

→ Mit Reiseatlas (offline verfügbar)

ST. PETERSBURG

- **WO JIMI HENDRIX NOCH IMMER DEN BLUES HAT**
Retro-Clubs: Feiern wie in den wilden 60ern und 70ern
- **KATHEDRALEN UNTER DER ERDE**
Metrotour zu stilvollen Stationen

Reisen mit
**Insider
Tipps**



STICHWORTE

AQUABUS

Dem „nördlichen Venedig“ fehlte lange Zeit ein „Vaporetto“-Äquivalent, wie man es aus der italienischen Lagunenstadt kennt: Boote, die als Nahverkehrsmittel im Liniendienst eingesetzt werden und nicht nur auf Sightseeingrundkursen. 2010 hatte das neue System zwei Linien, 2011 vier – doch 2012, wegen mangelnder Rentabilität, nur noch eine (vom Finnländischen Bahnhof zur Jelagin-Insel). Bedient wird sie mit 60 km/h schnellen Fahrzeugen, die aber nur zwölf Sitzplätze haben, weshalb die Boote manchmal vollbesetzt an Haltestellen vorbeirauschen. Dafür ist der Takt recht dicht: Alle zehn Minuten kommt ein Aquabus vorbei – allerdings nur von Mai bis Oktober.

AUSLÄNDERPREISE

Ein unschönes Erbe aus längst vergangenen Sowjetzeiten ist die Preispolitik vieler Museen und Zaren Schlösser, des Mariinski-Theaters und der Philharmonie: Ausländer müssen in der Regel zwei- bis dreimal mehr Eintritt zahlen als einheimische Besucher. Die Kulturinstitute begründen dies mit dem Einkommensgefälle und der Tatsache, dass die Russen sie ja bereits mit ihren Steuergeldern finanzieren. Protestieren hilft da wenig, und nur wer wirklich perfekt Russisch spricht, kann probieren zu schummeln. Ein Trost bleibt wenigstens: In den 1990er-Jahren war die Preisdifferenz noch größer – und wurde auch bei Inlandsflügen, Bahnfahrkarten und Hotelzimmern angewendet.



Nächte ohne Dunkelheit, ein Bollwerk gegen das Wasser und Striptease als Kunstform – St. Petersburg und seine Sicht der Welt

BAUBOOM

Nach Jahrzehnten des städtebaulichen Stillstands wurden in den fetten Jahren vor der weltweiten Finanzkrise im Jahr 2008 Milliardeninvestitionen in die Wege geleitet: Die Wassili-Insel wächst um 450 ha ins Meer – jede Menge Platz für ein neues Stadtviertel und einen Passagierhafen. Eine Maut-Autobahn wird vom Flughafen, dessen neues Terminal 2013 eröffnete, nach Norden gezogen und soll die ganze Neva-Mündung überbrücken. Auch zwei weitere

neue Neva-Brücken sind geplant, nur die Idee des Baus eines Tunnels unter dem Fluss wurde inzwischen als zu teuer auf Eis gelegt. Auch der Erdgasgigant Gazprom musste seine Baupläne revidieren: Ein 400 m hoher Wolkenkratzer gegenüber des Smolny war so umstritten, dass er schließlich an hartnäckigen Protesten von Stadtbildschützern scheiterte. Doch nun baut der Gaskonzern seinen Turm am nordwestlichen Stadtrand – wo er prompt noch 70 m höher werden soll als in der früheren Planung.

DAMM

Die Gefahr durch Hochwasser hing seit der Gründung wie ein Damoklesschwert über St. Petersburg: Wenn ein Sturm das Wasser der Ostsee in deren flachen und engen Ostzipfel drückte, konnte der Pegel in der Newa-Mündung innerhalb von Stunden um mehrere Me-

Damm führende Ringautobahn in einem Tunnel verläuft.

DATSCHA

Für die meisten Russen ist sie das Gegengewicht zum grauen Alltag – und der Fluchtpunkt für Wochenende und Ferien: Je nach Geldbeutel, Erbmasse und



Längst ist der Name Leningrad Geschichte – aber Lenin noch immer im Stadtbild präsent

ter anschwellen. 1824 waren es furchterregende 4,21 m – fast die ganze Stadt stand damals unter Wasser. Doch nun ist die Gefahr gebannt: In 30 Jahren Bauzeit wurde die Newa-Bucht durch einen Flutschuttdamm abgeriegelt, dessen Durchlässe bei Gefahr verriegelt werden können. Wer per Schiff nach Petersburg kommt, passiert auf der Höhe von Kronstadt das gewaltige Haupttor des Bollwerkes – und bemerkt dabei nicht, dass genau unter ihm auch noch die über den

Hobbys kann die Datscha eine abgelegene Bruchbude, eine blumige Gartendylle, eine hochproduktive Gemüsefarm oder eine veritable Vorstadtvilla darstellen. Zu einer richtigen Datscha gehört auch eine *banja*: das separat stehende, feuchtheiße Schwitzbad.

KANÄLE

Vier Wasserläufe umschließen ringförmig das Stadtzentrum: *Moika*, *Kanal Gribojedowa*, *Fontanka* und *Obwodny Ka-*

nal ist die Existenz der meisten der 315 Brücken im Stadtzentrum zu verdanken. Petersburger Patrioten werden sauer, wenn man Moika und Fontanka als Kanäle bezeichnet – denn es handelt sich um kanalisierte natürliche Flussläufe aus der Zeit vor der Stadtgründung.

KLAPPBRÜCKEN

Für Touristen sind sie eine Attraktion, für Petersburger Nachtmenschen nichts anderes als ein Ärgernis: Von April bis November werden jede Nacht zwischen ca. 1.30 und 5 Uhr (die Zeiten variieren je nach Brücke) alle Newa-Brücken hochgezogen. Dann fahren Frachtschiffe durch die schmalen Öffnungen – zuerst kommt immer der Konvoi stromaufwärts. Wer unbedingt zu dieser Zeit ans andere Ufer muss, hat drei Möglichkeiten: a) Warten bis gegen 3 Uhr, dann werden die Blagoweschtschenski- und die Tutschkow-Brücke für etwa eine halbe Stunde wieder herabgelassen. b) Per Taxi einen großen Bogen schlagen über die hohe Autobahn-Hängebrücke im Süden der Stadt. c) Metro fahren: 2013 wurde ein nächtlicher Pendelverkehr im 20-Minuten-Rhythmus zwischen den Stationen Admiraltejskaja und Sportivnaja (Linie 5) eingeführt – allerdings nur zwischen 1 und 3 Uhr.

KOMMUNALKA

Etwa 100 000 Wohnungen in St. Petersburg, vorrangig in Altbauten, sind auch heute noch Kommunalwohnungen und damit eine Erblast aus der frühen Sowjetzeit: Damals wurden in die großen Bleiben von Bürgertum und Adel obdachlose Proletarier einquartiert. Heute bedeutet dies, dass in einer *kommunalka* Einzelpersonen oder Familien je ein oder auch mehrere Zimmer bewohnen – sich aber Küche, Bad, Toilette und Flur mit den „Nachbarn“ teilen müssen. Anders

als in einer WG tun sie dies aber nicht freiwillig, und ihre Mitbewohner können sie sich auch nicht aussuchen: Die Bewohner haben für besseren Wohnraum schlichtweg kein Geld. Oder sie kamen einfach nicht zum Zug, als die Sowjetbehörden massenweise billigen Wohnraum in Plattenbauten schufen. Obwohl nach dem Ende der Sowjetzeit viele *kommunalkas* von Investoren aufgekauft und aufgelöst wurden, lebt noch immer jeder siebte Petersburger in einer solchen Zwangs-WG.

LENINGRAD

Seit über 20 Jahren heißt St. Petersburg nicht mehr Leningrad – aber der alte Name ist noch allgegenwärtig: Die Stadt schmückt sich auch heute mit dem Ehrentitel „Heldenstadt Leningrad“ aus Kriegzeiten. Viele Alteingesessene sahen auch nie ein, warum sie ihre Heimatstadt plötzlich anders nennen sollen, doch sie sterben langsam aus. Auch der Petersburger Flughafen hat weiterhin das internationale Kürzel LED und in Moskau fahren die Züge nach Nordwesten noch immer am „Leningrader Bahnhof“ ab. Das administrativ von der Stadt unabhängige Umland heißt weiterhin offiziell „Leningrader Gebiet“. Petersburger, die stolz auf ihre Stadt sind (und Lenin nicht schätzen), nennen sie hingegen zärtlich „Piter“. Und das war schon zu Sowjetzeiten so.

LINIEN

Die Straßen im Mittelteil der Wassili-Insel heißen Linien und tragen keine Namen, sondern Nummern – noch dazu jede Straßenseite ihre eigene. Dahinter steckt ein städtebauliches Konzept aus der Frühzeit Petersburgs: Ursprünglich sollten die 30 Linien Kanäle werden; und dann wäre es bei der Suche nach einer Adresse sinnvoll, von vornherein zu

wissen, auf welche Seite man eigentlich möchte!

LITERATUR

Die Russen sind eine „Lesenation“, so ein gängiges (ausnahmsweise positives) Vorurteil. Aber es ist was Wahres dran: Die Durchschnittsbildung ist hoch, und in der Straßenbahn oder auf den langen öden Metro-Fahrten sieht man viele Menschen in ein Buch versunken. Wohl-gemerkt Bücher, denn die Printpresse hat seit Sowjetzeiten einen schlechten Ruf und wird wenig goutiert. Zwar kann einem in der U-Bahn schon mal ein junger Mann auffallen, der tatsächlich die „Ilias“ von Homer liest (und sich dafür nicht schämt!), die meisten greifen aber doch eher zu moderner Unterhaltungsliteratur, seien es seichte Romane für Sie oder wilde Verschwörungstheorien für Ihn. Hochpopulär bei beiden Geschlechtern sind Krimis: In den Serienwerken der Autorinnen Darja Donzowa und Alexandra Marinina ermitteln Damen, Hauptheld bei Boris Akunin ist hingegen ein klassischer Sherlock-Holmes-Verschnitt. Ihre Bücher gibt es auch auf Deutsch!

MODE

Viele Besucher können sich an den Schönheiten der Stadt gar nicht satt sehen – und es sind nicht die Bau-denkmäler. Denn russische Frauen zwischen 14 und 40 legen einen enormen Wert auf ihr Erscheinungsbild. Feminin, wenn nicht gleich sexy soll es sein: Knackenge Jeans, hohe Absätze und Stiefel, lange Haare, immer frisches Make-up, und der letzte Besuch im Schönheitssalon darf auch nicht weit zurückliegen. Teure Klamotten können sich natürlich nicht alle leisten, aber zum Eindruck schinden reichen auch textile Raubkopien vom Stadtteilmarkt. Der Mainstream ist stark: Deutlich seltener als in westli-

chen Großstädten sieht man junge Menschen, die über die Mode ihr Anderssein ausdrücken, etwa als Punk, Emo oder Kreation Eigenbau. Die maskuline Welt – in den 1990er-Jahren noch im Glauben, auch Trainingshosen und Unterhemden seien stadtfrein – zieht jetzt stark nach: Zumindest in der Altersklasse unter 30 legen auch viele Männer Wert auf Markenkleidung und ein modisch-elegantes Aussehen.

RUSSISCHES DETROIT

Zu Sowjetzeiten waren Traktoren und Panzer die einzigen in Leningrad produzierten Fahrzeuge. Inzwischen haben sich im Raum Petersburg viele Auto-konzerne mit Montagewerken niederge-lassen: Ford, Toyota, Nissan, Hyundai/Kia und General Motors (Chevrolet und Opel) produzieren hier. Eine gute Wirtschaftsförderungspolitik und der nahe Hafen zahlen sich aus.

SANITARNY DEN

Der „Hygiene-Tag“ ist eine aus So-wjetzeiten geerbte Institution – und oft ein Ärgernis: Einmal im Monat, sei es der erste Dienstag oder der letzte Don-nerstag, sind viele Museen, Behörden, Bibliotheken oder auch Bankfilialen zu-sätzlich zum üblichen Ruhetag ebenfalls geschlossen, formell für ein Großreine-machen.

STATUSSYMBOLE

Im Straßenbild sind sie allgegenwärtig: schwarze, hubraumstarke Gelände-wagen mit finster getönten Scheiben. Was Russland-Neulinge zunächst für einen Geheimdienstgroßeinsatz oder Mafi-abetriebsausflug halten könnten, ist aber normaler Stadtverkehr und am Steuer sitzen durchschnittliche Geschäftsleute oder Manager. Den Russen ist, sobald sie überdurchschnittlich verdienen, ihr