

Die blauen Kuppeln von Leninabad: Geschichte, Charakter und aktuelle Herausforderungen einer zentralasiatischen Stadt am Beispiel des tadschikischen Chudschand

Sgibnev, Wladimir

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Sgibnev, W. (2011). Die blauen Kuppeln von Leninabad: Geschichte, Charakter und aktuelle Herausforderungen einer zentralasiatischen Stadt am Beispiel des tadschikischen Chudschand. *Zentralasien-Analysen*, 42, 2-5. <https://doi.org/10.31205/ZA.042.01>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

Die blauen Kuppeln von Leninabad

Geschichte, Charakter und aktuelle Herausforderungen einer zentralasiatischen Stadt am Beispiel des tadschikischen Chudschand

Von Wladimir Sgibnev, Berlin

Zusammenfassung

Die Städte Zentralasiens und ihre Bewohner sind auf der Suche nach ihrer Identität zwischen aus der Zeit der Seidenstraße ererbten Medresen und traditionellen Basaren auf der einen und sowjetischen Plattenbauten und Industrieanlagen auf der anderen Seite. Gleichzeitig führen die vielfältigen sozioökonomischen Probleme seit der Unabhängigkeit zu einem Zerfall der Infrastruktur und einer Ruralisierung der »gewohnten« Stadt, während die zentralasiatischen Eliten nach einem auch architektonischen Anschluss an die Moderne streben. Der folgende Artikel umreißt diese Probleme am Beispiel einer tadschikischen Provinzstadt.

Was zeichnet die zentralasiatische Stadt aus? Sind es die Kuppeln der Medresen von Samarkand? Die Gassen und Basare von Buchara, der Noblen, dem Märchen an der Seidenstraße? Sind es die pastellfarbenen Prachtbauten der Stalin-Zeit an der Rudaki-Allee in Duschanbe? Oder die endlosen Wohnblöcke von Bischkek? Steht vielleicht die kasachstanische Hauptstadt Astana als Prototyp für die heutige zentralasiatische Stadt? Zwei Paradigmen beherrschen den westlichen Blick auf diese Städte: Das erste rückt eine verfallende sowjetische Industrie- und Plattenbau-Urbanität in den Vordergrund. Das zweite bezieht sich auf eine Wiedergeburt der Seidenstraße und vereint blaue Moscheekuppeln und gläserne Bürotürme zu einer eurasischen Moderne, die ihre Wirkmächtigkeit aus der vorsowjetischen Zeit schöpft.

Die Genese der baulichen Realität und des Selbstverständnisses der zentralasiatischen Stadt soll in diesem Artikel ebenso vorgestellt werden, wie der Wandel der Stadt nach der Unabhängigkeit am Beispiel des Wohnungssektors, der Mobilität und der Energieversorgung. Ausgangs- und Bezugspunkt der Analyse ist dabei die Gebietshauptstadt Chudschand, das ehemalige Leninabad, im nördlichen Tadschikistan, am Ufer des Syr-Darja gelegen. Mit etwa 150.000 Einwohnern ist es die zweitgrößte Stadt des Landes und bietet zahlreiche Ansatzpunkte, um charakteristische Facetten der zentralasiatischen Stadt zu beleuchten.

Anfänge an der Seidenstraße

Die ersten Stadtgründungen in Zentralasien reichen ins dritte Jahrtausend v. Chr. zurück. Auch Chudschand blickt auf eine lange Geschichte zurück. Dabei bezieht man sich in erster Linie auf Alexander den Großen: auf dem Gebiet einer persischen Siedlung gründete er im Jahre 329 v. Chr. Alexandria Eschate – das »entfernteste Alexandria«. Es gibt zwar keine eindeutigen Belege dafür, dass Alexandria Eschate auf dem Gebiet des heutigen

Chudschand lag; es ist jedoch ein wichtiges Identifikationsmerkmal. Im Jahre 1986 wurde mit großem Pomp das 2500. Jubiläum der Stadt gefeiert. Runde Jubiläen werden heute auch in den anderen Staaten Zentralasiens gerne verwendet, um den aktuellen Regimes historische Legitimität zu verschaffen: so wurde in Samarkand 2007 das 2750. Jubiläum gefeiert – obwohl erst Anfang der 1970er Jahre eine 2500-Jahr-Feier stattgefunden hatte.

Mit der arabischen Eroberung Ende des 7. Jh. n. Chr. kam der Islam in die Region. Moscheen, Medresen, Basare – das, was heute gemeinhin als Kennzeichen einer orientalisch-islamischen Stadt gilt – wurden in Chudschand, wie auch in anderen Städten Zentralasiens, errichtet. Zwar hatte die orientalisch-islamische Stadt keinen »Gemeindeverband« in einem europäischen Sinne, aber dennoch hat sich damals, wie auch in anderen Zentren von Handel und Kultur entlang der Seidenstraße, ein Bewusstsein für die herausgehobene Stellung der eigenen Stadt herausgebildet. Einige Zeugnisse dieser Zeit sind erhalten geblieben, wie etwa die alte Festung, deren rekonstruierte Ziegelmauern allerdings eher die Fantasie des Gouverneurs widerspiegeln als einen historischen Zustand.

Die Region um Chudschand wurde bereits im Jahr 1866 an das Russische Reich angegliedert, während die südlichen Gebiete des heutigen Tadschikistan bis zum Anbruch der Sowjetzeit Bestandteil des Emirats von Buchara blieben. Das hatte zur Folge, dass Chudschand früher industrialisiert wurde und einen stärkeren russischen kulturellen Einfluss erfuhr. Darin liegt auch der Grund, dass die Sowjetmacht in Chudschand weit größeren Rückhalt als in Süd-Tadschikistan hatte. Dementsprechend rekrutierte sich die Führungsriege der Parteiorgane: von Bobodschon Ghafurow (1908–1977) bis Kahhor Mahkamow (geb. 1932) kamen alle Vorsitzenden des Zentralkomitees der Tadschikischen KP aus Chudschand oder seiner unmittelbaren Umgebung.

Die Stadt als sowjetische Modernisierungsmaschine

Nach Gründung der Sowjetunion setzte in den dreißiger Jahren der erste Bauboom ein. Er betraf in erster Linie die Hauptstädte der neugegründeten Sowjetrepubliken, die vor der Revolution oft nur unbedeutende Dörfer gewesen waren. Der Journalist Egon Erwin Kisch beschrieb Anfang der dreißiger Jahre den Regierungssitz in Duschanbe als eine »Art Karawanserei aus brüchigem Lehm«. Die neuen Städte entstanden in klarer Abkehr von der orientalischen Stadt, die als unhygienisches Sinnbild einer rückständigen Gesellschaftsordnung dargestellt wurde. Die Stadtgestaltung wurde dabei als Instrument zur Schaffung eines neuen sozialistischen Menschentyps begriffen. Auch hier ging es nicht um die Herausbildung einer genuin städtischen Identität im Sinne eines Gemeindeverbands, aber durch die eindeutige Bevorzugung der Stadt gegenüber dem Land, wurde eben diese städtische Identität – geprägt durch Verdichtung, Technologisierung und Bürokratie – wenn auch unabsichtlich, befeuert.

Bei der Gestaltung der sozialistischen Stadt wurde ein neuer Architekturstil prägend, der europäische Bautechniken mit vermeintlich einheimischen Ornamenten und Mustern verband. Dem Grundsatz der sowjetischen Nationalitätenpolitik – national in der Form, sowjetisch im Inhalt – sollte so Rechnung getragen werden. Den in den 1920er Jahren neu erfundenen Staatsvölkern der neu gegründeten Republiken sollte damit auch architektonisch eine eigene nationale Identität geschenkt werden. Die dabei geschaffene Ästhetik war jedoch nur innerhalb festgesetzter Konventionen gültig – als Ornament und Folklore.

In dieser Phase war das Jahr 1932 prägend für die Stadt Chudschand, als das Seidenkombinat eröffnet wurde, das bis zur Unabhängigkeit der bedeutendste Arbeitgeber der Stadt blieb. Das hatte einen starken Zuzug russischsprachiger Kader zur Folge und veränderte darüber hinaus radikal das Geschlechterbild, da in erster Linie Frauen beschäftigt wurden. Das zweite industrielle Standbein der Stadt war die Verarbeitung seltener Erze – nach wie vor bekommt man mit Stolz zu hören, dass eben hier der Rohstoff für die erste sowjetische Atombombe gewonnen wurde. Aus diesem Grund wurde Chudschand zu einer »geschlossenen Stadt« erklärt. Ausländern blieb der Zugang zur Stadt verwehrt und die Einwohner durften keine Fotos aus den Fenstern des zweiten Stockwerks ihrer Häuser oder höher machen. Zugleich brachte der Status als geschlossene Stadt eine bevorzugte Versorgung mit Konsumgütern mit sich.

Durch Industrialisierung und Deportation stieg die Bevölkerungszahl rapide an: von 37.000 im Jahre 1926

auf 46.000 im Jahre 1936, um bis 1990 auf 160.000 anzuwachsen. Das führte zu einer akuten Wohnungsnot, doch erst in den 1950er Jahren setzte ein massiver industrialisierter Wohnungsbau ein. Für diese neuen Großwohnsiedlungen – »Mikroraions« – wurde zum ersten Mal in der Geschichte Chudschands das rechte Ufer des Syr-Darja erschlossen. Bis zum Zusammenbruch der UdSSR wurden dreizehn Mikroraions errichtet, so dass sich heute die Stadtbevölkerung gleichmäßig auf beide Ufer verteilt.

Der von dem Architekten und Stadtplaner Wsewolod Weselovskij 1966 erarbeitete Flächennutzungsplan – nach wie vor das gültige Planungsdokument der Stadt – sah vor, alle Altstadtviertel nach und nach durch mehrstöckige Wohnblöcke zu ersetzen. So schwierig es für Stadtplaner war, eine positive Definition der sozialistischen Stadt zu finden, so deutlich konnten sie sagen, was die sozialistische Stadt eben nicht sein sollte. Dabei konnten sie in Chudschand eindeutig auf die verwinkelten Altstadtviertel weisen. Und diese sowjetische Konzeption von Stadt wirkt nach wie vor. Selbst Bewohner der Altstadt sagen, dass es hohe Gebäude und breite Straßen sind, die sie für die Stadt ausmachen. Auch wenn sie die grünen Innenhöfe für ihre Kühle und Schönheit schätzen, verbinden sie sie dennoch mit Mühe und mit der Vergangenheit.

Sehr wenige Altstadtgassen wurden tatsächlich abgerissen, in erster Linie entlang der Lenin-Straße, die als wichtigste Nord-Süd-Achse eine repräsentative Großstadtfassade bietet – sofort hinter den Ladenzeilen und Punkthochhäusern beginnen aber schon die verwinkelten Gassen der Altstadt. Die Lenin-Straße nimmt ihren Anfang am 15 km entfernten Bahnhof, führt über den Großhandels-Basar und das mittlerweile stillgelegte Seidenkombinat bis zum historischen Zentrum, wo sich die restaurierten Kuppeln der Hauptmoschee, der zentrale Basar und mehrere Verwaltungsgebäude befinden, und verläuft schließlich über den Syr-Darja in die Mikroraions, um an dem über der Stadt thronenden Universitätscampus zu enden.

Schwierige Transition

Als kurz nach der Unabhängigkeit der Süden Tadschikistans im Bürgerkrieg (1992–1997) versank, blieb es im Norden ruhig. Die zu Sowjetzeiten tonangebende Leninabad-Fraktion unterstützte die Kuljabis im Kampf gegen die Vereinigte Opposition aus Islamisten und Demokraten. Der heutige Präsident Emomali Rachmon wurde 1992 in Chudschand, im Kulturhaus der Urunchodschajew-Kolchosa, zum Staatschef gewählt, da die Sicherheitslage in der Hauptstadt eine Wahl nicht zuließ. Mit Ende des Bürgerkriegs übernahm jedoch die Kuljabi-Fraktion alle Schalthebel der Macht und ließ auch

Chudschander Spitzenämter mit ihren Vertretern besetzen. Der Protest gegen diese Politik führte zu den blutigen Ausschreitungen von 1996 und 1997. Auch die Rebellion von Mahmud Chudojberdijew 1998 ist nicht zuletzt als Protest gegen den Statusverlust Chudschands im tadschikischen Machtgefüge zu sehen.

Wie auch in anderen Städten Zentralasiens brach nach der Unabhängigkeit die verarbeitende Industrie durch fehlende Investitionen, Absatzmärkte und Fachkräfte zusammen. Basare entwickelten sich zu neuen Mittelpunkten des wirtschaftlichen Lebens.

Die Privatisierung der Wohnungen nach der Unabhängigkeit erfolgte chaotisch. Bis heute gibt es keinen verbindlichen Rechtsrahmen, der die Unterhaltung von Gemeinschaftsanlagen wie etwa Dach, Treppenhaus oder Vorgarten regeln würde. Zwar sind die meisten Eigentümergemeinschaften formell als juristische Personen organisiert; in der Praxis zahlt aber nur derjenige für eine neue Bitumenschicht auf dem Dach, in dessen Wohnung es gerade hineinregnet.

Eine architektonische Moderne, die mit Natursteinplatten und Glasfassaden die Projektionen westlicher Wohlstandsurbanität bedient, kommt in Chudschand – ganz im Gegensatz zur Hauptstadt Duschanbe – nur sehr allmählich zum Ausdruck. Ein Hotelgebäude an der Hauptstraße ist zurzeit das einzige Beispiel für diesen Stil. Allerdings steht das Gebäude leer, nachdem die Stadt, um nach der Insolvenz des Investors das Gesicht zu wahren, die Glasfassade in Eigenregie fertigstellen lassen musste. Auch was die bauliche Verkörperung staatstragender Ideologie betrifft, hinkt die Provinz der Hauptstadt hinterher. Noch bis Mai 2011 markierte in Chudschand eine Leninstatue – die größte Zentralasiens – an prominenter Stelle die Einfahrt zu den Großwohnsiedlungen auf dem rechten Ufer. Jetzt soll sie in einen stillen Park versetzt werden. An ihrer Stelle soll eine Statue des neuen Nationalheiligen Ismoil Somoni errichtet werden. Um sie herum ist ein neuer Park mit Fontänenkaskaden vorgesehen. Gleichzeitig ist geplant, zum September 2011, also zum 20. Jahrestag der tadschikischen Unabhängigkeit, mehrere öffentliche Neubauten einzuweihen, um so zugleich den Einzug der Moderne in die Stadt zu feiern.

Die heutige Stadtplanungspraxis ist von ad-hoc-Entscheidungen und Intransparenz bestimmt. Auch wenn die Gesetzgebung den lokalen Verwaltungsorganen weitreichende Funktionen auf Grundlage von Subsidiarität zugesteht, ist die Realität eine andere. Die Kommunen – »Dschamoats« genannt – besitzen keine nennenswerten eigenen Einkommensquellen und sind auf Zuwendungen angewiesen. Für die Verwaltungspraxis bedeutet das, dass lokale Verwaltungen als Befehlsempfänger der übergeordneten Exekutive agieren. In Chudschand ist der

Bürgermeister Sodik Mirholikow kaum präsent, während der Gouverneur des Gebietes Sogd, Kohir Rasulzoda, als der tatsächliche Bürgermeister wahrgenommen wird.

Mobilität trifft Lebenshaltungskosten

Einst eine wichtige Station auf der Seidenstraße, befindet sich Chudschand heute in einer logistischen Sackgasse: es ist von drei Seiten von Usbekistan umgeben, das das Grenzregime zunehmend verschärft und den Grenzhandel einschränkt. Nach Süden, Richtung Duschanbe, erheben sich die Berge der Turkestan- und Serawschan-Ketten. Wenn die 3.500 m hohen Pässe im Winter nicht befahrbar sind, ist die Region von der Außenwelt so gut wie abgeschnitten. Das führt zu einem enormen saisonalen Preisgefälle: Der 2005 erstellten Trade Diagnostics Study der Weltbank zufolge sind im Sommer die durchschnittlichen Preise in Chudschand 18 % niedriger als in der Hauptstadt Duschanbe, während sie aufgrund der schlechten Verkehrssituation im Winter 31 % höher sind.

Darüber hinaus wird der Eisenbahnverkehr nach Chudschand, der ebenfalls im Transit über usbekisches Territorium führt, zusehends behindert. Insbesondere nach dem Beschluss der tadschikischen Regierung, den Staudamm von Roghun zu bauen, blockierte die usbekische Seite wochenlang Eisenbahnwaggons auf ihrem Territorium. Das setzte der Wirtschaft und der Versorgungslage Chudschands stark zu und es ist davon auszugehen, dass die erwähnten Preisdisparitäten noch verschärft wurden. Erschwerend kommt hinzu, dass die tadschikische Regierung den Betrieb der Passstraße zwischen Duschanbe und Chudschand einer Offshore-Firma namens IRS übertragen hat, die für eine Fahrt zwischen den beiden Städten nunmehr eine Maut von umgerechnet 25 US-Dollar pro Strecke erhebt – bei einem offiziellen durchschnittlichen Lohnniveau, das erst im März 2011 über die Marke von 100 US-Dollar im Monat gestiegen ist.

Was den lokalen Verkehr betrifft, so bietet Chudschand ein ähnliches Bild, wie die meisten anderen Städte Zentralasiens: Nach dem Zusammenbruch der UdSSR kollabierten die von staatlicher Hand betriebenen Nahverkehrsnetze. Privat betriebene Minibusse – Marschrutkas – füllten die entstandene Lücke. Marschrutkas erfüllen jedoch nicht nur Transportbedürfnisse, sondern sichern den Lebensunterhalt weiter Kreise der Stadtbevölkerung. Zahlen für Chudschand liegen nicht vor, für Usbekistan wird aber angenommen, dass jede zehnte Familie ihr Einkommen aus einem Taxi- oder Marschrutka-Betrieb bezieht.

Der Zusammenbruch des öffentlich regulierten Verkehrs betraf in erster Linie Städte mit kapitalintensiven elektrisch betriebenen Straßenbahnen und Trolleybus-

sen: so wurden in Usbekistan neun von elf Betrieben stillgelegt, in Kasachstan sechs von vierzehn. Auch in Leninabad war 1970 ein Trolleybus-System errichtet worden, das Ende der 1980er Jahre elf Linien aufwies. Da nach der Unabhängigkeit kein Geld mehr floss, blieb das System sich selbst überlassen: die städtische Zuwendungen betrug 2009–2010 gerade einmal 3.000 US-Dollar im Jahr. Trotz fehlender Ersatzteile und maroder Oberleitungen konnte, mit Unterbrechungen, bis 2010 der Betrieb mit zwei Fahrzeugen auf einer verbliebenen Linie aufrecht erhalten werden, bis eine Panne in der Stromversorgung das System zum Erliegen brachte, mit wenig Aussicht auf eine Wiederinbetriebnahme.

Ein Verlust der städtischen Identität?

Die instabile Stromversorgung trifft die Bevölkerung besonders hart. Ein im Februar 2011 erschienener Bericht der International Crisis Group hat eine düstere Bestandsaufnahme und eine sehr pessimistische Prognose für die Stromversorgung der Region entworfen – in Chudschand ist sie bereits einige Wochen nach der Veröffentlichung Realität geworden. Aufgrund des niedrigen Wasserstandes des Nurek-Stausees wurde die Stadt mehr als einen Monat lang nur maximal zwei Stunden pro Tag mit Strom versorgt; angrenzende ländliche Regionen blieben vollkommen dunkel.

Die zu Sowjetzeiten definierte Grenze zwischen städtischen und ländlichen Lebensstilen ist in Auflösung

begriffen. Nur zum Teil ist dies auf eine Abwanderung russischsprachiger Einwohner Anfang der 1990er Jahre und auf die Zuwanderung vom Land zurückzuführen, die neue Konflikte zwischen »Städtern« und »Zugezogenen« generiert. Vielmehr ist es die Infrastruktur, die als ein Kennzeichen städtischen Lebens, sogar im weiteren Sinne als ein Kennzeichen von Zivilisation und funktionierender Gesellschaft, begriffen wird. Der Zusammenbruch der Stromversorgung und die auf ein Minimum reduzierte Mobilität werden von der Bevölkerung als ein Anzeichen von Staats- und Gesellschaftszerfall gewertet. Die schlechte Versorgungslage trägt ihrerseits zur »Ruralisierung« bei: In den Mikroregionen wurden flächendeckend Innenhöfe privatisiert und einer landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt, zumeist durch »Gewohnheitsrecht« der Erdgeschossbewohner.

Auch wenn die Städte Zentralasiens durch Bevölkerungs- und Kulturwandel »ländlicher« werden, wird das »Städtische« als Identitätsmerkmal bestehen bleiben. Auch die Bedeutung der Städte wird weiter wachsen: zum einen quantitativ angesichts andauernder Zuwanderung vom Land und qualitativ aufgrund von Zuschreibungen der herrschenden Regimes. Für das Verständnis der zentralasiatischen Stadt gilt es, die Paradigmen der sowjetischen Stadt einerseits und der vorsowjetisch-eurasischen andererseits nicht gegeneinander zu setzen, sondern zu erkennen, wie aus dem Zusammenspiel beider die heutige zentralasiatische Stadt entsteht.

Über den Autor:

Wladimir Sgibnev ist Doktorand am Zentralasien-Seminar der Humboldt-Universität, Berlin, und forscht in Chudschand zum Wandel zentralasiatischer Stadtlandschaften.

Lesetipps:

- International Crisis Group, Central Asia. Decay and Decline. Asia Report Nr. 201, 3. Februar 2011; herunter zu laden von <http://www.crisisgroup.org/en/regions/asia/central-asia/201-central-asia-decay-and-decline.aspx>
- Lenin Statue Removed From Center Of Tajikistan's Second City, Radio Liberty/Radio Free Europe. News from our Bureaus, 31. Mai 2011, = http://www.rferl.org/content/lenin_statue_removed_from_center_of_tajikstans_second_city/24210988.html