

1. Einleitung

Stadt und Metro, Plan und Vision

Mit Blick auf die Sowjetunion hat bisher nur die Moskauer Metro umfassende Aufmerksamkeit erfahren. Beachtet man die umfangreichen Zuschreibungen und in ihr ausgemachten Zielsetzungen für Ideologie, Machtrepräsentation, die Formung eines sozialistischen Menschen und die Schaffung eines sozialistischen Raums bzw. Zukunftsentwurfs,¹ so ist umso verwunderlicher, dass nur dieses eine Metrosystem eine solche Aufmerksamkeit erhalten hat. Andere werden häufig nicht einmal am Rande von Stadtgeschichten erwähnt. Mit dieser Arbeit werde ich die Infrastruktur- und Stadtgeschichte zur Sowjetunion unter dem Aspekt der Planung und darin enthaltenen Zukunftsvisionen städtischer Räume erweitern.

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, den Weg hin zu den Metrosystemen in Leningrad und Taschkent nachzuzeichnen und anhand der damit verbundenen Planungsprozesse nachzuvollziehen, inwiefern die Infrastrukturen von Wahrnehmungen und Visionen der jeweiligen Städte beeinflusst waren, sie beeinflussten und wer sie mit welchem Ziel aushandelte. Die wichtigsten Anknüpfungspunkte für meine Untersuchung sind regionale Interpretationen und Zielsetzungen mit Blick auf Moskau, das das Konzept Untergrundbahn mit seiner 1935 eröffneten Metro und den zugehörigen Planungs- und Bauinstituten *Metroproekt* und *Metrostroj*² prägte. Ab 1935 kamen aus Moskau zudem die Maximen für sowjetische Stadtplanung, auf deren Basis Städte in der gesamten Union geplant und gebaut werden sollten. Gerade in der Sowjetunion spielten der städtische Raum, seine Architektur und Beschaffenheit eine herausragen-

¹ Zur Bedeutung der Moskauer Metro für die Stadt und ihr Branding: Kagarov, Erken: Identity, Branding and Signage. The Corporate Style of the Moscow Metro, in: Meuser, Philipp, Martovitskaya, Anna (Hg.): Hidden urbanism. Architecture and design of the Moscow Metro 1935–2015. o.O. 2016, S. 298–333 und Kuznetsov, Sergey: The Symbol of the Dynamic Capital. A New Image of the Moscow Metro, in: Meuser, Philipp, Martovitskaya, Anna (Hg.): Hidden urbanism. Architecture and design of the Moscow Metro 1935–2015. o.O. 2016, S. 36–49.

² Heute *Metrogiprotrans* und *Mosmetrostroj*.

de Rolle, um einen Sowjetmenschen zu formen.³ Der urbane Raum sollte kontrolliert und durchgeplant sein. Er sollte einen Lebensraum schaffen, in dem sich die Menschen hin zu einer klassen- und unterschiedslosen Gesellschaft entwickeln würden.⁴ Beide Ideenkonstrukte – zur Stadt und zur Metro – exportierten Moskauer:innen mit eigenen Zielvorstellungen in die ganze Sowjetunion.⁵ Es wird darum gehen, wie diese Konzepte auf regionale Bedürfnisse trafen und welche Reinterpretationen oder Abwandlungen sie erfuhren.

Die Infrastruktur Metro sehe ich in einem imperialen sowjetischen Kontext und führe eine Betrachtung von Zentrum-Peripherie-Verhältnissen durch.⁶ Ich frage danach, wer die Initiative zur Diskussion der Konzepte und Vorgaben aus Moskau ergriff und wer sich wie durchsetzen konnte – es geht also um Planung. Welche Auskunft können Plänen und Planung über die Wahrnehmung und Vision von städtischen Räumen geben? Inwiefern äußerten sich darin (konkurrierende) Bedeutungen und Interpretationen dieser Räume?⁷ Für welche Schwierigkeiten sorgten Zuschreibungen im

3 U. a. Clark, Katerina: *Socialist Realism and the Sacralizing of Space*, in: Dobrenko, Evgeny, Naiman, Eric (Hg.): *The Landscape of Stalinism. The Art and Ideology of Soviet Space*. Seattle, London 2003, S. 3–18, S. 4–8. Zur Formung von Menschen durch Stadt und Raum Mumford, Lewis: *Megalopolis. Gesicht und Seele der Gross-Stadt*. Wiesbaden 1951, S. 29.

4 Behrends, Jan C.: *Metropole der Macht. Der Moskaudiskurs im Stalinismus (1931–1954)*, in: Pietrow-Ennker, Bianka (Hg.): *Russlands imperiale Macht. Integrationsstrategien und ihre Reichweite in transnationaler Perspektive*. Wien, Köln, Weimar 2012, S. 55–83, S. 62, DeHaan, Heather D.: *Stalinist city planning. Professionals, performance, and power*. Toronto, Buffalo, London 2013, S. 4 f. und Gestwa, Klaus: *Raum – Macht – Geschichte. Making Sense of Soviet Space*, in: *Osteuropa* 55, 3/2005, S. 45–69, S. 46–54.

5 Zum Moskauer Generalplan Colton, Timothy J.: *Moscow. Governing the Socialist Metropolis*. Cambridge, London 1995, S. 272–280. Zur Rolle Moskaus als Musterstadt Bowring, Bill: *Moscow. Third Rome, model communist city, Eurasian antagonist – and power as no-power?*, in: Philippopoulos-Mihalopoulos, Andreas (Hg.): *Law and the City*. London 2007, S. 39–54, Rütters, Monica: *Moskau als imperiale Stadt. Sowjetische Hauptstadarchitektur als Medium imperialer Selbstbeschreibung in vergleichender Perspektive*, in: *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas* 56, 4/2008, S. 481–506 oder Behrends: *Metropole der Macht*.

6 Reeves, Madeleine: *Infrastructures of Empire in Central Asia*, in: *Kritika* 23, 2/2022, S. 364–370. Zur Gestaltung von Raum entsprechend ideologischer Vorstellungen und der Rolle von Infrastrukturen dafür Gestwa: *Raum – Macht – Geschichte und Gestwa, Klaus: Technik als Kultur der Zukunft. Der Kult um die „Stalinschen Großbauten des Kommunismus“*, in: *Geschichte und Gesellschaft* 30, 1/2004, S. 37–73 sowie Castillo, Greg: *Cities of the Stalinist Empire*, in: AlSayyad, Nezar (Hg.): *Forms of dominance. On the architecture and urbanism of the colonial enterprise*. Aldershot 1992, S. 261–287. Außerdem AlSayyad, Nezar: *Urbanism and the Dominance Equation. Reflections on Colonialism and National Identity*, in: AlSayyad, Nezar (Hg.): *Forms of dominance. On the architecture and urbanism of the colonial enterprise*. Aldershot 1992, S. 1–26 zur Stadt als „colonial theatre“. Zur Problematik der Begriffe Zentrum und Peripherie komme ich später.

7 Siehe zur Bedeutung von Räumen und den damit verbundenen Vorstellungen Löw, Martina: *The Constitution of Space. The Structuration of Spaces Through the Simultaneity of Effect and Perception*, in: *European Journal of Social Theory* 11, 1/2008, S. 25–49 und Fendt, Martina: *Die Stadt und ihre Zwischenräume*, in: Löw, Martina, Terizakis, Georgios (Hg.): *Städte und ihre Eigenlogik. Ein Handbuch für Stadtplanung und Stadtentwicklung*. Frankfurt am Main 2011, S. 163–180. Anhand aktueller Probleme und „Differenzierungen“ im städtischen Raum: Löw, Martina (Hg.): *Differenzierungen des Städtischen*. Opladen 2002. Außerdem Lefebvre, Henri: *The Production of Space*. Oxford, Cambridge 1991 und Lefebvre, Henri: *Writings on Cities*. Oxford 1996.

Verhältnis zu Moskau, das im zentralisierten Staatsgebilde der Sowjetunion immer wieder als Dominante auftrat und als solche wahrgenommen wurde?⁸ Ich frage danach, wie sich das Selbstverständnis der Architekt:innen und Planer:innen, regionale Spezifika, bestehende Architektur, klimatische sowie geologische Besonderheiten und aus diesen Faktoren resultierende Visionen der eigenen Stadt in der Stadt- und Metroplanung äußerten: Wie nutzten Leningrader und Taschkenter Planer:innen, Architekt:innen und Politiker:innen die Metroplanung zur Abgrenzung von Moskau? Wie handelten sie darüber Visionen der eigenen Stadt aus und wie machten sie sich Moskauer Expertise zu Nutze? Wo zogen sie Grenzen bzw. konnten Grenzen ziehen? Warum zogen sie diese Grenzen oder warum zogen sie manchmal keine?

Die Planungs- und Bauprozesse waren ambivalent und in ihnen bestanden kontextabhängig unterschiedliche Perspektiven auf Moskau und dessen Einflussnahmen. Durch die Metroplanung lässt sich eine doppelte Anpassung von technischen Systemen an „existing values“⁹ zeigen: zunächst die Moskauer Interpretation eines Metro- und Stadtkonzepts und schließlich deren Zusammentreffen mit regionalen Interpretationen in unterschiedlichen (zeitlichen) Kontexten.¹⁰ Ich werde darstellen, welche Handlungsspielräume auf lokaler Ebene bestanden und wie Leningrader und Taschkenter Lokalpolitiker:innen, Architekt:innen, Ingenieur:innen und Stadtplaner:innen auf Moskauer Vorgaben reagierten, sie annahmen, modifizierten oder ablehnten.¹¹ Es wird sich zeigen, dass lokale Akteur:innen das Moskauer Metrokonzept in beiden Fällen aufgriffen, sie aber gerne ihren eigenen Anteil daran betonten und die Abgrenzung von Moskau hervorhoben.

Wie die Grenzen bei der Übernahme und Abwandlung von Konzepten nicht trennscharf waren, so waren auch die Wahrnehmungen der städtischen Entwicklung und des Eigenen unscharf und hybrid. Die Trennlinien zwischen bedingungsloser Übernahme, Eigeninitiative und klarer Abgrenzung verschwimmen je nach Teilaspekt von Stadt- und Metroplanung. Das Selbstverständnis als altehrwürdiges Petersburg im Falle Leningrads und als südliche Stadt im Falle Taschkents kam unterschiedlich stark zum Tragen und reichte je nach Teilbereich des Metrobaus von scheinbar gewünschten und unkritischen Adaptionen bis zur völligen Ablehnung. Leningrader, Taschkenter und auch Moskauer Planer:innen befanden sich in den Planungs- und Bauprozessen

⁸ Behrends: *Metropole der Macht*, S. 57–59, 76–78 und Rüthers, Monica: *Moskau – von der imperialen zur globalen Stadt*, in: Aust, Martin (Hg.): *Globalisierung imperial und sozialistisch. Russland und die Sowjetunion in der Globalgeschichte 1851–1991*. Frankfurt, New York 2013, S. 225–257, S. 227–234.

⁹ Hård, Mikael, Jamison, Andrew: *Conceptual Framework. Technology Debates as Appropriation Progresses*, in: Hård, Mikael, Jamison, Andrew (Hg.): *The intellectual appropriation of technology. Discourses on modernity, 1900–1939*. Cambridge 1998, S. 1–16, S. 1.

¹⁰ Ebd., S. 2.

¹¹ Entgegen Annahmen, dass alle Teile der Metroplanung und des -baus zentralisiert waren. Vgl. Gestwa, Klaus, Grützmaker, Johannes: *Kapitel XIII. Infrastrukturen*, in: Plaggenborg, Stefan, Hellmann, Manfred (Hg.): *Handbuch der Geschichte Russlands*. Stuttgart 2003, S. 1089–1152, S. 1139.

sen in lokalen, ggf. nationalen und sowjetischen Denkräumen, die nicht zwangsweise miteinander konkurrieren mussten, sondern oft konfliktlos und unreflektiert miteinander verschmolzen.¹²

Obgleich die grundlegenden Vorgaben zum Metrobau sowie die Befehle zum Baubeginn aus Moskau kamen, entstanden regionale Planungszentren und Bauinstitute, die schließlich selbst mit der Trassenplanung, dem Bau der Metro, der Stationsgestaltung und dem Betrieb beschäftigt waren – auch standen sie in engem Kontakt mit den städtischen Architekt:innen, die General- und Entwicklungspläne entwarfen. Hieran lässt sich zeigen, dass das zentralisierte sowjetische System Handlungsspielräume, informelle Kontakte und lokale Durchsetzungen zuließ, sich diese aber immer im jeweiligen zeitlichen und professionellen Kontext und in damit verbundenen Rahmenbedingungen sowie Argumentationsmustern befanden.¹³ Dennoch waren die Spielräume manchmal größer als zunächst angenommen: Lokale Akteur:innen verfolgten aufmerksam, wie sie Moskauer Interessen entsprechend eigener Bedürfnisse abwandeln konnten.¹⁴ Endgültige Entscheidungen mögen von oben gekommen sein, sie herbeizuführen und die Resultate auszugestalten war aber ein Prozess, der von unten initiiert, angeleitet und abgewandelt wurde.¹⁵

Des Weiteren stellt sich die Frage nach der Integration eines Transportsystems in bereits bestehende Stadträume und dessen Verbindung mit größeren städtischen Entwicklungstendenzen. Die Metros schufen neue Verbindungslinien, die nicht zufällig entstanden, sondern Resultat von Stadtplanungs- und Aushandlungsprozessen wa-

12 Vgl. Lehmann, Maïke: Eine sowjetische Nation. Nationale Sozialismusinterpretationen in Armenien seit 1945. *Frankfurt am Main* 2012, S. 32–36. Florin, Moritz, Zeller, Manfred: Soviet Transnationalism. Urban Milieus, Deterritorialization, and People's Friendship in the Late Soviet Union, in: *Ab Imperio*, 4/2018, S. 131–146, S. 133 und Petrova, Mariya, Straeten, Jonas van der: Prefabricating Uzbekistan? Discourses and Realities of Urban Redevelopment in Tashkent and Samarkand under Soviet Rule, in: Bernhardt, Christoph, Butter, Andreas, Motylińska, Monika (Hg.): *Between Solidarity and Economic Constraints. Global Entanglements of Socialist Architecture and Planning in the Cold War Period*. Berlin, Boston 2023, S. 73–100, S. 76.

13 Gill, Graeme: The Communist Party and the Weakness of Bureaucratic Norms, in: Rowney, Don K., Huskey, Eugene (Hg.): *Russian Bureaucracy and the State. Officialdom from Alexander III to Vladimir Putin*. Basingstoke 2009, S. 118–134 und Merl, Stephan: Kulturen des Entscheidens in der Sowjetunion seit 1917, in: Großbölting, Thomas, Lehr, Stefan (Hg.): *Politisches Entscheiden im Kalten Krieg. Orte, Praktiken und Ressourcen in Ost und West*. Göttingen 2020, S. 44–75.

14 Zudem konnten sie sich ambivalent verhalten. Siehe dazu Cucciolla, Riccardo M.: Sharaf Rashidov and the international dimensions of Soviet Uzbekistan, in: *Central Asian Survey* 39, 2/2020, S. 1–17. Vgl. auch Florin, Moritz: Emptying lakes, filling up seas. Hydroelectric dams and the ambivalences of development in late Soviet Central Asia, in: *Central Asian Survey* 38, 2/2019, S. 237–254.

15 Gill: *The Communist Party and the Weakness of Bureaucratic Norms*, S. 121. Das zeigte Neutatz schon für den Bau der Moskauer Metro: Neutatz, Dietmar: Von der Stadtduma ins Politbüro? Entscheidungsprozesse bei der Projektierung der Moskauer Untergrundbahn 1897–1935, in: *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas* 44, 1996, S. 322–343. Am konkreten Beispiel Taschkents zudem Stronski, Paul: Tashkent. Forging a Soviet City, 1930–1966. Pittsburgh 2010, v. a. S. 265 f. Zu Entscheidungsprozessen im sowjetischen Städtebau Frolic, B.M.: Decision Making in Soviet Cities, in: *American Political Science Review* 66, 1/1972, S. 38–52.

ren.¹⁶ Es geht nicht ausschließlich um die Metros, sondern ebenso um die Stadtentwicklung, die eng damit verbunden war und in der Sowjetunion eine besondere Rolle einnahm.¹⁷ Können die Metros als Mediatorinnen zwischen alten und neuen Räumen gelten? Wie sollten sie das Antlitz der jeweiligen Stadt beeinflussen, verändern oder ergänzen? Entscheidend hierfür sind die Interpretationen der führenden Köpfe in der Leningrader und Taschkenter Stadtplanung, der Metroplanung und bei ihrem Bau.¹⁸ Neben Transferprozessen von Moskau nach Leningrad oder Taschkent, gilt es zu beachten, wie sich das Verhältnis dieser Personen zur (eigenen) Stadt äußerte.¹⁹ Ihre Wahrnehmungen und Visionen sowie die damit verbundenen Logiken lassen sich in den Planungsprozessen, dem Verständnis vom städtischen Raum, der technisch-baulichen Umsetzung und in der Architektur finden.

In meiner Darstellung beschränke ich mich auf Planungs- und teilweise Bauprozesse sowie auf die Architektur der Stationen. Wie Planer:innen oder die Stadtbevölkerung auf die Resultate, also die Metros im Betrieb, schauten, muss vorerst offenbleiben. Ich werde keine Nutzungs- oder Rezeptionsgeschichte der beiden Metrosysteme verfassen. Ebenso werde ich keine detaillierte Geschichte des Baus oder der Lebenswelten der daran beteiligten Arbeiter:innen verfassen können – der Schwerpunkt dieser Arbeit liegt auf den Planer:innen, den Planungsprozessen, den jeweils ersten Metrolinien und der Stadtentwicklung in deren Entstehungszeiträumen.

¹⁶ Siehe DeHaan: *Stalinist city planning*, v. a. S. 64–87.

¹⁷ Schlögel, Karl: Raum und Raumbewältigung als Probleme der russischen Geschichte. Zur Einführung, in: Schlögel, Karl (Hg.): *Mastering Russian spaces. Raum und Raumbewältigung als Probleme der russischen Geschichte*. München 2011, S. 1–26, S. 5 und Gestwa: *Raum – Macht – Geschichte*, v. a. S. 46–49.

¹⁸ Diese Interpretation ist Teil sozialer Prozesse im Stadtraum und wirkt aufgrund der durch sie stattfindenden Formungen und Zuschreibungen auf den Raum zurück. Siehe zu Stadträumen und sozialen Prozessen sowie Wechselwirkungen von Mensch und Stadtraum Löw: *The Constitution of Space*, Löw, Martina: *Vom Raum aus die Stadt denken. Grundlagen einer raumtheoretischen Stadtsoziologie*. Bielefeld 2018, insb. S. 25–46 oder Bourdieu, Pierre: *Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum*, in: Wentz, Martin (Hg.): *Stadt-Räume*. Frankfurt am Main 1991, S. 25–34. Außerdem zur Produktion von (urbanem) Raum Henri Lefebvre; eine gute Zusammenfassung bietet Stanek, Łukasz: *Henri Lefebvre on Space. Architecture, Urban Research, and the Production of Theory*. Minneapolis 2011. Darüber hinaus Lefebvre, Henri: *Die Revolution der Städte*. Frankfurt a. M. 1976, Lefebvre: *The Production of Space* und Lefebvre: *Writings on Cities*. Außerdem Mumford, Lewis: *The Culture of Cities*. London 1946, S. 371–415. Als biographische Notiz aber ebenfalls zum Überblick von Mumfords Werk: Miller, Donald L.: *Lewis Mumford. „Urban Historian, Urban Visionary“*, in: *Journal of Urban History* May 1, 18/1992, S. 280–307. Bezogen auf die Sowjetunion u. a. Crowley, David, Reid, Susan E.: *Socialist Spaces. Sites of Everyday Life in the Eastern Bloc*, in: Crowley, David, Reid, Susan E. (Hg.): *Socialist Spaces. Sites of Everyday Life in the Eastern Bloc*. Oxford, New York 2002, S. 1–22, S. 3–5.

¹⁹ Schattenberg, Susanne: *Stalins Ingenieure. Lebenswelten zwischen Technik und Terror in den 1930er Jahren*. München 2002 zeigte bereits, dass die Untersuchung von Eliten gewinnbringend genutzt werden kann.

1.1 Zum Forschungsstand

Das Thema Metro ist nicht neu – besonders mit Blick auf die Sowjetunion. Die größten deutschsprachigen Beiträge lieferten Dietmar Neutatz mit seiner Habilitationsschrift, in der er die Moskauer Metro als „Großbaustelle des Stalinismus“²⁰ untersuchte und den Fokus auf die soziale Umformung der Metroarbeiter legte, sowie Christine Kuhlmanns ... *hell und froh unter der Erde* ...²¹, die sich der Moskauer Metro als architektonischem Konstrukt annahm. Kuhlmann reiht sich in einen der umfangreichsten Forschungsstränge ein: Die Moskauer Metro als kultureller und künstlerischer Raum ist in deutsch-, englisch-, französisch- und russischsprachiger Literatur umfassend erforscht.²² Grund hierfür war nicht zuletzt die strategische Bedeutung der Metro, die ihr in der Sowjetunion als Bunkeranlage zugemessen wurde und die eine tiefergehen-

20 Neutatz, Dietmar: Die Moskauer Metro. Von den ersten Plänen bis zur Grossbaustelle des Stalinismus (1897–1935). Köln, Wien 2001. Außerdem Neutatz, Dietmar: „Schmiede des neuen Menschen“ und Kostprobe des Sozialismus. Utopien des Moskauer Metrobaus, in: Hardtwig, Wolfgang (Hg.): Utopie und politische Herrschaft im Europa der Zwischenkriegszeit. Berlin, Boston 2003, S. 41–56. Zu anderen Aspekten: Neutatz: Von der Stadtduma ins Politbüro?, Neutatz, Dietmar: Zwischen Enthusiasmus und politischer Kontrolle. Die Arbeiter und das Regime am Beispiel von Metrostroj, in: Plaggenborg, Stefan (Hg.): Stalinismus. Neue Forschungen und Konzepte. Berlin 1998, S. 185–208 und Neutatz, Dietmar: Die Moskauer Metro als Verkörperung des Sozialismus, in: Grob, Thomas, Horber, Sabina (Hg.): Moskau. Metropole zwischen Kultur und Macht. Köln, Weimar, Wien 2015, S. 153–172. Ebenfalls mit der Mobilisierung von Massen beschäftigte sich Wolf, William K.: Russia's Revolutionary Underground. The Construction of the Moscow Subway, 1931–35. o. O. 1994 und Wolf, William K.: Komsomol mobilization to Metrostroj, 1933. A Case Study in Labor Recruitment during the Soviet Industrialization Era, in: Steinberg, John W. (Hg.): The making of Russian history. Society, culture, and the politics of modern Russia. Bloomington 2009, S. 153–180.

21 Kuhlmann, Christine: „... hell und froh unter der Erde ...“. Die Moskauer Metro (1931–1954) als Dokument des Stalinismus. Marburg 1996.

22 Einen umfassenden theoretischen Hintergrund liefern Groys, Boris: U-Bahn als U-Topie, in: Kursbuch 112. Städte bauen, 1993, S. 1–9, Ryklin, Mikhail: „The Best in the World“. The Discourse of the Moscow Metro in the 1930s, in: Dobrenko, Evgenij A. (Hg.): The landscape of Stalinism. The art and ideology of Soviet space. Seattle, London 2003, S. 261–276, Jenks, Andrew: A Metro on the Mount. The Underground as a Church of Soviet Civilization, in: Technology and culture: the international quarterly of the Society for the History of Technology 41, 4/2000, S. 697–724, O'Mahony, Mike: Archeological Fantasies. Constructing History in the Moscow Metro, in: The Modern Language Review 98, 1/2003, S. 138–150, O'Mahony, Mike: The Moscow Metro, in: Neuberger, Joan, Kivelson, Valerie A. (Hg.): Picturing Russia. Explorations in visual culture. New Haven, Conn 2008, S. 185–188 und Singh, Dhan Z.: Towards a Cultural History of Underground Railways, in: Mobility in History, 4/2013, S. 107–112. Siehe außerdem Grava, Sigurd: Politics and design of the Moscow Metro, in: Ekistics 43, 256/1977, S. 174–178 mit einem umfassenden allgemeinen Ansatz. Des Weiteren Kettering, Karen L.: An Introduction to the Design of the Moscow Metro in the Stalin Period: „The Happiness of Life Underground“, in: Studies in the Decorative Arts 7, 2/2000, S. 2–20, Kettering, Karen L.: Sverdlov Square Metro Station. „The Friendship of the Peoples“ and the Stalin Constitution, in: Studies in the Decorative Arts 7, 2/2000, S. 21–47, Wünsche, Isabel: Homo Sovieticus. The Athletic Motif in the Design of the Dynamo Metro Station, in: Studies in the Decorative Arts 7, 2/2000, S. 65–90, Friedman, Jane: Soviet Mastery of the Skies at the Mayakovsky Metro Station, in: Studies in the Decorative Arts 7, 2/2000, S. 48–64, Bouvard, Josette: Le métro de Moscou. La construction d'un mythe soviétique. Paris 2005 und Aris, Nancy: Die Metro als Schriftwerk. Geschichtsproduktion und industrielles Schreiben im Stalinismus. Berlin 2005.

de Beschäftigung neben kulturellen und architektonischen Aspekten lange Zeit verbot bzw. unmöglich machte. In Mode blieb diese Perspektive nach dem Zerfall der Sowjetunion wohl deshalb, weil insbesondere die Metros im postsowjetischen Raum bis heute als „Phänomen der städtischen Kultur“²³ gesehen werden. Zur Moskauer Metro gibt es inzwischen viele Beiträge, die sich zu bestimmten Jubiläen und darüber hinaus mit der ersten sowjetischen Metro als neuem Raum und ihrer Architektur beschäftigen.²⁴ Entsprechend umfangreich ist auch die Literatur zu theoretischen Rahmenkonzepten zum unterirdischen Raum bzw. den Metrostationen als Gestaltungsraum.²⁵ Zum unterirdischen Raum als Gestaltungsfläche und Gegenstück zum überirdischen städtischen Raum gibt es außerdem viele Untersuchungen, die sich nicht explizit an Moskau oder der Sowjetunion orientieren, sondern ihn ganz generell hinterfragen und einordnen.²⁶

23 Val'des Ordiosola, M. S.: *Moskovskij Metropoliten kak fenomen gorodskoj kul'tury*, in: *Naučnye trudy Moskovskogo humanitarnogo universiteta*, 1/2016, S. 31–37, S. 31. Die Publikationen von Čepkunova, Irina V., Kostjuk, Marija A., Želudkova, Elena J. (Hg.): *Moskovskoe metro. Podzemnyj pamjatnik architektury*. Moskva 2016 und Meuser, Philipp, Martovitskaya, Anna (Hg.): *Hidden urbanism. Architecture and design of the Moscow Metro 1935–2015*. o. O. 2016 zeigen, dass die Metro als Teil der städtischen Kultur bis heute von Interesse ist. Darüber hinaus verarbeiteten Autor:innen das Thema Metro immer wieder in einem literarischen Universum, das Dmitrij Gluchovskij mit seinem 2007 erschienenen Roman schuf: *Gluchovskij, Dmitrij: Metro 2033. Roman*. Moskva 2015. Romane zu anderen Städten folgten, so z. B. Vroček, Šimun: *Piter*. München 2012. Die Bücher erfreuen sich großer Beliebtheit.

24 Siehe u. a. Meuser, Martovitskaya: *Hidden urbanism*, Čepkunova, Kostjuk, Želudkova: *Moskovskoe metro oder Zinov'ev, Aleksandr: Stalinskoe metro. Istoričeskij putevoditel'*. Moskva 2011. Außerdem gibt es Sammelbände zu beteiligten Organisationen, so z. B. Lebedev, Artemij: *Metrogiprotrans. 70 let – odna ljubov', odin proekt*. Moskva 2003.

25 V. a. Groys, Boris: *Die gebaute Ideologie*, in: Noever, Peter, Grojs, Boris (Hg.): *Tyrannie des Schönen. Architektur der Stalin-Zeit*. München 1994, S. 15–21, Groys, Boris: *The Art of Totality*, in: Dobrenko, Evgenij A. (Hg.): *The landscape of Stalinism. The art and ideology of Soviet space*. Seattle, London 2003, S. 96–122 und Groys: *U-Bahn als U-Topie*. Zudem v. a. bei Čepkunova, Kostjuk, Želudkova: *Moskovskoe metro oder Ryklin: „The Best in the World“*. Auch in den schon genannten Publikationen zur Moskauer Metro wird dieser Themenkomplex immer wieder aufgegriffen.

26 U. a. Pike, David L.: *Subterranean Cities. The World Beneath Paris and London, 1800–1945*. Ithaca 2005 und Pike, David L.: *Metropolis on the Styx. The Underworlds of Modern Urban Culture, 1800–2001*. Ithaca 2007. Etwas weiter gefasst Bobrick, Benson: *Labyrinths of Iron. A History of the World's Subways*. New York 1982 und Dobraszczyk, Paul, López Galvis, Carlos, Garrett, Bradley L. (Hg.): *Global Undergrounds. Exploring Cities within*. London 2016. Allgemeiner Bennet, David: *Metro. The Story of Underground Railway*. London 2004. Mit Bezug zu Kunst, Kultur und Gesellschaft allgemein Lawrence, David: *Underground Architecture*. London 1994 und Williams, Rosalind H.: *Notes on the Underground. An Essay on Technology, Society, and the Imagination*. Cambridge 2008. Darüber hinaus gibt es Spezialstudien mit Anknüpfungspunkten in der Soziologie, Anthropologie oder Literaturwissenschaft. Z. B. Ocejjo, Richard E., Tonnelat, Stéphane: *Subway diaries. How people experience and practice riding the train*, in: *Ethnography* 15, 4/2014, S. 493–515, Felix, Elliot: *The Subway Libraries*, in: *Thresholds*, 32/2006, S. 81–89 oder Aris: *Die Metro als Schriftwerk. Zu konkreten Systemen und Städten*: Gilbert, Dale, Poitras, Claire: *„Subways are Not Outdated: Debating the Montreal Metro, 1940–60“*, in: *The Journal of Transport History* 36, 2/2015, S. 209–227, Heller, Vivian: *The City Beneath Us. Building the New York Subway*. New York 2004, Schrag, Zachary M.: *The Great Society Subway. A History of the Washington Metro*. Baltimore 2006 und Höhe, Stefan: *New York City Subway. Die Erfindung des urbanen Passagiers*. Köln, Weimar, Wien 2017. Diese

Des Weiteren gibt es Studien, in denen der Fokus auf städtischer Entwicklung im Zusammenspiel mit der Metro als öffentlichem Nahverkehrsmittel liegt und die sich daher an Schnittstellen von Stadt- und Raumplanung sowie Soziologie befinden.²⁷ Interessant ist darüber hinaus ein Aspekt, der vor allem für die Londoner U-Bahn und die Metro Moskau wiederholt aufgetaucht ist: Die Metro als architektonisch-künstlerische Projektionsfläche des Imperiums.²⁸

Die Musterstadt Moskau mit der ersten Metro in der Union wurde in der Forschung bisher recht exklusiv behandelt. Zwar gibt es einige Stadtgeschichten zur sowjetischen Provinz bzw. zu anderen Städten,²⁹ allerdings gibt es bisher keine umfassenden nicht-russischsprachigen Untersuchungen anderer sowjetischer Metros. Die existierende Forschung zur Leningrader und Taschkenter Metro haben Lokalhistoriker:innen und Metrofans durchgeführt. Viele begeistern sich für die Technik und tauschen sich online in Foren zu den Wagentypen und anderen Details aus.³⁰ Häufig übernehmen Verfasser:innen Passagen aus anderen Büchern oder Quellen ohne Nachweise zu liefern, sodass unklar bleibt, worauf sie sich eigentlich stützen und anhand von welchem Material sie ihre Geschichte der jeweiligen Metro erzählen. Trotz dieser Arbeitsweise können und dürfen solche Publikationen nicht unbeachtet bleiben. Sie liefern umfassende Beiträge für ein russischsprachiges Publikum, das an den Themen Stadt- und U-Bahnentwicklung interessiert ist. Zugleich zeigt sich, dass das auf diese Weise tradierte Wissen durchaus verlässlich ist – nicht zuletzt, weil in einigen Fällen die Betreiber:innen der Metro oder hochrangige Mitarbeiter:innen der Planungsinstitute an den Texten beteiligt waren.³¹

Aufzählung ist keinesfalls erschöpfend, zeigt aber, dass zu verschiedenen Metrosystemen bereits Forschung existiert.

27 Z. B. Davies, Gordon W.: The Effect of a Subway on the Spatial Distribution of Population, in: *Journal of Transport Economics and Policy* 10, 2/1976, S. 126–136, Ushakova, Antonina: Development of underground space as transportation problem solution in St. Petersburg, in: *Procedia Engineering* 165, 2016, S. 166–174 oder Mohan, Dinesh: Mythologies, Metro Rail Systems and Future Urban Transport, in: *Economic and Political Weekly* 43, 4/2008, S. 41–53.

28 Siehe Gilbert, David, Driver, Felix: Capital and Empire. Geographies of Imperial London, in: *GeoJournal* 51, 1–2/2000, S. 23–32, Robbins, Michael: London Underground and Moscow Metro, in: *Journal of Transport History* 18, 1/1997, S. 45–53 und Kettering: Sverdlov Square Metro Station.

29 Siehe Ackermann, Felix: Palimpsest Grodno. Nationalisierung, Nivellierung und Sowjetisierung einer mitteleuropäischen Stadt; 1919–1991. Wiesbaden 2010, Bohn, Thomas M.: Minsk – Musterstadt des Sozialismus. Stadtplanung und Urbanisierung in der Sowjetunion nach 1945. Köln 2008, DeHaan: Stalinist city planning, Stronski: Tashkent oder Qualls, Karl D.: From Ruins to Reconstruction. Urban Identity in Soviet Sevastopol after World War II. Ithaca, London 2009.

30 So z. B. in Venclavovič, Konstantin: Naštransport; <<https://www.nashtransport.ru/>> (zuletzt geprüft am: 17.10.2024).

31 Garjugin, V. A.: *Metropoliten Leningrada – Peterburga. Stranicy istorii. Sankt-Peterburg* o. J., Kulagin, N. I., Tarasjugina, V. P.: *Oni byli pervymi. Pervoe desjatiletie „Lenmetrogioprotransa“*. Sankt-Peterburg 2010, Avdeev, V. G.: *Proektirovanie Leningradskogo (Peterburgskogo) metropolitena. 1930–1990 gody*, in: Avdeev, V. G., Burin, D. L., Kločkov, V. I., Korolev, M. J., Nikitenko, G. J. (Hg.): *Peterburgskij metropoliten. Ot idei do voploščenijsa. Sankt-Peterburg* 2005, 14–39, Erofeev, A.: *Sankt-Peterburgskij metropoliten. Putevo-*

Die Literatur zur Leningrader Metro beschränkt sich neben den lokalhistorischen Ansätzen auf Arbeiten mit kompilatorischem Charakter. Die Betreibergesellschaft betätigte sich häufig selbst als Herausgeberin und gab seit den 1990er Jahren regelmäßig Sammelbände zur Geschichte der Metro heraus.³² Nennenswerte Beiträge stammen von der Pressereferentin der Metro Julija Šavel' und Jurij Trefilov,³³ der seine Arbeit mithilfe des Moskauer *Metrostroj* verfasste. Wie die Literatur zur Moskauer Metro weisen viele dieser Publikationen einen starken Bezug zur Architektur auf, insbesondere der Stationen, welche zu Lebzeiten Stalins errichtet wurden.³⁴ Einige Materialien hierzu befinden sich außerdem im Archiv des Museums für Stadtgeschichte Sankt Petersburg, das die Dokumente in seinen Ausstellungen nutzt und selbst Ausstellungsbände herausgibt.³⁵

ditel' po peterburgskoj podzemke. Sankt-Peterburg 2010, Sedova, M. R.: Istorija sozdanija pervoj očeredi Leningradskogo metropolitena, in: Ermolaeva, L. K., Sergeeva, I. M., Šerich, D. J. (Hg.): Vtorye otkrytye slušanija „Instituta Peterburga“. Ežegodnaja konferencija po problemam peterburgovedenija 21–22 janvarja 1995 goda. Sankt-Peterburg 1995, S. 105–110 oder Pavlov, E. S.: Sooruženij. Letopis' služby tunnel'nych sooruženij Leningradskogo-Peterburgskogo metropolitena 1955–2002 gg. Sankt-Peterburg 2004 zu Leningrad oder Šoabdurachimov, Š[oinojat] R., Očilov, Norali (Hg.): O'ttis jil chalq chizmatida. Tridcat' let na službe naroda. Toškent 2007 zu Taschkent. In einigen Publikationen kommt die Leningrader Metro vor, ist aber nie zentraler Forschungsgegenstand. So z. B. bei Bekasova, Alexandra, Kulikova, Julia, Emanuel, Martin: State Socialism and Sustainable Urban Mobility. Alternative Paths in St. Petersburg since the 1880 s, in: Emanuel, Martin, Schipper, Frank, Oldenziel, Ruth (Hg.): A U-Turn to the Future. Sustainable Urban Mobility since 1850. New York, Oxford 2020, S. 201–232 oder Kelli, Katriona: „Obščepriznannaja gradostroitel'naja ošibka“. Konflikty po povodu zastrojki Sennoj ploščadi v 1960–1970-ch gg. v svete antropologii architektury, in: Antropologičeskij forum 30, 2016, S. 119–174.

32 Garjugin, V. A., Denisov, A. T., Kločkov, V. I., Ščukin, S. P.: Metropoliten Severnoj Stolicy. 1955–1995. Sankt-Peterburg 1995, Avdeev, V. G., Burin, D. L., Kločkov, V. I., Korolev, M. J., Nikitenko, G. J. (Hg.): Peterburgskij metropoliten. Ot idei do voploščeniya. Sankt-Peterburg 2005 oder Avdeev, V. G. (Hg.): Peterburgskij metropoliten. Iz prošlogo v buduščee. Sankt-Peterburg 2013.

33 Šavel', Julija: Metro Peterburga. 1955–2015. Moskva 2015 und Trefilov, Jurij I.: Kembrijskij izlom. Semidesjatiletiju leningradskogo-peterburgskogo metrostroja posvjašč. Sankt-Peterburg 2011. Eine unabhängige Publikation zur Geschichte und dem Stationsdesign in populärwissenschaftlichem Stil bietet Ždanov, Andrej M.: Metropoliten Peterburga. Legendy metro, proekty, architektory, chudožniki i skul'ptory, stancii, nazemnye vestibuly. Moskva, Sankt-Peterburg 2017.

34 U. a. Smirnova, Svetlana E.: Architektura stancij peterburgskogo metropolitena. Problemy stilja i vzaimodejstvija isskustv. Sankt-Peterburg 2017 und Godusenko, Marija I.: A. S. Geckin – Architektor „Lennetrogiprotransa“. Materialy k tvorčeskoj biografii, in: Architekton 47, 2014, S. 265–276 und Ohlrogge, Karen: ‚Stalins letzte Kathedralen‘. Die älteste Metrotrasse als Erinnerungsraum, in: Schlögel, Karl, Schenk, Frithjof B., Ackeret, Markus (Hg.): Sankt Petersburg. Schauplätze einer Stadtgeschichte. Frankfurt, New York 2007, S. 229–242, ähnlich als Ohlrogge, Karen: ‚Stalins letzte Kathedralen‘; <<https://www.nzz.ch/arti/cle9435M-1.308825>> (zuletzt geprüft am: 17.10.2024).

35 Siehe hierzu Avdeev: Peterburgskij metropoliten und Avdeev, Burin, Kločkov, Korolev, Nikitenko: Peterburgskij metropoliten.

Untersuchungen zur Taschkenter Metro gibt es kaum.³⁶ Neben Publikationen bzw. Memoiren beteiligter Planer:innen und Architekt:innen,³⁷ beschränkt sich die Forschung auf wenige Arbeiten, die nur Teilaspekte wie die Architektur beachten.³⁸ Diese Publikationen sind – wie im Leningrader Fall – aufgrund der Beteiligung von Planer:innen und Architekt:innen relevant. Einige befinden sich an einer Schnittstelle von Literatur und Quellenmaterial, da sie autobiographisch angelegt sind. Sie müssen entsprechend kritisch gelesen werden, da die Beteiligten die Metro als Teil ihres Lebenswerks sehen und deshalb besonders positiv herausstellen möchten.

Besser erforscht ist in beiden Fällen die Stadtgeschichte in sowjetischer Zeit – allerdings ebenfalls nicht umfassend. Dennoch helfen die entsprechenden Beiträge dabei, die Trassenführung oder Stationsgestaltung und schließlich die Wahrnehmungen und Visionen von den Städten nachzuvollziehen. Spätestens mit den 1950er Jahren wurden Metros Teile der Stadtentwicklungspläne und waren somit nicht mehr getrennt von ihnen zu sehen. Die Entwicklung Leningrads in den 1920er und 1930er Jahren ist vergleichsweise gut erforscht.³⁹ Auch hier liegen neben Arbeiten, die sich auf bestimmte Aspekte wie Wohnungsbau oder die Veränderung sozialer Räume beziehen, einige Pu-

36 Auch andere sowjetische Metrosysteme wurden bisher eher stiefmütterlich behandelt. Sofern Literatur existiert, ist sie auf Jubiläumsausgaben, Artikel oder Bücher beschränkt, die zur Eröffnung der Systeme verfasst wurden. Daneben gibt es einige Fachaufsätze, in denen oftmals Ingenieur:innen oder Architekt:innen die Geschichte der Metrosysteme aufarbeiten. Siehe Škulev, A. P.: Erevanskij Metropoliten. Erevan 1983, Pačulija, B.: Tbiltonnel'stroj za četvert' veka, in: Metrostroj, 8/1977, S. 3–5 oder neuer Aliev, A. M., Ismailov, V. J.: Arhitektura stancij bakinskogo metropolitena, in: Metro i tonneli, 6/2009, S. 14–15.

37 Chalmuradov, M[assaritdin] C.: Taškentskij metropoliten. Proekty i voploščenie. Taškent 2012 und Šoabdurachimov, Š[oinojat] R.: Podzemnoe čudo Taškenta. Taškent 1997. Darüber hinaus gibt es Publikationen zu Architekt:innen oder Planer:innen, die eine wichtige Rolle für die jeweiligen Städte und ihre Metros spielten. Zu Leningrad Godusenko: A. S. Geckin – Architektor „Lenmetrogiprotransa“. Materialy k tvorčeskoj biografii, Lisovskij, V. G.: Leontij Benua i peterburgskaja škola chudožnikov-architektorov. Sankt-Peterburg 2006 oder Baranov, N[ikolaj] N., Isačenko, V. G.: Glavnyj Architektor Leningrada Nikolaj Baranov. Tvorčeskij put' i sud'ba. Sankt-Peterburg 2001. Für Taschkent o. V.: Bulatov Mitchat Sagatdinovič, in: Polevoj, Vadim M. (Hg.): Populjarnaja chudožestvennaja ènciklopedija. Arhitektura. Živopis'. Skulptura. Grafika. Dekorativnoe isskustvo. Moskva 1986, S. 447 und Džannat, Sergej M., Lebedeva, Regina: Mitchat Bulatov; <<https://prtuz.tatarstan.ru/mithat-bulatov.htm>> (zuletzt geprüft am: 17.10.2024).

38 Tabibov, A. L.: Junusabadsckaja linija Metropolitena v Taškente, in: Problemy arhitektury i stroitel'stva, 1/2017, S. 25–27. Außerdem gibt es einige Publikationen beteiligter Architekten, die erst später entstanden. So z. B. Mansurov, Ja[šnar]: Arhitekturno-prostranstvennaja organizacija sooruzenij metropolitena (na primere goroda Taškenta). Avtoreferat dissertacii na soiskanie učenoj stepeni kandidata arhitektury. Taškent 2010, und Mansurov, Ja[šnar]: Nekotorye voprosy formirovanija metropolitena v gorode Taškente, in: O'zbekiston arxitekturasi va qurilishi, 3/2008, S. 6–8.

39 Obertreis, Julia: Tränen des Sozialismus. Wohnen in Leningrad zwischen Alltag und Utopie 1917–1937. Köln 2004 und Rütters, Monica: Auf dem Weg nach Leningrad. Der Moskowskij Prospekt, in: Schlögel, Karl, Schenk, Frithjof B., Ackerer, Markus (Hg.): Sankt Petersburg. Schauplätze einer Stadtgeschichte. Frankfurt, New York 2007, S. 159–172. Außerdem Vajtens, A. G.: Dejatel'nost' L. A. Il'ina po gradoregulirovaniju Leningrada v konce 1920-ch – načale 1930-ch godov, in: Kosenkova, Ju. L. (Hg.): Sovetskoe gradostroitel'stvo 1920–1930-ch godov. Novye issledovanija i materialy. Moskva 2010, S. 106–128.

blikationen mit kompilatorischem Charakter vor.⁴⁰ Die Nachkriegszeit und der Spätsozialismus sind weitestgehend ein Desiderat der Forschung. Bisher beschäftigte sich nur Blair Ruble kurz mit dem Wiederaufbau Leningrads.⁴¹

Auch in diesem Aspekt ist Taschkent schwieriger zu erforschen. Paul Stronski lieferte zwar eine umfassende Studie zur Entwicklung Taschkents hin zu einer sowjetischen Musterstadt in Zentralasien, beendet sie aber mit dem Erdbeben 1966.⁴² Für die Zeit danach gibt es noch wenige Publikationen;⁴³ auch russischsprachige Autor:innen haben bisher nicht viel zu Taschkent geschrieben.⁴⁴ Neben Stronski gibt es erste Ansätze

40 U. a. Amosov, M. I., Safina, S. S.: Razvitie seti Sankt-Peterburgskogo metropolitena za 60 let i perspektivy ee dal'nejšego rosta, in: Plotnikov, V. A. (Hg.): Teorija i praktika servisa: ekonomika, social'naja sfera, tehnologii. Sankt-Peterburg 2015, S. 11–19 oder Gerasimova, Katerina, Čujkina, Sof'ja: Ot kapitalističeskogo Peterburga k socialističeskomu Leningradu. Izmenenie social'no-prostranstvennoj struktury goroda v 30-e gody, in: Neva, 2000, S. 27–74 sowie Gerasimova, Katerina, Čujkina, Sof'ja: Simvoličeskie granicy i „potreblenie“ gorodskogo prostranstva (Leningrad, 1930-gody), in: Vagin, Vladimir (Hg.): Rossijskoe gorodskoe prostranstvo. Popytka omyslenija. Moskva 2000, S. 127–165. Zudem Kiseleva, Julija, Bondarenko, Irina, Ksefonontova, Irina: Peterburgskaja gradostroitel'naja grafika XVII.–XII. vv. Plany, schemy, karty, diagrammy, risunki, statistika. Sankt-Peterburg 2012; Semencov, S. V.: Gradostroitel'stvo Petrograda – Leningrada. Ot revoljucionnogo razgroma 1917–1918 godov k vozroždeniju 1935 goda, in: Vestnik SPbGU 15, 1/2012, S. 130–143 und Eršova, S. A.: General'nye plany Sankt-Peterburga. 1703–2013 gg. Sankt-Peterburg 2014.

41 Ruble, Blair A.: Leningrad. Shaping a Soviet City. Berkeley, Los Angeles, Oxford 1990 und Ruble, Blair A.: From Palace Square to Moscow Square. Petersburg's century-long retreat from public space, in: Brumfield, William C. (Hg.): Reshaping Russian architecture. Western technology, utopian dreams. Cambridge 1990, S. 10–42. Eine weitere Ausnahme ist Kelli: „Obščeprižnannaja gradostroitel'naja ošibka“. Mit der vorrevolutionären Entwicklung der Stadt und des öffentlichen Nahverkehrssystems beschäftigte sich Bater, James H.: The Journey to Work in St Petersburg 1860–1914, in: Journal of Transport History 4, 2/1974, S. 214–233 und Bater, James H.: The Development of Public Transportation in St Petersburg, 1860–1914, in: The Journal of Transport History 2, 2/1973, S. 85–102.

42 Stronski: Tashkent. Zum Erdbeben und Entwicklungen in Taschkent in dieser Zeit Raab, Nigel A.: All Shook Up. The Shifting Soviet Response to Catastrophes, 1917–1991. Montreal, Kingston, London, Chicago 2017 und Raab, Nigel A.: The Tashkent Earthquake of 1966. The Advantages and Disadvantages of a natural Tragedy, in: Jahrbücher für Geschichte Osteuropas 62, 1/2014, S. 273–294.

43 Nur ansatzweise ebd. und Cucciolla: Sharaf Rashidov and the international dimensions of Soviet Uzbekistan. Für die Zeit nach 1991 dann wieder Bell, James: Redefining National Identity in Uzbekistan. Symbolic Tensions in Tashkent's Official Public Landscape, in: Ecumene 6, 2/1999, S. 183–213. Eine Publikation zum Wiederaufbau von Taschkent nach 1966 von Benjamin Kaelin war kurz vor der Einreichung meines Manuskripts im Erscheinen. Leider konnte ich die Ergebnisse der Arbeit nicht mehr einbeziehen.

44 Einige wenige Überblickswerke aus sowjetischer Zeit gibt es. Allerdings haben einige von ihnen eher den Charakter von Touristenführern. Siehe Bulatov, M[itchat] S., Kadyrova, T[ulkinoj]. F.: Tashkent. Leningrad 1977, Kadyrova, T[ulkinoj] F.: Toškent Taškent Tashkent. Taškent 1979 und mit wissenschaftlichem Anspruch allerdings nicht nur bezogen auf Taschkent Kadyrova, T[ulkinoj] F.: Puti razvitija architektury sovetskogo Uzbekistana, in: Stroitel'stvo i arhitektura Uzbekistana, 12/1972, S. 5–15 und Kadyrova, T[ulkinoj] F.: Arhitektura sovetskogo Uzbekistana. Moskva 1987. Petrova und Straeten haben einige Aufsätze zum Städtebau im sowjetischen Usbekistan publiziert, aber vor allem zu Samarkand gearbeitet. Siehe Petrova, Straeten: Prefabricating Uzbekistan? Discourses and Realities of Urban Redevelopment in Tashkent and Samarkand under Soviet Rule, Straeten, Jonas van der, Petrova, Mariya: Mud Bricks in a Concrete State. Building, Maintaining and Improving One's Own House in Soviet Samarkand, 1957–1991, in: Krebs, Stefan, Weber, Heike (Hg.): The Persistence of Technology. Histories of Repair, Reuse and Disposal. Bielefeld 2021 und Petrova, Mariya, Straeten, Jonas van der: Wissen, Bauen und urbaner Wandel im sowjetischen Usbekistan der 1960er Jahre, in: Moderne Stadtgeschichte, 1/2021, S. 83–101.

zur Einordnung Taschkents in das sowjetische Stadtgefüge der Nachkriegszeit, die die Stadt als sowjetische Projektionsfläche nach Afrika und Ostasien beschreiben.⁴⁵ Zugleich gibt es intensive Forschungsarbeit zu verschiedenen Themen, die Zentralasien oder die sowjetische Nationalitätenpolitik betreffen.⁴⁶ Es gibt zudem einige zeitgenössische Publikationen, die ideologisiert Entwicklungen im städtischen Raum und der Region beschreiben und eher Quellencharakter haben.⁴⁷

1.2 Stadtvisionen, Pläne und Infrastrukturen: Konzepte und Vorgehensweise

Zentral für eine Planungsgeschichte sind die bereits erwähnten Pläne. Ich untersuche nicht nur Kartenmaterial, also bspw. einen klassischen Stadt(-entwicklungs-)plan, sondern darüber hinaus sämtliche mit ihnen verbundenen Materialien und den Pla-

45 So Cucciolla: Sharaf Rashidov and the international dimensions of Soviet Uzbekistan, Eby, Marek: Global Tashkent. Transnational Visions of a Soviet City in the Postcolonial World, 1953–1966, in: *Ab Imperio*, 4/2021, S. 238–264 oder Raab: The Tashkent Earthquake of 1966 und Raab: All Shook Up. Beachtenswert sind auch Kalinovskys Ausführungen für einen tadschikischen Kontext. Siehe Kalinovsky, Artemy M.: *Laboratory of Socialist Development. Cold War Politics and Decolonization in Soviet Tajikistan*. Ithaca, London 2018, S. 20–42, 199–218.

46 V. a. Obertreis, Julia: Infrastrukturen im Sozialismus. Das Beispiel der Bewässerungssysteme im sowjetischen Zentralasien, in: *Saeculum* 58, I/2007, S. 151–182 und Obertreis, Julia: *Imperial Desert Dreams. Cotton Growing and Irrigation in Central Asia, 1860–1991*. Göttingen 2017. Außerdem Allworth, Edward (Hg.): *Central Asia. A Century of Russian Rule*. New York, London 1967, Allworth, Edward (Hg.): *Central Asia. One Hundred Thirty Years of Russian Dominance, A Historical Overview*. Durham, London 1994 oder Burg, Steven L.: Central Asian elite mobility and political change in the Soviet Union, in: *Central Asian Survey* 5, 3–4/1986, S. 77–89, Carlisle, Donald S.: The Uzbek power elite: Politburo and secretariat (1938–83), in: *Central Asian Survey* 5, 3–4/1986, S. 91–132. Neuere Ansätze: Cucciolla, Riccardo M.: *The Crisis of Soviet Power in Central Asia. The ‚Uzbek cotton affair‘ (1975–1991)*. Dissertation, IMT School for Advanced Studies 2017, Cummings, Sally N.: *Understanding Central Asia. Politics and Contested Transformations*. Hoboken 2013, Holzberger, Helena: *National in Front of the Camera, Soviet Behind It: Central Asia in Press Photography, 1925–1937*, in: *Journal of Modern European History* 16, 4/2018, S. 487–508, Kassymbekova, Botakoz: *Understanding Stalinism in, from and of Central Asia: beyond failure, peripherality and otherness*, in: *Central Asian Survey* 36, 1/2017, S. 1–18 und Kassymbekova, Botakoz: *Despite Cultures. Early Soviet Rule in Tajikistan*. Pittsburgh 2016. Umfassend zu Usbekistan Khalid, Adeb: *Central Asia. A new history from the imperial conquests to the present*. Princeton 2021. Oft bezieht sich die Forschung auf die 1920er bis 1930er Jahre. Eine Ausnahme sind die Publikationen von Artemy Kalinovsky, siehe z. B. Kalinovsky: *Laboratory of Socialist Development*, Kalinovsky, Artemy M.: *Central Planning, Local Knowledge? Labor, Population, and the „Tajik School of Economics“*, in: *Kritika* 17, 3/2016, S. 585–620 oder Kalinovsky, Artemy M.: *Not Some British Colony in Africa: The Politics of Decolonization and Modernization in Soviet Central Asia, 1955–1964*, in: *Ab Imperio* 2013, 2/2013, S. 191–222. Zudem Florin, Moritz: *Kirgistan und die sowjetische Moderne. 1941–1991*. Göttingen 2015 und Florin, Moritz: *Beyond Colonialism? Agency, Power and the Making of Soviet Central Asia*, in: *Kritika* 18, 4/2017, S. 827–838.

47 So z. B. Amindžanova, Matljuba T., Rachimov, Maruf R.: *Taškentu – 2000 let. Gorod drevnij, gorod junyj. Taškent 1981*, Abdurazzakov, U., Pulatov, G.: *Gorod, pobedivšij stichiju. Taškent 1974* oder Azizchanov, A. T.: *Taškent – majak socializma na vostoce, gorod družby i bratstva. Taškent 1983*. Zu einzelnen Stadtteilen Taschkents beispielsweise Beknazarov, N.: *Istorija razvitija Frunzenskogo rajona g. Taškenta. Taškent 1967*.

nungsprozess an sich. Visuelles Kartenmaterial ist häufig das zugänglichste Material zu einem Plan, das niedrigschwellig und vermeintlich einfach gelesen werden kann.⁴⁸ Dazu gehören aber auch Studien zur Planerstellung, Diskussionen und Gespräche unter Planenden, Artikel, vorläufige Pläne und Skizzen, die oftmals verborgen zwischen Beteiligten zirkulierten und nicht immer einen Weg an die Öffentlichkeit fanden. Aus ihnen werde ich Wahrnehmungen und Visionen der städtischen Räume und der für sie vorgesehenen Infrastrukturen ablesen und analysieren.

Planen war elementarer Bestandteil des sowjetischen Systems. Während Fünfjahrespläne wirtschaftliche Entwicklungen zentral für das ganze Land lenken sollten,⁴⁹ weitete sich das detaillierte Planen auch auf niedrigere Ebenen aus und sorgte für Zuteilungen, Rationierungen und Erwartungen mit Blick auf Produktion und Produktivität.⁵⁰ Der Plan an sich ist, wie Dirk van Laak zeigt, die Verschriftlichung oder Visualisierung eines Zukunftskonzepts und dementsprechend die vorgestellte zukünftige Beschaffenheit des Raums,⁵¹ die gerade in der Sowjetunion immer mit einer ideologischen Komponente angereichert war. Dieses Konzept enthielt einen Gesellschaftsentwurf, den der Raum maßgeblich mitformte.⁵² Planen war politisch und bedurfte in der Sowjetunion und ihren zentral gelenkten wirtschaftlichen und politischen Apparaten bestimmter Argumentations- und Durchsetzungstechniken.⁵³

Die beteiligten Stadtplaner:innen, so zeigt Monica Rütters, übersetzten „soziale Zukunftsmodelle in räumliche Entwürfe. [...] Sie verwirklichen im Plan ihre Vorstellung von Gesellschaft.“⁵⁴ Diese Vorstellung von Gesellschaft ist dabei nicht nur an

48 Obwohl gerade Karten in ihrer Betrachtung und quellenkritischen Einführung besonders problematisch sein können. Sie erfordern enormes Kontextwissen und Ortskenntnis. Siehe dazu auch Schlögel, Karl: Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik. Frankfurt a. M. 2016, S. 168.

49 Mit Bezug zur Stadtplanung Underhill, Jack A.: Soviet New Towns, Planning and National Urban Policy. Shaping the Face of Soviet Cities, in: The Town Planning Review 61, 3/1990, S. 263–285, S. 265 f.

50 Laak unterscheidet beim Planen in Wirtschaftsplanung, Architektur-, Stadt- und Raumplanung, Gesellschaftsplanung und militärische Planung bzw. Gefahrenvorsorge. Diese Arbeit bezieht sich auf zweiteres, die Architektur-, Stadt- und Raumplanung. Siehe Laak, Dirk van: Planung. Geschichte und Gegenwart des Vorgriffs auf die Zukunft, in: Geschichte und Gesellschaft 34, 3/2008, S. 305–326, S. 321 f. Auch die sowjetische Stadtplanung war in verschiedene Aspekte unterteilt und beinhaltete eine physische Raumplanung (*planirovka*) bzw. Zonenplanung und eine ökonomische Stadtplanung (*planirovanie*). Siehe dazu Bater, James H.: The Soviet City. Ideal and Reality. London 1980, S. 27.

51 Laak: Planung, S. 305–307. Dazu auch Dixon, Timothy J., Tewdwr-Jones, Mark: Urban Futures. Planning for City Foresight and City Visions. Bristol 2021.

52 Bater: The Soviet City, S. 167, Behrends: Metropole der Macht, S. 63f, Gestwa: Raum – Macht – Geschichte, S. 47, Rütters, Monica: Gedächtnis der Städte; <<https://www.moderne-regional.de/leitartikel-gedaechtnis-der-staedte/>> (zuletzt geprüft am: 17.10.2024) und Zubovich, Katherine: Moscow Monumental. Soviet Skyscrapers and Urban Life in Stalin's Capital. Princeton, Oxford 2021, S. 2–6, 18–22.

53 DeHaan: Stalinist city planning, S. 3–8 und Merl: Kulturen des Entscheidens in der Sowjetunion seit 1917. Außerdem Gill: The Communist Party and the Weakness of Bureaucratic Norms.

54 Rütters, Monica: Moskau bauen – von Lenin bis Chruschtschow. Öffentliche Räume zwischen Utopie, Terror und Alltag. Wien, Köln, Weimar 2007, S. 37. Ähnlich bei Humphrey, Caroline: Ideology in Infrastructure. Architecture and Soviet Imagination, in: Journal of the Royal Anthropological Institute 11, 1/2005, S. 39–58, S. 55.

konkrete ideologische Anknüpfungspunkte angelehnt, wie Heather DeHaan wiederum darlegt,⁵⁵ sondern war Teil einer Aushandlung ideologisch-politischer und professioneller Interessen,⁵⁶ pragmatisch-praktischer Überlegungen und – so werde ich zeigen – der Vorstellung des betroffenen Ortes, seiner Wahrnehmung sowie der eigenen Beziehung zu ihm. Die Vision knüpft an das Planen als Teil einer Entscheidungsfindung zu etwas an, das (oft unvollständig oder abgewandelt) in die Realität gebracht werden sollte.⁵⁷ Die Vision beschreibt einen imaginierten, zukünftigen (Stadt-)Raum, der auf der Wahrnehmung eines real existierenden physischen Raums fußt.⁵⁸ Pläne und Planen weisen in die Zukunft und geben diesen imaginierten Raum wieder.⁵⁹ Es geht um seine Beschaffenheit und darüber hinaus um damit verbundene Lebensweisen, die sich in dieser physischen Beschaffenheit manifestieren bzw. wodurch Wechselwirkungen entstehen.⁶⁰ Die Planerstellung diente dazu, sich über die eigene Position im beschriebenen urbanen Raum klar zu werden und war zudem ein elementarer Bestandteil des sowjetischen Systems, das auf der Erstellung von Plänen und deren (Über-)Erfüllung fußte.⁶¹

Stephan Merl hat dargelegt, dass sowjetische Pläne und sowjetisches Planen immer „ein Produkt der politischen Kommunikation in der Diktatur“⁶² waren, die nach

55 DeHaan: *Stalinist city planning*, S. 10–14.

56 Manchmal als eine „shared vision“, wenn viele Beteiligte gemeinsam die Vision formen, siehe Dixon, Tewdwr-Jones: *Urban Futures*, S. 42 f.

57 Es gibt verschiedene und oft ältere Definitionen des Planens, die immer auf eine Vorbereitung zur Entscheidungsfindung, policy-making zur Verteilung von Ressourcen und einen Prozess, der auf das Erreichen eines bestimmten Ziels in einem gesellschaftlichen System abzielt, hinauslaufen. Entscheidend ist in diesen Definitionen die Ausrichtung des Plans auf die Zukunft und seine Entstehung durch kollektive Arbeit bzw. die Aushandlung durch verschiedene Interessensgruppen. Die Theorien werden zumeist anhand westlicher Städte aufgestellt. Eine gute und konzise Zusammenfassung mit entsprechenden Verweisen bietet Auerbach, Gedalia: *Urban planning. Politics vs. Planning and Politicians vs. Planners*, in: *Horizons in Geography*, 79–80/2012, S. 49–69, S. 50 f. Ergänzend siehe Freestone, Robert: *Learning from Planning's Histories*, in: Freestone, Robert (Hg.): *Urban Planning in a Changing World. The Twentieth Century Experience*. New York 2000, S. 1–19, S. 1–7.

58 Zum „konkreten physischen Raum“ und zum „imaginären Raum“ siehe Ackermann: *Palimpsest Grodno*, S. 12. Zum Zusammenspiel von Wahrnehmung und Vision bzw. Zukunft siehe Dixon, Tewdwr-Jones: *Urban Futures*, S. 2.

59 Zur Imagination von zukünftigen urbanen Räumen siehe Dobraszczyk, Paul: *Future Cities. Architecture and the Imagination*. London 2019, S. 9–12. Ähnlich zum Planen Obertreis, Julia: *Planning*, in: Paul, Heike (Hg.): *Critical Terms in Future Studies*. Cham 2019, S. 215–219, S. 215.

60 Löw: *Vom Raum aus die Stadt denken*, insb. S. 71–80 und 123–140. Ich breche die Komplexität von Raum herunter, um das Thema bearbeitbar zu halten. Zugleich ergeben sich daraus anschließend neue Betrachtungsmöglichkeiten der von mir beschriebenen urbanen und infrastrukturellen Räume. Zur Komplexität urbaner Räume siehe auch Bender, Thomas: *Toward an Urban Vision. Ideas and Institutions in Nineteenth Century America*. Baltimore 1991, S. iix und abermals Löw: *Vom Raum aus die Stadt denken* und Löw: *The Constitution of Space* sowie Lefebvre: *The Production of Space*, Lefebvre: *Writings on Cities and Mumford: The Culture of Cities*, insb. S. 348–494.

61 Vgl. Frolic: *Decision Making in Soviet Cities*, S. 38, 42.

62 Merl: *Kulturen des Entscheidens in der Sowjetunion seit 1917*, S. 61. Ähnliches zeigt DeHaan: *Stalinist city planning*. Mit Blick auf Großprojekte wird die politische Brisanz durch Gestwa: *Technik als Kultur der*

außen allem voran der Legitimation des Systems galten.⁶³ Planungsprozesse und Pläne transportierten Visionen, zu denen auch in einem auf Gewaltherrschaft ausgelegten System verschiedene Positionen bestehen konnten. Merl führt weiter aus, dass Planen als Prozess grundsätzlich rational sein sollten, die gewaltsame Machtausübung im Stalinismus aber dazu führte, dass der Wille zum Machterhalt einen bestimmenden Einfluss auf das Planen hatte. Planen wurde so zu einem persönlichen Faktor, der auch nach Stalin erhalten blieb. Im Verständnis des Diktators konnte jede rationale Entscheidung geändert oder zurückgenommen werden, wenn sie nicht seinem Verständnis von Rationalität – zum Machterhalt – entsprach.⁶⁴ Planen wurde damit in einem extrem zentralisierten und umfangreich kontrollierten System, zu einem Politikum und zu einem Aushandlungsprozess, der potenziell gefährlich sein konnte.

Notwendigerweise mussten aber auch in der Sowjetunion gewisse Planungsprozesse von zentralen Institutionen und Akteur:innen abgegeben werden, da es für sie nicht möglich war, alle wichtigen Informationen zur Prognose, Vorhersehbarkeit und zu Zeitvorgaben zur Planerstellung und -umsetzung vollumfänglich zu erfassen.⁶⁵ Außerdem fehlte oft die notwendige Expertise oder Ortskenntnis zur Planung hochkomplexer infrastruktureller Systeme in einem riesigen Land. So gliederte sich *Gosplan* (*Gosudarstvennyj planovyj komitet*), das zentrale Komitee für Wirtschaftsplanung, in viele untergeordnete Institutionen in den Teilrepubliken wie *Uzgosplan* als lokalen Ableger in Usbekistan oder städtische Planungskommissionen, als *Gorplan*,⁶⁶ in Leningrad und Taschkent, die zur Planerstellung und -erfüllung zuarbeiteten.

Gleiches galt auch für Metroplanungs- und -bauinstitute. Neben den zentralen Moskauer Branchen *Metroproekt* und *Metrostroj* sollten Tochterinstitute wie *Lenmetroproekt*, *Lenmetrostroj*, *Tašmetroproekt* und *Tašmetrostroj* gegründet werden, die zwar vom Mutterinstitut abhingen, aber ebenfalls zuarbeiteten und Handlungsspielräume erhielten – oder sie sich schufen. Delegieren war notwendig. Die durch das System bedingten Planungspraktiken durchzogen zwar sämtliche Institutionen und sorgten für eine hierarchisierte Ordnung, die auf zentrale Institutionen und Behörden (oft in Moskau) ausgerichtet war. Sie boten aber zugleich gewisse Handlungsspielräume, wenn der zentrale Zugriff oder das Interesse des Zentrums an gewissen Planungspro-

Zukunft und Gestwa, Klaus: Die Stalinschen Großbauten des Kommunismus. Sowjetische Technik- und Umweltgeschichte, 1948–1967. München 2010 verdeutlicht. Für Städte tun dies Rüthers: Moskau bauen – von Lenin bis Chruščev und Colton: Moscow, und in imperialen Bezügen Castillo: Cities of the Stalinist Empire sowie Rüthers: Moskau als imperiale Stadt.

63 Merl: Kulturen des Entscheidens in der Sowjetunion seit 1917, S. 57.

64 Ebd., S. 44–46.

65 Was für das Planen aber unabdingbar war. Dazu Laak: Planung, S. 322, ähnlich Mumford: Megalopolis, S. 167f.

66 Frolic: Decision Making in Soviet Cities, S. 42.

zessen nicht unmittelbar gegeben waren.⁶⁷ Eine Vielzahl von Akteuren bestimmte den Planungsprozess.

Die Urheber:innen der hier betrachteten Pläne waren fast immer Stadt- und Verkehrsplaner:innen und die entsprechenden Leningrader und Taschkenter Institutionen. Es stellt sich immer wieder die Frage, für wen und zu welchem Zweck die Planer:innen die Pläne anfertigten – um eine tatsächliche Entwicklung anzustoßen und einem wissenschaftlich-professionellem Interesse nachzugehen,⁶⁸ um eigene Positionen zu unterstreichen oder um politischen Akteur:innen gefällig zu sein⁶⁹ – und ob bzw. wie diese Pläne umgesetzt werden konnten. Hinzu kommt, dass der Planungsprozess durch Gespräche, Erläuterungen, Debatten, Rückschläge und neue Pläne begleitet war. Plänen beinhaltete deshalb unterschiedliche (Risiko-)Potenziale, die Zukunftsvision der Stadt zu äußern.⁷⁰

In diesem Prozess – auch das werde ich in dieser Arbeit zeigen – bestanden Möglichkeiten für professionelle oder emotionale Diskussionen, an denen sich Wahrnehmungen, Visionen und dadurch entstehende Meinungsverschiedenheiten ablesen und analysieren lassen. Im Planen und im Plan äußerten sich Wahrnehmungen von Orten, anhand derer der Plan geschrieben und im urbanen Raum strukturelle sowie visuelle Aspekte auf die eine oder andere Art gedacht wurden. Sie sollten sich entweder pragmatisch oder anhand bestimmter Kriterien zu Struktur oder ästhetischen Erwägungen entwickeln und zum schon bestehenden Raum passen, in ihn eingreifen oder ihn grundlegend verändern. Diese Wahrnehmungen kulminierten durch den Plan letztlich in einer Vision der Stadt und vom urbanen Raum. Diese Aspekte sind die Kernpunkte der vorliegenden Arbeit, wenn es darum geht, die verschiedenen Vorstellungen der urbanen Räume zu verstehen und nachzuvollziehen.

Die Visionen für Leningrad und Taschkent erarbeite ich aus verschiedenen Materialien, die Teil des Planens waren.⁷¹ Eine Vision verstehe ich, bezugnehmend auf Laak,

67 Der Spielraum war, wie von Merl beschrieben, zwar eingeschränkt, aber durchaus vorhanden. Merl: *Kulturen des Entscheidens in der Sowjetunion seit 1917*, S. 54.

68 Zum Spannungsverhältnis zwischen wissenschaftlich-planerischem Interesse und politischen Rahmenvorstellungen siehe Gestwa, Klaus: *Zwischen Erschöpfung und Erschließung. Zur Aneignung von Raum und Macht in der Sowjetunion*, in: Schlögel, Karl (Hg.): *Mastering Russian spaces. Raum und Raumbewältigung als Probleme der russischen Geschichte*. München 2011, S. 279–312, S. 282 und Merl: *Kulturen des Entscheidens in der Sowjetunion seit 1917*.

69 DeHaan: *Stalinist city planning*, S. 10–14.

70 Vgl. Merl: *Kulturen des Entscheidens in der Sowjetunion seit 1917*, S. 59 f. Er führt als Schwierigkeit aus, dass diese Informationen fluide sind und sich ständig verändern.

71 In einer Studie zu Sevastopol' und dessen Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg spricht Karl Qualls von einer „urban identity“ und beschreibt sie als „sense of community“, der für die heterogene Bevölkerung der Stadt geschaffen werden sollte und den er aus einer „urban biography“ ableitet. Siehe Qualls: *From Ruins to Reconstruction*, S. 2, Qualls, Karl D.: *Local-Outsider Negotiations in Postwar Sevastopol's Reconstruction, 1944–53*, in: Raleigh, Donald J. (Hg.): *Provincial landscapes. Local dimensions of Soviet power, 1917–1953*. Pittsburgh 2001, S. 276–298 und Qualls, Karl D.: *Accommodation and Agitation in Sevastopol. Redefining Socialist Space in the Postwar 'City of Glory'*, in: Crowley, David, Reid, Susan E. (Hg.):

als eine mehr oder weniger konkrete Vorstellung des urbanen Raums wie er in einer nicht näher spezifizierten Zukunft aussehen soll.⁷² Sie ist ein Produkt des Planens, das in seiner finalen Vision nicht immer vollumfänglich umgesetzt werden musste. Durch diese Flexibilität im Planen ergibt sich eine gewisse Flexibilität bzw. Unzuverlässigkeit für die Vision. Entsprechend müssen Visionen weder umfassend noch besonders konkret sein und können anhand verschiedener Aspekte zur Stadtstruktur, ihrer Architektur oder Narrativen, die als zentral für die Stadt angesehen werden, verbunden sein – beispielsweise Leningrad als traditionelle Stadt mit klassizistischer Architektur oder Taschkent als Musterstadt, die mit einem usbekischen Einschlag sowjetischen Fortschritt verkörpert. Visionen, Pläne und Planen bleiben immer zu einem gewissen Grad ambivalent, veränder- und interpretierbar. Die vorgestellte Stadt existiert so noch nicht und wird so vermutlich nie existieren, da die mit der Vision verbundenen Pläne niemals vollständig umgesetzt werden können. Zudem war immer fraglich, wie die dort lebenden Menschen den geschaffenen Raum schließlich annahmen.⁷³ Die Vision äußerte sich sowohl in einem Plan, als auch in dessen Schaffungsprozess. So wie der Plan ein Hilfsmittel für die Vorstellung und Planbarkeit von Zukunft ist,⁷⁴ ist die Vision ein Hilfsmittel, um eine vermeintlich konkrete Vorstellung des Planprodukts zu erhalten.

Aus der Verwendung der Begriffe Wahrnehmung und Vision wird ersichtlich, dass ich städtische Räume als formbare Räume verstehe, die einen Einfluss auf die Lebensweise der dort ansässigen Menschen haben. Diese formen wiederum den Raum und nutzen ihn, bzw. machen Zuschreibungen. Allerdings werde ich diese Rückwirkungen nicht untersuchen können.⁷⁵ Dennoch kommt urbanen Räumen in der Sowjetunion eine Sonderrolle zu, da sie zur Schaffung des sozialistischen Menschen gedacht wa-

Socialist Spaces. Sites of Everyday Life in the Eastern Bloc. Oxford, New York 2002, S. 23–45, S. 24, 33 f. Ich nutze den Begriff der Identität allerdings nicht. Einerseits aufgrund seiner Komplexität und der problematischen Betrachtung mit Blick auf die im Raum lebenden Menschen, andererseits, weil der Begriff der Vision die auf die Zukunft gerichtete Vorstellung der beschriebenen Räume besser fasst.

⁷² Ähnlich wie der Plan zwar die Zukunft abbildete, eine vollständige Erfüllung aber meistens unwahrscheinlich war. Vgl. Laak: Planung, S. 307 und 325 f. und Hardy, Dennis: Quasi Utopias. Perfect Cities in an Imperfect World, in: Freestone, Robert (Hg.): Urban Planning in a Changing World. The Twentieth Century Experience. New York 2000, S. 61–77, S. 62 zum Plan als Selbstüberschätzung und Utopie. Dennoch gibt der Plan, auch wenn er nicht vollständig umgesetzt wurde, Aufschluss über die Gedanken der Planer:innen. Siehe hierzu Schlögel, Karl: Moskau – offene Stadt. Eine europäische Metropole. Reinbek bei Hamburg 1992, S. 84. Der Plan und die Vision orientierten sich an vorgestellten Möglichkeiten und vermeintlichem Potenzial. Vgl. Gold, John R.: The Death of the Urban Vision?, in: Futures 16, 4/1984, S. 372–381, S. 372 f., 379 f.

⁷³ Humphrey: Ideology in Infrastructure, S. 40 mit Beispielen aus dem sowjetischen Kontext. Siehe abermals die Anmerkungen zu Löw, Mumford, Lefebvre.

⁷⁴ Zu Problemen beim Planen und Zukunftsorientierung siehe Laak: Planung, S. 318–320, 323–326.

⁷⁵ Löw: The Constitution of Space, S. 26. Martina Löw sieht den Raum als Resultat von Aktion, zum anderen geht sie vom Raum als Motor für „social events“ aus. Ich untersuche in meiner Arbeit allerdings die gewollte Transformation aus Planer:innensicht und nicht den tatsächlichen Umgang mit dem veränderten oder neu geschaffenen Raum.

ren,⁷⁶ der explizit ein Stadtbewohner sein sollte. Das war den Planer:innen bewusst; urbane Räume hatten dementsprechend eine klare Aufgabe, mussten Anknüpfungspotenzial für die darin lebenden Menschen bieten, nivelliert und zugänglich sein sowie zugleich repräsentative Funktionen erfüllen – lebenspraktische Überlegungen und Ideologie kamen im Planungsprozess mit den Wahrnehmungen der jeweiligen Stadt zusammen. Die Räume sollten geordnet und lesbar sein; sowohl für die Bewohner:innen als auch für diejenigen, die ihn zu verwalten und zu kontrollieren hatten,⁷⁷ aber zugleich bestimmten ästhetischen Grundvorstellungen und historischen Strukturen entsprechen. In diesem Kontext die Metro zu untersuchen ist besonders fruchtbar, da sie sowohl Strukturen als auch in der Architektur verarbeitete Narrative und Erzählungen fasste und damit alle Aspekte der Stadt- und Raumplanung tangierte, die die urbane Vision im Gesamtkontext der jeweiligen Stadt formulierten, der Legitimation des Systems zuträglich sein konnten und auch das Selbst- sowie Ortsverständnis der Planenden betrafen.⁷⁸ Der Blick über historische Zäsuren (die Blockade Leningrads 1941–1944 und das Erdbeben in Taschkent 1966) hinaus verrät, ob und wie sich die Visionen wandelten und welche Kontinuitäten bestanden.

Obwohl der Schwerpunkt dieser Arbeit nicht auf sozialen Praktiken im Raum liegt, muss der Raum als gesellschaftliches Konstrukt mit verschiedenen Wertigkeiten verstanden werden.⁷⁹ Das Stadtzentrum nahm und nimmt die Rolle als gesellschaftlicher, sozialer und kultureller Mittelpunkt ein, während die städtische Peripherie ihm gegenübersteht.⁸⁰ Der Stadtraum ist zu verstehen als „Entität, zu de[r] über Bereitstellung bestimmter Infrastrukturen Zugang gewährt wird.“⁸¹ Das Gewähren oder Versagen von Zugang kann schließlich als Teil der Planung von Raum gesehen werden.⁸² In der Sowjetunion sollte sich schnell zeigen, dass eine Auflösung räumlicher Hierarchien sowohl in urbanen als auch in überregionalen Räumen kaum möglich war. Die Reorganisation und Verschiebung von Wertungen innerhalb des Stadtraums gilt es durch die Metro zu verstehen, da sie die städtischen Peripherien mit den Zentren zu einem

76 Crowley, Reid: *Socialist Spaces*, S. 3 f.

77 Zur Lesbarkeit von Raum Scott, James C.: *Seeing Like a State. How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. New Haven, London 1998. Zur Ordnung und der Rolle von Mobilitätsinfrastrukturen dafür Cvetkovski, Roland: *Modernisierung durch Beschleunigung. Raum und Mobilität im Zarenreich*. Frankfurt am Main 2006.

78 Vgl. Merl: *Kulturen des Entscheidens in der Sowjetunion seit 1917*.

79 Vgl. Cvetkovski: *Modernisierung durch Beschleunigung*, S. 37.

80 In diesem Fall sind die Begriffe relativ gut verständlich und anwendbar, da ein Stadtkern oft schon über einen Blick auf Karten ausgemacht werden kann. Anders ist es, wenn „Zentrum“ und „Peripherie“ als Gegensatzpaare im Kontext städtischer Hierarchien – Moskau, Leningrad, Taschkent – genutzt werden.

81 Ebd., S. 38. Dazu auch Neubert, Christoph, Schabacher, Gabriele: *Verkehrsgeschichte an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien*. Einleitung, in: Neubert, Christoph, Schabacher, Gabriele (Hg.): *Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien*. Bielefeld 2014, S. 7–45, S. 7 f.

82 Und verweist auf die Integrationswirkung von Infrastrukturen. Vgl. Gestwa, Grützmacher: Kapitel XIII, S. 1117.

gewissen Grad verschmelzen ließ.⁸³ Diesen raumformenden Strukturen standen die Pläne, Wahrnehmungen und Visionen bevor.

Raum befindet sich entsprechend in einem Prozess der Entwicklung, wird geplant, interpretiert und reinterpretiert. Folgt man Roland Cvetkovski und geht davon aus, dass sowohl Zeit als auch Raum zur Schaffung von Identitäten und Differenzen dienen und darüber hinaus eine Gesellschaft formen und organisieren,⁸⁴ wird nicht nur deutlich, welche Rolle Verkehrsinfrastrukturen für die Planung von Raum spielen, sondern auch, welche Bedeutung sie in einem Staat wie der Sowjetunion hatten, für die die Kontrolle und die Umformung der Bevölkerung ein wichtiges Anliegen war. Wenn Dirk van Laak von Infrastrukturen als „Lebensadern unserer Gesellschaft“⁸⁵ spricht, lässt sich dies auf doppelte Weise anwenden: Sie dienen der Bewegung und sind gleichzeitig Orte der Interaktion. Diese Interaktion ist orchestriert und von (Stadt-) Planer:innen bestimmt, die sich in bestimmten politischen, sozialen, kulturellen und ideologischen Kontexten bewegen.⁸⁶ Metros als Infrastrukturen sorgen für Mobilität und wirken auf das Verständnis des Raumes und der Zeit, die es benötigt, sich durch ihn zu bewegen. Zugleich sind sie aber auf eine bestimmte Art und Weise angelegt worden, um in den jeweiligen Raum zu passen.⁸⁷ Beide Perspektiven beziehen sich maßgeblich auf die Wahrnehmung.

Die Leningrader und Taschkenter Untergrundbahnen waren national und lokal als Prestigeprojekte mit Strahlkraft gedacht. Die Aufarbeitung dieser Strukturen als Forschungsgegenstände und Beispiele einer versuchten „technologischen Kolonisation“⁸⁸ fehlte bisher allerdings. Dabei ist gerade durch sie die Betrachtung von Wechselwirkungen zwischen Zentrum und Peripherie, das Aufeinandertreffen von lokalen und zentralen Vorstellungen, Machtausübung auf Unions-, Republik- sowie Stadtebene und von Infrastrukturen als Mittel zur Durchsetzung einer zivilisatorischen Mission einerseits und als lokal aufgeladene Projekte andererseits möglich.⁸⁹ Das wiederum erlaubt es, ein umfassendes Bild von Planungs- und Infrastrukturgeschichte auf verschiedenen Betrachtungsebenen zu zeichnen. So geraten Projekte in den Blick, die nicht nur Pres-

83 Gerasimova, Čujkina: Ot kapitalističeskogo Peterburga k socialističeskomu Leningradu, S. 31 f.

84 Cvetkovski: Modernisierung durch Beschleunigung, S. 29. Ähnlich Laak zu Infrastrukturen als „Integrationsmedien“, Laak, Dirk van: Infra-Strukturgeschichte, in: Geschichte und Gesellschaft 27, 2001, S. 367–393, S. 368.

85 Laak, Dirk van: Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur. Bonn 2019, S. 3.

86 Rütters: Moskau bauen – von Lenin bis Chruščev, S. 37 und Gestwa: Die Stalinschen Großbauten des Kommunismus, S. 75 f.

87 Zeitgenössisch zu Taschkent in den 1970er Jahren Kosinskij, Andrej S.: Poisk obraza magistrali. Zastrojka ul. Bogdana Chmel'nickogo, in: Stroitel'stvo i arhitektura Uzbekistana, 3/1974, S. 25–31, S. 28–30. Siehe auch Schabacher, Gabriele: Unsichtbare Stadt. Zur Medialität urbaner Architekturen, in: Zeitschrift für Medienwissenschaft, 1/2015, S. 79–90, S. 80–85.

88 Hierzu Gestwa: Die Stalinschen Großbauten des Kommunismus, S. 16.

89 Hierzu ebd. und Stronski: Tashkent.

tigeobjekte oder Denkmäler⁹⁰ der obersten politischen Repräsentant:innen im Zentrum Moskau waren, sondern auf regionale Perspektiven zurückgingen und von ihnen maßgeblich getrieben wurden – und zu Prestigeprojekten bzw. -objekten lokaler Akteur:innen werden konnten. Die relevantesten Bezugspunkte bei der Erforschung sowjetischer Groß- und Infrastrukturprojekte lieferten für mich die Arbeiten von Klaus Gestwa.⁹¹ Seine Einschätzung zu sowjetischen Großprojekten und Infrastrukturen als Gestaltungsmittel und Träger von Machtpotenzialen werde ich auf die angeführten Visionen und Vorstellungen urbaner Räume beziehen und mit Arbeiten zur Planungsgeschichte in Verbindung setzen.⁹² Die Vorstellung des zukünftigen urbanen Raums, die Vision, lässt sich durch Pläne und insbesondere der darin befindlichen Infrastrukturen als raumbildende Mittel – durch Mikro- und Makrostrukturen sowie Architektur – lesen und mit konkurrierenden Konzepten in Verbindung bringen. Das trägt schließlich dazu bei, Aushandlungsprozesse untersuchen und verstehen zu können.

Darüber hinaus kann die Metro nicht nur als den Raum veränderndes Konstrukt angesehen werden, sondern muss selbst als Raum begriffen werden.⁹³ Als Raum im Raum fügte die Metro der Stadt eine neue Dimension hinzu, indem sie ein bisher unerschlossenes Terrain – den städtischen Untergrund – nutzbar machte und gestaltete. Karl Schlögel führte aus, wie die Sowjetunion ganz neue Räume schuf und sich nicht mehr durch historisch oder natürlich gewachsene Gegebenheiten definieren wollte. Stattdessen sollten Machtverhältnisse neu gesetzt werden, indem man Raum gestaltete und bezwang.⁹⁴ Zur Mobilität kommt so ein weiterer Faktor hinzu, nämlich die Nutzbarmachung einer Technologie und des mit ihr verbundenen Raums in ideologi-

⁹⁰ Die Denkmalsetzung mag auf verschiedene Art und Weise benannt werden. Gestwa nutzt den Begriff „Pyramiden“, siehe Gestwa: *Die Stalinschen Großbauten des Kommunismus*. Er spielt damit auf einen Totenkult an, den Stalin noch vor seinem Tod um sich selbst aufbauen wollte. Ohlrogge: ‚Stalins letzte Kathedralen‘ hingegen spricht von „Stalins letzten Kathedralen“, wenn sie die Architektur der Leningrader Metrostationen beschreibt und schafft damit ebenfalls ein religiöses Bild, das auf Totenkult verweist.

⁹¹ Gestwa: *Technik als Kultur der Zukunft* und Gestwa: *Die Stalinschen Großbauten des Kommunismus*. Außerdem zu Raum: Gestwa: *Raum – Macht – Geschichte* und Gestwa: *Zwischen Erschöpfung und Erschließung*. Außerdem Gestwa, Grütmacher: Kapitel XIII.

⁹² Zudem ähnlich Cvetkovski: *Modernisierung durch Beschleunigung* und Cvetkovski, Roland: *Russlands Wegelosigkeit. Semiotiken einer Abwesenheit*, in: Schlögel, Karl (Hg.): *Mastering Russian Spaces*. Berlin, Boston 2011, S. 91–108, dessen Ausführungen sich auf die Zeit nach 1917 und auf städtische Räume übertragen lassen. Zu Planungsgeschichte siehe erneut DeHaan: *Stalinist city planning* und Merl: *Kulturen des Entscheidens in der Sowjetunion seit 1917*, Gill: *The Communist Party and the Weakness of Bureaucratic Norms* sowie im städtischen Kontext Frolic: *Decision Making in Soviet Cities*, Bater, James H.: *Soviet town planning. Theory and practice in the 1970 s*, in: *Progress in Human Geography* 1, 2/1977, S. 177–207 und Bater: *The Soviet City*.

⁹³ Divall, Colin, Revill, George: *Cultures of Transport. Representation, Practice and Technology*, in: *Transport History* 26, 1/2005, S. 99–111, S. 101.

⁹⁴ Schlögel: *Raum und Raumbewältigung als Probleme der russischen Geschichte*, S. 5.

scher Hinsicht.⁹⁵ Im Rahmen der Arbeit wird deshalb sowohl vom Stadtraum, als auch von einem zweiten Raumkonstrukt innerhalb des Stadtraums die Rede sein.

1.3 Zentren und Peripherien: Warum Leningrad und Taschkent?

Ausschlaggebend für die Wahl von Leningrad und Taschkent als Fallbeispiele waren Gemeinsamkeiten, auf die ich bei meinen ersten Recherchen stieß: So war der Metrobau in beiden Städten mit einschneidenden Katastrophen verbunden, die Moskau grundsätzlich die Möglichkeit zur vollständigen Umgestaltung der urbanen Räume in sozialistische Muster erlaubt hätten – und damit die Umsetzung einer zentralen Moskauer Vision, die sowohl für Leningrad als auch für Taschkent seit den 1930er Jahren Bestand hatte. In Leningrad sorgten die Zerstörungen durch die Blockade 1941–1944 und in Taschkent Verwüstungen durch das Erdbeben 1966 für einen Einschnitt.⁹⁶ Es stehen nicht die Katastrophen selbst im Vordergrund, sondern die Infrastrukturen, die städtischen Räume und deren Entwicklungen über die Einschnitte hinweg. Ich erlaube mir eine Verkürzung, wenn ich das Taschkenter Erdbeben als Naturkatastrophe mit den Zerstörungen Leningrads im Zweiten Weltkrieg gleichsetze.⁹⁷ Ich verstehe diese beiden Ereignisse insofern als Katastrophen, als dass sie einen nachhaltigen Einfluss auf die Entwicklung der Städte hatten. Sie beeinflussten deren Strukturen und physische Räume so massiv, dass völlig neue Gestaltungsspielräume gegeben waren.⁹⁸ Diese füllten lokale Akteur:innen ohne allzu große Einflussnahme aus Moskau. Die Metros waren wiederum eng mit einer Restrukturierung der urbanen Räume verbunden und fanden ihre Anfänge eigentlich schon vor den Katastrophen.⁹⁹

Anhand der katastrophalen Auswirkungen des Zweiten Weltkriegs auf Leningrad und die des Erdbebens 1966 auf Taschkent, lässt sich durch die Infrastrukturplanung die Entwicklung der Stadt im Spannungsfeld zwischen Zäsur, Kontinuität und Ge-

⁹⁵ Nichols Busch, Tracy: *From the Scythians to the Soviets. An Evaluation of Russian Mobility History*, in: Mom, Gijs, Pirie, Gordon, Tissot, Laurent (Hg.): *Mobility in History. The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*. Neuchâtel 2009, S. 149–157, S. 154.

⁹⁶ Zur Leningrader Blockade siehe Ruble: *Leningrad*, S. 50–61 und Maddox, Steven M.: *Saving Stalin's Imperial City. Historic Preservation in Leningrad 1930–1950*. Bloomington, Indianapolis 2015, S. 69. Zum Taschkenter Erdbeben siehe Stronski: *Tashkent*, S. 271 und Raab: *The Tashkent Earthquake of 1966*.

⁹⁷ Die Kriegszerstörungen in Leningrad können am ehesten als „human-made disaster“ bezeichnet werden. Siehe Raab: *All Shook Up*, S. 8.

⁹⁸ Zu Leningrad Maddox: *Saving Stalin's Imperial City*, S. 69. Zu Taschkent Stronski: *Tashkent*, S. 254.

⁹⁹ Einen ersten Baubeschluss konnten Leningrader:innen schon 1941 erwirken, die Hauptbauphase fand dann aber erst in der Nachkriegszeit ab etwa 1947/1949 statt und die Metro wurde 1955 eröffnet. Für Taschkent wurden 1965/1966 umfangreiche Zugeständnisse für einen Bau erreicht, der dann aber erst ab 1972 durchgesetzt und 1977 vollendet werden konnte.

gestaltungsspielraum betrachten.¹⁰⁰ Die Metrosysteme zeigen, dass schon vor den Katastrophen die eigenen Visionen trotz eines größeren Moskauer Einflusses darauf verarbeitet wurden – nur eben in Teilaspekten der Stadtplanung, auf die Moskau keinen direkten Zugriff hatte.

Einen anderen Anknüpfungspunkt bieten die „Randlage“¹⁰¹ und die ideologische Stellung beider Städte im sowjetischen Stadtgefüge. Im Falle Leningrads konnte und wollte die Moskauer Führung mit dem Bau einer Untergrundbahn und der Umgestaltung der Stadt eine klare Abkehr vom Zarenreich verdeutlichen. Das sozialistische Leningrad sollte hierin einen Ausdruck finden. Im Fall Taschkents waren Metro und Umgestaltung der bedeutendsten zentralasiatischen Stadt klar mit einer Modernisierungsmission in der sowjetischen Peripherie verbunden, die ideologisch ebenso wie die Umformung der ehemaligen Zarenstadt ausgeschlachtet werden sollte.¹⁰² Die beiden Städte waren zwar sehr unterschiedlich, der Moskauer Blick auf sie aber ähnlich: Ihnen war eine klare Rolle im sowjetischen Stadtgefüge zugewiesen und für beide gab es Moskauer Visionen, die das Zentrum umzusetzen gedachte. Diese Moskauer Visionen für Leningrad und Taschkent standen in einem Konflikt mit der Vergangenheit der jeweiligen historisch gewachsenen Stadt und ihrer Wahrnehmung durch die dort lebenden und arbeitenden Planer:innen und Architekt:innen.¹⁰³

Problematisch sind die Begriffe Zentrum und Peripherie. Auf einer der ersten Konferenzen, auf der ich mein Projekt vorstellte, kam eine zentrale Frage auf: Ich hatte über die Architektur der Leningrader Metrostationen gesprochen. Nebenbei erwähnte ich, dass mein zweites Fallbeispiel Taschkent sein würde und operierte recht unbedacht mit dem Peripheriebegriff – ich setzte die beiden Städte gleich, bezeichnete Leningrad und Taschkent als Peripherien. Eine der ersten Rückmeldungen war, dass man im Falle Taschkents problemlos den Peripheriebegriff verwenden könne, Leningrad aber keine Peripherie sei.

Sicherlich stellte Taschkent im Stadtgefüge des Russischen Reichs und der Sowjetunion und damit verbundenen Wahrnehmungen von Zeitgenoss:innen eine weit peripherere Stadt als Leningrad dar. Bis 1918 war Sankt Petersburg die Hauptstadt des Reiches und in einem zentralisierten Staatsgebilde *per definitionem* das Zentrum. In der Wahrnehmung von Bewohner:innen (West-)Russlands und bei zarischen Beam-

100 Raab: All Shook Up, S. 7. Ähnlich Doose, Katja: Tektonik der Perestroika. Das Erdbeben und die Neuordnung Armeniens, 1985–1998. Göttingen 2019, S. 15.

101 Zum Begriff siehe u. a. Malinova-Tziafeta, Olga: The Semi-Peripherality Discourse and Water Infrastructure in St. Petersburg/Leningrad (1864–1927), in: Moderne Stadtgeschichte, 2/2022, S. 131–149.

102 Zur Sowjetunion als Imperium siehe Jobst, Kerstin S., Obertreis, Julia, Vulpius, Ricarda: Neuere Imperiumsforschung in der Osteuropäischen Geschichte. Die Habsburgermonarchie, das Russländische Reich und die Sowjetunion, in: Comparativ 18, 2/2008, S. 27–56.

103 Hierzu knapp Kelly, Catriona: Socialist Churches. Heritage Preservation and „Cultic Buildings“ in Leningrad, 1924–1940, in: Slavic Review 71, 4/2012, S. 792–823, S. 822 f. und Crowley, Reid: Socialist Spaces, S. 8.

ten, Militärs oder Würdenträgern dürfte eine Vorstellung vom peripheren und rückständigen Mittelasien geherrscht haben.¹⁰⁴ Und auch außerhalb des Zarenreichs dürfte so eine Perzeption Taschkents und ganz Zentralasiens vorgeherrscht haben – und teilweise immer noch bestehen.

Zentrum und Peripherie funktionieren als Begriffe um das sowjetische Stadtgefüge zu beschreiben allerdings nur bedingt. So spielte Sankt Petersburg bzw. Petrograd als Hauptstadt die zentrale Rolle für das Zarenreich. Zugleich drängte die Rivalität Moskau-Leningrad die Stadt nach 1917 immer mehr in eine ideologische Randlage, die insbesondere mit der Verlagerung der Hauptstadt nach Moskau zusammenhing.¹⁰⁵ Taschkent hingegen wurde, wie schon erwähnt, als Peripherie *par excellence* angesehen,¹⁰⁶ nahm aber zugleich eine zentrale Stellung in ideologischen Gedankenkonstrukten im Zarenreich und in der Sowjetunion ein, wenn es darum ging, eine Zivilisierungsmission¹⁰⁷ zu begründen oder aber einen sowjetisch-sozialistischen „Leuchtturm“¹⁰⁸ für Afrika und Ostasien zu schaffen. Artemy Kalinovsky führte aus, wie Zentralasien zu einem „laboratory of socialist development“¹⁰⁹ wurde, das schließlich über die Landesgrenzen ausstrahlen sollte. Was in Zentralasien erreicht werden konnte, das könne man überall schaffen.¹¹⁰

Olga Malinova-Tziafeta zeigte in einem Aufsatz zum Petersburger Abwassersystem, dass der Vergleich des Selbst mit dem Anderen zu einer selbst wahrgenommenen Peripherieposition führen konnte. Sie bezeichnete das für die Petersburger Selbstwahrnehmung als Semi-Peripherie („*semi-peripherality*“)¹¹¹, bei der es um das Aufholen zu anderen europäischen Metropolen ging, denen gegenüber sich Petersburger Akteur:innen im Rückstand sahen. Begriffe wie Rückständigkeit oder Zivilisierungsmission sind

104 Brower, Daniel: *Turkestan and the Fate of the Russian Empire*. Hoboken 2012, S. 57–62, Sahadeo, Jeff: *Russian Colonial Society in Tashkent. 1865–1923*. Bloomington 2007 und ausführlich Hofmeister, Ulrich: *Die Bürde des Weißen Zaren. Russische Vorstellungen einer imperialen Zivilisierungsmission in Zentralasien*. Stuttgart 2019.

105 Schlögel, Karl: *Gestrandet auf der Sandbank der Zeit. Petersburg und Berlin (1900–1935)*, in: Roth, Ralf (Hg.): *Städte im europäischen Raum. Verkehr, Kommunikation und Urbanität im 19. und 20. Jahrhundert*. Stuttgart 2009, S. 139–156, S. 152 und Ruble, Blair A.: *The Leningrad Affair and the Provincialization of Leningrad*, in: *Russian Review* 42, 3/1983, S. 301–320.

106 Schon die Fremdbezeichnungen der Region, die seit Jahrhunderten bestehen, transportieren bestimmte Bilder von ihr. Vgl. Sidikov, Bahodir: „Eine unermessliche Region“. *Deutsche Bilder und Zerrbilder von Mittelasien (1852–1914)*. Berlin 2003, S. 36–60.

107 Siehe Teichmann, Christian: *Canals, cotton, and the limits of de-colonization in Soviet Uzbekistan, 1924–1941*, in: *Central Asian Survey* 26, 4/2007, S. 499–519, v. a. S. 507.

108 Azizchanov: *Taşkent – majak socializma na vostokey, gorod družby i bratstva*. So auch bei Stronski: *Tashkent*, S. 40.

109 Kalinovsky: *Laboratory of Socialist Development*.

110 Petrova, Straeten: *Prefabricating Uzbekistan? Discourses and Realities of Urban Redevelopment in Tashkent and Samarkand under Soviet Rule*, S. 74.

111 Malinova-Tziafeta: *The Semi-Peripherality Discourse and Water Infrastructure in St. Petersburg/Leningrad (1864–1927)*.

dafür zentral,¹¹² werden aber im Kontext der jeweiligen Planungen und Konzepte verstanden. Sie gleichen eher Quellenbegriffen, die im Zuge der Untersuchung der an sie geknüpften Visionen beleuchtet werden. Ich beschreibe keine generelle Rückständigkeit des Russischen Reichs, der Sowjetunion, Zentralasiens, Leningrads oder Taschkents. Die Begriffe Zentrum und Peripherie werde ich in dieser Arbeit als Quellenbegriffe oder als Beschreibung für etwas, das aus den Quellen herauszulesen ist, nutzen, aber keine Narrative über die Wichtigkeit, Zentralität oder Fortschrittlichkeit von Leningrad oder Taschkent weitererzählen.¹¹³ Es geht nicht um das Fortschreiben von Narrativen des Aufholens (wobei diese sehr wohl eine Rolle für die in der Arbeit auftretenden Akteur:innen gespielt haben mögen),¹¹⁴ sondern darum, Visionen von städtischen Räumen, damit verbundene Transferprozesse und imperiale Verhältnisse innerhalb der Sowjetunion anhand der Infrastruktur Metro sichtbar zu machen.¹¹⁵

Beide Städte, Leningrad und Taschkent, waren nach 1917 in ideologische Narrative eingebunden, die sie gleichermaßen peripher (ideologisch gesehen) oder zentral (im ideologischen Narrativ) machten, was je nach Perspektive unterschiedlich beurteilt werden konnte. Zentrum und Peripherie können, wie Botakoz Kassymbekova ausführte, entweder mit Bezug auf die Regionen oder Städte, also örtlich und die dort lebenden Menschen verallgemeinernd beschreibend, verstanden werden oder das System kann peripher oder zentral in der und für die Region (aus ideologischen, kulturellen oder anderen Gründen) sein.¹¹⁶ Mit der Auswahl der Fallbeispiele möchte ich übliche Wahrnehmungsmuster bestimmter Regionen als Sonderfall – und damit größere imaginierte Räume¹¹⁷ – mit einzigartiger Geschichte herausfordern und sowohl Leningrad als auch Taschkent als Orte betrachten, die systemischen Zwängen und Spielräumen unterlagen.¹¹⁸ Selbstverständlich bestanden Besonderheiten der jeweiligen

112 Daneben können Zentrum und Peripherie auch auf die „Kultiviertheit“ von Regionen, Landesteilen oder Städten bezogen werden. Siehe Obertreis, Julia: Die Leningrader Kultiviertheit (kul'turnost') im 20. Jahrhundert, in: Bohn, Thomas M. (Hg.): Von der „europäischen Stadt“ zur „sozialistischen Stadt“ und zurück? Urbane Transformationen im östlichen Europa des 20. Jahrhunderts. München 2009, S. 311–334 und Sal'nikova, Alla: Zdes' budet gorod-sad! „Kul'tivirovanie“ Sovetskogo gorodskogo provincial'nogo prostranstva v 1920–1930-e gody, in: Ab Imperio, 4/2008, S. 151–190, S. 153 f. Auch dadurch werden problematische Hierarchien geschaffen.

113 Damit wären auch immer Konzepte von Modernisierung und eine Hierarchisierung verbunden, die ich nicht übernehmen will. Vgl. hierzu Kalinovsky: Laboratory of Socialist Development, S. 6–8.

114 Denn damit würden koloniale und imperiale Narrative nur perpetuiert werden. Vgl. Abašin, Sergej: Sovetskij kišlak. Meždu kolonializmom i modernizacij. Moskva 2015, S. 652 f. Zur besonderen Rolle von Technologie und Infrastruktur für Modernisierungsnarrative Vleuten, Erik van der, Oldenziel, Ruth, Davids, Mila: Engineering the Future, Understanding the Past. A Social History of Technology. Amsterdam 2017, S. 70–72.

115 Vgl. Rüthers: Moskau – von der imperialen zur globalen Stadt, S. 225–226.

116 Kassymbekova: Understanding Stalinism in, from and of Central Asia: beyond failure, peripherality and otherness, S. 11.

117 Ackermann: Palimpsest Grodno, S. 12.

118 Kassymbekova: Understanding Stalinism in, from and of Central Asia: beyond failure, peripherality and otherness, S. 2.

Orte, sie sollten aber nicht ausschließlich darauf reduziert und deshalb als „detached or unique“¹¹⁹ betrachtet werden. Oft blieb die Forschung zu Zentralasien auf die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg begrenzt, aber diese Tendenzen bzw. eine Dekolonialisierung der Denkweisen kann und muss darüber hinaus bis in den Spätsozialismus fortgesetzt werden.¹²⁰ Die Geschichte beider Metrosysteme wird aufzeigen, wie ähnlich Interessen, Vorgehensweisen und Handlungsspielräume sein konnten. Zugleich wird diese Studie den Besonderheiten beider urbaner Räume, in denen diese Infrastruktursysteme entstehen, Rechnung tragen.

Obwohl die Gegenüberstellung der beiden Städte zunächst wie ein Vergleich anmutet, verstehe ich die Arbeit nicht als solchen. Sicherlich werden an einigen Stellen klare Bezüge bestehen und erwähnt werden, dass in Taschkent etwas wie oder nicht wie in Leningrad funktionierte. Dennoch folgt die Untersuchung nicht der klassischen Methode des historischen Vergleichs, die lange auf eine systematische Gegenüberstellung von Fällen nach einheitlichen Kriterien zielte.¹²¹ Ein solcher Ansatz würde voraussetzen, dass Leningrad und Taschkent als gleichrangige und abgeschlossene Vergleichseinheiten betrachtet werden können – eine Annahme, die den hierarchischen Abhängigkeiten und Verflechtungen zwischen Zentrum und Peripherie im sowjetischen System nicht gerecht würde. Statt eines Vergleichs im engeren Sinne dient die Gegenüberstellung der beiden Städte dazu, Prozesse von Wissenszirkulation, politischer Steuerung und lokaler Aneignung in unterschiedlichen, aber miteinander verflochtenen Kontexten zu analysieren.¹²² Insofern kann meine Studie als vergleichend verstanden werden, nicht aber als direkter Vergleich.

Anders und einfacher lassen sich die Begriffe Zentrum und Peripherie für die konkreten Stadträume Leningrads und Taschkents fassen. Auch im urbanen Raum ist die Rede von Zentren und Peripherien. Hierin drückt sich ein Verständnis dessen aus, dass ein Stadtkern existiert, in dem eine gewisse Fülle an Institutionen, kulturellen und administrativen sowie wirtschaftlichen Einrichtungen besteht, die ihn besonders attraktiv und deshalb zentral für den Stadtkörper macht. Häufig und vor allem in sowjetischen Städten dienten diese Zentren als Verkehrsknotenpunkte, die diese Funktion trotz gegenläufiger Theorien und Vorlieben in frühen sowjetischen Stadtplanungsde-

119 Ebd., S. 2. Zugleich trägt dies dazu bei, die Region nicht als ein großes, einheitliches Ganzes zu sehen. Siehe auch Abašin: *Sovetskij kišlak*, S. 47 f. und ähnlich Högselius, *Per: The hidden integration of Central Asia. The making of a region through technical infrastructures*, in: *Central Asian Survey* 41, 2/2022, S. 223–243. Zugleich wird sich allerdings zeigen, dass die an der Planung beteiligten Akteur:innen selbst ihre Region verkürzt darstellten.

120 Vgl. Kalinovsky: *Not Some British Colony in Africa: The Politics of Decolonization and Modernization in Soviet Central Asia, 1955–1964*, S. 192 f.

121 Vgl. Kaelble, Hartmut: *Historischer Vergleich*, in: *Docupedia-Zeitgeschichte*; <https://docupedia.de/zg/Kaelble_historischer_vergleich_v2_de_2024> (zuletzt geprüft am: 17.10.2025) und Werner, Michael, Zimmermann, Bénédicte: *Vergleich, Transfer, Verflechtung. Der Ansatz der Histoire croisée und die Herausforderung des Transnationalen*, in: *Geschichte und Gesellschaft*, 28/2002, S. 607–636, v. a. S. 609–612.

122 Vgl. ebd.

batten, noch verstärkten.¹²³ Wo genau städtische Peripherien beginnen, ist schwierig zu fassen, allerdings benötigten sie eine gewisse Entfernung zu allgemein anerkannten Stadtzentren und eine schlechte oder mit Zeitaufwand verbundene Erreichbarkeit, die sich oftmals aus Quellen und Planmaterial herauslesen und auf Ortskenntnis zurückführen lässt.

Eine passende Beschreibung bietet Diana Böhm mit dem Begriff der „Stadtrandzonen“ als fluide Räume, die nicht immer leicht zu definieren sind.¹²⁴ Ließ sich der Stadtraum im Mittelalter recht gut durch klare Grenzpunkte wie Stadtmauern beschreiben, so verschwand dieses Kriterium im Laufe der Zeit. Wo genau eine Stadt betreten oder verlassen wird, war damit kaum noch eindeutig zu bestimmen. Am ehesten gelten große Magistralen als Tore zur Stadt, entlang derer Vororte verlaufen, also die städtische Peripherie. Je näher man auf diesen Magistralen einem Stadtzentrum kommt, desto eher wird der Raum als Stadt wahrgenommen.¹²⁵ Moskau, Leningrad oder Taschkent lediglich in ihren konkreten auf Plänen festgehaltenen Stadtgrenzen zu verstehen, scheint daher nicht sinnvoll, da die Peripherie nicht nur durch diese Pläne und Karten lesbar wird und sich die Stadtgrenzen im Laufe des 20. Jahrhunderts mehrfach verschoben. Stadtraum ist deshalb immer ein Übergangsraum und ich beziehe mich auf die in den vorliegenden Plänen geschilderten oder gezeigten wahrgenommenen und beschriebenen Grenzen, Zentren, Peripherien sowie Hierarchisierungen. Ich werde in meiner Arbeit pragmatisch von urbanen Zentren und Peripherien sprechen, um die hier beschriebenen Räume und die Probleme in ihnen verständlich zu machen.

1.4 Quellen

Um ein möglichst umfassendes Bild zu erhalten, habe ich für diese Arbeit Dokumente und Quellen in allen möglichen Formen gesammelt – und auch, weil die Planungsprozesse ganz unterschiedliche Arten von Quellen hervorgebracht haben. Trotz der eindeutigen Zuständigkeit (lokaler) Archive, sind die Dokumente zu Metroplanung und -bau willkürlich verteilt. Das lag unter anderem an der sowjetischen Praxis, Dokumente, Pläne und Vorschläge in verschiedenen Gremien zu diskutieren und dort Kopien zu behalten. Aufgrund der Vielzahl beteiligter Institutionen, Partei- und Stadtgremien sowie einzelner Architekt:innen, sind die Dokumente weit verteilt, bieten aber gerade deshalb Potenzial: Anhand der verschiedenen Herkunftsorte, Ergänzungen, Auslas-

¹²³ Hierzu Meier, Esther: *Breschnews Boomtown. Alltag und Mobilisierung in der Stadt der LKWs*. Paderborn 2016, S. 114–121. Mikrorajons erhielten gerade ab den 1960er Jahren zwar größere Aufmerksamkeit, Hierarchien in urbanen Räumen mit Ausrichtung auf ein Stadtzentrum blieben aber erhalten.

¹²⁴ Böhm, Diana: *Stadtrandzonen*, in: Löw, Martina, Terizakis, Georgios (Hg.): *Städte und ihre Eigenlogik. Ein Handbuch für Stadtplanung und Stadtentwicklung*. Frankfurt am Main 2011, S. 153–162. Vgl. auch Fendt: *Die Stadt und ihre Zwischenräume*.

¹²⁵ Böhm: *Stadtrandzonen*, S. 153.

sungen, Notizen und Erläuterungen zu diesen Dokumenten, lassen sich verschiedene Perspektiven erschließen.

Die größten Bestände zur Leningrader Metro befinden sich in den städtischen Archiven Sankt Petersburgs und waren aufgrund des strategischen Charakters der Infrastruktur lange unter Verschluss. Seit 2007 sind die meisten Dokumente zugänglich, allerdings werden besonders sensible Unterlagen zu Bunkeranlagen oder anderen strategischen Objekten, die im Rahmen des Metrobaus im Leningrader Untergrund entstanden, weiterhin nicht herausgegeben. Sowohl die Tatsache, dass die Dokumente so lange unter Verschluss lagen, als auch ihr Charakter als Befehle, Diskussionen, Planungsunterlagen oder Vorträge, die konkret mit den Planungen und dem Bau verbunden waren, geben ihnen eine besondere Bedeutung: Anhand dieser Dokumente handelten die Beteiligten die Gestalt des Metrosystems aus. Den Generalplänen zur Stadtentwicklung kommt insofern eine herausragende Bedeutung zu, da sie als konkrete Entwicklungspläne der Stadt galten und daher ein zu erreichendes Ziel im Kontext der Fünfjahrespläne darstellten. Sie können verlässliche Auskunft über Vorhaben geben, bilden aber zugleich das imaginierte sowjetische Leningrad ab, da sie langfristige Perspektiven aufzeigen. Die zugehörigen Studien und Erläuterungstexte geben Aufschluss darüber, wie die Planer:innen ihre Pläne erstellten, über sie dachten und wie sie Schlüsse zogen.

Die Unterlagen, die die beteiligten (Stadt-)Planungsinstitute sowie Metroplanungs- und -bauinstitute produzierten, liegen im Zentralen Staatsarchiv für wissenschaftlich-technische Dokumentation Sankt Petersburg (*Central'nyj gosudarstvennyj archiv naučno-techničeskoj dokumentacii Sankt-Peterburga*, CGANTD SPb). Ab den 1930er Jahren wurden die Stadtentwicklungspläne publiziert und in Zeitschriften kommentiert.¹²⁶

Für Taschkent ist die Archivlage insgesamt problematischer. Die Dokumente sind ebenfalls verstreut und noch viel lückenhafter. Im Nationalarchiv für wissenschaftlich-technische und medizinische Dokumentation der Republik Usbekistan (*O'zbekiston ilmiy-texnika va tibbiyot hujjatlari milliy arxivi / Nacional'nyj archiv naučno-techničeskoj i medicinskoj dokumentacii Respubliki Uzbekistan*, NANTMDRUz) erwartete ich eine ähnliche Fülle an Stadtplanungsdokumenten wie in seinem Petersburger Pendant, wurde aber enttäuscht. Zwar lagern dort Akten aus den zuständigen Stadt- und Metroplanungsinstituten, allerdings handelt es sich dabei zumeist um Unterlagen aus der Buchhaltung, die nur wenig Aufschluss über die Planung und den Bau der Metro oder der Stadt gaben.

¹²⁶ U. a. Vitman, V[ladimir] A., Murav'ev, B. V., Platonov, G. D. (Hg.): *Voprosy planirovki i zastrojki Leningrada. naučnye soobščeniya*. Leningrad, Moskva 1955, Kamenskij, V[alentin] A., Naumov, A. I.: *General'nyj plan Leningrada*. Leningrad 1966 und Shaw, Denis J. B.: *Planning Leningrad*, in: *Geographical Review* 68, 2/1978, S. 183–200.