

Unternehmen Kiew

„Die Ukrainer, von denen man bei uns und im übrigen Westen nicht viel mehr weiß, als dass sie irgendwo zwischen Kaukasus und Karpaten wohnen, in einem Land, das Steppen und Sümpfe hat. Im Übrigen sind die Ukrainer eines jener Völker, von dem man nicht bestimmt sagen kann, ob sie nur Menschenfresser oder gar auch Analphabeten sind. Ihrer Abstammung nach sicher ‚Russen und dergleichen‘, ihrem Glaubensbekenntnis nach urkatholische Heiden mit Bärten und einem Priestertum aus Gold, Myrrhe und Weihrauch. Diese Operetten-Begriffe von Land und Volk sind allzu verführerisch.“ Das schreibt Joseph Roth in der „Neuen Berliner Zeitung“ vom 13. Dezember 1920. Die Hauptstadt des Landes, das in den dreißiger Jahren so viel Stoff abgab und so viel Kulisse für Operette und Varieté, heißt Kiew. Der Name des Landes beschreibt mehr ein Territorium als eine Nation. Und die Hauptstadt der Ukraine musste lernen, damit zu leben, dass die Katastrophe von Tschernobyl Nation und Stadt bekannter gemacht hat als die Kulturleistungen der 1000 Jahre Stadtgeschichte davor. Aber Kiew ist auch eine europäische Stadt, deren Geheimnissen wir versucht haben, auf die Spur zu kommen.

Wir sind dorthin gereist, um – wieder einmal – dem nachzuspüren, was Städte in Osteuropa leisten, um Anschluss zu gewinnen an Mittel- und Westeuropa; denn dort möchten sie eines Tages ankommen. Kein Reisetagebuch ist hier entstanden, sondern eine Sammlung von Eindrücken aus sieben Tagen, die sich – hoffentlich – verknüpfen zu einem Bild von Kiew, einem Bild von Kiew allerdings mit westlichen Augen. Das möge man mir dort nachsehen und hierzulande als Aufforderung begreifen zur Reise in eine Stadt, die von Berlin weniger weit entfernt ist als Barcelona oder Neapel.

Ende Juni ist endlich Sommer in Berlin. Wir fliegen über Wien und kurz vor der Ankunft hören wir die Nachricht des Kapitäns: „Die Temperatur in Kiew beträgt 16 Grad, es ist regnerisch und bedeckt. Wir danken Ihnen, dass sie mit Austrian Airlines geflogen sind und würden uns freuen ...“ Landung am Flughafen Kiew-Borispil. Von Freunden, die schon öfter in der Ukraine waren, wurde uns vor der Abreise eine ganze Reihe von Verhaltensmaßnahmen eingeschärft. „Achtet unbedingt darauf, am Flughafen eine Krankenversicherung zu kaufen, damit euch zur Not der staatliche Gesundheitsdienst betreut. Das ist Pflicht in der Ukraine.“ Uns wurde gesagt: „Füllt die Zollerklärung genau aus, was Wertgegenstände und Devisen betrifft. Ihr dürft nur das ausführen, was ihr nach Kiew mitgebracht habt. Ihr müsst euch bei der Polizei registrieren lassen, wenn ihr privat wohnt. Für die Prozedur müsst ihr mindestens einen halben Tag einplanen und 50 Dollar Gebühr.“ Die Formalitäten bei der Einreise in dieses Land sind offenbar sehr umständlich. Irgendwie umschiffen wir den Counter, an dem die Krankenversicherung teuer an Ausländer verkauft wird, dafür wird unsere Zollerklärung nicht abgestempelt. Wir verlassen das Flughafengebäude. Unsere Gastgeber erwarten uns. Sie haben ein Auto organisiert, einen Fahrer und sogar einen Parkplatz, der trockenem Fußes zu erreichen ist. Denn in Kiew hat es zuvor zwei Tage lang geregnet. Das Parkplatzgelände steht knietief unter



Wasser. Unser Fahrer versucht, sich einen Weg zur Ausfahrt zu bahnen, denn auf dem überfluteten Terrain fährt jeder, wie er will, alle Straßenverkehrsregeln scheinen aufgehoben. Wir halten das für einen Ausnahmezustand; später werden wir wissen: Das ist der Normalzustand in Kiew. Irgendwann aber stehen auch wir an der von drei Uniformierten bewachten Kontrollschranke und zahlen bei den drei Kassierern die Parkgebühr. Bis zum Stadtzentrum sind es 35 Kilometer. Wir fahren durch übergrüne Wälder, es muss auch in den letzten Wochen viel geregnet haben. Die Schnellstraße ist leider asphaltiert und hat keine Entwässerung. Vor großen tiefen Pfützen, die nur im Schrittempo durchfahren werden können, bilden sich



Einzigartig ist die Lage eines Parkhauses gegen die rote Ar-



... 1740 geht die reiche Stadtkultur im Ansturm der
Mongolen zugrunde. Kiew wird bis auf die Grundmauern
niedergebrannt. Nach dem Zerfall des Kiewer Reiches bil-
det die West-Ukraine ein selbständiges Fürstentum, das
nach 1740 an Polen fällt. Die Ost-Ukraine mit Kiew kommt
unter die Herrschaft Litauens. Nach der polnisch-litau-
ischen Union von 1793 wird die gesamte Ukraine unter
polnisch-litauischer Staatsmacht. 1848 läuft die Ukraine unter
Führung des Kosaken-Fürstentums Bogdan Chmelnyzki
zum Moskauer Zaren über. 1857 teilen Polen und Russland
die Ukraine unter sich auf. Links des Dnjepers herrscht
Russland, rechts des Dnjepers Polen. Nach dem drei-
teiligen Teilung von 1793 und 1795 hört Polen auf zu existieren, die
Ukraine gerät in Galizien unter österreichische Herr-

... Siedlungen haben keinen Anschluss an das Netz der Meier-
... führen ins Zentrum der Stadt und in die
... wo die meisten Menschen, die hier leben
... Die Bäume sind überhöht und unproduktiv.
... wir von ukrainischen Gesprächspartnern:
... Siedlungen im Osten lebt, ist praktisch völ-
... es sei denn, er hat ein Auto. Für das hat er

Die Hauptstadt der Ukraine baut im
Drei-Schichten-Takt ihr Stadtzentrum
kompromisslos für eine marktwirt-
schaftliche Zukunft um. Die Arnujska
Straße, die vor dem Bessarabischen
Markt beginnt, ist vollständig aufge-
graben, die marode Stadttechnik ist
provisorisch vertäut, um später in die
Versorgungsschächte der unterirdi-
schen Shopping Mall wieder eingefäl-
delt zu werden. Die Planer erwarten,
dass sich hier Luxusgeschäfte einrich-
ten werden. Für den größten Teil der
Kiewer Bevölkerung allerdings werden
die Tag und Nacht geöffneten Kioske
in den Wohngebieten ihre „erste
Adresse“ bleiben.



Staus, obwohl heute nur wenig Autos unterwegs sind. An der Stadtgrenze grüßt, zwei Meter groß, Mischa der Bär, das Maskottchen der Olympischen Spiele in Moskau von 1982, von dem viele Exemplare den Weg in die Ukraine gefunden haben und an Hauptstraßen, Stadteinfahrten und öffentlichen Plätzen aufgestellt wurden. Der Flughafen liegt auf der östlichen Seite des Dnjepr, dem Fluss, der die Stadt in zwei Teile teilt. Die östliche Seite, erklärt unser Chauffeur, ist die russische Seite, und die westliche Seite, das ist die europäische. Auf der Westseite wurde Kiew vor 1500 Jahren gegründet, die Besiedlung der Ostseite ist ein Produkt der letzten 50 Jahre. Die meisten dieser Plattenbau-siedlungen haben keinen Anschluss an das Netz der Metro, nur Buslinien führen ins Zentrum der Stadt und in die Industriegebiete, wo die meisten Menschen, die hier leben, Arbeit finden. Die Busse sind überfüllt und unpünktlich. Später hören wir von ukrainischen Gesprächspartnern: „Wer in diesen Siedlungen im Osten lebt, ist praktisch völlig immobil, es sei denn, er hat ein Auto. Nur das hat er meist nicht.“

Hoch über dem Zentrum der Stadt, auf einem der Hügel am Ufer des Dnjepr, steht ein martialisches Denkmal, die „Mutter Heimat“ mit Schwert und Schild, silbrig glänzend. Die Figur steht auf einem 40 Meter hohen Postament, das einer Raketenabschussrampe nachempfunden scheint, und misst selbst 68 Meter. Maßstab und Gestaltung verweisen

auf die Zeit der Herrschaft Stalins, doch entstanden ist das Werk erst 1981, als Mittelpunkt einer Gedenkstätte, als Erinnerung an den Großen Vaterländischen Krieg von 1941–1945.

Im Juli 1941 überfielen Truppen der Deutschen Wehrmacht die Sowjetunion, und als sie Kiew besetzten, wurden sie fast freudig begrüßt. Hoffnung keimte auf, vor allem unter den ukrainischen Nationalisten, mit Hilfe der Deutschen einen Nationalstaat zu gründen. Offiziere und Soldaten marschierten mit den Truppen Hitlers gegen die Rote Armee. Ukrainer beteiligten sich an den Judenprogromen, auch am Massaker im Tal Babi Jar bei Kiew, wo am 29. und 30. September 1941 mehr als 33.000 Juden ermordet wurden. Ende 1944 konnte die Rote Armee Kiew zurückerobern. Die Stadt war zerstört, Legenden halten sich bis heute. Wurde lange behauptet, die deutschen Truppen hätten bei der Einnahme von Kiew das Zentrum in Trümmer gelegt, gehen Historiker heute davon aus, dass Russen auf dem Rückzug die Stadt vermint und das Zentrum entlang des Kreschtschatik-Boulevards gesprengt haben, um dem Feind die Stadt nicht unzerstört in die Hände fallen zu lassen. Angeblich haben sich die sowjetischen Truppen bei der Befreiung der Stadt viel Zeit gelassen, um mit den deutschen Besatzern die ukrainischen Nationalisten zu liquidieren. Man erzählt bis heute von einer Partisanenarmee neofaschistischer ukrainischer Freischärler, die bis Mitte der fünfziger Jahre einen Partisanenkrieg gegen die Rote Armee führte.

Das gehört zur dunklen Seite der Suche der Ukraine nach Identität, die des Öfteren im Nationalismus mündete. Souverän war die Ukraine nie, genauso wenig wie die alte und neue Hauptstadt Kiew, die immer wieder erobert und zurückerobert, besetzt und befreit, verklärt und verdammt wurde. Die Stadt gewann Bedeutung im Einflussbereich politisch mächtiger und militärisch stärkerer Nachbarn. Im Jahr 899 führt Fürst Wladimir das Christentum byzantinischer Prägung in der Ukraine ein. Vielen gilt dieses Datum als die Gründung des Kiewer Reiches, der „Kiewer Rus“ und manchen sogar als Gründung des russischen Zarenreichs. 1240 geht die reiche Stadtkultur im Ansturm der Mongolen zugrunde. Kiew wird bis auf die Grundmauern niedergebrannt. Nach dem Zerfall des Kiewer Reiches bildet die West-Ukraine ein selbstständiges Fürstentum, das nach 1340 an Polen fällt. Die Ost-Ukraine mit Kiew kommt unter die Herrschaft Litauens. Nach der polnisch-litauischen Union von 1386 wird die gesamte Ukraine Teil des polnisch-litauischen Staates. 1654 läuft die Ukraine unter Führung des Kosaken-Hauptmanns Bogdan Chmelnyzki zum Moskauer Zaren über. 1667 teilen Polen und Russland die Ukraine unter sich auf. Links des Dnjepr herrschte Russland, rechts des Dnjepr Polen. Nach den drei Teilungen von 1772, 1793 und 1795 hört Polen auf, zu existieren, die Ukrainer gerieten in Galizien unter österreichische Herr-



bleibt der Dnjep



In einer Baublocke die britische Botschaft entstehen. Das verbindet der Einspruch der Frau des Staatspräsidenten, weil damit das illegal in die Brandwand gebrochene Fenster, das ihr den freien Blick auf die Andreaskirche bietet, verhandelt worden wäre. Auch von dieser Geschichte wissen wir nicht, ob sie stimmt.

Das Gegenstück zur Oberstadt ist die Unterstadt. Pöchl, die fast gleichzeitig entstand, in der nicht die Aristokratie wohnt, sondern Kleinhandwerker, Tagelöhner und Halbweltler und die Minderheiten, Tataren, Polen und Juden. Die Unterstadt war der Handelsplatz von Kiew und über Jahrhunderte die Basis des Wohlstands. Hier, am Ufer des Dnjep, lag der Hafen, wurden Schiffe entladen und die

bei von 42 Metern Höhe. Unter den 19 Metern tiefen Pöchl...
 die Unterstadt. Passanten erzählen mit Stolz...
 Sie kommen aus Deutschland? Hören Sie...
 hat gesagt, dass die Andreaskirche die schönste...
 der Welt sei. Er wollte sie Stein für Stein ab...
 in Berlin wiederzubauen, als einziges Bauwerk...
 e. Die Andreaskirche ist der Mittelpunkt des...
 Kiew, und die Straße, die auf den Gipfel führt, gilt...
 le Kiew. Sie ist gesäumt von zwei- bis dreige...
 Häusern, die heute Restaurants, Galerien und...
 kops beherbergen. Die Einwohner sprechen vom...
 von Kiew Kunsthandwerk und Matschmuck...
 Staschenski verkauft. Michail Bulgakov...
 kleines skulpturales Museum eingerichtet ist, hat

Blick von einem der bewaldeten Hügel, die steil zum Westufer des Dnjep abfallen, auf die Oberstadt von Kiew mit der Andreaskirche als Höhepunkt. Eine steile Straße, der Andreassteig, führt auf den Gipfel. Sie ist gesäumt von Ständen, an denen Kunstgewerbliches und Kitsch feilgeboten werden. Am linken Bildrand das so genannte „Schloss Richard Löwenherz“, das seit Jahren leersteht, weil es in ihm spuken soll. Die Nachbarhäuser sind bis auf wenige verlorene Mietshäuser ungebaut. Am Rand der Oberstadt nehmen die Häuser dörflichen Charakter an, und junge Menschen zelebrieren ihr ganz persönliches „Déjeuner sur l'herbe“.

schaft, der Norden und der Osten fallen an das zaristische Russland. Das Territorium der Ukraine gehört nicht nur verschiedenen politischen Staaten an, sondern unterliegt im Laufe der Jahrhunderte auch ganz unterschiedlichen kulturellen Einflüssen. Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs zerbrechen das Zarenreich und das Habsburger Reich. Zwischen 1917 und 1921 finden in Kiew – je nach Quellenlage – zehn oder vierzehn Machtwechsel statt. Mal gewinnen die Kommunisten die Oberhand, mal die Weißrussen, mal die Deutschen, mal die Österreicher. Jeder versucht, die Ukraine in einer neuen europäischen Rangordnung für sich zu vereinnahmen. 1920 übernehmen die Bolschewiki für die nächsten sieben Jahre die Macht in Kiew.

Alle Brücken über den Dnjepr wurden im Zweiten Weltkrieg zerstört und durch Provisorien und Pontons ersetzt. Als erste feste Verbindung wurde die Paton-Brücke wieder aufgebaut. Eine Gusseisenkonstruktion, gefertigt in den Stahlwerken von Magnitogorsk, schwere Träger und Gurte und kunsthandwerklich überarbeitete Brüstungsgeländer mit hochsymbolischer Dekoration: Sowjetsterne, hundertfach umkränzt von Weizengarben. Im tagtäglichen Betrieb erzittert die Brücke Besorgnis erregend, wenn 40-Tonnen-Lastwagen darüber fahren. Die Fußgängerstege in beiden Richtungen haben große Löcher, wo die Betonbohlen zerbröseln oder ganz herausgefallen sind. Vierzig Meter tiefer fließt der Dnjepr.

Auf den Hängen am Westufer des Flusses wohnen die neuen Reichen in pompösen Villenanlagen oder luxuriös ausgestatteten Hochhäusern. Hier haben alle neuen Wohnhochhäuser Türmchen, Flugdächer oder sonst irgendeine Dekoration auf dem Dach. Solche Markenzeichen findet man nicht auf der anderen Seite des Flusses, im Osten. Die so genannte Oberstadt gilt als Gründungsort von Kiew. Im Zentrum steht die 1753 fertig gestellte Andreaskirche, ein Barockbauwerk des italienischen Architekten Bartolomeo Rastrelli (1640–1744), der später in Sankt Petersburg die ersten Pläne für das Winterpalais des Zaren zeichnete. Die Andreaskirche ist ein Kreuzkuppelbau mit einer Kuppel von 42 Metern Höhe. Unter den 15 Meter tiefen Fundamenten liegt die Unterkirche. Passanten erzählen mit Stolz: „Nicht wahr, Sie kommen aus Deutschland? Hören Sie: Adolf Hitler hat gesagt, dass die Andreaskirche die schönste Barockkirche der Welt sei. Er wollte sie Stein für Stein abtragen und in Berlin wiederaufbauen, als einziges Bauwerk der Ukraine.“ Die Andreaskirche ist der Mittelpunkt des Andreashügels, und die Straße, die auf den Gipfel führt, gilt als Keimzelle Kiews. Sie ist gesäumt von zwei- bis dreigeschossigen Häusern, die heute Restaurants, Galerien und Souvenir-Shops beherbergen. Die Einwohner sprechen vom Montmartre von Kiew. Kunsthandwerk und Modeschmuck werden von Straßenhändlern verkauft. Michail Bulgakow, für den ein kleines skurriles Museum eingerichtet ist, hat

hier seine ersten Texte geschrieben oder vielleicht auch nur seine Kindheit verbracht. Auf halber Höhe des Andreashügels steht das so genannte „Schloss Richard Löwenherz“, eine Kitsch-Burg aus dem 19. Jahrhundert. In diesem Haus, so sagt man, spuke es. Das sei auch der Grund dafür, dass das türkische Konsortium, das hier in den neunziger Jahren ein Luxushotel einrichten wollte, das Projekt vor der Fertigstellung wieder aufgab. Den Maurern seien wegen des Spuks die Kellen aus der Hand geglitten, so dass sie es vorzogen, das Gebäude den bösen Geistern zu überlassen. Früher allerdings habe es vielen Künstlern gute Dienste geleistet. Maler und Bildhauer konnten in dem Haus, das mit dem Makel des Spuks behaftet war, auf Jahre umsonst leben und arbeiten. Eines Abends, als wir zufällig vorbeikamen, zucken Lichtblitze oben auf dem Dach: ein Photoshooting junger ukrainischer Modemacher.

Das Pflaster ist sehr unbequem zu gehen. Es sind hochkant gestellte, meist vermörtelte Kiesel, manchmal gibt es große Löcher, die Bordsteine sind sehr hoch, die Bürgersteige schmal. „Das Pflaster stammt noch aus der Zeit, als die Stadt hier gegründet wurde“, sagen unsere Freunde. Zu dem Zeitpunkt wusste ich noch nicht, dass fast die gesamte Bebauung auf dem Andreashügel Anfang des 19. Jahrhunderts abgebrannt war und erst gegen Ende des Jahrhunderts wieder aufgebaut wurde. Direkt vor der Andreaskirche liegt ein kleiner Platz. Eigentlich sollte hier



in einer Baulücke die britische Botschaft entstehen. Das verhinderte der Einspruch der Frau des Staatspräsidenten, weil damit das illegal in die Brandwand gebrochene Fenster, das ihr den freien Blick auf die Andreaskirche bietet, verbaut worden wäre. Auch von dieser Geschichte wissen wir nicht, ob sie stimmt.

Das Gegenstück zur Oberstadt ist die Unterstadt: Podil, die fast gleichzeitig entstand, in der nicht die Aristokratie wohnte, sondern Kleinhändler, Tagelöhner und Hafendarbeiter und die Minderheiten, Tartaren, Polen und Juden. Die Unterstadt war der Handelsplatz von Kiew und über Jahrhunderte die Basis des Wohlstands. Hier, am Ufer des Dnjepr, lag der Hafen, wurden Schiffe entladen und die



Podil, die Unterstadt, war jahrhundertlang das Quartier der Kleinhändler, Tagelöhner und Hafendarbeiter. Hier lagen der Handelshafen, die Markt- und Auktionshallen, später die Börse. Die Unterstadt ist nicht auf theatralische Wirkung angelegt wie die Oberstadt oder Petschersk. Sie entwickelt sich auf einem orthogonalen Raster mit einer einfachen Bautypologie städtischer Reihenhäuser, in die kommerzielle Großbauten, Kirchen und Paläste wie beiläufig eingestreut sind. Wo die Substanz des 19. Jahrhunderts verfällt, brechen mediokre Bürobauten mit getönten Curtain-wall-Fassaden die kleinstädtische Struktur auf.

Waren auf den Märkten umgeschlagen. Die Unterstadt besitzt keine aufregende Topographie, sondern ist in der Ebene nach einem einfachen Raster angelegt. In der Unterstadt herrscht eine wirre Mischung von Bautypen und Architektursprachen, ein unverbundes Nebeneinander von Bauten aus verschiedenen Epochen: die Markthallen, die Ende der neunziger Jahre wieder aufgebaute Maria-Entschlafens-Kirche aus dem 12. Jahrhundert, ein Flussbahnhof am Dnjepr im konstruktivistischen Stil, die ersten postmodernen Wohnungsbauten in Kiew, drei, vier Blöcke aus Ziegelmauerwerk, die türkisgrünen Silos am Hafen aus der heroischen Zeit der Industriearchitektur, historischen Vorbildern grob nachempfundene Stadtpalais mit viel Marmor und Messing für Neureiche, Bürobauten mit verspiegelten Vorhangfassaden. Gleichwohl wirkt die Unterstadt eher leiser, dörflicher als die Oberstadt. Hier scheint die Zeit angehalten zwischen zweigeschossigen Häuserzeilen mit ihren längst zu groß gewordenen Straßenbäumen und leer stehenden Häusern, auf deren Balkonen Birken wachsen. Daneben frisch renovierte Straßenzüge mit weiß gestrichenen Fassaden, fast wie eine Theaterdekoration. Junge Mädchen kommen aus der Schule. In Gruppen gehen sie langsam nach Hause; auch das ein bühnenreifer Auftritt. Es sind aber keine Stadtkinder, die hier paradiere, es sind Dorfmadchen. Podil, die Unterstadt, ist bis heute ein Dorf geblieben.

Fließt der Dnjepr.



Wir wohnen in einer Privatwohnung, die uns der Eigentümer für die Zeit unseres Aufenthalts zur Verfügung gestellt hat: im Regierungsbezirk, einen Steinwurf vom Parlament und Präsidentenpalais entfernt. An jeder Straßenecke stehen Posten in kleinen Wachhäuschen an Barrieren und Schranken. Die Wohnung liegt in einem Block aus den fünfziger Jahren. Im Ehrenhof zur Straße steht ein Denkmalsockel. Das Denkmal selbst ist verschwunden. Die Wohnung hat einen guten Grundriss, man wohnt durch von der Straße zum Innenhof, mit einem großen Wohnraum, einem großen Schlafraum, Einbauküche, Bad, Eichenparkett, Flügeltüren. Der Eigentümer scheint selten hier zu sein, Spinnennetze umspannen Schreibtischstuhl und Küchentisch.

Wir wissen, er hat die Wohnung von seinem Vater übernommen, ein vergilbtes Foto zeigt seinen Vater in der Uniform der Roten Armee und hängt ebenso an der Wand wie ein Foto des ausgebrannten Reaktors von Tschernobyl und eine schlüpfrige Quasi-Caravaggio-Kopie in Öl. Die Matratzen sind hart wie Strohsäcke, die Badewanne mit einer dicken Kalkschicht überkrustet, das Wasser kommt nur kochend heiß aus der Leitung, der Kühlschrank brummt so laut wie eine Waschmaschine beim Abpumpen. Gleichwohl sind wir dankbar. Der Supermarkt nebenan hat von acht Uhr morgens bis zehn Uhr abends geöffnet, die jungen Frauen, die dort bedienen, sind ausgesprochen freundlich und helfen dem Fremden, der kein Russisch spricht, wo es nur geht. Zu kaufen gibt es alles, von lokalen Produkten wie Joghurt, frischer Milch und gefülltem Selbstgebackenen bis Nescafé und Coca-Cola. Hat man doch einmal etwas vergessen, geht man zu dem nachts grün und weiß beleuchteten Kiosk, der 24 Stunden geöffnet hat. Auf dem Kreschtschatik, der Flaniermeile im Zentrum, haben wir im ersten Obergeschoss eines stalinistischen Prachtbaus ein Café entdeckt, von dem aus man die gesamte Szenerie am Boulevard übersehen kann. Da gehen wir hin und finden uns inmitten einer Korona von jugendlichen Ukrainern, die MTV gucken und zwischen den Videogames würfeln, die ihre Freunde laut begrüßen und ihre Abgänge gekonnt inszenieren. Wir fühlen uns selt-



sam wohl in dieser Gesellschaft, trinken ukrainisches Bier, bekommen Erdnüsse kostenlos und ohne Aufforderung serviert. Gegen Mitternacht brechen wir auf. Vor der Tür stehen vier Polizisten und warten. Sie verlangen unsere Ausweise. „Sie sind nicht registriert. Das ist ein großes Problem. Sie müssen mit auf die Wache kommen.“ Der Gruppenführer behält unsere Pässe ein. Im Gänsemarsch, hinten und vorne eskortiert, werden wir in eine Fußgängerunterführung geleitet und dort in einem winzigen Raum eingeschlossen. Jeder Einzelne von uns wird von jedem der vier Polizisten persönlich durchsucht, immer wieder müssen wir die Taschen leeren, Geld und Kreditkarten werden besonders ausführlich befragt. Ich unterstelle fälsch-



Unser Domizil auf Zeit im Regierungsviertel von Kiew, in einem fünfgeschossigen Wohnhaus aus den 50er Jahren mit gediegener Bauausführung, moderner Ausstattung und eigenwilliger Einrichtung: Im Vitrinenschrank neben getrockneten Blumen und Kinderzeichnungen ein Foto des Unglücksreaktors von Tschernobyl direkt nach dem GAU. Auf dem Esstisch im Wohnraum: Teegeschirr, Nagelschere und ein schlanker Schäferhund aus Porzellan. Im Flur: ein ausgeschlachteter Fernseher als Allzweckschrank. Der Schreibtischstuhl im Arbeitszimmer hat schon lange seinen festen Platz.

Nächste Seite: Die Taras Schewtschenko Nationaluniversität, 1837 bis 1843 von Vikentij Beretti im Stil des Spätklassizismus errichtet. Kaufhaus auf dem Kreschtschatik, sowjetischer Rationalismus von Alexander Schtschusew, 1936-1939. Der Bessarabische Markt, eine Markthalle im Jugendstil mit eindrucksvoller Gusseisenkonstruktion, erbaut vom polnischen Architekten Genrich Gai, 1908 bis 1912. Der Hauptbahnhof von Kiew, von 1927 bis 1932 von O. Werbitskij erbaut. Er kombiniert Elemente konstruktivistischer Architektur mit Veratzstücken ukrainischer Baukunst.

licherweise böse Absicht. In der Innentasche meines Sakkos trage ich einen Briefumschlag mit etwas Hartem darin. Die ukrainische Polizei: „Drugs? Computerchips?“ Tatsächlich sind es Visitenkarten. Der Briefumschlag wird geöffnet, sein Inhalt argwöhnisch untersucht. „Business cards“, erkläre ich, zeige auf die Telefonnummern: „Telephone office, Telephone private.“ Einer der vier Uniformierten, der freundliche, fragt nach: „Telefon Germania?“ Er schaut sich die Visitenkarten noch einmal an, zeigt sie einem Kollegen und erklärt die Zahlenfolgen: „Telefon Germania, office, private ...“ Als ich ihm eine Karte schenke, freut er sich sehr, wie über eine Trophäe, er zeigt sie unter seinen Kollegen herum und erklärt irgendetwas. Bin ich plötzlich eine Respektsperson geworden, weil ich mehrere Telefonnummern, einen Fax- und einen E-Mail-Anschluss habe? Meine beiden Mitreisenden werden immer noch durchsucht. Ich verteile die Visitenkarten an alle Wächter: „Moi Felix.“ Endlich sind nach den geheimnisvollen Zahlenkombinationen auch die lateinischen Buchstaben entschlüsselt. Der Jüngste der Brigade gibt mir sofort die Hand: „Moi Sascha“, und alle anderen folgen ihm auf dem Fuß: „Pjotr“, „Wassili“, „Dimitri.“ Auch mit Andreas und Erik-Jan beginnt das Ritual des Sich-Vorstellens und das Händeschütteln. Schnell gebe ich noch eine Runde Zigaretten aus, sie werden sofort angezündet, wir rauchen gemeinsam den gerade einmal acht Quadratmeter großen Raum zu.

che Parteizentrale, auf der westlichen Seite Bars, Restaurants, Läden, und seit dem Ende der Sowjetunion die Global Player: McDonald's, Delta-Airlines, Daimler-Benz. Das Straßenprofil ist ungewöhnlich, der Kreschtschatik ist etwa 80 Meter breit, die Randbebauung zwischen 40 und 35 Meter hoch. Auf der Ostseite gibt es einen opulent breiten Bürgersteig auf Straßenniveau, fast keine Bäume. Auf der Westseite ist eine dreireihige Platanenallee gepflanzt. Es gibt auch hier einen Bürgersteig auf Straßenniveau, etwa fünf Meter breit, ein paar Stufen, dann eine zwölf Meter breite Promenade unter Bäumen. Sicher ist der Kreschtschatik eine monumentale Anlage, aber er wirkt nicht einschüchternd wie eine Aufmarschallee. Das liegt einmal daran, dass der Boulevard nicht linear gerichtet, sondern leicht geschwungen ist, es gibt immer wieder Einblicke in die Querstraßen, der Platz der Unabhängigkeit und der Platz vor dem Bessarabischen Markt erweitern ihn am Anfang und am Ende. Das liegt andererseits an der Architektur, die trotz der Dimension der Bauten immer wieder fast verspielt wirkt. Das Dekor ist eher ukrainischen Mythen und Traditionen angelehnt als an eine kommunistische Ikonographie: Kornähren und Weizengarben dominieren über Traktoristinnen und Stahlwerker, die Behandlung der verbauten Materialien, darunter viel Naturstein, ist eher handwerklich als industriell. Da ist drittens die Nutzung. Eine Straßenseite für das Volk, eine Straßenseite



„German Cigarettes Strong!“ Es sind Gitanes. Wir bekommen unsere Pässe beiläufig zurück und eine Menge freundlicher Worte und Schulterklopfen zum Abschied. Als wir erleichtert den Verhörraum verlassen und aus der Unterführung wieder an der Stadtoberfläche auftauchen, ist der Kreschtschatik menschenleer. Die Stadtspaziergänger sind verschwunden, die Restaurants sind geschlossen. Jetzt, mitten in der Nacht, gehört der prächtige Boulevard uns fast ganz allein, wird lesbar als städtebauliches Manifest einer Gesellschaft, die mit Macht und unübersehbar zu neuen, sozialistischen Ufern aufbrechen wollte. Die östliche Straßenseite des Kreschtschatik ist besetzt mit den Institutionen und Ämtern, Rathaus und Postamt, örtli-

für die Partei. Der Bau der Straße begann 1952, bis 1955 war der erste große Bauabschnitt fertig. Erst in den siebziger Jahren, als Leonid Breschnew dem eigenen Volk und der Welt mit einer neuen Phase der Staatsarchitektur Stärke demonstrieren wollte, wurde die Anlage fertig gestellt. Die Architektur dieser Phase ist plumper und herrischer, gleichwohl wirkt der Kreschtschatik, verglichen etwa mit der Stalinallee in Berlin, fast südländisch heiter. An Wochenenden im Sommer wird er für den Autoverkehr gesperrt und nicht nur an nationalen Feiertagen zum Ort kirmesmäßigen Amusements. Oberstadt, Unterstadt, Kreschtschatik: Das sind die drei ganz unterschiedlichen Orte, die das Gesicht von Kiew

prägen. Das könnte sich ändern, denn die Stadt und ihr Chefarchitekt haben sich ein gigantisches Stadtumbauprogramm auferlegt. Am Unabhängigkeitsplatz, am Anfang des Kreschtschatik, ist eine Baugrube ausgehoben, fast so groß, wie die am Potsdamer Platz in Berlin einst war. Die gesamte Platzfläche ist bis in 18 Meter Tiefe ausgeschachtet, gearbeitet wird mit zum Teil archaischem Baugerät, viel geschieht in Handarbeit, bis spät in die Nacht wird geschuftet. Hier entsteht eine unterirdische Shopping-Mall. Ist die Grube erst einmal gedeckelt und die Platzgestaltung abgeschlossen, wird von dem gigantischen Projekt nichts mehr zu sehen sein – außer einer neuen Säule zu Ehren der Unabhängigkeit der Ukraine, bekrönt von einer postmodernen Frauenskulptur anstelle des Lenindenkmals, das zu Zeiten der Sowjetunion hier stand.

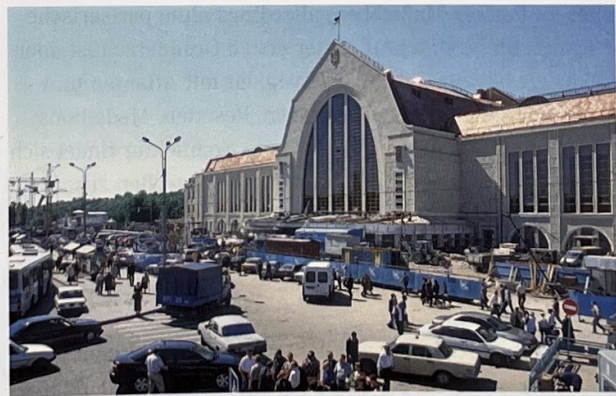
Am anderen Ende des Kreschtschatik, vor dem Bessarabischen Markt, beginnt die nächste riesige Baugrube. Auch hier wird eine unterirdische Einkaufspassage gebaut, mehr als 300 Meter lang, im Verlauf der Arnjujska-Straße, die komplett aufgerissen ist. Abenteuerliche Hilfskonstruktionen tragen die völlig marode stadtechnische Infrastruktur, die Wasserleitungen und Stromkabel, die später in das System des unterirdischen Verkaufsparadieses irgendwie eingebaut werden müssen.

Es wird sehr viel Geld investiert, und alles wird tief in der Erde vergraben. Dabei herrscht im Zentrum von Kiew kein

des Dnjepr extrem steil an und fallen in die verschiedenen Kessel wieder steil ab und steigen dann wieder steil an. Das ist der eine Grund, der andere ist der Straßenkampf, der ohne Unterbrechung tobt und bei dem die Autofahrer die Aggressoren sind. Inzwischen gibt es in Kiew sehr viele Autos, insbesondere Mittelklassewagen aus Westeuropa vor allem deutscher Produktion, Mercedes, BMW, Golf GTI und Audi quattro. Jeder, der sich ein Auto leisten kann, erwirbt wohl mit der Fahrerlaubnis das Recht auf Rücksichtslosigkeit. Kreuzungen werden gnadenlos zugeparkt, Ampeln werden kaum beachtet, allerdings ohne die anarchistische Virtuosität, wie sie in italienischen Großstädten eingeübt ist, im Stau kämpft jeder um Zentimeter, bis alle Autos hoffnungslos ineinander verkeilt sind und die Fahrer wie wild geworden hupen.

Die Busse stecken natürlich im Stadtverkehr genauso fest, meist sogar auch die Straßenbahnen. Denn auch ihre Trassen werden, wo immer möglich, verbotenerweise als Abkürzung genutzt – bis auch hier alles zum Stillstand kommt. Nur Taxifahrer sind etwas vorsichtiger, sie könnten bei solchen Verstößen ihre Lizenz verlieren.

Aber da gibt es noch die Metro, die U-Bahn, ein Versailles für die Arbeiterklasse mit Stationen nach Moskauer Vorbild. Die schönste von ihnen ist die Arsenalna, die so tief in die Unterwelt eingegraben ist, das sie ein Zwischenpodest braucht, um die 50 Meter Höhenunterschied mit zwei



Mangel an Bauplätzen, und aus sichtbarer, guter zeitgenössischer Architektur könnte die Stadt durchaus Gewinn ziehen. Ein Architekt, der uns über die Baustelle führt, hat eine seltsame, fast zynische Erklärung parat: „Shopping-Malls brauchen wir in Kiew sowieso nicht. Niemand kann es sich leisten, dort einzukaufen. Deshalb sind diese Unterweltbauten auch ganz etwas anderes. Sie sind so etwas wie Museen für Waren, die sich keiner leisten kann. Dort werden Prada und Escada und Calvin Klein ausstellen. Sie kennen die Einkaufspassage unter dem Manege-Platz in Moskau, dort ist es genauso.“ In Kiew fährt niemand mit dem Fahrrad, dazu ist die Topographie zu unerbittlich, die Hügel steigen vom Westufer

gegenläufigen Rolltreppen zu überwinden. Die Trittstufen der Rolltreppen sind aus Bakelit-Holzimitat, die Fahrtreppen laufen sehr schnell, die Steigung beträgt etwa 45 Grad und ist gewöhnungsbedürftig. Wie in einer Theaterinszenierung fluten die Menschen im Takt auf und ab und aneinander vorbei. Wer auch immer das Drehbuch für die Architekten und Ingenieure schrieb, hat Gefallen gefunden am Ornament der Masse und hat es in seinem Sinne inszenieren lassen, eine Architekturoper, mehr als 50 Meter unter der Erde, aus Kristall und Marmor und vielen proletarischen Komparsen, Tag für Tag. Andererseits eine Inszenierung des Massentransports, die sich heute kein U-Bahn-Planer überhaupt mehr auszudenken getraut.

In Kiew gibt es sehr viele liegen gebliebene Projekte: Bau- ruinen, verlassene Baustellen, verrostende Kräne, von Bir- ken eingewachsen. Auf einigen Baustellen ruht seit mehr als zehn Jahren die Arbeit, von ihnen heißt es, die Projekte seien ohnehin unsinnig gewesen, vom kommunistischen Regime aus Moskau aus Prestigegründen finanziell geför- dert, doch nach der Unabhängigkeit seien die Zahlungen ausgeblieben. Die Bauruinen aus den letzten fünf Jahren sind zahlreicher. Auch sie sollten mit Moskauer Geld hoch- gezogen werden. Nur seien, wird uns unter dem Siegel der Verschwiegenheit geflüstert, die Finanziere diesmal ganz andere gewesen, russische Mafiosi hätten in Kiew inves- tieren wollen. Schuld an den Pleiten sei nicht mehr ein Staatsbankrott, sondern die mangelnde Abstimmung zwi- schen Drogen- und Geldkurieren mit den Geheimdiensten und Banken.

Ganz anders, scheint es, muss es während der ersten Grün- derzeit zum Ende des 19. und am Anfang des 20. Jahrhun- derts zugegangen sein, als sich der wirtschaftliche Auf- schwung vor allem durch Intensivierung und Rationali- sierung in der Landwirtschaft einstellte. Die Ukraine mit ihren fruchtbaren Schwarzerdeböden wurde zur „Korn- kammer Europas“, die Zuckerindustrie expandierte schnell zu einem wichtigen Exportzweig, die Steinkohlelager im Donezbecken wurden erschlossen. Damals erlebte Kiew seinen ersten Bauboom. Viele Gebäude aus dieser Zeit sind prächtiger als zum Beispiel in Berlin und orientieren sich eher an Pariser Maßstäben, allerdings ohne pariserische Eleganz. Die Architektur dieser ersten Gründerzeit ist über- dekoriert bis zur Geschmacklosigkeit mit Atlanten und Karyatiden, Säulen und Gesimsen, Rosetten, Medaillons und Zierleisten. Solche überzuckerte Architektur findet sich überall in der Stadt, nicht unbedingt auf großen zusam- menhängenden Flächen, eher wie eine Art Stadtplasma, das sich in unbebaut gebliebenen Zwischenräumen aus- gebreitet hat, um später über die Grenzen des Zentrums hinauszukommen.

Nachfolgende Architektengenerationen haben sich an die- ser Dekorationswut abgearbeitet: die Monumentalarchitek- tur der frühen Stalinzeit setzt ihr eine Antithese entgegen, die Bauten am Kreschtschatik illustrieren einzelne Ele- mente fast spielerisch, die ukrainische Spielart der Post- moderne aus dem letzten Jahrzehnt findet zum Dekor zu- rück, noch üppiger aber viel plumper als vor 100 Jahren.

Unser vorletzter Tag: Wir sind verabredet mit der staatli- chen Agentur, die einer Abteilung des Notfallministeriums angegliedert ist und die uns nach Tschernobyl bringen wird. In die „Zone“ zu reisen, wie das Sperrgebiet um den Reaktor genannt wird, ist schwierig, man braucht eine Son- dergenehmigung. Morgens um halb zehn stehen Klein- bus, Fahrer und zwei Hostessen pünktlich bereit. Die erste Hostess erklärt: „Von mir bekommen sie das Tagespro- gramm für Ihre Reise nach Tschernobyl. Bitte schön.“ Sie

verabschiedet sich. Wir haben überhaupt kein Programm bestellt, schweigen aber. Die zweite Hostess stellt sich vor: „Ich bin zuständig für Ihre Registrierung und brauche Ihre Pässe. Sie bekommen sie heute Abend im Rathaus zurück.“ Auch sie verabschiedet sich wieder.

Unser Fahrer Viktor macht die Tour nicht zum ersten Mal. Wir verlassen Kiew über eine der großen Dnjepr-Brücken. Bald hört die Bebauung auf und Weizenfelder erstrecken sich bis zum Horizont, später Wiesen. Die Heuernte hat be- gonnen und wird auf gummibereiften, von Pferden gezo- genen Karren eingebracht. Den Wiesen und Feldern folgt der Wald, erst Kiefern, dann Birken. Wir fahren durch eine romantische Landschaft, wunderbare Natur, bis wir einen Sperrzaun erreichen. Hier beginnt die Sperrzone in einem 30-Kilometer-Radius um den Unglücksreaktor von Tschernobyl. Unser Fahrer kennt das Procedere und war- tet am Schlagbaum auf unsere Führerin, die zusteigt. Sie stellt sich vor. „My name is Rimma Kiseliza.“ Das steht auch in lateinischen Buchstaben auf ihrer Gefechtsunifor- mjacke mit Hoheitszeichen. Wir fragen nach. Freundlich erklärt sie uns: „Ja, das ist keine ukrainische, sondern eine amerikanische Militäruniform, die bekam ich geschenkt, als ich mit Offizieren der ukrainischen Streitkräfte in den USA war. Sie wollten sich dort über amerikanische Sicher- heitsbestimmungen bei Atomkraftwerken informieren. Ich war die Übersetzerin. Das war meine Chance, nach Ame-



rika zu fahren. Selbstverständlich darf ich die Uniform im Dienst tragen. Sie sieht ja auch fast so aus wie die ukrai- nische Uniform, nur die Qualität ist viel besser.“ Wir fah- ren weiter durch den Wald und können trotzdem das Schild am Checkpoint nicht vergessen. „In der Zone ist das Samm- eln von Pilzen und Beeren verboten.“ Auf der anderen Seite des Zauns, ein paar Meter vor dem Schlagbaum, ste- hen alte Frauen und kleine Kinder mit Eimern am Straßen- rand und verkaufen Pilze und Beeren.

Unsere Führerin Rimma lacht, als wir vorsichtig wegen des oktroyierten Programms nachfragen: „Ihr Programm! Das können Sie gleich vergessen! Das ist gewissermaßen die offizielle Eintrittskarte. Sie können mir nun sagen, was Sie



Das Nationale Ausstellungszentrum der Ukraine in der Gluschkow-Straße ist 337 Hektar groß, mit 45 Ausstellungspavillons, zahlreichen Kultur- und Freizeiteinrichtungen, Plätzen, Parks, Gärten und breiten Alleen. Es wurde 1958 eröffnet, für die städtebauliche Gesamtanlage zeichneten die Architekten V. Zabolotnij, M. Grechana und P. Jurtschenko verantwortlich. Fast alle Gebäude stehen seit Jahren leer, die Anlagen werden aber instand gehalten; die Stadt hofft immer noch auf eine Zukunft als Standort für internationale Messen und Großveranstaltungen.

Fotos: Erik-Jan Ouwerkerk, Berlin (25)

sehen wollen, ich zeige Ihnen alles.“ Wir fahren zuerst zum Schrottplatz der schwerstkontaminierten Feuerwehrfahrzeuge, Betontransporter, Panzer und Hubschrauber, die eingesetzt wurden, um den brennenden Reaktor zu löschen. Sie stehen ordentlich aufgereiht auf einer frisch gemähten Wiese. Ich frage nach. „Ja, die Wiese wird regelmäßig gemäht, von Zeit zu Zeit brauchen wir Ersatzteile, die bauen wir dann aus den Fahrzeugen aus und dekontaminieren sie.“ Niemand weiß, wie viele Lastwagen und Busse mit verstrahlten Lichtmaschinen, Anlassern und Wasserpumpen irgendwo in der Ukraine herumfahren.

Der zweite Stopp: Ein verlassenes Dorf, die Holzhäuser sind zusammengefallen und fast vollständig überwuchert. An Häusern aus Stein, haben sich Reste der alten Parolen erhalten. Andere Dörfer in der Sperrzone waren so verstrahlt, dass man sie abgerissen und eingegraben hat. An Hügeln, auf denen nach 15 Jahren kleine Wälder wachsen, erkennt man, wo sie einst standen.

Der dritte Stopp: die Beton-Übergabestation. Hier wurde der Beton, aus dem der Sarkophag für den Reaktorblock gegossen wurde, von nicht kontaminierten Lastwagen auf kontaminierte Lastwagen umgeladen. Zurückgeblieben ist eine Mondlandschaft aus riesigen Stahltrichtern, Fertigteilen und erstarrtem Beton.

Pripjat war eine Stadt mit 50.000 Einwohnern, eigens für die Arbeiter und Ingenieure im Kernkraftwerk von Tschernobyl

dieser Inkunabeln sozialistischen Bauens ein Lunapark für die Kinder von Pripjat. Er sollte am 1. Mai 1986 eröffnet werden. Am 26. April ist das Kraftwerk explodiert. Riesenrad, Karussell und Auto-Scooter wurden von den Kindern von Pripjat nie in Besitz genommen.

Jeder, der die Sperrzone verlassen will, muss sich auf Strahlung untersuchen lassen. Dafür gibt es einen Checkpoint, eine Baracke mit einer Batterie von mannshohen Messgeräten. Wo die Füße stehen müssen, ist eine Markierung, die Hände müssen über den Kopf erhoben und ebenfalls an markierten Sensoren angelegt werden. Dann schließen sich zwei Stahlbügel, so dass man sich während des Messvorgangs nicht rühren kann. „Sie dürfen passieren. Sie sind nicht verstrahlt.“ Was würde passieren, wenn wirklich zu hohe Strahlenwerte gemessen würden? Nebenan warten Schwertransporter, die Schrott geladen haben, den sie aus der Zone zur weiteren Verwendung irgendwohin bringen. Mürrische Wärter überprüfen Fahrzeuge und Ladung mit Geigerzählern.

Unser Fahrer weiß, dass wir um 18 Uhr eine Verabredung im Rathaus Kiew haben. Er hatte eine Reifenpanne und muss Zeit aufholen, deshalb fährt er auf Termin mit überhöhter Geschwindigkeit, rücksichtslos und risikoreich. Um 18.03 Uhr erreichen wir das Rathaus, die Mitarbeiter aus dem Büro des Stadtarchitekten und aus der Kulturbehörde warten bereits, auch die Hostess vom Vormittag mit unse-



nobl errichtet, vier Kilometer vom Reaktor entfernt. Pripjat ist eine Geisterstadt, vollständig leer, in Teilen von der Natur zurückerobert. 36 Stunden nach dem GAU wurde sie evakuiert, generalstabsmäßig organisiert mit Tausenden von Bussen aus der ganzen Ukraine. Jeder Einwohner musste eine Tasche packen mit dem Allernotwendigsten, und es heißt, dass er sonst nichts mitnehmen durfte. Doch heute sind die Wohnungen, auch die Hotelzimmer und Büros leer geräumt. Zum Verbleib der Möbel gibt es keine Auskunft. Im Zentrum von Pripjat stehen die Monumente einer untergegangenen Epoche: das Verwaltungsgebäude der KPdSU, das Hotel für Delegationen aus den Bruderländern, das Volkshaus, der Arbeiterklub und im Rücken

ren Pässen, die erneut gestempelt wurden und zu unserer Überraschung den offiziellen Registrierungsvermerk tragen, den wir zur Ausreise benötigen.

Es ist unser letzter Abend in Kiew, wir sitzen noch einmal in dem großen Garten unseres Lieblingsrestaurants. Wir haben Pawel und Andrej eingeladen, unsere Mädchen für alles in Kiew. Erst zu später Stunde tauchen die ukrainischen Brüder auf. Sie sind betrunken und suchen Streit. „Ihr wart also heute in Tschernobyl? Ihr Deutschen wollt also alle Atomkraftwerke abschalten? Eines sage ich euch: Ihr seid Heuchler! Deutsche Unternehmen kaufen den Strom aus der Ukraine.“ Wir wissen, dass Andrej und Pawel Atomingenieure sind und an der Technischen Univer-



sität in Kiew studiert haben. Sie sind arbeitslos und schlagen sich seit Jahren mit Gelegenheitsjobs durch. „Du Arschloch aus Holland“, beschimpft Pawel unseren Fotografen, „Ihr bedient euch bei anderen und spielt den Unschuldigen. Wir haben in der Ukraine noch vier Reaktoren, wenn wir auch nur einen in die Luft sprengen, dann ist Holland...“ Er macht eine Geste, als würde er mit dem Daumen Ungeziefer auf dem Tisch zerdrücken. Wir spüren die Verzweiflung hinter der Aggressivität, können unser Entsetzen aber nicht verbergen, stehen auf und gehen wortlos. Am nächsten Tag entschuldigen sich die Brüder. Ein kenntnisreicher Stadtführer war uns Bogdan Tscherkes, Architekt und Bauhistoriker, eigens angereist aus Lemberg. Ohne sein Wissen um Hintergründe und Zusammenhänge hätten wir weniger von Kiew begriffen. „Als ich ein Kind war, haben meine Eltern mir viel von Kiew erzählt. Sie haben von der Schönheit und Würde der Stadt so geschwärmt, dass Kiew mir wie das Paradies erschien. Als Zwanzigjähriger habe ich die Stadt zum ersten Mal besucht. Ich war furchtbar enttäuscht und fand Kiew ganz schrecklich. Ich habe 30 Jahre gebraucht, um die Stadt zu verstehen.“ Er hat nicht gesagt, „... um sie zu lieben“.



Die Sperrzone um das ehemalige Kernkraftwerk Tschernobyl: Im Zentrum der Stadt Pripjat brechen Büsche und Bäume durch den Asphalt des einstigen Aufmarschplatzes. Eine kleine Kommandantur im Stil der „Nationalen Architektur“ der 50er Jahre ist Mahnmahl geworden, das letzte Haus eines niedergebrannten und verscharrten Dorfes. Der Auto-Scooter im Lunapark von Pripjat, Zeugnis der Apokalypse. Die Trichter der Umladestation für den Beton, mit dem der Sarkophag über dem Kraftwerk gegossen wurde.

Fotos: Felix Zwoch, Berlin