahl solcher „Besserverdiener“ scheint nicht endlos zu wachsen, immer mehr Hochhausprojekte der Luxusklasse sind in den verschiedensten Stadien ihrer Fertigstel-

lung zur Zeit stillgelegt. Rund um den besonders lebhaften Brückenkopf des Browarski-Prospekts, der zentralen Erschließungsader der Neustadt, hat sich inzwischen eine ganze Kulisse aus Investruinen versammelt, die ausgerechnet im Zustand ihrer Erstarrung den klarsten Beweis für den Wandel der Verhältnisse erbringen: Auch wenn es noch die alten Bau- und Projektierungskombinate sind, die hier (mit verbesserter Technologie und offenbar rentabel) auf Wunsch höchst individuelle Häuser errichten – gegen die Marktphänomene „Konjunktur“ und „Spekulation“ sind auch sie chancenlos.

Nachholende Urbanisierung

Die gewaltigen Ausmaße täuschen: Das „Linke Ufer“ ist, zumal im Vergleich mit den Außenbezirken der „alten“ Stadt, ziemlich gut erschlossen. Ein Blick auf den Stadtplan zeigt eine geradezu simple, schnell einprägsame

Ordnungsstruktur, wie sie nur auf Reißbrettern gedeihen kann. Die ganze Kiewer Neustadt ist natürlich ein lupenreines Produkt des funktionalistischen Städtebaus, was sich vor allem an dem robusten und hierarchisch gegliederten Gerüst der Erschließungswege zeigt. Zudem liegt das Schwergewicht bei aller Infrastrukturplanung bis heute eindeutig beim öffentlichen Nahverkehr: Schnurgerade reichen zwei Metrolinien auf einer mittigen und einer südlichen Achse ostwärts tief in die Neustadt hinein. Die Querverbindung in Nord-Süd-Richtung übernehmen Straßenbahnen auf überbreiten „Boulevards“ sowie Busse für die kleinräumige Verteilung. Zwei Vorortbahnen verklammern zudem die älteren, ufernahen Komplexe zwischen Woskressenska und Darniza. Nur der Norden ist gänzlich auf Bus und Straßenbahn angewiesen, er dürfte jedoch angesichts der gerade hier massiv betriebenen Erweiterungen bei künftigen Metroplanungen eine ganz vordere Priorität einnehmen. Nach mehrtägigen Streifzügen durch die Nachkriegs-Millionenstadt ließen sich Stringenz und Effizienz des „funktionalistischen“ Planungsleitbildes nur bewundern. Soweit man im Besitz eines Linienplanes ist, lässt sich für umgerechnet 24 Pfennig pro Fahrt jeder Winkel in der Stadt einigermaßen zügig erreichen. (Einzig abschreckend nur das Generalproblem des Kiewer Massenverkehrs – die heillose Überfüllung aller Fahrzeuge: Tagsüber herrscht trotz Drei-Minuten-Takt in der Metro ein Gedränge wie in Tokio, selbst draußen in der Neustadt.) Die beiden den Fluss überquerenden Metrolinien verlaufen entlang den wichtigsten Ausfallstraßen Richtung Osten. Diese Straßen sind schnurgerade Rollbahnen mit vier bis sechs Fahrspuren und breiten, von Kiefern bestandenen Grünstreifen als Emissionsschutz für die nächstgelegenen Wohnquartale. Alle zwei bis drei Kilometer markiert eine Bahnstation den (stets niveaufreien) Kreuzungspunkt mit einer der Nord-Süd-Magistralen des Binnenverkehrs. Rings um die Bahnhofsbauten ergeben sich in der Anfangsphase noch verlorene und windige Niemandsländer zwischen Brücken, Treppen und Böschungen. Mit der Zeit sind es aber exakt diese von täglich Zehntausenden frequentierten Umsteigepunkte, von denen die allmähliche Verstädterung der Reißbrettlandschaft ihren Ausgang nimmt.

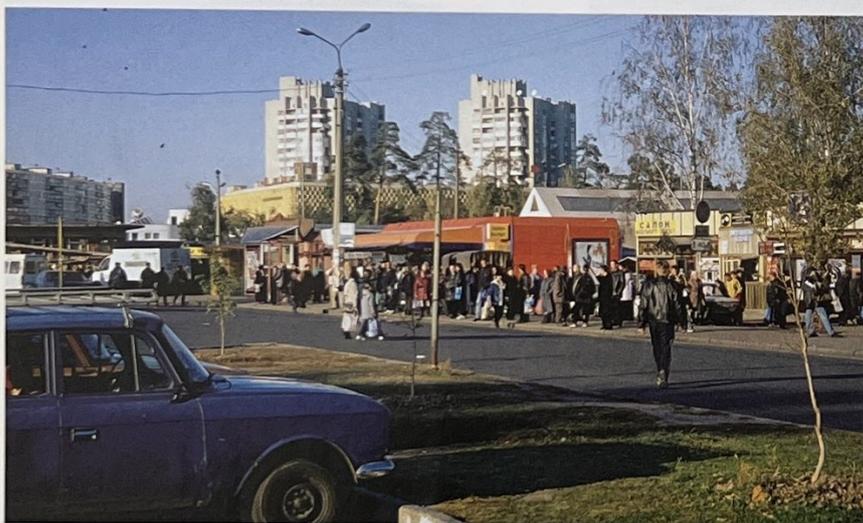
Die Neustadt wächst unentwegt weiter. In den nördlichen Randlagen hält die Urbarmachung neuer Ländereien mit dem Tempo der Baukräne kaum Schritt (linke Seite). An den niveaufreien Kreuzungen zwischen Ausfallstraßen, Metro und Quer-Magistralen ergeben sich in

der Anfangsphase verlorene Niemandsländer. Bald jedoch ziehen diese von täglich Zehntausenden frequentierten Umsteigepunkte zuerst fliegende Händler, dann große Märkte und schließlich komplette Stadtteilzentren als „nachholende Urbanisierung“ an.



Die Metrostationen Darnitza (Abb. oben) und Liwobereschna (Abb. unten) erschließen zwei relativ „alte“ Quartale an der Hauptachse durch die Neustadt. In ihrem Umfeld lässt

sich die Herausbildung von kommerziellen Unterzentren als Folge des enormen Passanten- und Verkehrsaufkommens in geradezu muster-gültiger Form beobachten.



Der Vorgang ist immer der gleiche: Zuerst positionieren sich Marktfrauen mit ärmlichen Angeboten – Gartenfrüchten, selbst gestrickten Pullovern, Blumen, Lottoscheinen oder Plastiktüten – rings um Bahnsteigtreppe und Schalterhallen. Dann bilden sich draußen kleine Gassen aus Buden und Kiosken, die nach nicht allzu langer Zeit schon zu einem respektablen „Rynok“ (Markt) zwischen Bahnhof und Bushaltestelle anwachsen. Irgendwann schlägt die Stunde der „Bisnesmeny“, jener „üblichen Verdächtigen“, die wissen, wie man an Genehmigungen für richtig solide Gebäude kommt, und aus dem improvisierten Basar wird Schritt für Schritt eine grellbunte Kleinstadtkulisse mit allen Angeboten, die des Kunden Herz begehrt – zwielichtige Kneipen und Spielsalons bis nach Mitternacht inbegriffen. Aber auch aufgebrelzte Autosalons, hektargroße Baumärkte und Einrichtungshäuser, sogar ein riesiges Kinderkaufhaus, ein Kino und zwei Theater (in eigenen Häusern!) habe ich auf meinen Neustadtwanderungen entdeckt, die allesamt unzweifelhaft Resultat solch „nachholender Urbanisierung“ waren.

Wenn der Osteuropa-Experte Karl Schlögel, reichlich euphemistisch, die „Basarökonomie“ der postsowjetischen Gesellschaften als „Wiedereinführung des Wertgesetzes“ und „massenhafte Einübung von Marktwirtschaft“¹ interpretiert, so lässt sich die spontankapitalistische Unterwanderung der ursprünglich klaren (und weithin kahlen) Räume und Stadtfiguren durch das anarchische Gewusel privater Existenzgründer als die erste Phase einer „Normalisierung“ der Planstadt begreifen. Da nach Lewis Mumford „Häuser bestenfalls eine Siedlung, aber Bürger eine Stadt machen“, kann man in der Kiewer Neustadt gerade den entscheidenden Schub einer Stadtwerdung beobachten: Die Reichweite der planerischen Idealvorstellungen hat sich erschöpft, jetzt übernehmen die „wirklichen“ Verhältnisse das Regiment. In undurchschaubaren Verhandlungen und Kontrakten werden Räume und Flächen neu angeeignet, Wegebeziehungen neu geknüpft, Orte mit Bedeutung belegt. In die riesigen Wohngebirge nistet sich Gewerbe ein, Agenturen, Ateliers, Praxen und Kanzleien (und Massagesalons) mitunter so weit oben, dass man die Werbetransparente nur noch mit Mühe entziffern kann. Die Erdschosse, zumindest der „zentrumstauglichen“

Hochhäuser, sind seit Jahren schon für Handel und Dienstleistung freigehalten, was die Erfolgreichen unter deren Nutzern zum unkümmerten Aus- und Weiterbau solcher Ländzonen geradezu animiert. Dass es bei all dem nur in den seltensten Ausnahmefällen (ich habe keinen einzigen gefunden) um irgendwie interessante „Baukunst“ geht, sollte den unzweifelhaften Gewinn an Stadtqualität nicht schmälern. Weil gewisse Parallelen sich geradezu aufdrängen, kommt ein Slogan der letzten Jahre hier auf überraschende Weise zur Geltung: „Mainstreet is almost allright!“

Historische Lesbarkeit

Aber selbst auf geistige Genüsse, sprich: auf stadtgeschichtliche Entdeckungen, braucht der alteuropäisch kultivierte Flaneur nicht zu verzichten. Was vom gegenüberliegenden Dnjepr-Hang wie ein endloser Brei „banaler Plattenbauten“ wirken mag, bietet bei näherer Betrachtung nicht nur eine erstaunliche Vielfalt der Typen und architektonischen Handschriften, sondern ist nach eben diesen differierenden Typologien lesbar wie jede andere beliebige Stadt: Die fünfzig Jahre Entstehungszeit von Liwobereschna waren keineswegs nur die „bleierne Zeit“ der zuletzt herrschenden Breschnew-Stagnation. Es gab auch bewegte Jahre, streckenweise von wilden Meinungskämpfen geprägt, deren Spuren man nun im Stadtbild wiederfinden kann – ein Mindestmaß an Kenntnis der fraglichen Baugeschichte und einiger ihrer ideologischen Hintergründe allerdings vorausgesetzt. Als besonders ergiebig für solche architektonischen Streifzüge durch die Kiewer Nachkriegszeit erweisen sich die sichtlich betagteren Quartale im zentralen Bereich. Beiderseits der hier oberirdisch geführten Metro kann man wie im Eildurchlauf alle wesentlichen Paradigmen des sowjetischen Städtebaus begutachten. Den historischen Ausgangspunkt bildet gleich neben der Station „Tschernigowska“ eine in seltener Geschlossenheit erhaltene Werksiedlung aus den zwanziger Jahren (oder noch früher). Angesichts der ländlich überformten Haustypologie ist man verlockt, sogar an einen der ganz alten Dorfkern zu denken, wenn nicht die klare Reihenhausstruktur sowie ein unverkennbar geometrisch entwickelter „Masterplan“ den Siedlungszweck offenlegte: die

Die Geschäfte der großflächigen Bau-, Garten- und Möbelmärkte beginnen oft in improvisierten Warenlagern unter freiem Himmel, in denen gleich aus dem Container heraus verkauft wird.

Hat ein Ort für Handel und Wandel erst einmal genügende Eignung zu erkennen gegeben, kommen die „richtigen“ Geschäftsleute und setzen ihre Unternehmungen mit „richtiger“ Architektur in Szene.



Arbeiter für einen Industriekomplex werksnah zu behausen.

Ein paar Minuten Fußweg weiter westlich, an der Station „Darniza“, stößt man auf Zeugnisse eines anderen Versuchs: Die Opulenz des Kiewer „Zuckerbäckerstils“, der in der Altstadt am Kreschtschatik geradezu delirische Triumphe gefeiert hat, sollte natürlich auch den Alltag der Werktätigen in ihrer neuen Wohnumwelt bereichern. Abstruserweise können ausgerechnet jene „repräsentativ“ gegliederten und reich dekorierten Schaufassaden vor geschlossenen Blockstrukturen aus heutiger, postmodern abgehärteter Sicht noch am ehesten mit Sympathie rechnen. Aber der ungehörige Aufwand hat das Experiment nach vier Quartiersblöcken scheitern lassen. Auf der Straßenseite gegenüber stehen schon die ersten kahlen Exemplare der Folgezeit. Wie zum Abschied finden sich an einer Zeile noch ein paar verlorene Rosetten und Gesimsreste, ratlos auf der ansonsten roh belassenen Kalksteinwand drapiert. Vielleicht war dies ja die entscheidende Baustelle, bei deren Fundamentlegung die legendäre Chruschtschow-Rede wie eine Bombe in den Planungskollektiven eingeschlagen war: „An unsere teuren, ach zu teuren Genossen Architekten ...“² Zwischen den beiden Perioden eines forcierteren Stilwollens erstrecken sich mehrere Hektar weit „Chruschtschowkas“. Diese fünfgeschossigen Zeilen in Schlichtbauweise, bei aller Ärmlichkeit des heutigen Anblicks immerhin die – millionenfach realisierte – sowjetische Variante der „Wohnung für das Existenzminimum“, hatten in der Nachkriegs-Wohnungsnot den vom Land in die Industriezentren Strömenden als glorreiche Errungenschaft an Wohnkomfort gegolten. Heute sind sie allgemein die Sorgenkinder der Wohnungswirtschaft und von den massiven Bemühungen ihrer Bewohner um Individualisierung gezeichnet: Für den Umbau der Balkone zu improvisierten „Lauben“, Veranden oder Sommerküchen scheint es spezielle Baumarktsortimente zu geben. Die Trübseligkeit der offenen Zeilenstrukturen wird mittlerweile von der dichten und haushohen Durchgrünung der Quartale gemildert. Einzelne Zwölf- bis Siebzehngeschosser mit banal-postmoderner Maskierung sind als neumodische „Inseln der Bessergestellten“ (mit Tiefgaragen und separat gepflegten Vorgärten) unvermittelt dazwi-

schon gestreut. Eine solche Vermischung mit neuen, ausschließlich zur sofortigen Privatisierung errichteten Hochhäusern hat in den weiträumigen Wohnkomplexen jenseits der Metroachse noch nicht stattgefunden. Hier, in den Quartieren der sechziger- bis achtziger Jahre herrscht unangefochten das „Primat der Platte“, also ein Anblick, wie er von den Neubausiedlungen ostdeutscher Städte vertraut ist. Deren Verdichtung geschieht, wie bereits beschrieben, als nachträgliche Auffüllung mit Geschäften und gewerblicher Infrastruktur; auch erste Kirchen sind bereits im Rohbau fertig gestellt.

Wohl, weil ich mich so ausdauernd auf den Geschichtspfaden der Kiewer Neustadt herumgetrieben hatte, wurde ich am Ende mit einer echten Entdeckung belohnt – mit jener aus allen nachbarschaftlichen Normen fallenden Häusergruppe, die sich weder als russisch-ländlich noch als stalinistisch-pompös beschreiben ließ, allenfalls als behäbig und völlig unbeholfen im Einsatz befremdlichen Dekors. Noch während ich mit der unpassenden Assoziation „Heimatschutz“ haderte, erklärten Passanten ungefragt, dass dies die „deutschen Häuser“ seien, von deutschen Arbeitern nach deutschen Plänen 1949 erbaut. Reste des Tributs, den deutsche Kriegsgefangene dem von ihnen zerstörten Land entrichten mussten: Dass deutsche Brigaden am Wiederaufbau des Kreschtschatik beteiligt waren, hatten historische Quellen schon seit Längerem erwiesen; nun zeigte sich, dass sie dafür am „Linken Ufer“ gewohnt hatten, und zwar in einer komplett selbst errichteten Siedlung. Wie wenig sich die zwangsverpflichteten Architekten damals in den strengen Regelwerken der Stalinischen Ästhetik zurechtfinden, illustrieren die zwei blassen Kalkziegel-Zeilen gleich neben der Metrostation „Darniza“ auf unübertreffliche Weise.

Und als ob so viel satte Geschichtlichkeit noch nicht reichte, stolperte der Hilfe suchende Blick auf den Stadtplan schließlich über den Namen, den der soeben von der Werksiedlung bis zum Stalinbarock durchquerte Mikro-Rayon mitten im Zentrum der Neustadt trug: Den hatten sie einst „Sozgorod“ genannt. Leider ist zu vermuten, dass Wadim und Larissa mit diesem Begriff³ nicht mehr viel anzufangen wissen. Und wenn doch, so wird er sie wohl weniger elektrisieren als die Wie-

derentdeckung mittelenglischer Kleinstadtromantik am Hofe von Prinz Charles. Das ist schade. Denn die historische Gemengelage ihrer Stadt besteht nun mal aus eher spröden als pittoresken Zeitschichten. Die kann man sich nicht einfach weg wünschen. Und allem Anschein nach speist sich aus dieser Gemengelage eines extrem bewegten Dreivierteljahrhunderts gerade heute eine Vitalität, die noch für mancherlei Überraschungen taugt.

1 Vgl.: Karl Schlögel: „Basar Europa und die Arbeit der Weberschiffchen“, in ders.: „Promenade in Jalta und andere Städtebilder“, München/Wien 2001

2 Die immer wieder erwähnte Rede Nikita Chruschtschows vor dem Allunionskongress der Bauschaffenden im Dezember 1954 leitete einen harten Kurswechsel in der Baupolitik ein. Mit dem proklamierten Ziel einer Industrialisierung des Massenwohnbaus war die schroffe Abkehr von den aufwändigen Repräsentationsarchitekturen der Stalinzeit verbunden.

3 Unter dem Titel „Sozgorod“ hatte der sowjetische Architekt Nikolai A. Miljutin 1930 eine theoretische Studie zur Planung „neuer Städte“ vorgelegt, die wegen ihres radikalen funktionalistischen Ansatzes auch international große Aufmerksamkeit errang. (siehe den kommentierten Reprint N. A. Miljutin „Sozgorod – Die Planung der neuen Stadt 1930“, Basel 1992.) In heute verbindlicher ukrainischer Diktion lautet der Name des Rayons „Sozmisto“.



Was aus der Ferne wie ein endloser Brei banaler Plattenbauten wirken mag, zeigt sich aus der Nähe lebendig und vielgestaltig wie jeder andere Typ von Stadt. Man muss die Neustadt in ihren sozialen und historischen Schichtungen nur zu lesen verstehen. An der äußersten Peripherie hat sich bereits eine Boom-

branche der dortigen New Economy eingerichtet: der Handel mit neu zusammengesetzten Gebrauchtwagen westeuropäischer Herkunft mit dem vollständigen Sortiment an Ersatzteilen.

Fotos: Wolfgang Kil, Berlin (4), Erik-Jan Ouwerkerk, Berlin (5)