

DIE ENTWICKLUNG VON MOSKAU ZUR WELTMETROPOLE

Jörg STADELBAUER, Mainz*

mit 14 Abb. und 1 Tab. im Text

INHALT

1.	Einleitung	190
2.	Innere Struktur	190
2.1.	Der Kreml und die Händlerstadt Kitaj-gorod	191
2.2.	Mittelalterliche und frühneuzeitliche Stadterweiterungen - Struktur und heutige Funktion	194
2.3.	Die Erweiterung bis zum Gartenring	197
2.4.	Neuzeitliche Stadterweiterungen zwischen Garten- und Autobahnring	199
2.5.	Historische Strukturelemente im heutigen Stadtgefüge	201
3.	Die aktuelle Stadtstruktur als Ergebnis einer Prägung durch die Stadtentwicklungspolitik	202
4.	Hauptstadtfunktionen	206
4.1.	Staatliche Lenkung und internationale Repräsentation	206
4.2.	Forschung und Entwicklung	208
4.3.	Industrie	208
4.4.	Groß- und Einzelhandel	209
4.5.	Kultur und Tourismus	210
5.	Aktuelle Prozesse der Stadtentwicklung und -planung	211
5.1.	Cityplanung	211
5.2.	Stadtsanierung	212
5.3.	Verlagerung des Wohnungsbaus zum Stadtrand	213
5.4.	Suburbanisierung und Verflechtungen in der Stadtregion	222
6.	Zusammenfassung	224
7.	Literaturverzeichnis	226
8.	Summary	227

* Univ.-Prof. Dr. Jörg Stadelbauer, Geographisches Institut der Johannes Gutenberg-Universität,
D-6500 Mainz, Saarstraße 21

1. EINLEITUNG

Ist Moskau heute eine Weltmetropole? Nach der Einwohnerzahl (9,1 Mio. mit immer noch kontinuierlich steigender Tendenz), nach der Konzentration von Verwaltungs- und Kulturfunktionen einer Weltmacht, nach der Ansammlung von führenden Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen für die Wirtschaft der gesamten Sowjetunion und die von ihr wirtschaftlich oder politisch abhängigen Staaten zu urteilen, kann es daran keinen Zweifel geben. Aber es macht etwas stutzig, wenn im Frühjahr 1989 in der Presse berichtet wurde, daß das erste Jazzlokal in dieser Metropole eröffnet wurde. Moskau ist auch vermutlich die einzige Weltmetropole, in der der tageszeitliche Rhythmus eine deutliche nächtliche Unterbrechung kennt, wie jeder weiß, der am späteren Abend noch eine Gaststätte sucht. Und daß man in dieser Metropole unweit des Roten Platzes Waren für den alltäglichen Bedarf einkaufen kann, entspricht auch nicht den in westlichen Staaten üblichen Vorstellungen von der inneren Differenzierung und der Citybildung in einer Weltstadt.

Allerdings sollte der Begriff Weltstadt oder Weltmetropole nicht zu sehr von einem europäisch-amerikanisch geprägten Weltbild ausgehen: Das antike Rom, das islamisch-orientalische Samarkand des Mittelalters, das chinesische Peking (als Hauptstadt des "Reiches der Mitte") verstanden sich jeweils als solche Weltstädte und bauten Fernverflechtungen auf, die diese Benennung rechtfertigen. Die Diskussion über die "sozialistische Stadt" (KARGER, WERNER 1982) legt nahe, auch für Moskau die Modifikationen zu berücksichtigen, die im interkulturellen Vergleich erforderlich sind.

Wenn einerseits angesichts der politischen Verflechtungen, die von Moskau ausgehen, kein Zweifel am Status der Metropole bestehen kann, hinsichtlich des Lebens und der Verhaltensweisen eines großen Teils der Bevölkerung aber Einschränkungen zu machen sind, was ist dann das Besondere dieser Metropole? Inwieweit erklären sich Funktion und Stellung von Moskau aus der Geschichte, aus der Binnenlage in Rußland?

Eine Antwort darauf soll versucht werden, indem diese Stadt vom Entstehen ihrer inneren Struktur, von der räumlichen Ordnung und Dynamik verschiedener dominanter Funktionen, von ihren Planungsproblemen her beleuchtet wird. Methodisch sinnvoll wäre sicher ein faktorialökologischer Ansatz, doch erlaubt dies die Datenverfügbarkeit nicht. Selbst für die 32 Moskauer Stadtbezirke (rajony) steht nur ein sehr beschränkter Datensatz zur Verfügung, und sowjetische Veröffentlichungen, die detaillierter vorgehen, führen die Ausgangsdaten nicht an (BARBAŠ 1977). Daher ist man - wie so oft in der Sowjetunion - auf Beobachtungen und auf die Auswertung von verschiedenartigen Sekundärquellen angewiesen.

2. INNERE STRUKTUR

Moskaus innere Struktur weist ein relativ einfaches Muster auf: Ein radial-konzentrischer Grundriß verknüpft die im Lauf des politischen Aufstiegs erworbene Herrschaftsaus-

übung über Nachbarn in allen Himmelsrichtungen und daraus resultierende Handelsverflechtungen mit einem kontinuierlichen, selten hypertrophen, aber auch selten stagnierenden Wachstum. Die Skyline wird weniger als in westlichen Staaten durch Hochhäuser geprägt. Am auffallendsten sind noch die sieben aus der späteren Stalinzeit stammenden Hochhäuser im "Zuckerbäckerstil", die bewußt als Orientierungspunkte über die Stadtlandschaft verteilt wurden. Es fehlt dagegen die privatwirtschaftliche Modernisierung. Wo in jüngerer Zeit Hochhäuser gebaut wurden, dienen sie im Stadtzentrum öffentlichen Zwecken oder als Touristenhotels, nach der Peripherie zunehmend als Wohngebäude.

Da der Aufbau Moskaus die historische Entwicklung widerspiegelt (KARGER 1965, 1980), soll nachfolgend das radialkonzentrische Gefüge als Ergebnis von Städtewachstum und allmählichem Funktionswandel angesprochen werden. Die administrative Gliederung (vgl. Abb. 1) zeichnet dieses Wachstum mit zwei jeweils sektorenförmig angelegten Ringen von Stadtbezirken ungefähr nach.

2.1. Der Kreml und die Händlerstadt Kitaj-gorod

Als Mittelpunkt Moskaus kann man den *Roten Platz* mit dem Lenin-Mausoleum ansehen - die langen Besucherschlangen, die sich an mehreren Tagen in jeder Woche seit Jahrzehnten langsam auf das Mausoleum wie auf ein Heiligtum zubewegen, sind Hinweis darauf, daß dies auch auf der *mental map* des Sowjetbürgers das Zentrum der gesamten Union und der sie tragenden Herrschafts- und Gesellschaftsidee ist.

Das Mausoleum lehnt sich an die Kreml-Mauer an, die das traditionelle politische Zentrum schützt: Es dürfte wenige Weltstädte geben, in denen die Kontinuität von der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Befestigungsanlage bis in die Gegenwart in diesem Maße existiert. Doch im *Kreml* überlagern sich bereits die Funktionen: Einerseits sind wichtige Regierungsstellen untergebracht (nicht jedoch die Parteizentrale), zum anderen ergießt sich ein ständiger Touristenstrom in den Bereich um den Kathedralenplatz. Der Kreml ist in der Vorstellung vieler Bürger auch heute das Herz der Sowjetunion - zumindest ihres russischen Teiles -, und es verbietet sich, nach allen Details dessen zu fragen, was als Herrschaftsausübung sich vollzieht.

Der Kreml geht auf die Zeit unmittelbar nach der ersten Erwähnung Moskaus (1147) zurück. Seit 1156 ist von Befestigungen auf einem Terrassensporn zwischen der Moskwa und einem unbedeutenden Nebenfluß Neglinnaja die Rede, und mehrfach wurden diese Befestigungen in den folgenden Jahrhunderten erweitert. Jede Zeit hat versucht, einen baulichen Akzent zu setzen. IVAN III. hatte im 15. Jahrhundert den Kreml zum Sitz von weltlicher und geistlicher Gewalt gemacht (Großfürst und Metropolit) und den Facettenpalast bauen lassen. Auf dem Gelände des Kreml waren die drei Hauptgruppen der staatstragenden Oberschicht mit Grundbesitz vertreten, die Großfürstenfamilie im SW, Kirche und Kloster im N, Dienstadel und Bojaren vor allem im O (vgl. die historisch-sozialgeographische Karte bei KARGER 1980, S. 320).

Obwohl PETER D. GR. eine neue Hauptstadt im sumpfigen Gelände an der Ostseeküste hatte errichten und nach dem Modell von Amsterdam ausgestalten lassen, ist seine Zeit mit dem Arsenal (1702-1736) auf dem Kremlgelände baulich vertreten. Unter KATHARINA II. (d. Gr.) wurde das Senatsgebäude im Osten des Kreml erbaut (1776-1788), das heute dem Ministerrat dient. Für zwei Jahrhunderte wurde St. Petersburg zwar Residenz der russischen Zaren, aber es rivalisierte mit Moskau um die Vormachtstellung im Russischen Reich. Moskau blieb doch wenigstens zweite Hauptstadt, und für die Traditionalisten auch das Zentrum des Russischen Reiches. Der Große Kreml-Palast, der 1838-1849 unter Zar NIKOLAJ I. als neues Senatsgebäude (heute Sitzungssaal des Obersten Sowjets) errichtet wurde, dokumentiert, daß die Zaren Moskau nicht aus den Augen verloren hatten.

Auch die Sowjetmacht hat sich im Kreml verewigt; der Kongreßpalast, in dem sowohl kulturelle Veranstaltungen (etwa Aufführungen des Bolschoj-Balletts) wie Parteiversammlungen oder Eröffnungssitzungen großer Kongresse stattfinden, wurde 1961 fertiggestellt. Solche Gebäude gehören in Moskau zur geistigen Überwindung der Stalinära, die politisch mit CHRUSCHTSCHOWs Geheimrede auf dem XX. Parteikongreß 1956 zu Ende gegangen war.

Der Rote Platz ist vor rund 400 Jahren der traditionelle Moskauer Markt- und auch Gerichtsplatz geworden. Im Gegensatz zu mitteleuropäischen Städten kannte das spätmittelalterliche Moskau keine städtische Selbstverwaltung und kein Bürgertum in unserem Sinne, sondern eine vom Großfürsten und seinen Dienstleuten verwaltete Siedlung. Daher fehlen alle Gebäude, die auf zunehmendes städtisches Selbstbewußtsein in jener Zeit hindeuten. Auf der flußwärtigen Seite wird der Rote Platz durch die Basilikus-Kathedrale abgeschlossen, die unter IVAN IV., dem "Schrecklichen", zum Dank für die Vertreibung der Tataren aus Kazan (1552) erbaut wurde. Den nördlichen Abschluß des Platzes bildet das Historische Museum, das 1883 an der Stelle des ehemaligen Rathauses errichtet wurde und den Wandel des Platzes vom Handelszentrum zum Touristenzentrum andeutet. Nur die Präsentation der Staatsgewalt (etwa bei den Aufmärschen am 1. Mai und am 7. November, dem Jahrestag der Oktoberrevolution) knüpft noch an die ältere Tradition an.

Jenseits des Roten Platzes schließt sich das alte Handelsviertel an. Man hat bisweilen den Namen *Kitaj-gorod* in dieser Beziehung deuten wollen (*Kitaj* ist der russische Name für China, und von dort kamen viele Händler), doch ist es wahrscheinlicher, daß der Namen auf altrussisch *kita* für den mit Flechtwerk befestigten Erdwall zurückgeht, der als Vorläufer einer späteren Mauer (von welcher bescheidene Reste noch zu sehen sind) Händler und Waren vor Übergriffen schützen sollte. Dieser Bereich, in dem sich Fernhandel und Verflechtungen mit dem gewerbereichen Umland von Moskau verzahnten, erlebte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als Rußland unter der Führung einiger besonders fähiger Finanzminister im Eisenbahnzeitalter auch wieder Zugang zum Fernhandel suchte, eine umfassende bauliche Umgestaltung mit einer Art russischem Historismus, vergleichbar den Stadterweiterungen und -umgestaltungen der Gründerzeit in Mitteleuropa.

Eines der markantesten Bauwerke aus jener Zeit ist das heutige Kaufhaus GUM (Abkürzung v. *Gosudarstvennyj universal'nyj magazin*). Es wurde 1888-1894 auf Veranlassung des Zaren erbaut, der höchstpersönlich die Läden in diesem Handelszentrum verpachtete. Heute rechnet man täglich mit etwa 300.000 Kunden in diesem drei glasüberwölbte Passagen umfassenden Komplex, der nicht nur vom Äußeren, sondern vor allem von seinem Angebot her unionsweit bekannt ist und als zentrales Warenhaus für die gesamte Sowjetunion, als Schaufenster für den Einzelhandel des ganzen Staates gilt.

Abgeschlossen wird Kitaj-gorod zur Moskwa hin durch das Riesen-Hotel Rossija, nach Osten durch einige Ministerien und das Gebäude des ZK der KPdSU, der eigentlichen politischen Schaltzentrale des Staates. Es gibt in Moskau kein geschlossenes Regierungsviertel, aber es gibt einige Konzentrationspunkte für die politische Aktivität. Der Bereich zwischen Handelsstadt und der historischen Grenze von Kitaj-gorod gehört dazu, ein anderer liegt westlich der Innenstadt an der Moskwa. Insgesamt hat Kitaj-gorod mit seinen Warenhäusern, Geschäftsstraßen, Handelskontoren, Banken, Ministerien und Parteigebäuden am ehesten von den innerstädtischen Vierteln City-Charakter.

2.2. Mittelalterliche und frühneuzeitliche Stadterweiterungen - Struktur und heutige Funktion

Jenseits des platzartig erweiterten Halbbogens, der Kreml, Roten Platz und Kitaj-gorod umgibt und der den schon lange verdolten Verlauf der Neglinnaja nachzeichnet, setzt die erste Stadterweiterung an, die Ende des 16. Jahrhunderts als Wohnstadt entstanden war und bald darauf von einer weißgestrichelten Ziegelsteinmauer umgeben wurde. Von dieser Mauer leitet die Volksetymologie den Namen "Weiße Stadt", *Belyj gorod*, ab; wahrscheinlicher ist der Bezug zum "weißen", d.h. von Staatsabgaben freien Land. Auf diesen "Freiheiten" (russ. *slobody*, daher Sloboden als eingedeutschte Bezeichnung) wurden Dienstleute und Gewerbetreibende angesiedelt, so daß neue Stadtviertel entstanden. Mit geringer zeitlicher Verschiebung entstanden weitere Sloboden für Ausländer, die seither im historischen Moskau isolierte Wohngebiete einnahmen.

Die Trennungslinie zwischen Kreml und Händlerstadt einerseits sowie der "Weißen Stadt" andererseits war bauliche Freifläche, weil ursprünglich das Tal der Neglinnaja mit einer kleinen Überschwemmungsaue dazwischenlag. Später wurden die Ufer überbaut, der Bach verdolt. Der sowjetische Städtebau hat allerdings eine beginnende Überbauung der Trennfuge teilweise wieder beseitigt, um weite Flächen für den modernen Verkehr zu erhalten. Heute zieht sich ein breites Straßenband, mehrfach zu weiten Plätzen vergrößert, im Halbbogen vom Nogin-Platz zur Großen Steinernen Brücke über die Moskwa.

An diesen Straßenbogen schließt sich - abseits von der merkwürdigen Mischung von Tourismus und obersten Staatsleitung im inneren Halbkreis - das eigentliche Geschäftszentrum der Stadt an, wobei die prominenten Standorte am Straßenbogen von einer Reihe mehr oder weniger berühmter Gebäude eingenommen werden: der Lenin-Bibliothek, dem Universitätspalais, dem Gosplan-Gebäude, dem Bolschoj-Theater, einem Waren-

haus für Kinderwaren und schließlich der berühmten Lubjanka, Sitz des KGB und Zentralgefängnis.

Von diesem Bogen strahlen die wichtigsten Ausfallstraßen nach Westen, Norden und Osten aus. Sie sind die Speichen in dem Rad, das noch von mehreren Ringstraßen zusammengehalten wird. Wie der innere Halbbogen nur auf der Nordseite der Moskwa zieht sich im Abstand von 500 bis 1.000 m der *Boulevard-Ring* um die Innenstadt, der den Verlauf der Mauer als Abschluß der Weißen Stadt nachzeichnet, im Abstand von weiteren 500 m der *Gartenring*, der auch die Südseite der Moskwa umfaßt und damit die innerste vollständige Ringstraße in Moskau ist. Von den Dimensionen ist dieser Straßerring alles andere als bescheiden: Streckenweise 8 bis 10 Fahrstreifen in jeder Richtung deuten an, daß dem Gartenring die Aufgabe zufällt, den immer stärker zunehmenden innerstädtischen Verkehr zu kanalisieren. Seinen Namen trägt der Ring nach den Gärten, die dort angelegt worden waren, nachdem der ursprünglich aufgeschüttete Erdwall abgetragen worden war, der diesem Wachstumsring den Namen gab (*semjjanaj gorod* - Erdstadt). Die Straßenzüge konnten sich nach der relativ frühen Entfestigung (1775) herausbilden.

An zwei Beispielen ist die Bedeutung der "Weißen Stadt" als *Geschäftszentrum* besonders gut zu zeigen, an der Gor'kij-Straße, die als Hauptgeschäftsstraße schlechthin gilt, und am Kuzneckij Most, der zu den vielen Verbindungsgassen zwischen den Radialstrahlen gehört. Die *Gor'kij-Straße*, nach ihrer Richtung früher Twerer Straße genannt, d.h. die nach Twer (heute Kalinin) in das nächste bedeutende Handelszentrum führende Straße, weist auf der Westseite eine beachtliche bauliche Vielfalt auf. Die Ostseite des unteren, d.h. zum ehemaligen Neglinnaja-Tal und heutigen Karl-Marx-Prospekt gerichteten Straßenabschnittes und große Teile der Westseite im stadtaus führenden Abschnitt sind dagegen unter STALIN umgestaltet worden, und zwar in der strengen Fassadengliederung, die typisch für den spätstalinistischen Stil der 40er Jahre ist. Damals war die Straße für Repräsentationszwecke von einer relativ engen, leicht gewundenen Straße auf eine Prachtavenue von 40 Metern Breite erweitert worden, das Gebäude des Moskauer Rathauses (erbaut 1782) mußte dazu um 13,5 Meter zurückverlegt werden. Die neue, durchgehende Gebäudefront verdeckt auch die Zufahrten zu einigen früheren Gassen. Allerdings beschränkte sich die Umgestaltung auf die Vorderfront, als hätte nach rund anderthalb Jahrhunderten nochmals POTJOMKIN die Baumeister angeleitet.

Das Nutzungsgefüge dieser Straße zeigt zweierlei (vgl. Abb. 2):

- Einerseits sind bis in die Gegenwart Geschäfte für den alltäglichen und mittelfristigen Bedarf vorhanden, etwa eine Bäckerei, ein Getränkegeschäft oder auch das seit einem Korruptionsskandal vor einigen Jahren berühmt-berüchtigte Feinkostgeschäft *Gastro* Nr. 1. Diese Geschäfte sind nötig, weil in den Seitengassen bis heute noch eine Wohnbevölkerung lebt, die nicht durch Cityprozesse verdrängt werden konnte. Der Umbau vorhandener Gebäude hätte höhere Kosten verursacht als der Neubau an anderer Stelle (und Freiflächen kennt die Stadt bis heute). Dieses Nutzungselement zeigt also gleichzeitig die Extensivierungstendenz bei der Stadtanlage und die relativ geringe

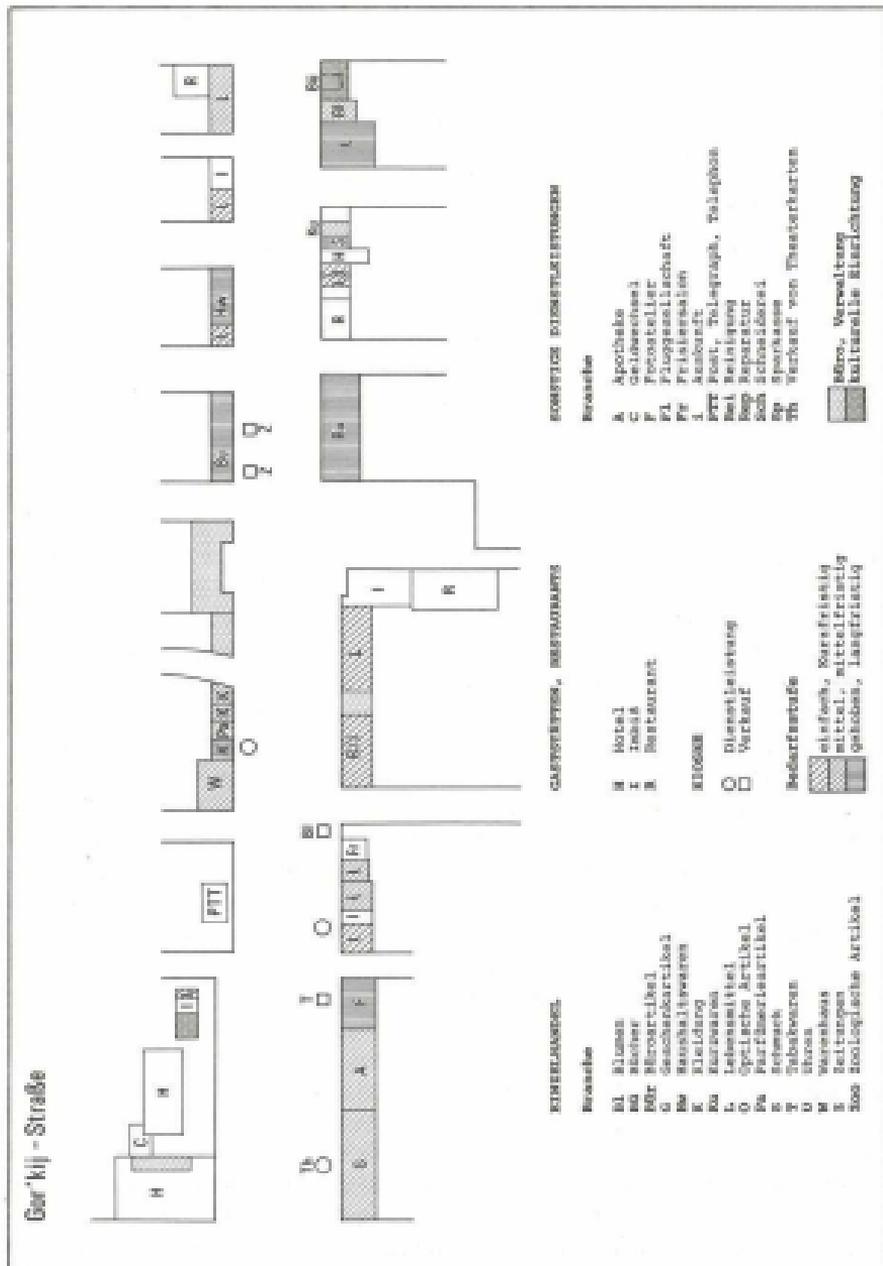


Abb. 2: Gor'kij-Straße, Gebäudenutzung. Kartierung 10.-12.10.1985; unmaßstäbliches Schema (Entwurf: J. STADELBAUER; Kartographie: K. SCHMIDT-HELLERAU)

Bedeutung, die Bodenwerten nach dem Erreichbarkeitsprinzip bis vor kurzen beige-messen wurde.

- Zum anderen fehlt aber auch in der Sowjetunion nicht eine deutliche Branchengliederung des Einzelhandels. In der Gor'kij-Straße als einer der führenden Geschäftsstraßen tritt ein gehobenes Angebot (Schmuck, Kosmetika) hervor. Mehrere große Buchhandlungen entsprechen innerstädtischen Nutzungsvorstellungen; die Buchhandlung für Literatur aus den sozialistischen Staaten kommt dabei der Bedeutung des Straßenzugs als Flanierstraße für Touristen entgegen. An eine Fußgängerzone denkt hier niemand, denn die Gor'kijstraße ist zugleich eine der wichtigsten Zufahrtsstraßen in das Stadtzentrum.

Der *Kuzneckij Most* und seine Verbindung zur Gor'kij-Straße (vgl. Abb. 3) zeigt ein anderes Phänomen, das für Moskaus Weg zur Weltmetropole kennzeichnend ist. Bis heute ist die bauliche Struktur vom Gebäudezuschnitt und der Größe der Ladengeschäfte her gesehen traditionell. Sie ist eine der Hauptgeschäftsstraßen des frühen 20. Jahrhunderts, nach der Oktoberrevolution noch etwas umgestaltet, aber in großen Abschnitten mit der ordentlich erhaltenen Architektur der Jahrhundertwende. Seit rund zehn Jahren lassen sich immer mehr internationale Fluggesellschaften nieder (1985 waren es bereits mehr als ein halbes Dutzend), und auch Schilder von anderen ausländischen Firmenvertretungen tauchen auf. Abseits der Renommierstraße, aber doch zentral gelegen und in fußläufiger Entfernung von den großen Hotels entsteht hier ein Viertel, das den Auslandsaspekt der Umgestaltung verdeutlicht, ohne daß jedoch auf das Weiterleben alter Traditionen verzichtet würde.

Die Wohnfunktion reicht bis weit in das Stadtzentrum hinein. Hier unterscheidet sich die Bodennutzungspolitik in der sozialistischen Stadt von westlichen Mustern. Die Großzügigkeit der neueren Stadtanlage führt dazu, daß innerhalb der weitläufigen Baublocks oft nochmals Unterteilungen entstehen oder sich erhalten haben, in denen sich kleine, halböffentliche Höfe verbergen, in denen sich ein guter Teil des Alltags vieler Moskower abspielt. Leider fehlen kleinräumig aufgeschlüsselte Daten, die den Fortbestand, aber auch die allmähliche Verdrängung der Wohnbevölkerung aus einzelnen Bereichen in der Innenstadt belegen könnten.

2.3. Die Erweiterung bis zum Gartenring

Im Gebiet südlich der Moskwa, deren Regulierung und Ufergestaltung zu den städtebaulichen Leistungen der 30er Jahre gehört, ist die Stadtentwicklung hinter der Standortgunst und der Nähe zum Zentrum deutlich zurückgeblieben. Gegenüber vom Hotel Rossija erhebt sich eines der älteren Heizkraftwerke, auf dessen Vorderseite LENINS Ausspruch "Kommunismus - das ist Sowjetmacht plus Elektrifizierung des ganzen Landes" werbewirksam angebracht ist; wenige Straßen weiter zeigt eine der Haupteinkaufsstraßen das bescheidenere Bild, das man fast noch als kleinstädtisch einordnen kann.

Der *Gartenring* ist der große Verkehrsverteiler für die Innenstadt. Von hier strahlen die Ausfallstraßen in alle Himmelsrichtungen aus, und hier haben auch einige Repräsentationsgebäude ihren Standort gefunden. Dazu gehört etwa das Gebäude des Außen- und Außenhandelsministeriums, das zu den sieben Hochhäusern zählt, die in der späten Stalinszeit errichtet und die im Westen als Beispiele für den "Zuckerbäckerstil" bekannt wurden. Auch am Ende des Kalininprospektes, der zwischen Boulevard- und Gartenring in den 60er Jahren als moderne Geschäfts- und Bürostraßen durch das historische Arbat-Viertel geschlagen wurde, beherrscht mit dem Hotel Ukraina ein solcher Bau die Silhouette.

Dieser Abschnitt des *Kalininprospekts* dokumentiert baugeschichtlich einen Generationenwechsel in der städtischen Architektur. Über die Moskwa erkennt man die Abfolge von Baustilen und Stadtentwicklungsideologien dieses Jahrhunderts:

- Bei den bescheidenen, kleinen ein- bis zweistöckigen Gebäuden aus der Zeit um die Jahrhundertwende spielt Holz als Baumaterial noch die vorherrschende Rolle.
- Erst in den ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts nimmt die Verwendung von gebrannten Ziegeln zu - man darf nicht vergessen, daß der südlich des Kalinin-Prospekts gelegene Abschnitt des Moskwa-Ufers erst um die Jahrhundertwende dichter bebaut wurde.
- Zur Ausgestaltung der regulierten Moskwa und ihrer Uferstraßen gehören die zwölfgeschossigen Wohnhäuser, deren Fassadengestaltung an die Gor'kij-Straße erinnert; außer den Ausfallstraßen sollte auch der Uferbereich der Moskwa städtebaulich besonders hervorgehoben werden.
- Die Hochhäuser am Kalininprospekt sind schließlich die jüngere Generation, an die sich gegenüber des Hotels Ukraina - mit dem Verwaltungszentrum für die Russische SFSR die disperse Ausbreitung von administrativen Funktionen über die Stadt bemerkbar macht.

Das Nutzungsmuster des Kalininprospektes ist jenem der Gor'kij-Straße vergleichbar. Die Hochhäuser wurden teils als Büro-, teils als Wohngebäude errichtet. Hier ist ebenfalls dem Prinzip des sozialistischen Städtebaus, auch innerstädtisches Wohnen vorzusehen, Rechnung getragen worden. Bei der Nutzung überrascht die Mischung von Geschäften für den täglichen mit solchen für den langfristigen, mittleren oder gehobenen Bedarf. Die neu angelegten Ladengeschäfte zeichnen sich durch Weitläufigkeit aus. Eine derartige lineare Orientierung im Geschäftsbereich gehört zu den Gestaltelementen der Stadterweiterung in den 50er und 60er Jahren und läßt sich auch an etwas weniger bedeutenden Straßen erkennen.

2.4. Neuzeitliche Stadterweiterungen zwischen Garten- und Autobahnring

Der Erweiterungsgürtel, der sich nach außen an den Gartenring anschließt, bot nicht nur der Nachkriegsarchitektur Platz für monumentale Stadtgestaltung, er hatte auch in der historischen *Stadtentwicklung* seine besondere Funktion.

1. Im Mittelalter und der frühen Neuzeit, vor allem im 15./16. Jahrhundert, wurde ein Ring von *Klöstern* um die Stadt angelegt, die eine doppelte Aufgabe hatten: Einerseits dokumentieren sie die Bedeutung der orthodoxen Kirche, die sich immer als gleichberechtigte Gewalt neben dem Zaren aufbaute und weit in das Leben der Russen eingriff. Andererseits spielten die Köster für die Verteidigung eine ähnliche Rolle wie später die vorgeschobenen Forts der VAUBANSchen Befestigungstechnik: Von den Türmen der Klosteranlage ließ sich das Vorfeld überschauen, und der anrückende Feind - im Mittelalter bisweilen ein verwandter Großfürst eines der benachbarten Teilfürstentümer oder aber die Tataren, in der beginnenden Neuzeit auch die Heere des erstarkenden Polens - konnte über Feuerzeichen zum zentralen Beobachtungspunkt, dem "Großen Ivan", gemeldet werden. Bis in die 30er Jahre unseres Jahrhunderts war dieser Glockenturm im Kreml das höchste Gebäude in Moskau. Solche Wehrklöster sind zum Beispiel das Neue Jungfrauenkloster (*Novodevičij monastyr*), das Donskoj oder das 1988 der Kirche zurückgegebene, zum Sitz des Patriarchen ausgestaltete, Danilov-Kloster.
2. Im 19. Jahrhundert war die Bebauung bereits etwas über den Gartenring vorgedrückt, als Rußland vom Eisenbahnfieber ergriffen wurde. Die meisten der insgesamt neun großen *Bahnhöfe* der Stadt liegen im Vorfeld des Gartenrings und haben sich zu kleinen Subzentren entwickelt, weil sich an diesen Stellen der Fern- und Suburbanverkehr auch mit dem innerstädtischen Metrotransport verzahnt. Eine ringförmig angelegte Metrolinie verbindet alle wichtigen Bahnhöfe miteinander und übernimmt eine zentrale Verteilungsaufgabe für die täglich rund 2 Mio. Einfeldler nach Moskau. Besonders deutlich wird am Komsomol-Platz (*Komsomolskaja ploščad*), um den sich der Leningrader, Jaroslawler (Ausgangspunkt der Transsib) und Kazaner Bahnhof gruppieren.

Die *Metro* selbst, die über ein Streckennetz von 217 km mit 135 Stationen (1987) verfügt und die täglich von rund 7 Mio. Passagieren benutzt wird, hat 40 % Anteil am gesamten innerstädtischen Passagieraufkommen und wird selbst von den Autobussen (5.667 Linien!) nicht ganz erreicht. Sie wurde seit den 30er Jahren erbaut und anfangs mit palastartig prunkvollen Stationen ausgestattet. Heute ist die Architektur der neueren Stationen bescheidener, aber der Anspruch, das wichtigste Verkehrsmittel in Moskau zu sein, wird durch den immer noch anhaltenden Ausbau zu den Neubaugebieten am Stadtrand unterstrichen.

Mit den Standorten der Bahnhöfe des 19. Jahrhunderts und der mittelalterlichen Klöster ist ein Stadterweiterungsring erreicht, in dem sich verschiedene Funktionen finden lassen und wo aufgelockerte und verdichtete Bereiche nebeneinander vorkommen. Zu den Auflockerungszonen gehören die Klosteranlagen selbst, oft von einem Park und einem Friedhof begleitet, geplante Grünanlagen wie der Bereich der Leninhügel und der Lomonosov-Universität und - etwas weiter außerhalb - die Parkanlagen, die auf den Grundbesitz der mächtigsten Fürsten des russischen Adels zurückgehen.

Diese *Parks* sind für den innerstädtischen Freizeitraum besonders wichtig. Dies gilt insbesondere für die Parkanlage im Nordosten der Stadt, unter denen der Sokolniki-Park der größte ist. In der Nachbarschaft hat die Volkswirtschaftsausstellung ihren Platz gefunden, die noch einmal Beispiele der stalinistischen Architektur bietet, vor allem aber den Naherholungsraum ergänzt. Auch der nach Maxim GORKI benannte Kultur- und Erholungspark im Südwesten der Innenstadt gehört in diese Tradition.

In dieser Entfernung (ca. 5-9 km) vom Stadtmittelpunkt ist einerseits die Modernisierung entlang der Hauptausfallstraßen zu spüren, auf der anderen Seite hat sich die traditionelle städtische Bauweise mit einigen zweistöckigen Holzhäusern abseits der Hauptstraßen auch noch in Teilen erhalten. Die offizielle Statistik weist immerhin aus, daß 0,4 % der gesamten Wohnfläche auf Wohnungen in Holzhäusern entfallen, und das sind rund 600.000 m² bzw. die Wohnfläche für etwa 40 bis 50.000 Menschen.

Typischer ist allerdings, daß sich die städtebaulich dominant angelegten Magistralen verschiedener Stadtentwicklungsphasen unvermittelt mit Resten landwirtschaftlicher Nutzflächen verzahnen. Vor zehn Jahren war es noch möglich, beim Weg vom Stadtzentrum zum Autobahnring ausgedehnte landwirtschaftliche Nutzflächen sowie Reste älterer, dörflicher Bausubstanz zu finden oder auf einzelne Datschen, den Sommerhäusern der oberen Mittel- und Oberschicht, zu treffen. Davon ist in kurzer Zeit vieles weggeräumt worden - zugunsten von modernen Großwohnsiedlungen, die inzwischen fast die gesamte Freifläche bis zum Autobahnring auffüllen.

Das nur mit Mühe gebremste Wachstum der Stadt hat dazu geführt, daß die Ziele hinsichtlich der Zuzugsbeschränkungen nicht eingehalten werden konnten. Die Stadtplanung von 1971 ging noch davon aus, daß man die Einwohnerschaft Moskaus auf 7 Mio. begrenzen könne - Anfang Mai 1989 wurde, wenn der Trend der vergangenen Jahre extrapoliert werden darf, die 9-Mio.-Schwelle überschritten. Damit war auch die Absicht des Generalplanes von 1971, die Stadt mit dem Autobahnring zu begrenzen, nicht mehr zu halten. Ende 1985 wurde eine Neuabgrenzung vorgenommen, die an mehreren Stellen zusätzliche Flächen des Moskauer Gebietes der Stadt Moskau zuweist. Das Stadtgebiet ist dadurch von 878,7 um 13,1 % auf 994 km² angewachsen. Die landwirtschaftliche Nutzung ist nach außen verdrängt und intensiviert worden. Eine weitere wichtige Funktion dieses Gürtels besteht in den flächenaufwendig angelegten vier Flughäfen Moskaus, die in gegenseitiger Arbeitsteilung das Ausland und alle Landesteile der Sowjetunion bedienen. Solche Nutzungen konkurrieren mit der ökologischen Schutz Aufgabe, die dem Grüngürtel jenseits des Autobahnringes im Rahmen des Stadtentwicklungsplanes von 1971 zugewiesen wurde und die prinzipiell auch heute noch gilt.

2.5. Historische Strukturelemente im heutigen Stadtgefüge

Die einzelnen *Hauptphasen der Stadtgeschichte* lassen sich mit deutlich erkennbaren Strukturelementen belegen (FRENCH 1983):

- Aus dem Mittelalter und der damaligen latenten Gefahr von Tatareneinfällen und Bruderzwisten zwischen den russischen Großfürsten stammen die Befestigungen vom Kremltyp sowie die beiden Grundformen der Stadterweiterung mit Händlerstadt (*posad*) und Wohnvorstadt (*sloboda* nach den speziellen Ansiedlungsfreiheiten). Ergänzt wird dieser mittelalterliche Kern durch den Ring der Wehr- und Sicherungsklöster, die nebenbei als Besitzungen der geistlichen Oberschicht auch bäuerliche Versorgungsaufgaben wahrzunehmen hatten.
- An der Wende zur Neuzeit entstanden analog zu den Handwerker-Sloboden die ersten Ausländerviertel, die auf der bis heute gelübten Praxis beruhen, die Ausländer in mehr oder weniger deutlich abgetrennten Wohnvierteln anzusiedeln.
- Die frühe Industrialisierung Rußlands zur Zeit PETERS D. GR. hat Moskau weniger als andere Städte erfaßt; aber der Übergang vom bäuerlichen Textilgewerbe zu Manufaktoren, auf deren Tradition die heutige Textilindustrie Moskaus beruht, ist sicher ein Element dieser Zeit. Seither ist Moskau eine Industriestadt mit hohen Produktionsanteilen bei einigen Spezialzweigen geblieben, und auch die Industrieflächen mußten immer wieder erweitert werden.

3. DIE AKTUELLE STADTSTRUKTUR ALS ERGEBNIS EINER PRÄGUNG DURCH DIE STADTENTWICKLUNGSPOLITIK

Der erste große neuzeitliche Stadtumbau erfolgte um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert. Dieser klassizistische Stadtumbau ist von Geographen leider wenig zur Kenntnis genommen worden. Er war in Moskau weniger durchgreifend als beispielsweise in Nishnij-Nowgorod, dem heutigen Gorkij, Kostroma, Woronesh oder Jaroslawl (LAVROV 1977, S. 51 ff.), fehlt aber nicht, wie verschiedene Planungen des ausgehenden 18. und beginnenden 19. Jahrhunderts zeigen. 1762 wurde eine Städtebaukommission gebildet, die einen Umgestaltungsplan vorlegte, welcher 1775 bestätigt wurde. Er sah vor allem die Regulierung der Ausfallstraßen, die Anlage von Plätzen - oft mit repräsentativen Gebäuden - und die Ausgestaltung des Boulevard- und des Gartenringes vor (LAVROV 1977, S. 65 ff., vgl. Abb. 4). Außerdem begann man, im Stadtzentrum die Holzarchitektur durch Steingebäude zu ersetzen, eine Umgestaltung, die auch heute noch nicht ganz abgeschlossen ist. Der große Brand von Moskau 1812 beschleunigte die Durchsetzung der Planungsabsichten. In gewisser Weise knüpft die stalinistische Stadtgestaltungs-idee, die die Ausfallstraßen und Plätze an den "Eingangstoren" zur Stadt vorsah, an das Gedankengut des Klassizismus an, wie auch Bauformen jener Zeit übernommen wurden.

Das 19. Jahrhundert brachte mit der Eisenbahn ein völlig neues Element, das meist etwas abseits der Hauptausfallstraßen lokalisiert ist; der Fußgänger merkt es unter anderem daran, daß er von der Metrostation (das Metronetz wurde mit den Kopfbahnhöfen der Eisenbahnen harmonisiert) zur nächsten Hauptstraße einen größeren Weg zurückzulegen hat. Auch einzelne Prunkbauten der Gründerzeit des späten 19. und beginnenden 20. Jahr-

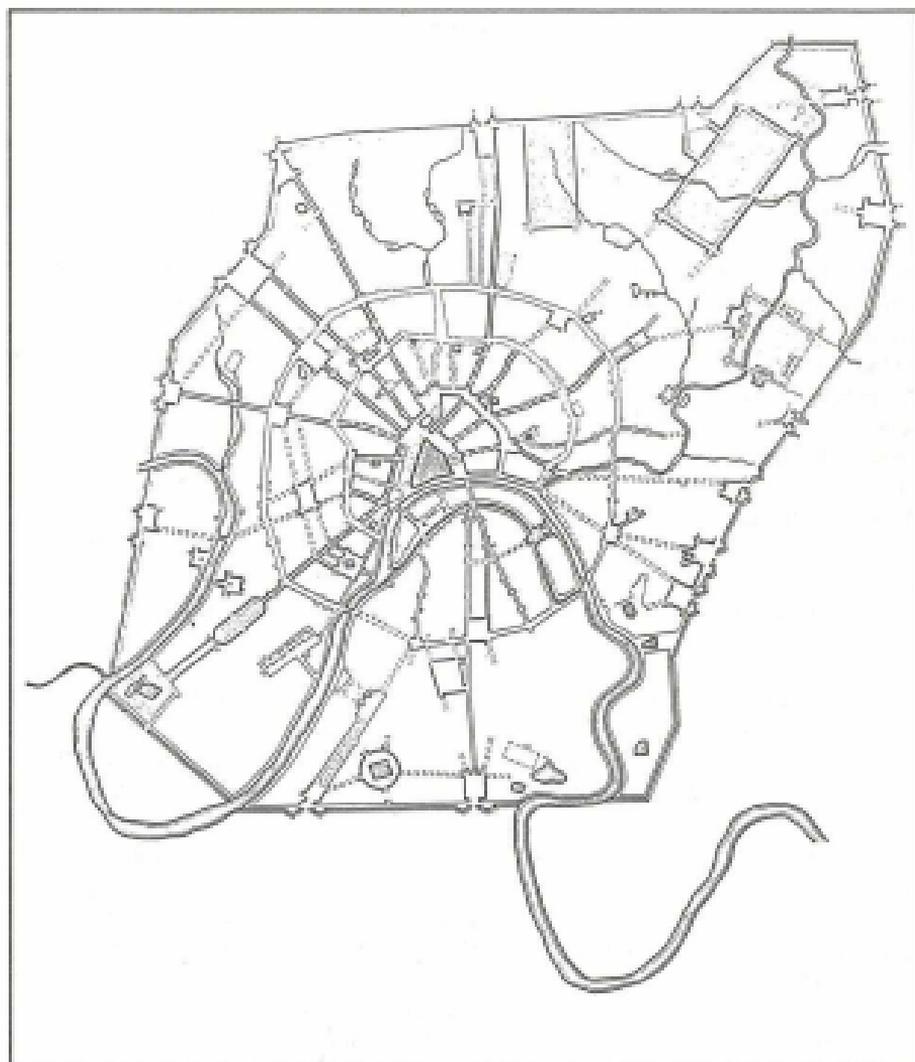


Abb. 4: Stadtentwicklungsplan von Moskau 1813 (Quelle: V. A. LAVROV 1977, *Razvitie planirovönoj struktury istoričeski složivšičhsja gorodov*. Moskwa, S. 71)

hunderts als einer kapitalistischen Phase, oft wiederum an prominenter Stelle erbaut und höchstens später durch die Neugestaltung von Straßenzügen zurückgedrängt, gehören zu dem historischen Erbe jener Zeit. Stilistisch mischen sich der neo-altrussische "Märchenstil", die Architektur des Historismus und - etwas später - der Jugendstil.

Im 20. Jahrhundert wurde in den 20er Jahren eine lebhaftige Diskussion über die sozialistische Stadt geführt (vgl. Abb. 5). Für Moskau hat N. LADOVSKIJ ein entsprechendes Modell erarbeitet, nach dem sich südöstlich von der heutigen Innenstadt, die als Hauptgeschäftszentrum vorgesehen war, der Scheitelpunkt einer mit beiden Seitenarmen weit nach Norden und Nordwesten ausgreifenden Parabel befunden hätte, die als eine in nordwestlicher Richtung offene und verlängerbare Leitlinie für die Industrieansiedlung gedacht war. Wohngebiete sollten, MILJUTINs Idee von der sozialistischen Stadt entsprechend, durch eine grüne Pufferzone jeweils den Industrieabschnitten zugeordnet sein (vgl. BEKKER, PEŠKOVA 1988, S. 31 f.; ŽURAVLEV et al. 1987, S. 79). Gegner dieses Modells befürworteten in deutlicher Anlehnung an die Gartenstadtidée eine offenere Gestaltung mit starker Durchgrünung. Die Überlegungen wurden im Vorfeld des Generalbebauungsplanes von 1935 angestellt, der an die seit dem 16. Jahrhundert durch mehrfache Regulierungen herausgebildete radial-konzentrische Grundstruktur anknüpfte (F. u. I. HÖNSCH 1988, S. 239) und schließlich zu einer starken Betonung der Ausfallachsen führte. Damals war ein Wachstum auf maximal 5 Mio. Einwohner vorgesehen.

Das heute noch gültige Modell, das dem Stadtentwicklungsplan (Generalplan) von 1971 zugrundeliegt, sieht ineinander geschachtelte große "Zellen" vor, Entwicklungszonen und Entwicklungsbezirke der Stadt, die jeweils auf ein eigenes Subzentrum und insgesamt wiederum auf die Innenstadt orientiert sind (vgl. die Grundskizze bei POSOCHIN 1971, S. 6, aufgegriffen zum Beispiel bei LAPPO et al. 1976, S. 139; LEUPOLT 1988, S. 230). Innerhalb der Entwicklungszonen sind die Ausfallstraßen architektonisch hervorgehobene Achsen, die - anknüpfend an die Gestaltungsprinzipien der 30er Jahre - eine bevorzugte Ausgestaltung (mehrere Fahrstreifen, zentrale Grünanlage, Gliederung durch platzartige Erweiterungen, Zuordnung von Repräsentativgebäuden, langgestreckte, vielgeschossige Wohnhäuser mit Ladengeschäftszeilen) erfahren. Nach außen abgeschlossen werden sollte dieses Stadtgebiet durch einen Grüngürtel, der als Naherholungsbe- reich konzipiert war. Jenseits schließlich konnten die teils als Wohnsiedlungen, teils als Entlastungsorte ausgebauten städtischen Siedlungen folgen.

Da die Planung für 1971 von maximal 7, für die Mitte der 90er Jahre von 7,5 Mio. Einwohnern ausging, aber schnell vom Wachstum der Weltstadt überholt wurde, stimmen wesentliche Prämissen nicht mehr. Dies gilt vor allem für die äußeren Bereiche. Der Grüngürtel ist kein vollständiger Gürtel, sondern von "Korridoren" mit dichter Bebauung unterbrochen. Hier bemüht man sich darum, wenigstens die aktuellen Grünbereiche zu erhalten. Dies wird auch ein Inhalt des neuen Entwicklungsplanes sein, der seit 1987 erarbeitet wird. Wesentliche Vorstudien sind als Untersuchungen des Geographischen Instituts der Akademie der Wissenschaften in Moskau bereits erschienen, und auch

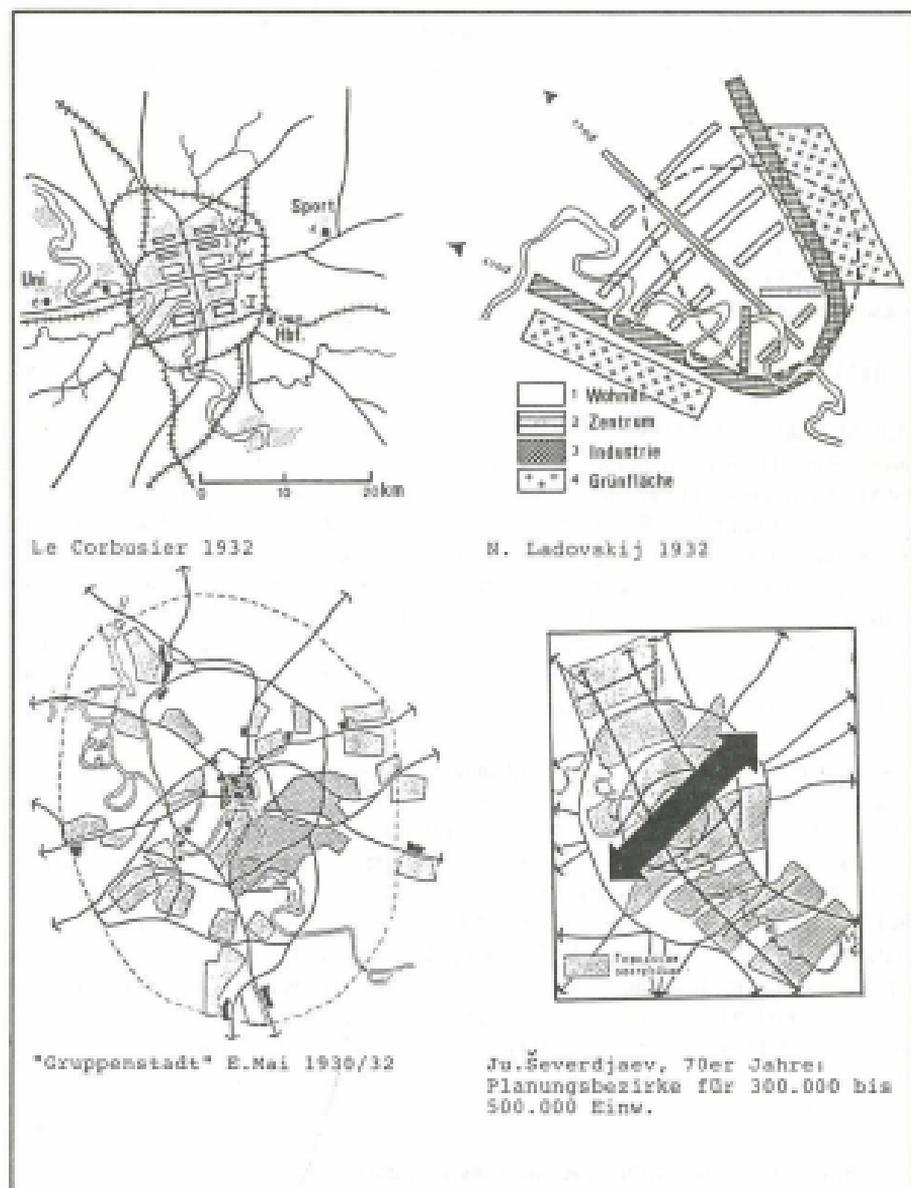


Abb. 5: Konzepte zur Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert (Quelle: Moskovskij stoyličnyj region 1988)

Generalsekretär M. GORBATSCHOW hat im Herbst 1987 bei einer Rede vor Moskauer Arbeitern die Probleme der Stadtentwicklung angesprochen. Neuer Planungshorizont ist das Jahr 2010. Die Planung sieht vor, bis zu diesem Zeitpunkt die Stadtsanierung im Zentrum voranzutreiben, Ungleichgewichte bei der infrastrukturellen Ausstattung abzubauen und die räumliche Ausweitung dadurch zu bremsen, daß Entlastungseinrichtungen in den benachbarten Mittel- und Oberbereichen geschaffen werden.

Diese Gedanken können jedoch nicht verhindern, daß Moskau weitere Agglomerationsvorteile aufbaut. Die Nähe zu den entscheidenden Staatsstellen führt noch heute dazu, daß hochspezialisierte Planungsinstitute sich vorzugsweise in Moskau niederlassen.

4. HAUPTSTADTFUNKTIONEN

Mit "Moskau" verbindet sich in erster Linie die Assoziation der *Hauptstadtfunktion*. Dieser Aufgabenbereich erfaßt unter anderem eine große Zahl an Beschäftigten, weil er auf vier Verwaltungsebenen gleichzeitig angesiedelt ist: Moskau ist nicht nur Hauptstadt der Sowjetunion und der Russischen Föderation, sondern auch des Moskauer Gebietes (47.000 km² mit zusammen - ohne die Stadt Moskau selbst - 6,6 Mio. Einwohner) und seiner selbst (als republikunmittelbarer Stadt). Die statistischen Angaben zur Beschäftigung unterscheiden sich so grundlegend von den westlichen Erhebungskriterien, daß ein absoluter Vergleich kaum möglich ist. Sie lassen aber erkennen, daß in Moskau der Anteil der in der Verwaltung Tätigen mindestens zweieinhalb mal so groß ist wie im sowjetischen Durchschnitt (vgl. Tabelle 1).

Bei vielen Erfolgsziffern volkswirtschaftlicher Leistungen rangiert Moskau an der Spitze unter allen sowjetischen Großstädten und Territorien. So wurden 1987 je 1.000 Personen natürlichen Zuwaches in Moskau 2.830 Wohnungseinheiten fertiggestellt, in Leningrad 2.222, im sowjetischen Mittel 811. Ein Teil der Diskrepanz erklärt sich aus der Bezugsgröße, die nicht der tatsächlichen Bevölkerungszunahme entspricht. Aber keine der Republikhauptstädte oder der sowjetischen Millionenstädte erreicht den Moskauer Wert, und in den Vergleichsstädten ist der Druck auf den Wohnungsmarkt durch Zuwanderung noch größer als in der Hauptstadt. Der Einzelhandelsumsatz lag in Moskau 1987 mit 2.778 Rubel/Einwohner um 130 % über dem sowjetischen Durchschnitt (1.206 R) und auch deutlich höher als in den Hauptstädten der drei baltischen Republiken (Tallinn: 2.196; Riga: 2039; Vilnius: 2.019), die als bevorzugt gelten können (Vestnik statistiki 1988/12, S. 68).

4.1. Staatliche Lenkung und internationale Repräsentation

Die Assoziationen von Moskau und Kreml sowie von Kreml und Sowjetmacht sind gelläufig. Aber der Kreml reicht seit langem nicht mehr aus, um die staatlichen Verwaltungsstellen unterzubringen; auch die Ausweitung auf Kitaj-gorod oder die benachbarten Bereiche (Gosplan-Gebäude) und das jüngere Verwaltungszentrum am Moskwa-Ufer mit RGW-Gebäude, Oberstem Sowjet der RSFSR und dem umstrittenen Neubau der

Wirtschaftsbereich	1940	1960	1970	1980	1987
Industrie (produzierender Bereich)	43,7	36,4	30,0	25,9	24,6
Bauwirtschaft:					
• Bau und Montage	5,9	7,6	6,6	7,1	7,4
• Planung	1,1	2,6	3,1	2,8	2,6
Verkehrswesen	9,9	8,9	8,1	8,1	7,7
Fernmeldewesen	0,1	1,4	1,4	1,5	1,4
Handel, Gaststätten, Kantinen	9,2	8,0	9,0	9,2	9,7
Informations- u. EDV-Dienste	-	-	0,4	0,5	0,8
Kommunale Wohnungsbewirtschaftung	6,9	5,7	5,1	4,9	4,8
Gesundheitswesen,					
Sport, soz. Betreuung	3,3	4,4	4,6	5,2	5,6
Unterricht, Kultur, Kunst	4,1	6,1	6,6	7,1	8,2
Wissenschaft u. wiss. Dienste	4,8	12,4	17,5	19,6	19,5
Kredit- u. Versicherungswesen	0,6	0,4	0,5	0,5	0,5
Verwaltung	7,3	3,2	4,2	4,7	4,0
sonstige Bereiche					
insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: MOSKVA V CIFRACH 1988, Moskva 1988, S. 113 und frühere Bände des Statistischen Jahrbuchs

Tabelle 1: Die Beschäftigtenstruktur Moskaus: Arbeiter und Angestellte nach Wirtschaftsbereichen (in % der jeweiligen Jahresdurchschnittszahl)

Botschaft der USA charakterisiert das Verteilungsmuster politischer Aufgaben unvollständig. Hinzuzufügen sind die zahlreichen Botschaften, die im SW der Innenstadt, aber auch weiter verstreut in verschiedenen Stadtteilen untergebracht sind, ferner Ministerien, die zum Teil repräsentative Gebäude einnehmen, welche Landmarken in der Stadtlandschaft Moskaus sind. Die Zahl der Ministerien ist sicher von untergeordneter Aussagekraft, denn durch die Straffung, die im Frühsommer 1989 herbeigeführt wurde, ist kaum die Zahl der Verwaltungsangestellten reduziert worden. Und es muß bei der staatlichen Lenkung auch an die zahllosen staatlichen Entwicklungsinstitute gedacht werden, die ihre Funktion im Rahmen einer zentralistischen Raumordnungspolitik erhalten haben, oder an die Verwaltungen, die im Westen von privatwirtschaftlichen Unternehmen

getragen würden. Auch das gesamte Bildungswesen müßte berücksichtigt werden, ebenso ein großer Teil kultureller Einrichtungen. Ein exakter räumlicher Überblick scheitert (a) am Fehlen geeigneter Kartenunterlagen und (b) an der Vielfalt, die sich aus Unterabteilungen und aus Verwaltungssträngen ergibt, welche letztlich bis zum einzelnen staatlichen Ladengeschäft führen.

4.2. Forschung und Entwicklung

Moskau gilt als das Zentrum für Forschung und Entwicklung. Ein Viertel des wissenschaftlichen Personals des gesamten Landes und sogar ein Drittel der Habilitierten konzentriert sich auf die Hauptstadt. In 76 Hochschulen studieren insgesamt rund 570.000 Studierende. Zum Vergleich: Leningrad verfügt über 41, Kiev als drittbest ausgestattete Großstadt in der Sowjetunion über 18 Hochschulen (mit 260.000 bzw. 150.000 Studierenden). Wegen der großen Studentenzahl an der Lomonosow-Universität und wegen der Standortverknüpfung mit anderen Hochschulen ist der SW der Stadt in der räumlichen Verteilung der höheren Bildungseinrichtungen besonders bevorzugt. Zu den bedeutendsten Hochschulen gehören die Lomonosow-Universität mit 22.500 Studierenden, die Fliegerhochschule (21.200), die Energiewirtschaftliche Hochschule (16.700), eine Technische Hochschule (15.200) und die Hochschule für Radiotechnik und Elektronik (15.300). Ein großer Teil der Studierenden ist über Abend- und Fernstudiengänge in das Bildungssystem integriert. Das Renommé der Moskauer Hochschulen führt dazu, daß einerseits die Aufnahmeprüfungen schwieriger als an anderen Universitäts- und Hochschulstandorten sind, daß andererseits sich für die Absolventen auch gute Aufstiegschancen ergeben. Dennoch besteht gerade bei der Industrie ein großer Zusatzbedarf an Führungskräften. Räumliche Schwerpunkte sind der SW (Lenin-Stadtbezirk) und der O der Innenstadt (Bauman-Stadtbezirk), doch wurden neuere Institute auch bevorzugt an die Peripherie der Stadt gelegt. Allerdings besteht nur eine geringe Vermischung mit den jungen Großwohngebieten.

4.3. Industrie

Die industrielle Entwicklung war nach der Oktoberrevolution eines der Hauptprinzipien beim Ausbau der Städte. In der sowjetischen Stadtgeschichte gehört die Industrie unabdingbar zur Stadtentwicklung. Dem tertiären Sektor wurde dagegen von der ideologisch geprägten Theorie der sozialistischen Stadt wegen des fehlenden Produktionscharakters bis weit in die Nachkriegszeit nur eine untergeordnete Rolle zuteil. Am Verteilungsmuster, das HAMILTON (1976) von der Industrie Moskaus vorstellt, hat sich vermutlich wenig geändert, denn seit dem Zweiten Weltkrieg sollte eigentlich keine zusätzliche Industrie mehr nach Moskau Eingang finden, und man begann, einzelne Industriebetriebe nach außen, d.h. in die benachbarten Mittelstädte des Moskauer Gebietes (*Moskauer oblast'*, das Verwaltungsgebiet im Umkreis der sowjetischen Hauptstadt mit 47.000 km² und (1989) 6,7 Mio. Einwohnern) zu verlagern. Der Erfolg ist nicht allzu groß: In den 70er Jahren hat es nur 40 Standortverlagerungen gegeben, ein Zehntel dessen, was geplant gewesen war (LEUPOLT 1988, S. 227). Auf der anderen Seite sind

trotz aller Beschränkungen auch in den 70er Jahren rund 200 neue Betriebe in Moskau angesiedelt worden (und zusätzlich 100 neue Forschungs- oder Planungsinstitute). Ob es gelingt, bis zum Jahr 2000 - wie vorgesehen - etwa 400 Betriebe, vornehmlich der Metallurgie, der Chemie und der Petrochemie, auszulagern, bleibt abzuwarten.

Insgesamt wird die Zahl der in Moskau angesiedelten Industriebetriebe mit etwa 1.200 angegeben, von denen ein reichliches Drittel (34,7 %) 1987 mehr als 1.000 Beschäftigte hatte, weitere 22,9 % zwischen 501 und 1.000 Beschäftigten. Der Anteil der tatsächlich in der gewerblichen Produktion Tätigen ist allerdings rückläufig. Zwischen 1965 und 1987 ging er von einem Drittel auf ein Viertel (33,2 bzw. 24,6 %) aller Beschäftigten in Moskau zurück, dazu kommen heute noch 10,9 %, die in der Bauwirtschaft arbeiten. Daraus geht hervor, daß die Tertiärisierung als Teilprozeß der Urbanisierung auch vor Moskau nicht Halt macht.

Industrielle Hauptzweige sind noch immer der Maschinen- und Fahrzeugbau, Betriebe der Elektrotechnik und die Leichtindustrie, speziell die Herstellung von Kleidung und Schuhen. So produzierte Moskau Mitte der 80er Jahre 24 % aller sowjetischen Lastkraftwagen, 14 % aller Personenkraftwagen, ferner 14 % aller computergesteuerten Werkbänke und 16 % der voll- und halbautomatischen Fertigungsstraßen für den Maschinenbau (ŠULGA 1988). Bei den Verbrauchsgütern sind es ein Fünftel der Seidenstoffe, ein Sechstel der Wolltuche, ein Viertel aller Staubsauger, ein Fünftel der Uhren und ein Zehntel der Fernsehgeräte. Angesichts der wirtschaftspolitischen Maximen, die zum Beispiel Abel AGANBEGJAN, einer der wichtigsten Wirtschaftsberater von GORBATSCHOW, vertritt (AGANBEGJAN 1987), könnte Moskau aus der großen Bedeutung des Werkzeugmaschinenbaus einen gewaltigen Innovationsschub erwarten. Problematisch sind die bis heute bestehenden Modernisierungsschwächen: Es war in der Sowjetunion lange üblich, eher ein zweites Werk des gleichen Typs neu zu errichten als ein vorhandenes Werk umfassend zu modernisieren. Einige Großbetriebe wie *Moskabel*, *Moszelmaš* oder *Stankofit* mußten wegen solcher Modernisierungshemmnisse bereits Produktionsrückgänge verzeichnen. In der Metallbearbeitung sind etwa 30 % aller Anlagen mindestens 20 Jahre alt (ŠULGA 1988, S. 97). Ein weiteres Innovationshemmnis ist die lange Zeitspanne, die zwischen einer technisch-wissenschaftlichen Neuerung und ihrer Einführung in die Produktion liegt, je nach Branche drei bis sechs Jahre (ibid., S. 98). Die Möglichkeit der extensiven Wirtschaftsweise, die für viele Bereiche der Sowjetunion typisch ist, tritt gerade bei der Industrie in Moskau deutlich hervor.

4.4. Groß- und Einzelhandel

Groß- und Einzelhandel sind in der Sowjetunion schwerer als in westlichen Staaten voneinander zu trennen, weil ein Teil des Großhandels - vor allem mit Produktionsgütern - über die staatlichen Verteilungsorgane (*Gossnab*) abgewickelt wird. Erst mit der Realisierung der augenblicklichen Industriepolitik, die den Industriebetrieben größere Entscheidungsbefugnisse beim Einsatz der Finanzmittel und bei der Gestaltung der Produktion gewährt, wird sich der *Großhandel* wieder neu entwickeln.

Abschätzbar wird die Bedeutung Moskaus für den gesamten Handel aus einigen statistischen Angaben zum Transportwesen: 1987 lieferte die Eisenbahn 51,6 Mio. t Volkswirtschaftsgüter nach Moskau, transportierte aber nur 15,3 Mio. t ab. Insgesamt wären dies zwar nur rund 1,7 % des gesamten Frachtaufkommens der sowjetischen Eisenbahnen, aber die Menge würde etwa der in Containern in der Sowjetunion aufgegebenen Fracht entsprechen. Noch krasser ist der Gegensatz zwischen ankommenden und abgehenden Gütern im Schiffsverkehr: 3,5 Mio. t abgehender Fracht entsprachen 18,5 t gelöschte Fracht. Immer noch ist für den Massengütertransport der Wolga-Moskau-Kanal unverzichtbar. Die große Differenz zwischen Empfang und Auslieferung ist sicher durch einen beträchtlichen Umlandeffect mitbedingt, der die zentralörtlichen Versorgungsaufgaben von Moskau kennzeichnet. Vor allem dokumentiert er aber den Verbrauch der Veredelungsindustrie und den großen privaten Konsum, der über den Einzelhandel erfaßbar ist.

Für den *Einzelhandel* spielt Moskau eine unionsweite hervorragende Rolle, wie bereits der Blick auf einige Geschäftsstraßen gezeigt hat. Man schätzt, daß 35 % des Umsatzes im Einzelhandels- und Dienstleistungsbereich von Auswärtigen herrühren, und daß zwischen 30 und 40 % der Umsätze der zentralen Kaufhäuser ebenfalls auf Besucher der Hauptstadt zurückgehen. Noch höher sind diese Werte bei Ausstellungen und Museen (50 bis 60 %), und selbst die Krankenversorgung in Moskau ist attraktiv - nicht weniger als 20 bis 30 % der Krankenhausbetten sind jeweils von Patienten aus anderen Städten belegt (alle Angaben nach ŠULGA 1988). Die politische Vernachlässigung des tertiären Sektors, die Vorrangstellung der Hauptstadt (für die selbst krasse Versorgungsdisparitäten in Kauf genommen werden) und sicher auch das Image tragen zu den hohen Anteilen bei.

Auch der Handel auf *Kolchosmärkten*, die von privaten Anbietern aus verschiedenen Landesteilen, aber auch von landwirtschaftlichen Großbetrieben des Umlands besichtigt werden, ist beachtlich. Zwar ist der Umsatz nach einer starken Steigerung zu Beginn der 80er Jahre (von 1980: 383,9 auf 1985: 543 Mio. Rubel) wieder gesunken (1987: 461,6 Mio. Rubel), und er erreicht nur 1,87 % des gesamten Einzelhandelsumsatzes. Dabei muß aber berücksichtigt werden, daß der Anteil des *non-food*-Bereichs mit 55,6 % überdurchschnittlich ist. Da auf den Kolchosmärkten fast ausschließlich Lebensmittel angeboten werden, ergibt sich bereits ein Anteil von 4,23 % der verkauften Lebensmittel, und eine Reduktion auf die gleichermaßen im Staats- und Kolchoshandel angebotenen Waren würden den relativen Anteil abermals verdoppeln.

4.5. Kultur und Tourismus

Moskau ist eines der wichtigsten sowjetischen Ziele des Inländer- und Ausländertourismus. Dabei konzentriert sich der Besucherstrom im wesentlichen auf die Hauptsehenswürdigkeiten im innerstädtischen Bereich (Roter Platz und Kreml, Stadtrundfahrten, Allunionsausstellung, Leninberge, Klosteranlagen). Zugleich ist Moskau aber auch Durchgangsort für Reisen zu anderen Zielen in der Sowjetunion, die von den internationalen und nationalen Flughäfen sowie von den Fernbahnhöfen erreichbar sind, sowie

Ausgangspunkt für den Besuch der historischen Städte des "Goldenen Ringes" (Wladimir, Susdal, Jaroslawl, Pereslawl-Saleski, Rostow, Sagorsk). Das kulturelle Angebot umfaßt vor allem Theater- und Museumsbesuche. Zum Image trägt auch bei, daß Moskau durch die Austragung internationaler Großkongresse (zum Beispiel Internationaler Geographenkongreß 1976) und großer Sportveranstaltungen (Olympiade 1980) hervortritt.

Selbstverständlich verfügt die Stadt auch über spezifische Freizeitangebote. Im inneren Gefüge der Stadt gehören die bereits genannten Park- und Ausstellungsflächen dazu, insbesondere der Gorki-Park (*Park kulturny i otdycha imeni M. Gor'kogo*) im Süden der Stadt. Im näheren Umland sind der Grüngürtel um die Stadt und die Erholungszone am Moskwa-Kanal Hauptzielgebiete für die erholungssuchenden Moskowiter. 1829 Sommerlager für Kinder ("Junge Pioniere") haben 1987 627.000 Besucher aufgenommen. Mit dem steigenden Bedarf der Bevölkerung an Freizeiteinrichtungen hat sich der Naherholungsraum weit über das Stadtgebiet ausgedehnt und umfaßt fast das gesamte Moskauer Gebiet (*oblast'*) (Details in *Territorial'naja organizacija ...* 1986), wobei allerdings räumliche Unterschiede bei der Inanspruchnahme auftreten. Pilz- und beerenreiche Waldgebiete und die Uferbereiche der Flüsse, Kanäle und Seen sind bevorzugte Zielgebiete im Naherholungsraum.

5. AKTUELLE PROZESSE DER STADTENTWICKLUNG UND -PLANUNG

Planung und Entwicklung einer Siedlung müssen nach den Prämissen des Sowjetsystems Hand in Hand gehen. Für Moskau gilt dabei, daß es als Hauptstadt der Sowjetunion auch eine Vorreiterrolle bei den sozialen und wirtschaftspolitischen Reformgedanken der Gegenwart einnehmen soll. Im Sinn des *uskorenje*, der Beschleunigung wirtschaftlicher Wachstumsmechanismen, will man den Übergang von einer extensiven zu einer intensiven Landnutzung vollziehen. Im äußeren Bereich der Stadt ist die Umstellung der Landwirtschaft auf Treibhauskulturen und intensivere Stallviehhaltung ein Indiz, im Inneren wird es wohl die verstärkte Verdrängung von Wohnbevölkerung sein, wenn dem schon lange anerkannten Bodenwertgefälle vom Zentrum zur Peripherie eine steuernde Funktion eingeräumt wird. *Glasnost'* zeigt sich in der großen Zahl an Veröffentlichungen, die sich mit Moskau und speziell seinen Wachstumsproblemen auseinandersetzen. *Perestrojka* zielt auf eine sparsamere Ressourcenbewirtschaftung, auf die Reduktion der Luft- und Wasserverschmutzung und auf eine Verringerung der Energievergeudung ab - vielleicht auch auf politischen Wandel. Diese politischen Ziele lassen sich auch aus stadtgeographischer Sicht verfolgen.

5.1. Citybildung

Mit Verzögerung hat in Moskau eine *Citybildung* eingesetzt. Zwar finden sich Lebensmittelgeschäfte für den täglichen Bedarf bis ins innerste Zentrum, und auch die Wohnfunktion ist abseits der Magistralen in den Nebenstraßen bis in den Stadtkern vertreten. Der City- und Innenstadtbereich weitet sich über das von Boulevardring und Gartenring umschlossene Zentrum linear nach außen aus. Dabei werden die vierzehn Hauptausfall-

straßen wie schon früher auch heute bei der Entwicklung von linearen Ensembles bevorzugt. Eine weitere, zusätzliche Leitlinie ist die Moskwa, die diese Aufgabe sicher auch aus fremdenverkehrspolitischen Erwägungen erhalten hat. Zu erwähnen ist ferner die erste echte Fußgängerzone, die in der Arbatstraße (durch RYBAKOWs Roman "Die Kinder des Arbat" ist dieses alte Moskauer Viertel literarisch bekannt geworden) Anfang der 80er Jahre eingerichtet wurde! "Unechte" Fußgängerzonen, in denen der Autoverkehr am Wochenende verboten ist, gibt es im Umkreis des Kaufhaus GUM.

Eine Verdrängung der Wohnbevölkerung aus der Innenstadt fehlt auch in Moskau nicht, wenn sie auch nicht so krass ist wie in westlichen Großstädten. Nach groben Angaben soll die Wohnbevölkerung in den zentralen Stadtbezirken zwischen 1956 und dem Mitte der 80er Jahre von 1,5 auf 0,4 Mio. Menschen gesunken sein (F. und I. HÖNSCH 1988, S. 241; PALLOT, SHAW 1981, S. 263 sprechen davon, daß sich die Einwohnerschaft im Zentrum der Stadt zwischen 1960 und der Mitte der 70er Jahre halbiert habe). Dabei darf man nicht vergessen, daß es noch vor zwei bis drei Jahrzehnten zu den Leitbildern der sozialistischen Stadt gehörte, Wohnbevölkerung bis in den zentralen Stadtbereich hinein anzusiedeln. Wenn sich heute Wohnbevölkerung im Zentrum erhält, dann meist wegen unterlassener Neubautätigkeit (oder verschleppter "Stadtsanierung"). Auf der anderen Seite ist die Reduktion der Wohnbevölkerung im Zentrum sicher auch eine Folge des Neubaus komfortabler Wohnungen am Stadtrand. Für die flächenhafte Ausweitung von Verwaltungseinrichtungen liegen leider keine Zahlenangaben vor.

5.2. Stadtsanierung

Der Gedanke einer *Stadtsanierung* (*rekonstrukcija*) ist der Moskower Stadtplanung nicht fremd und wird seit der Regulierung in den 30er Jahren betrieben. Dabei sind drei Grundformen zu unterscheiden, die auch heute noch nebeneinander Anwendung finden:

1. Sanierung durch bauliche Überprägung mit modernen Neubauten, wobei ein Teil der Altbauten - ungeachtet ihrer Integrierbarkeit in ein architektonisches Ensemble - erhalten bleibt. Hauptmotor ist das sowjetische Wirtschaftsdenken, das von wesentlich längeren Amortisationszeiten als die westliche Wirtschaft ausgeht.
2. Flächen- und Objektsanierung durch Abriß und Neubau. Hiervon sind weite Teile der Altstadt betroffen, so daß ein großer Verlust an Altbausubstanz zu beklagen ist. Das Hauptbeispiel für eine Kombination beider Formen ist der Kalininprospekt, der ohne Berücksichtigung des traditionellen Grundrisses durch das Stadtviertel Arbat geschlagen wurde.
3. Die Restaurierung historisch wertvoller Bausubstanz hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Ein erster Erneuerungsschub erfolgte in den Jahren vor der Olympiade, ein weiterer in der Gegenwart. Sicher verbirgt sich dahinter - neben einem neuen Geschichtsverständnis - auch der Blick auf die wirtschaftliche Bedeutung, die der Tourismus für Moskau hat.

5.3. Verlagerung des Wohnungsbaus zum Stadtrand

Verstädterung im Sinne eines exzessiven Wohnungsbau ist der wichtigste Veränderungsprozeß, den Moskau erlebt. Das stete Wachstum der Bevölkerung (in den 60er Jahren reduziert auf 50-60.000, in den 80er Jahren auf jährlich 80.000-100.000 Menschen Zunahme angewachsen) konnte bisher nicht aufgehalten werden, obwohl vielfältige Restriktionen zumindest einen unkontrollierten Zuzug verhindern. Der natürliche Zuwachs lag 1987 bei 20.400 Menschen, so daß der weitaus größere Teil der Bevölkerungszunahme aus Migrationsgewinnen resultiert.

Dadurch sind zwar hohe Bevölkerungsdichten erreicht worden, doch sie reichen nicht an jene der dichtest bevölkerten Stadtteile des Westens heran. Oft sind sie Ausdruck einer latenten Wohnungsnot, die sich in einer geringen Ausstattung mit Wohnraum bemerkbar macht. Ende 1987 standen durchschnittlich 17,4 m² Wohnfläche je Einwohner zur Verfügung, 1970 waren es nur 13,6 m² gewesen. Vor allen in den älteren Wohnvierteln macht sich die Enge bemerkbar, denn noch Anfang der 60er Jahre lag die Durchschnittsgröße der damals fertiggestellten Wohnungen bei nur 42,2 m².

Diese Wohnungsnot macht großflächigen Wohnungsbau erforderlich, um das selbstgesteckte Ziel, jedem Einwohner mindestens 17-18 m² Wohnfläche zu garantieren, tatsächlich erreichen zu können. Immerhin bewohnen inzwischen 80 % der Moskowiter eine abgeschlossene Wohnung (1960 mußten sich 60 % aller Bewohner eine Wohnung mit anderen teilen). Bereits vor anderthalb Jahrzehnten war angestrebt worden, daß jedem Moskowiter im Jahr 2000 rund 20m² Wohnfläche zur Verfügung stehen. Weite Flächen zwischen Stadt und Autobahnring, die vor 10 bis 15 Jahren noch Ackerland waren oder von einfacheren Einfamilienhäusern nach Art der nordrussischen *izba* mit ihren Hausgärten eingenommen wurden, sind heute durch weitflächige Großwohngebiete geprägt. Sie werden nach dem Modell des Mikrorajons mit abgestufter Versorgungsausstattung organisiert. Die Ausweitung der administrativen Stadtfläche über den Autobahnring hinaus im Jahr 1985 war die Antwort auf das Wachstum. Mit der technischen Entwicklung ist auch die Stockwerkszahl je Wohnhaus ständig gestiegen. Während in den 60er Jahren noch zwei Drittel der Wohnfläche in maximal fünfgeschossigen Wohnhäusern konzentriert waren, ist es heute nur noch ein Viertel. Dagegen entfällt über ein Drittel der Wohnfläche auf 12- oder mehrgeschossige Häuser (vgl. Abb. 6). Derzeit sind 17- bis 22-geschossige Wohngebäude die Regel. Für die Stadtsilhouette ergibt sich, daß die Geschosanzahl vom Rand der Innenstadt, der durch einige markante Hochhäuser hervorgehoben ist, nach außen hin bis zur aktuellen Pionierfront des industriemäßigen Wohnungsbaus ständig ansteigt. Dann allerdings markiert der Abbruch dieser Silhouettenlinie auch einen dichotomen Übergang zum ländlichen Raum oder zu einigen städtischen Siedlungen, die ihre relative Selbständigkeit behalten konnten. Es fehlen die für die westlichen *suburbs* charakteristischen, oft flächenhaft ausufernden Siedlungen mit Eigenheimbebauung.

Bei der allmählichen Verlagerung des Schwerpunktes der Wohnbebauung in die am Stadtrand gelegenen Bezirke (vgl. Abb. 7) sind in den vergangenen zwei Jahrzehnten

deutlich unterscheidbare Schwerpunkte gesetzt worden. Die kleinräumige Verteilung von Studenten zeigt, daß das Gewicht der innerstädtischen Bezirke hinsichtlich weiterführender Unterrichtsinstitutionen sich ungebrochen erhalten hat (vgl. Abb. 8). Die Zunahme von Kindergartenkindern und Schülern (vgl. Abb. 9, Abb. 10) wäre aufgrund der dort stärkeren Bautätigkeit und der Bevorzugung junger Familien bei der Wohnungsvergabe leicht verständlich. Bedenklich stimmt jedoch, daß auch Jahre nach dem Bezug der neuen Wohngebiete immer noch die Versorgung mit Kindergärten und Schulen in den Außenbezirken unzureichend ist (vgl. Abb. 11). Noch zögernder rückt der Ausbau der Einzelhandelsausstattung in die neuen Wohngebiete nach (vgl. Abb. 12), und bei der Verteilung der Ärzte (erfaßt sind nur die der kommunalen Verwaltung unterstehenden Ärzte, die also in erster Linie für die Moskowiter Bevölkerung zu sorgen haben, nicht die zusätzlichen Ärzte an Hochschulen oder Spezialkliniken) ist das zentral-periphere Gefälle am deutlichsten (vgl. Abb. 13). Die Interpretation muß allerdings behutsam bleiben, weil die meisten Angaben sich auf Flächen beziehen, nicht auf Einwohnereinheiten und weil die Stadtbezirke so zugeschnitten sind, daß sie jeweils einen relativ langgestreckten, über mehrere Ausbauphasen reichenden Stadtsektor umschließen. Die Dichte der Bebauung bis an den Autobahnring erlaubt es aber, auch solche vergleichsweise großräumigen Angaben zu benutzen.

Es zeichnet sich eine Sukzession ab, die ähnlich wie in westlichen Großwohngebieten erfolgt. Klagen der Stadtrandbevölkerung über unzureichende Versorgungseinrichtungen sind daher leicht verständlich. Gesteuert wird die Verlagerung von Schwerpunkten demographisch-sozialer Entwicklung über die *Bodenwerte*, die in der Sowjetunion an die Stelle von Bodenpreisen treten (BATER 1977, S. 203 und 1980). Daraus resultierende Teilprozesse sind die Verdrängung der Wohnraumnutzung im Stadtzentrum durch eine Tertiärisierung und Flächennutzungswandel an der Peripherie, der landwirtschaftliche Nutzflächen zu Wohn- oder auch Verkehrsflächen umwidmet. Persistenterer Elemente im Nutzungsgefüge sind Industrieflächen, deren Umwidmung auch nach Brachfällen aus verwaltungstechnischen Gründen nur langsam vor sich geht, sowie große Verkehrsanlagen des Eisenbahnwesens und die großen Parks, die als Naherholungsräume weitgehend unangetastet bleiben.

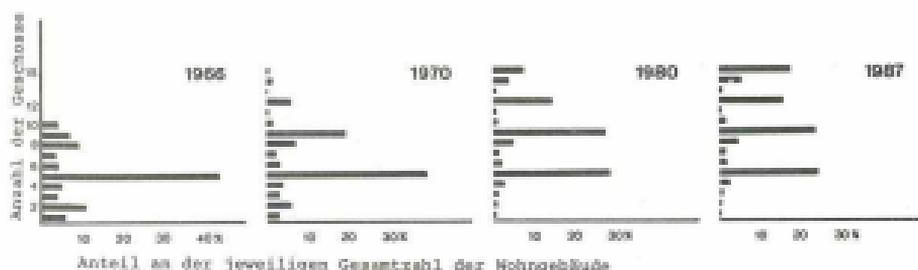


Abb. 6: Entwicklung der Geschößhöhen von Wohnhäusern in Moskau, 1966-1987 (Quelle: Anteil in Moskva v cifrach ..., verschiedene Jahrgänge)

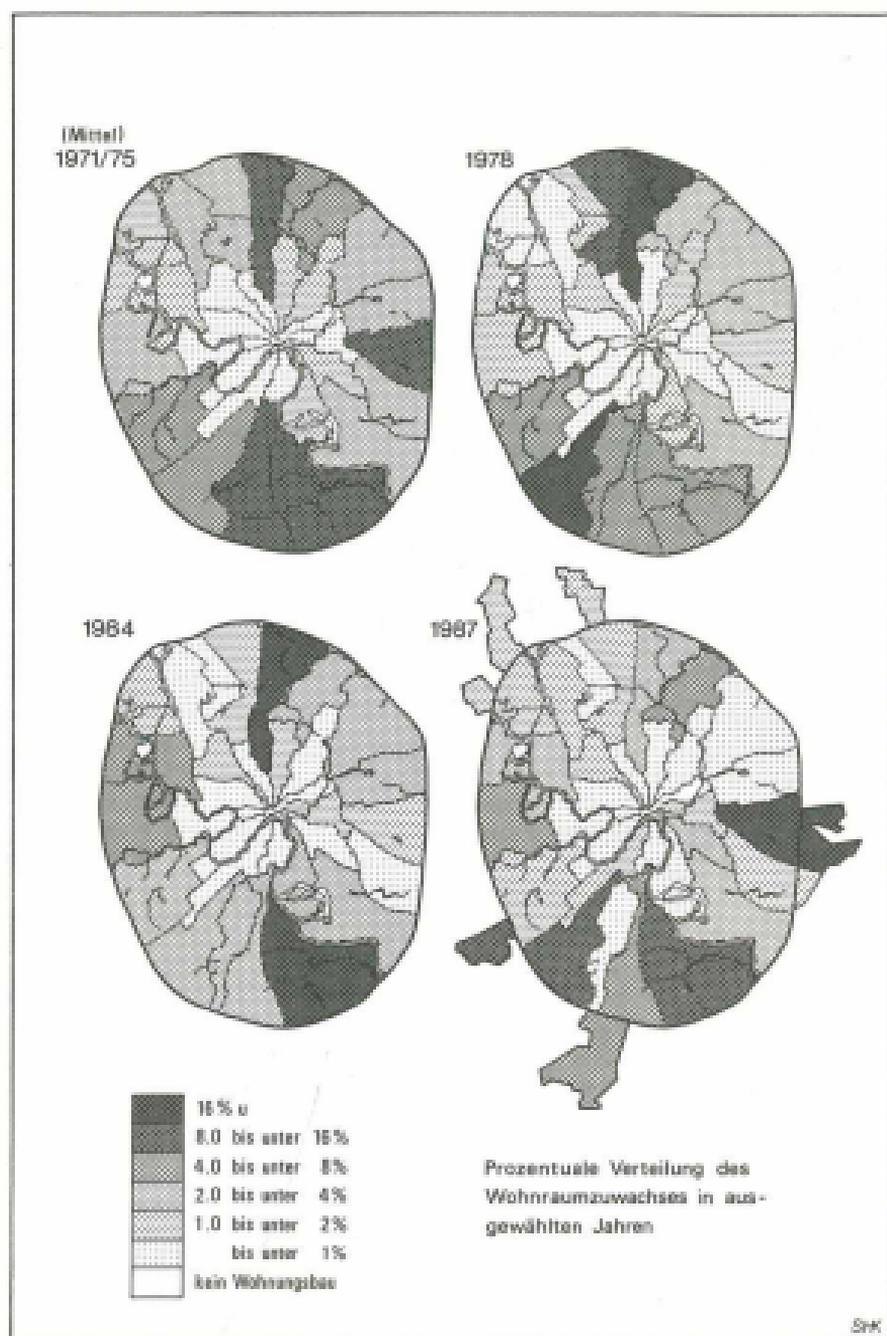


Abb. 7: Moskau: Schwerpunkte der Wohnbautätigkeit

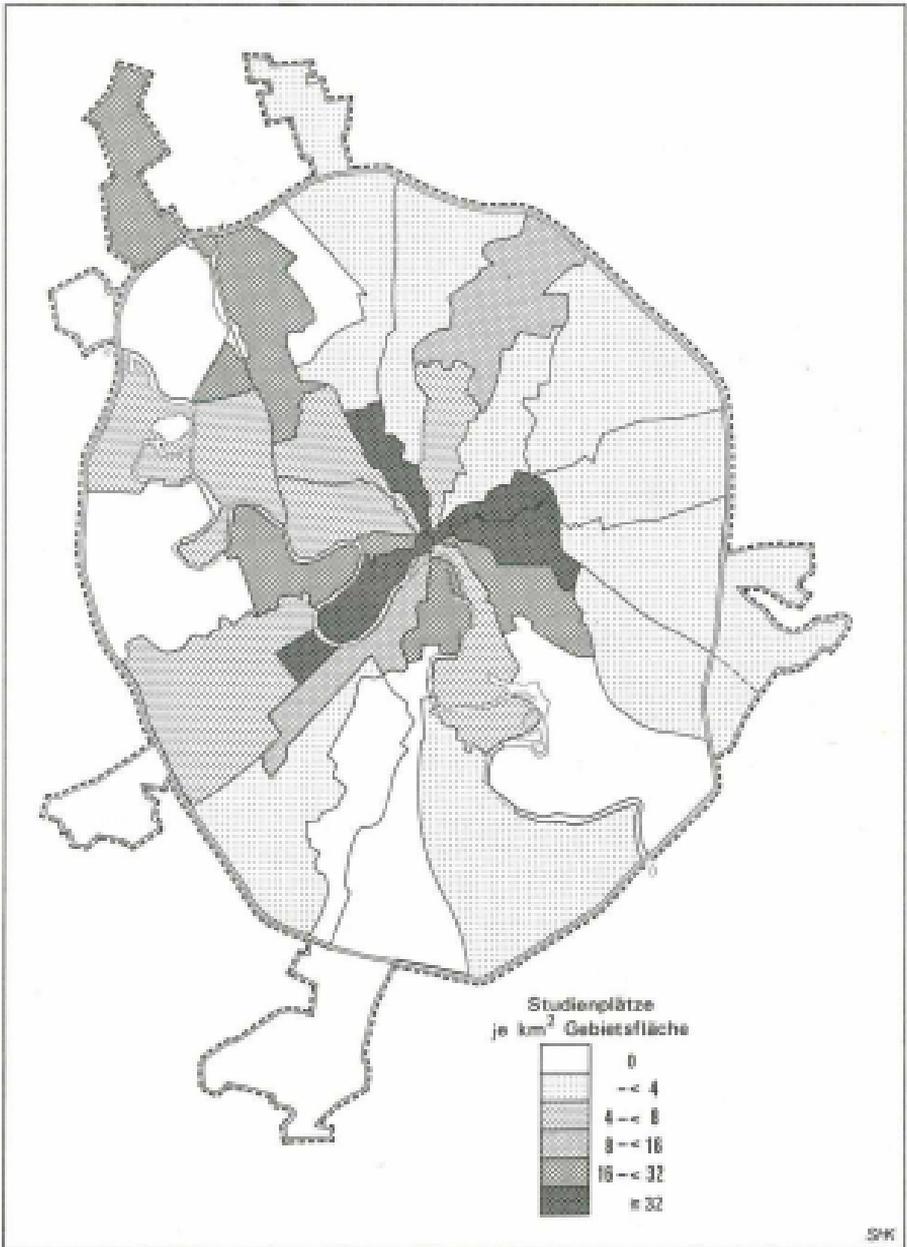


Abb. 8: Moskau: Sozialstruktur - Studierende

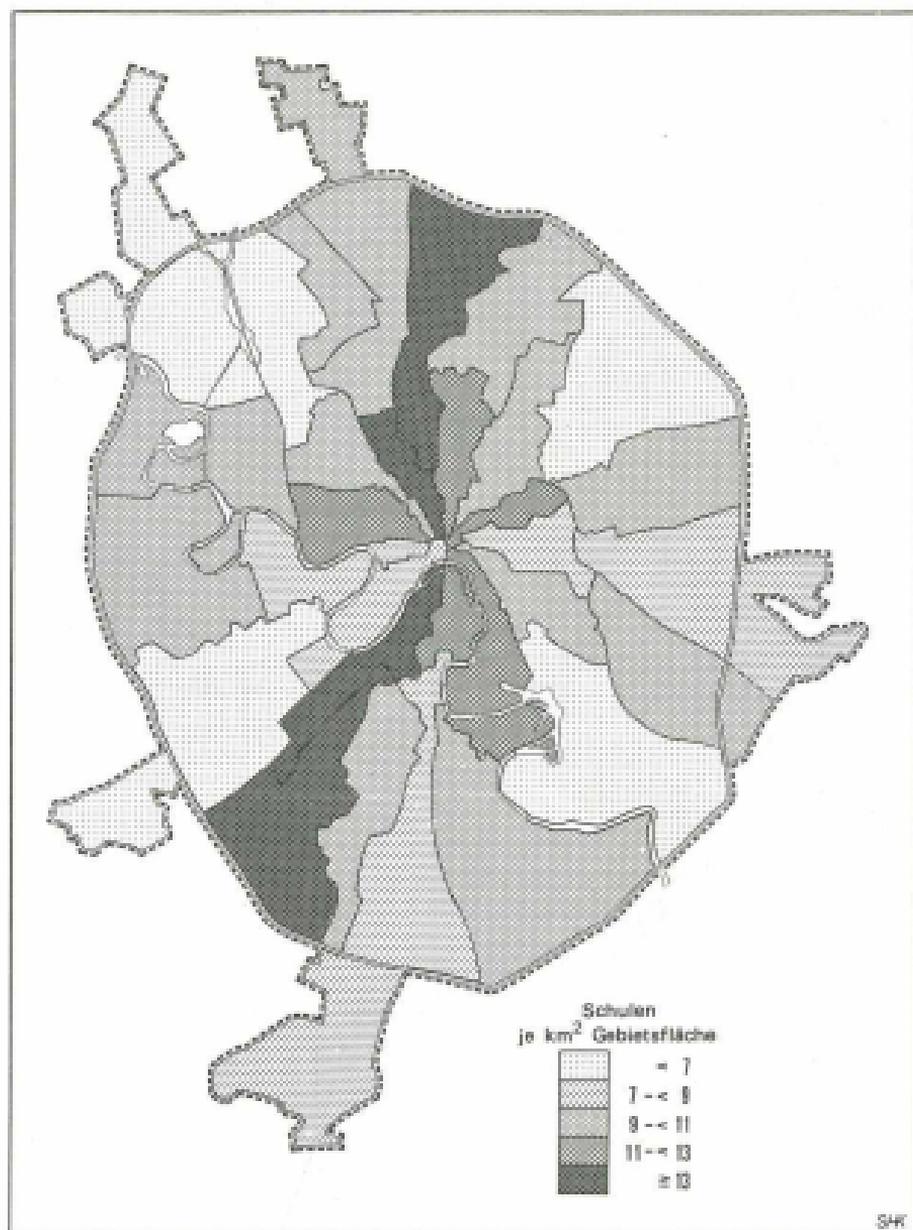


Abb. 9: Moskau: Sozialstruktur - Schüler

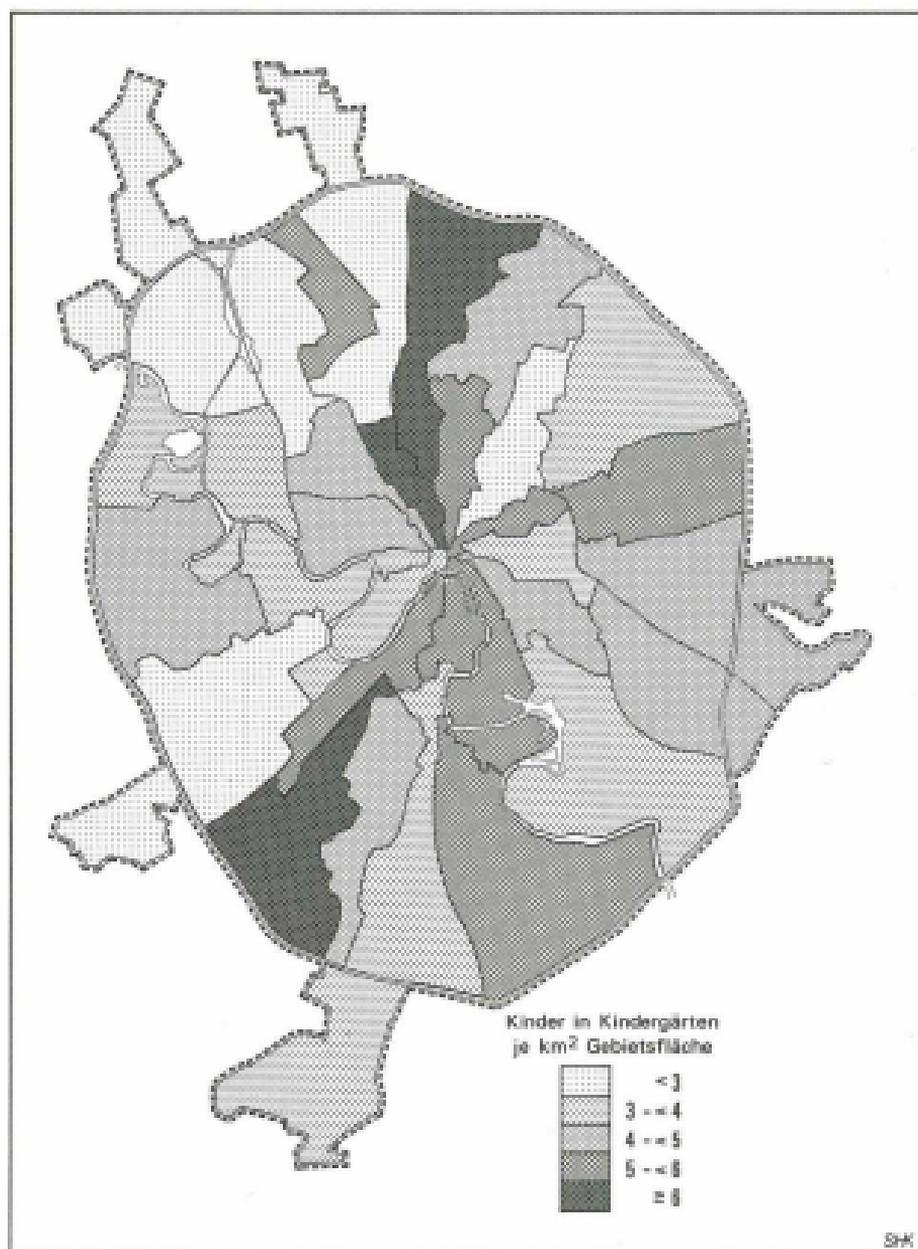


Abb. 10: Moskau: Sozialstruktur - Kinder in Kindergärten

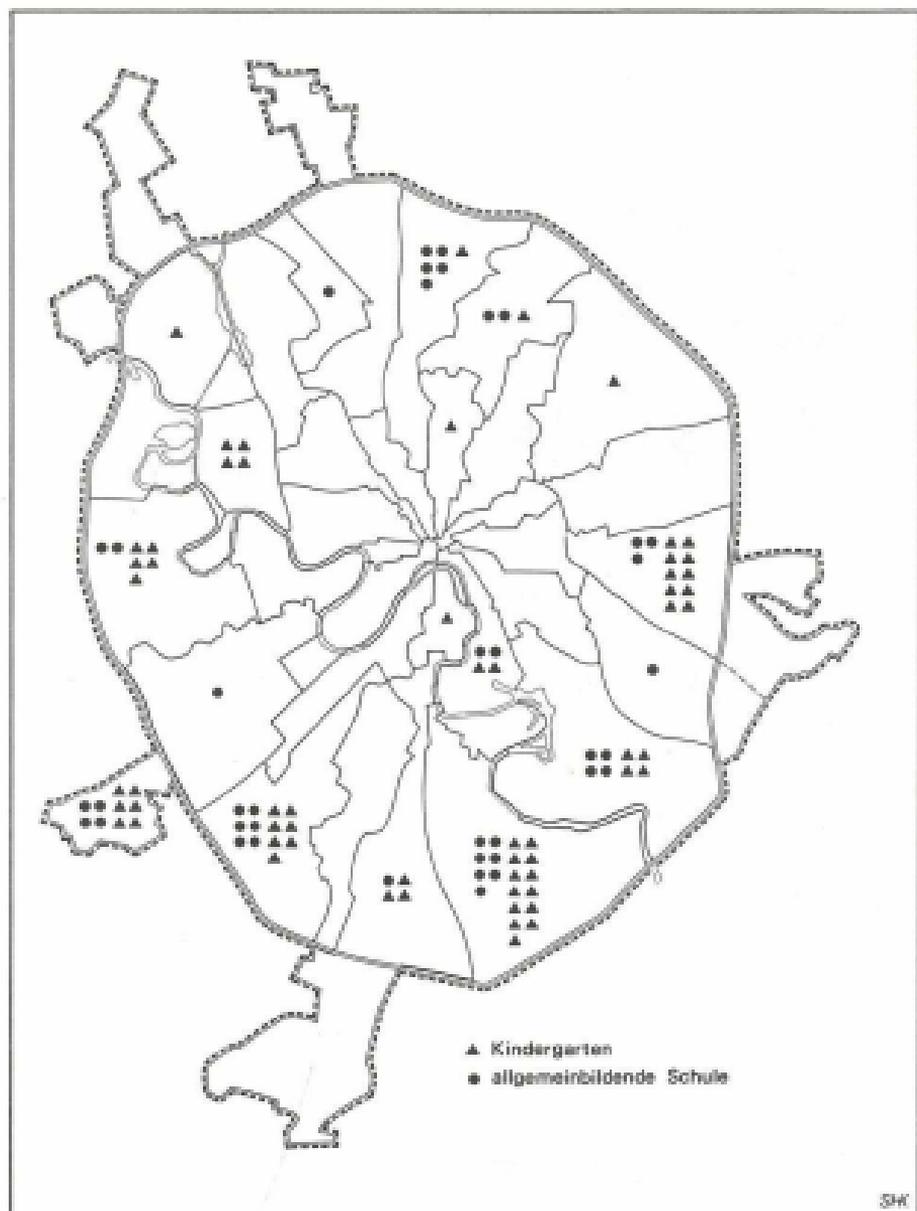


Abb. 11: Moskau: Sozialeinrichtungen - Schulen und Kindergärten

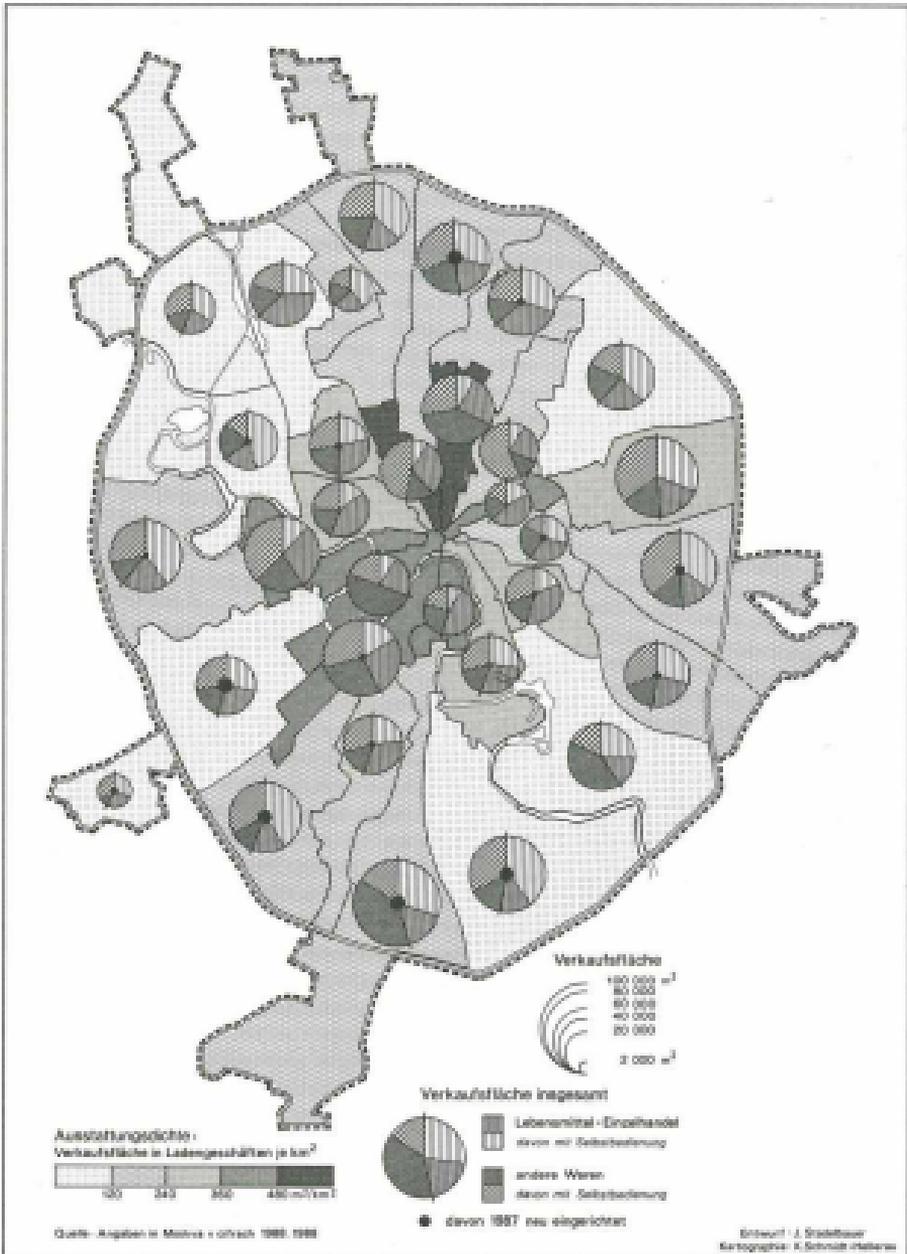


Abb. 12: Moskau: Ausstattung mit Einzelhandelsgeschäfte Ende 1987

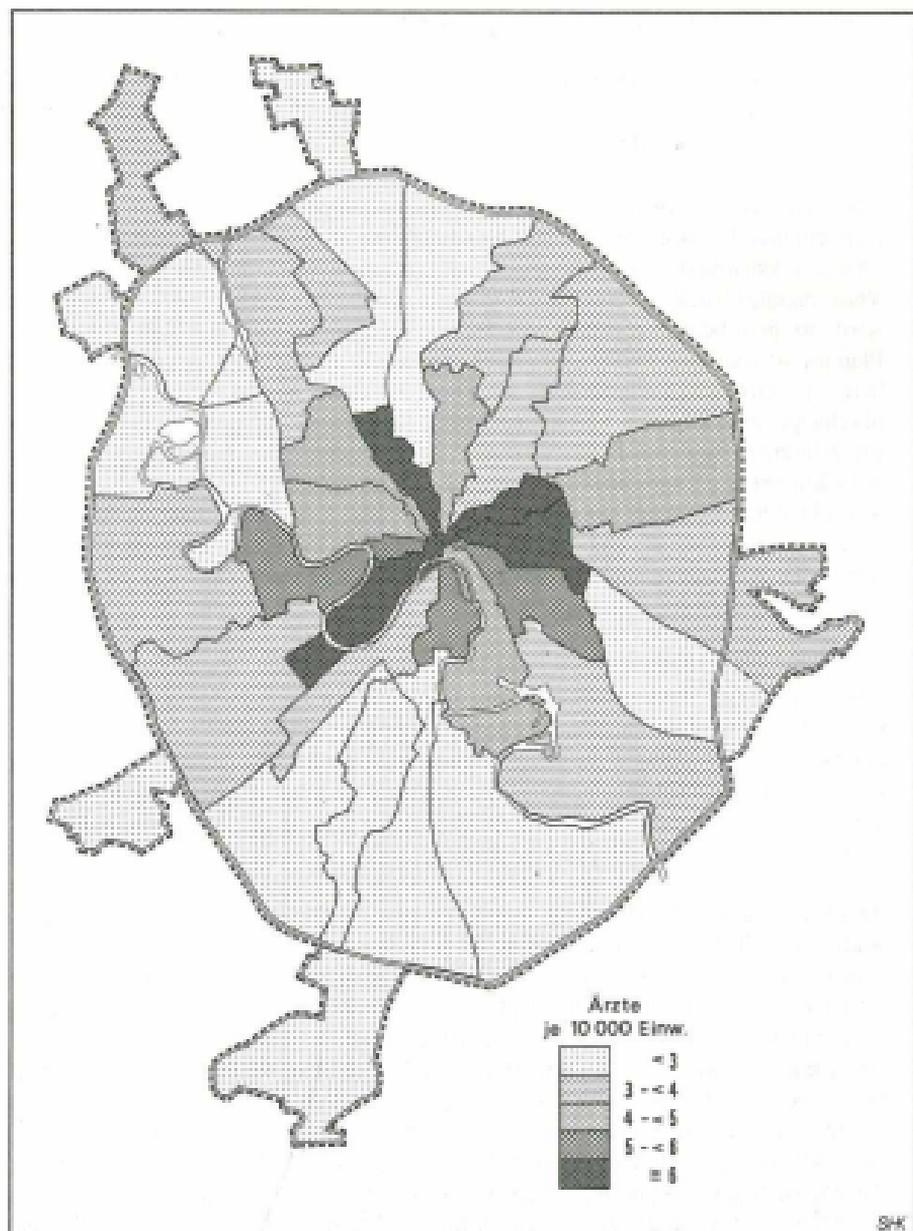


Abb. 13: Moskau: Sozialstruktur - Ärzte

5.4. Suburbanisierung und Verflechtungen in der Stadtregion

Schließlich gibt es eine *Suburbanisierung*, für deren Betrachtung man den weiteren Moskauer Raum, d.h. die *oblast' Moskau*, berücksichtigen muß. Die Planung sieht eine Dreigliederung vor (vgl. Abb. 14).

1. Zunächst soll prinzipiell der *Grüngürtel* - außerhalb der administrativen Stadtgrenzen - erhalten bleiben, der das Stadtgebiet nur noch teilweise jenseits des Autobahn-rings umzieht und dessen Probleme bereits kurz skizziert wurden. Wegen des starken Verdrängungsdruckes, der durch die Wohnbebauung und Verkehrsanlagen ausgeübt wird, ist hier bereits rechtlich städtischer Verfügungsraum entstanden, und die Planung sieht sich gezwungen, Korridore auszuweisen (meist entlang der Ausfallstraßen), die den Grüngürtel unterbrechen. Diese Korridore wie auch die Ausfallstraßen überhaupt unterscheiden sich vom westlichen *ribbon development* dadurch, daß Einrichtungen für den Automobilverkehr, von wenigen Tankstellen abgesehen, sehr zurücktreten. Sie tragen aber dazu bei, daß sich ein Landnutzungskonflikt zwischen Verkehrsdurchdringung und Bebauung einerseits, Erholungs- und ökologischen Ausgleichsaufgaben andererseits abspielt. Vor allem die Freizeitflächen sahen sich durch das Wachstum einem Verdrängungsdruck ausgesetzt (vgl. *Territorial'naja organizacija otdycha ...* 1986, S. 60 ff.).
2. Suburbanisierungseffekte treten nicht überall so zutage wie in westlichen Großstädten, wenn sie nur auf einer Ausweitung der Pendlereinzugsgebiete beruhen (ŠEPELEV 1988). Da die meisten Pendler auf die öffentlichen Personennahverkehrsmittel angewiesen sind, sind die Vorortstrecken mit ihrem Speichenmuster zugleich die Leitlinien für die Suburbanisierung, während in den dazwischen liegenden Sektoren agrarische Nutzung oder ausgleichende Grünflächen bis an die Stadtgrenze heranreichen.
3. Rings um die russische Metropole, vor allem im NE und O, haben sich in einem Radius von 50 bis 60 km Städte wie Chimki, Mytischtschi, Balaschicha, Reutow, Ljuberzy u.a. entwickelt, die als stadtnahe Mittelzentren einzustufen sind und die zur Entlastung von Moskau beitragen sollen. In ihnen hat zunächst eine starke Bevölkerungszunahme weniger durch Randwanderungseffekte als durch abgewehrten Zustrom nach Moskau stattgefunden, dann eine Verlagerung von industriellen Aktivitäten, die in der Metropole keinen Platz mehr fanden. Der tertiäre Sektor ist nachgefolgt. Inzwischen hat sich das Wachstumsgewicht in dieser *Pufferzone* von NO nach NW verlagert (BOND 1988, BABURIN, GORLOV, SHUVALOV 1988). In diesem stadtnahen Ring setzt sich der Konflikt zwischen Stadterweiterung und Grünplanung fort: Was als Grüngürtel und Waldschutzzone um Moskau erhalten bleiben sollte, ist inzwischen durch das Wachstum der Mittelzentren in die Stadtentwicklung einbezogen worden.

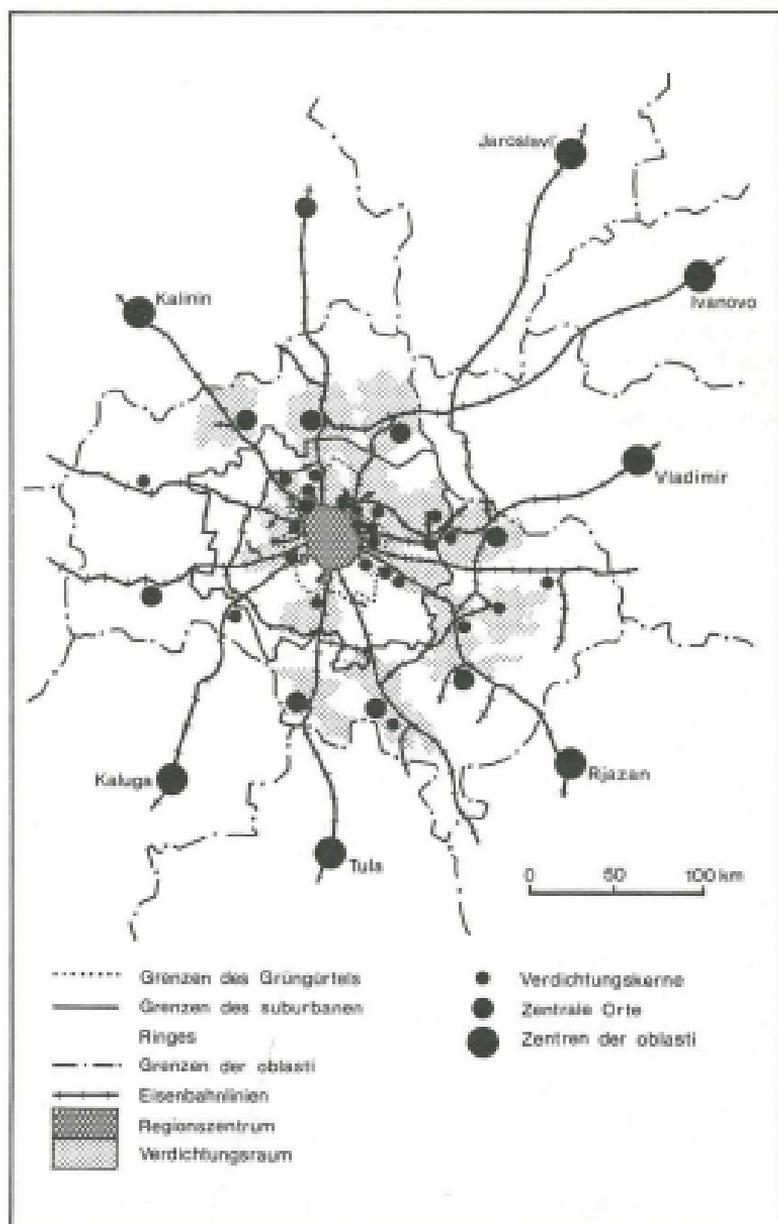


Abb. 14: Hauptstadtregion Moskau [Entwurf: J. STADELBAUER, Zeichnung: S. MANDRELLA; Quelle: Moskovskij stoličnyj region, Moskwa, 1988 (= Voprosy geografii, Bd. 131)]

4. Die hauptsächlich industrielle Entwicklung soll in mehreren Städten der Moskauer *oblast'* in einer Entfernung von 100 bis 120 km erfolgen (zum Beispiel Klin, Sagorsk, Kaschira, Serpuchow, Moshajsk) (POSOCHIN 1971, S. 5). Tatsächlich sind aber neue Industriebetriebe wegen der genannten Führungsvorteile in größerer Stadtnähe angesiedelt worden. Die Dekonzentrationsbemühungen - in manchen Aspekten der Entlastung der Ballung im Großstadtraum von Paris vergleichbar - sind also nicht allzu erfolgreich gewesen. Die Moskauer *oblast'* (Anfang 1989: 6.581.000 Einwohner zusätzlich zu den 8.815.000 in der Stadt Moskau) wird heute bereits nicht mehr als ausreichend für die Dekonzentrationsbemühungen angesehen. Die Raumplanung geht bereits von einer Moskauer Hauptstadt-Region (*Moskovskij stoličnyj region*) aus, die zusätzlich die fünf benachbarten *oblast'*-Zentren Kalinin, Wladimir, Rjazan, Tula und Kaluga einbezieht und damit einen Raum von rund 60.000 km² mit 18 Mio. Einwohnern erfäßt (zum Vergleich: die Republik Österreich dehnt sich über 83.849 km² aus und hat rund 7,6 Mio. Einwohner).

Eines der Hauptprobleme der Stadtplanung ist also die Limitierung des Zuzugs von Menschen, Institutionen, Produktionskapazitäten und auch der Entscheidungsgewalt nach Moskau. Da jedoch Regelkreise bestehen, die nur bei einer vollständigen Systemänderung (Dezentralisierung, beginnend mit den Entscheidungsinstanzen; Unterbinden einer selektiv nach hohem Ausbildungsniveau orientierten Zuwanderung; letztlich Aufgabe des Intensivierungszieles) durchbrochen werden könnten, gibt es wenig Aussicht, daß das Wachstum aufgehalten werden kann. Das zeigt sich schon jetzt in den Konflikten zwischen ansiedlungswilligen Betrieben und lokalen wie höheren Behörden: Zwar können die lokalen Behörden einer Sektoralbürokratie, die einen Industriebetrieb in Moskau ansiedeln will, Hindernisse in den Weg legen, aber sie unterliegt letztlich wieder der Republik- oder Unionsverwaltung (PALLÖT, SHAW 1981, S. 221 f.). Das Pendlereinzugsgebiet wird mit dem Bau leistungsfähiger Nahverkehrssysteme sogar noch wachsen.

6. ZUSAMMENFASSUNG

Moskau ist unzweifelhaft eine Weltmetropole, doch haben die Ausführungen gezeigt, daß man von unseren westlichen Vorstellungen über Stadtentwicklungen abrücken muß. Das Wachstum der sowjetischen Hauptstadt ist wegen der administrativen Zuzugsbeschränkungen wesentlich verhaltener. Die Skyline ändert sich, erhält neue Akzente (zuletzt durch den Fernsehturm von Ostankino und durch 20- und mehrgeschossige Wohnhochhäuser am Stadtrand), aber sie nimmt nicht die Formen amerikanotyper Großstädte mit der vertikalen Monumentalität im Stadtzentrum an.

Ein großer Teil innerstädtischer Dynamik vollzieht sich im Stillen: Weder das Funktionieren des Staats- und Parteiapparates noch die alltägliche Arbeit der Wirtschaftsplanung sind sichtbar. Verdrängungsprozesse lassen sich nur durch mehrfache Beobachtungen abschätzen, sind aber schwer in Maß und Zahl zu fassen.

Zunehmende Wirtschaftsverflechtungen zwischen der Sowjetunion und der westlichen "kapitalistischen" Welt wirken sich bereits in der Nachfrage nach dem knappen Angebot an Büroflächen aus und sind über die Partizipation an internationalen oder bilateralen Ausstellungen und Handelsmessen fassbar. Aufträge, die in jüngerer Zeit an westliche Firmen vergeben wurden, zeigen, daß ein Nachholbedarf bei der Ausstattung Moskaus besteht.

Für die Sowjetunion und die anderen sozialistischen Staaten ist Moskau zweifellos die Metropole: Für alle Sowjetbürger Warenhaus und Schaufenster, zugleich Mittelpunkt der *mental map*; für die Mitgliedsländer des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) Wirtschaftszentrum, in dem auch über Zusammenarbeit und Alleingänge entschieden wird. Metropole bedeutet unter den derzeitigen politischen Prämissen aber auch, daß Moskau das Experimentierfeld für das "neue Denken" (*novoe myšlenie*), für *uskorenje*, *glasnost* und *perestrojka* ist. Die im wissenschaftlich-technischen Bereich unstrittige Führungsrolle überträgt sich auf die politischen Reformansätze.

Wie ist die Andersartigkeit, zum Teil auch die nachholende Anpassung an westliche Entwicklungen zu erklären? Die russische Geschichte ist zwar teilweise eine Geschichte der Städte, aber in geringerem Maße als im Westen eine Geschichte des städtischen Handels, der städtischen Handwerker, des städtischen Patrizier- und Bürgertums. Bis heute wirkt sich aus, daß wesentliche historische Grundlagen der Stadtentwicklung fehlen. In sowjetischer Zeit wurden zunächst Verstädterung und Industrialisierung als Sinneinheit gesehen, nicht Verstädterung und Tertiärisierung. Die Hintanstellung des Dienstleistungssektors oder seine einseitige Einbeziehung in den Verwaltungsapparat (und damit die weitgehende Ausschaltung aus dem täglichen Leben) hat der Stadt und der Metropole Moskau einen Teil der Dynamik genommen. Dazu kommt, daß in der Sowjetunion bis in die Gegenwart extensiv gewirtschaftet wird. Dies gilt auch für die Stadtwirtschaft, wo die Bodenbewertung nicht alle Knappheitsfaktoren erfaßt. Das Phänomen der Stadtrandwanderung fehlt in Moskau nicht, aber es ist gelenkt. Der Umzug in eine neue Wohnung ist in der Regel altersgruppenspezifisch, teilweise - über die Vergabemechanismen - sicher auch sozial selektiv, außerdem durch administrative Verdrängung aus denjenigen Stadtgebieten gesteuert, in denen weitere Büroflächen für Verwaltungen, Hochschulen und Forschungseinrichtungen benötigt werden. Es ist keine freie Wanderung, wie auch die Wahl des Bautyps nicht frei erfolgt. Damit hat sich die Weltmetropole Moskau einen weiteren Zwang selbstauferlegt. Sie unterbindet Migrationen, wie sie - mit allen Vor- und Nachteilen - für andere Städte dieser Größenordnung typisch sind. Vielleicht können die Ergebnisse der Volkszählung, die Mitte Jänner 1989 in der Sowjetunion durchgeführt wurde, falls sie in der notwendigen räumlichen Aufschlüsselung veröffentlicht und interpretiert werden, weitere Erkenntnisse zu dieser Frage bringen.

Zu den großen Gegenwartsproblemen der Metropole Moskau gehört eine entscheidende Diskrepanz. Auf der einen Seite steht der Anspruch, alle Konzentrationsvorgänge kontrollieren und gegebenenfalls durch Dekonzentration entschärfen zu können, auf der anderen Seite auch die Unfähigkeit, dies innerhalb des eigenen Systems zu vermögen.

weil viele Elemente des sowjetischen Systems auf Konzentration angelegt sind. Moskau wird daran nicht zerbrechen, es wird sich als Weltmetropole weiterentwickeln. Bei der heutigen Politik in der Sowjetunion kann aber erwartet werden, daß einige Ideen westlichen Städtebaus in einer Experimentierphase aufgegriffen werden und damit auch einige Probleme der ausufernden Großstädte auftreten werden.

7. LITERATURVERZEICHNIS

- AGANBEGJAN A. (1987), Strategie der Beschleunigung der sozialökonomischen Entwicklung der UdSSR. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte, Beilage zur Wochenzeitung Das Parlament*, B 45/87 vom 7. November 1987, S. 3-14.
- BABURIN V.L., GORLOV V.N., SHUVALOV V. Ye. (1988), Development of the buffer zone of Moscow. In: *Soviet Geography*, 29, S. 37-45.
- BARBAŠ N.B. (1977), Opyt issledovanija faktornoj ékologii goroda Moskva. In: MEDVEDKOV Ju. V. (Hrsg.) (1977), *Gorodskaja sreda i puti ego optimizacii*. S. 37-53. Moskva.
- BARBAŠ N.B., GUTNOV A.E. (1979), Gradostroitel'nye aspekty territorial'noj organizacii Moskvy. In: *Izvestija Akademii nauk SSSR, serija geograficeskaja*, 1979/2.
- BATER J.H. (1977), Soviet town planning: theory and practice in the 1970s. In: *Progress in Human Geography*, 1, S. 177-207.
- BATER J.H. (1980), *The Soviet City. Ideal and Reality*. London.
- BEKKER A.Ju., PEŠKOVA N.O. (1988), Evoljucija gradostroitel'nych idej razvitija stoližnogo regiona. In: *Moskovskij stoližnyj region (1988) (= Voprosy geografii, 131)*, S. 29-40. Moskva.
- BOND A.R. (1988), Moscow under restructuring: Introduction to the special issue. In: *Soviet Geography*, 29, S. 1-15.
- BUNIN A.W. (1961), *Geschichte des russischen Städtebaus bis zum 19. Jahrhundert*. Berlin.
- BURGEL G. u. G. (1984), Problèmes de l'urbanisation soviétique. In: *L'Information Géographique*, 48, Nr. 3, S. 89-99.
- FOMINA N.M. (1983), Commuting to work in Moscow. In: *Soviet Geography*, 26, S. 616-619.
- FRENCH R.A. (1983), The changing Russian urban landscape. In: *Geography*, 68, S. 236-244.
- GLUSKOVA V.G., FEDOROV Ju.D. (1986), Opyt perspektivnogo planirovanija i proektirovanija razvitija Moskvy. In: *Dinamika rasselenija v SSSR (1986) (= Voprosy Geografii, 129)*, S. 138-146. Moskva.
- GOLTS G.A., LAPPO G.M., TREYVISH A.I. (1988), The Moscow Capital Region: Regularities and prospects for development of its spatial structure. In: *Soviet Geography*, 29, S. 16-37.
- HAHN R. (1979), Der Entwicklungsraum Moskau. Entwicklungstendenzen einer Weltstadt. In: *Festschrift für Wolfgang Meckelein (=Stuttgarter Geographische Studien, Bd. 93)*, S. 267-278. Stuttgart.
- HAMILTON F.E.I. (1976), *The Moscow City Region (= Problem Regions of Europe)*. Oxford.
- HÖNSCH F., HÖNSCH I. (1988), Ziele und Ergebnisse der territorialen Planung in der Moskauer Region. In: *Geographische Berichte*, 33, Nr. 129, S. 235-244.
- HOUSTON C.J. (1979), Administrative control of migration to Moscow. In: *The Canadian Geographer*, 23, S. 32-44.
- KARGER A. (1965), Moskau. In: *Geographische Rundschau*, 17, S. 479-498.
- KARGER A. (1980), Das alte Moskau. Zur Stadtentwicklung in Osteuropa. In: *Geographische Rundschau*, 32, S. 314-322.
- KARGER A., WERNER F. (1982), Die sozialistische Stadt. In: *Geographische Rundschau*, 34, S. 519-528.

- LAPPO G., CHIKISHEV A., BEKKER A. (1976), *Moscow, Capital of the Soviet Union. A Short Geographical Survey*. Moscow.
- LAVROV V. A. (1977), *Razvitie planirovočnoj struktury istoričeski složivšichaja gorodov*. Moskva.
- LEUPOLT B. (1988), *Entwicklung und Struktur von Moskau, Hauptstadt der UdSSR*. In: *Geographische Berichte*, 33, Nr. 129, S. 217-232.
- LICHTENBERGER E. (1986), *Stadtgeographie. Band 1. Begriffe, Konzepte, Modelle, Prozesse (= Teubner Studienbücher der Geographie)*. Stuttgart.
- Moskovskij stoličnyj region (1988). Moskva (= *Voprosy geografii*, t. 131).
- Moskovskij stoličnyj region: Territorial'naja struktura i prirodnaia sreda. Opyt geografičeskogo issledovanija (1988). Moskva.
- Moskovskij stoličnyj region. Vzaïmodejstvie strukturnych elementov (1983). Moskva.
- Moskva v cifrach (1971-1975 gg.), *Kratkij statističeskij ežegodnik* (1976). Moskva.
- Moskva v cifrach (1979), *Statističeskij ežegodnik* (1979). Moskva.
- Moskva v cifrach (1984), *Statističeskij ežegodnik* (1984). Moskva.
- Moskva v cifrach (1986), *Statističeskij ežegodnik* (1986). Moskva.
- Moskva v cifrach (1988), *Statističeskij ežegodnik* (1988). Moskva.
- OSTERWALD M. (1978), *Moskau*. In: FRIEDRICH S. J. (Hrsg.) (1978), *Stadtentwicklung in kapitalistischen und sozialistischen Ländern*. Reinbek.
- PALLOT J., SHAW J. B. (1981), *Planning in the Soviet Union*. London.
- POSOCHIN M. (1971), *Novyj general'nyj plan razvitija Moskvy*. In: *Arhitektura SSSR* 1971, 10, S. 5-16.
- ŠAPOŠNIKOV S. V. (1986), *Urbanizacija Moskovskoj oblasti za 100 let*. In: *Dinamika rasselenija v SSSR* (1986) (= *Voprosy Geografii*, 129), S. 130-138. Moskva.
- SAUŠKIN Ju. G., GLUŠKOVA V. G. (1983), *Moskva sredi gorodov mira. Ekonomiko-geografičeskoe issledovanie*. Moskva.
- ŠEPELEV N. P. (1988), *Roľ transporta v territorial'nom razvitii Moskvy i Moskovskoj agglomeracii*. In: *Moskovskij stoličnyj region* (1988) (= *Voprosy Geografii*, 131), S. 80-91. Moskva.
- SLUKA A. (1984), *Moscow*. In: *L'Information Géographique*, 48, Nr. 3, S. 100-103. *Sovremennaja Sovetskaja arhitektura 1955-1980 gg.* (1985). Moskva.
- ŠULGA V. A. (1988), *Voprosy realizacii planov kompleksnogo ekonomičeskogo i social'nogo razvitija krupnogo goroda (na primere Moskvy)*. In: *Moskovskij stoličnyj region* (1988) (*Voprosy Geografii*, 131), S. 95-108. Moskva.
- Territorial'naja organizacija otdycha naselenija Moskvy i Moskovskoj oblasti* (1986). Pod Red. V. S. PREOBRAŽENSKOGO (= *Problemy konstruktivnoj geografii*). Moskva.
- ŽURAVLEV A. M., IKONNIKOV A. V., ROČEGOV A. G. (1987), *Arhitektura Sovetskoi Rossii*. Moskva.

8. SUMMARY

Jörg Stadelbauer: Moscow and its development towards a world metropolis

At first glance, Moscow differs remarkably from western ideas of a world metropolis. The question is, however, how far this perception is justified, and whether Moscow represents, in fact, a special type of metropolis that has developed under Soviet political and economic conditions. The spatial differentiation of the inner city follows the radial-concentric model: the Kremlin, Kitay gorod, Belyj gorod and Zemlyannoy gorod

represent the historical structure of a capital that has grown up with the concentration of political and economic power. The phases of spatial development can also be observed in the inner structure of some streets dominated by retail trade functions and by relics of historical functions. The outer parts demonstrate the rapid expansion caused by the house building necessary because of the attraction exerted by the Soviet capital. Remnants of former villages, the defensive sites of monasteries and the locations of nineteenth-century railway stations have all affected the patterns of urban growth. The actual distribution of urban and metropolitan functions (Soviet political institutions, higher education and scientific centres, industrial production complexes, centres of trade, cultural activities and tourism) can only be described qualitatively because exact data and maps are unobtainable. The actual planning comprises measures for urban renewal, the management of suburban sprawl and the maintenance of a green belt which combines ecological and leisure functions. Regional planning for the whole Moscow capital region now involves not only Moscow and its oblast but also parts of the neighbouring oblasti.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische
Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der
Österreichischen Geographischen](#)

Gesellschaft

Jahr/Year: 1989

Band/Volume: 131

Autor(en)/Author(s): Stadellbauer Jörg

Artikel/Article: Die Entwicklung von Moskau
zur Weltmetropole 189-228