

Der Transformationsprozeß in der Region Tschernjachowsk (Gebiet Kaliningrad)

Knappe, Elke

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Knappe, E. (1994). Der Transformationsprozeß in der Region Tschernjachowsk (Gebiet Kaliningrad). *Europa Regional*, 2.1994(4), 20-30. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-48483-7>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Der Transformationsprozeß in der Region Tschernjachowsk¹ (Gebiet Kaliningrad)

ELKE KNAPPE

Einleitung

Mit dem Zerfall der Sowjetunion und dem Übergang zur Marktwirtschaft sowie der 1991 erfolgten Öffnung des Gebietes Kaliningrad begann hier ein vielschichtiger Transformationsprozeß mit erheblichen Auswirkungen auf das Städtesystem und die Stadt-Umland-Beziehungen. In diesem Beitrag sollen erste Ergebnisse für

Zentrum (*Abb. 1*). Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelten sich die Städte im Westteil des Gebietes rasch und haben zumeist gegenwärtig eine größere Bevölkerungszahl als in der Vorkriegszeit. Demgegenüber weisen die Städte im östlichen Teil des Gebietes ein langsames Wachstum, zum Teil sogar eine Bevölkerungsabnahme auf (*Tab. 1*). Im dünnen Städtetz

Merkmale wie Ausstattung der Stadt mit öffentlichen Einrichtungen und Geschäften unterschiedlicher Warengattungen bereits manifestiert. Darüber hinaus stand die Frage nach einer möglichen Inwertsetzung der von den Deutschen 1945 hinterlassenen Bausubstanz und Infrastruktur der Stadt. Desweiteren wurde der gegenwärtige Transformationsprozeß im Umland der Stadt sowie der Stadt-Umlandbeziehungen untersucht. Deshalb wurden die Befragungen auch auf den Rayon Tschernjachowsk ausgedehnt, um die neue Qualität dieser Zusammenhänge zu erfassen.

Die nachstehend vorgestellten Ergebnisse sind ein erster Einstieg in diese Problematik, sie bedürfen noch einer Vertiefung im weiteren Verlauf des Transformationsprozesses im Gebiet Kaliningrad.

Die Stadt Insterburg

Die Stadt Insterburg – ab 1946 Tschernjachowsk – lag im nördlichen Zentrum der ehemaligen Provinz Ostpreußen (*Abb. 2*). In geradezu klassischer Weise entstand die Stadt aus einer Siedlung, die sich seit 1336 an die in jenem Jahr vom Deutschen Orden zum Schutze seiner Ländereien am Zusammenfluß von Angerapp und Inster angelegte Burg anschloß. Im Jahre 1583 erhielt Insterburg das Stadtrecht. Die günstige Lage am Fluß und an einer der wichtigsten Straßen, die von West nach Ost die spätere Provinz quert, förderte eine relativ rasche Entwicklung der Stadt. Besondere Impulse gingen von der 1860 eröffneten Eisenbahnlinie Königsberg - Insterburg - Eydtkuhnen (und damit Anschluß an das russische Eisenbahnnetz) aus. 1865 kam die Nord-Ost-Verbindung Tilsit - Insterburg hinzu. Die Stadt war darüber hinaus das größte Kleinbahnzentrum Ostpreußens (SCHEU 1936). Sie wurde zu einem wichtigen Umschlagplatz für den Handel Deutschlands mit Rußland. In der Stadt selbst siedelten sich eine Reihe von Industriebetrieben z. B. der chemischen Indu-

deutscher Name	1939	russischer Name	1993
Königsberg	372.164	Kaliningrad	412.600
Tilsit	59.105	Sowjetsk	43.400
Insterburg	48.711	Tschernjachowsk	41.300
Pillau	12.379	Baltisk	28.800
Gumbinnen	24.534	Gusew	28.000
Zimmerbude	k.A. da nicht selbstständig	Swetlyi	21.000
Ragnit	10.061	Neman	14.200
Tapiau	9.272	Gwardejsk	12.600
Neukuhren	4.772	Pionerskii	11.900
Cranz	5.079	Selenogradsk	10.600
Rauschen	2.542	Svetlogorsk	10.400
Neuhausen	4.198	Gurewsk	8.800
Heiligenbeil	12.100	Mamonowo	8.200
Labiau	6.527	Polessk	6.900
Angerapp	4.336	Osjorsk	6.100
Ebenrode	6.608	Nesterow	4.900
Heinrichswalde	3.460	Slawsk	4.700
Wehlau	8.536	Snamensk	4.600
Friedland	4.417	Prawdinsk	4.300
Haselberg	2.066	Krasnosnamensk	3.800
Ludwigsort	1.252	Laduschkin	3.000

Tab. 1: Einwohnerzahlen ausgewählter Orte des nördlichen Ostpreußen/Gebiet Kaliningrad

einen Teilraum des Gebietes Kaliningrad dargestellt und erläutert werden.

Das Städtetz im Gebiet Kaliningrad hat sich im Laufe der Nachkriegsentwicklung deutlich auf den westlichen Teil der Region, auf die Küste und die Stadt Kaliningrad orientiert. FJODOROW (1992) teilt das Gebiet Kaliningrad in drei Zonen auf, die westliche, von Kaliningrad und den Küstenstädten dominierte, eine nordöstliche mit der Dominante Sowjetsk sowie eine südöstliche mit Tschernjachowsk als

der Osthälfte des Gebietes befinden sich die beiden nach Kaliningrad größten Städte – Sowjetsk und Tschernjachowsk.

Tschernjachowsk fällt durch seine zentrale Lage inmitten eines großen ländlichen Umlandes auf. Dieses Untersuchungsgebiet wurde ausgewählt, um mit Hilfe von Expertengesprächen, Befragungen², Kartierungen und Verkehrszählungen zu erforschen, inwieweit sich der Übergang zur Marktwirtschaft innerhalb der Stadt bezüglich der Veränderung ausgewählter

¹ Projekt gefördert vom Bundesministerium des Innern

² Kartierungen, Befragungen und statistische Erhebungen im September 1994 im Gebiet Kaliningrad durch Dr. E. KNAPPE, CH. WAACK, D. KRÜGER. Leitung des Projektes: Prof. Dr. HANNS J. BUCHHOLZ.

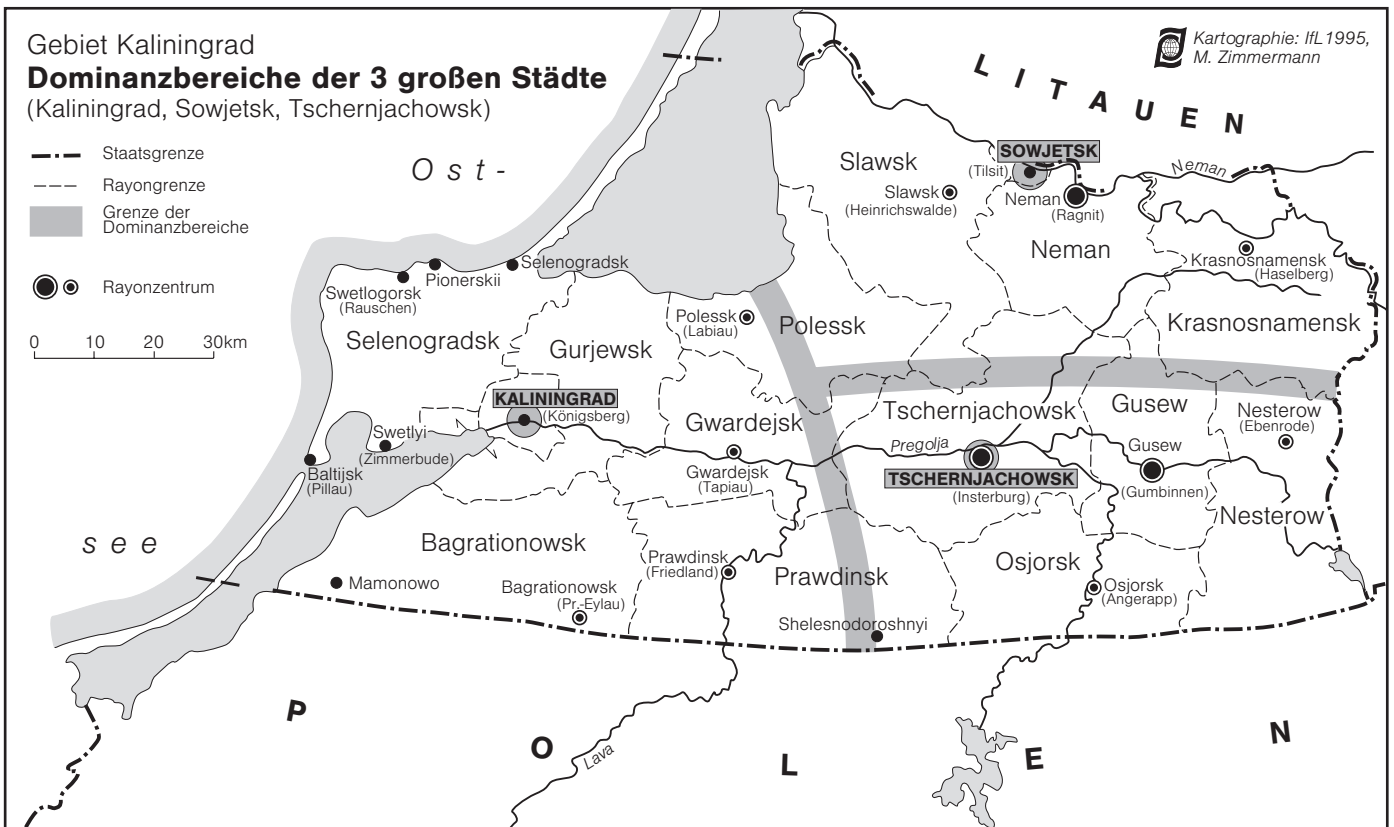


Abb. 1: Städtenetz im Gebiet Kaliningrad
 Quelle: FJODOROW 1992

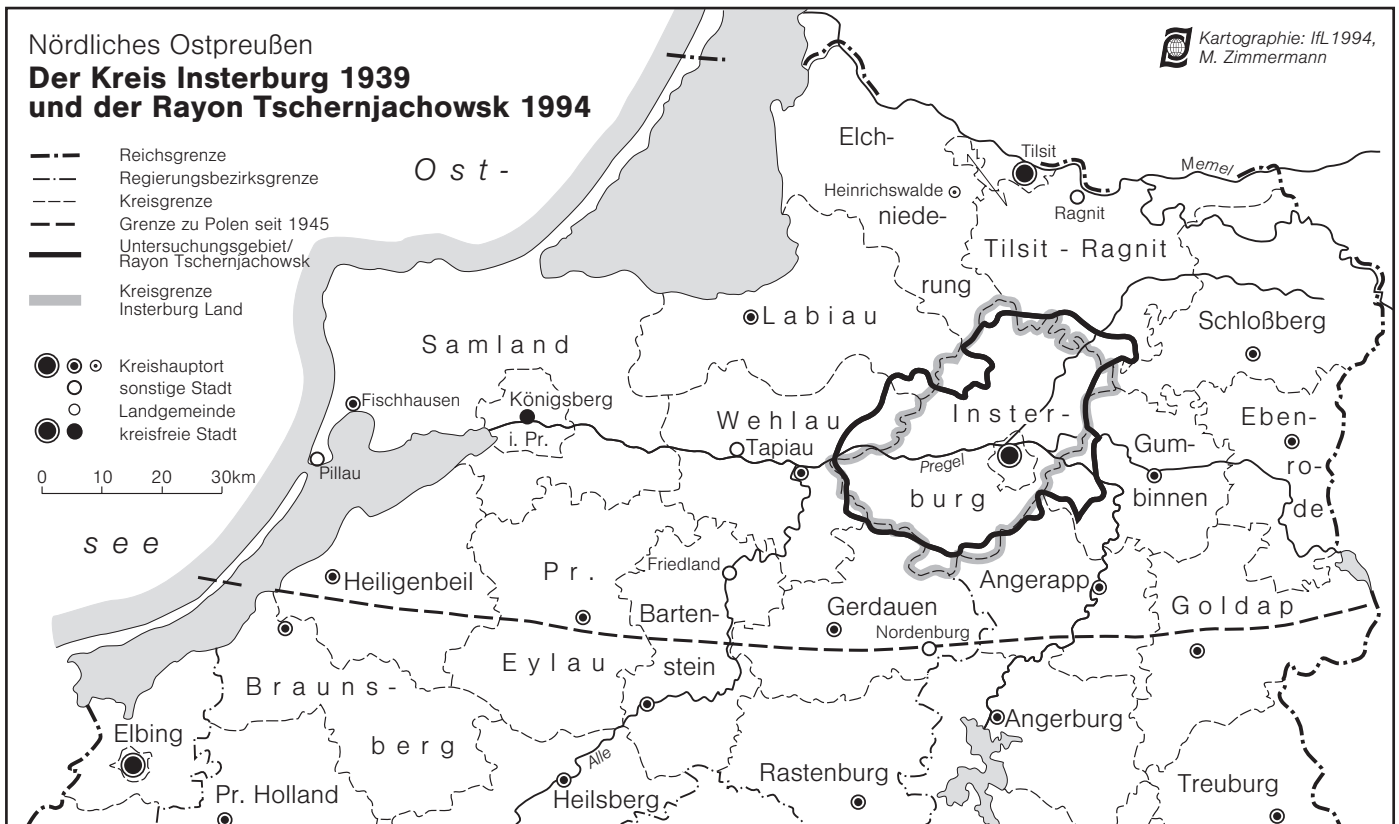


Abb. 2: Der Kreis Insterburg (Rayon Tschernjachowsk) im nördlichen Ostpreußen (Gebiet Kaliningrad)

strie, des Maschinenbaus und der Nahrungsmittelindustrie an.

Eine lange Tradition hatte die Stadt als Garnison. 1938 befanden sich in ihren

Kasernen rund 6 000 Soldaten – in der Stadt lebten rund 49 000 Einwohner.

Die Stadt war bekannt als Zentrum des Viehverandes und Sitz des Herdbuchver-

eins, auch Pferdezüchtung und -sport waren ein wichtiger Bestandteil im wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben der Stadt.

Große Ausstrahlung besaß Insterburg mit seinen zwei Marktplätzen auf den umgebenden ländlichen Raum. Im Landkreis Insterburg gab es keine weitere städtische Siedlung, so daß Insterburg das unangefochtene Zentrum des Landkreises war. Es nahm zugleich bedeutende zentralörtliche Funktionen für den östlichen Teil der Provinz Ostpreußen wahr, da es auch die nähergelegenen Kreisstädte Gumbinnen (Gusew), Schloßberg (Dobrowolsk) und Angerapp (Osjorsk) an Größe und Wirtschaftskraft übertraf. Vor allem die im Norden des Kreises Insterburg lebende bäuerliche Bevölkerung trug zu einer Belebung des Handels in der Stadt bei. Die großen Güter des südlichen Teiles vermarkteten ihre Produkte eher zentral über Absatzorganisationen und in diesen Gutsbesitzerarealen lebten naturgemäß weniger Menschen und damit potentielle Käufer.

Der Blick in eine der Hauptgeschäftsstraßen der Stadt aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg (Abb. 3) vermittelt einen Eindruck von der dichten Bebauung des Stadtzentrums und den nahe beieinanderliegenden Geschäften in der Zeit vor dem Krieg.

Im Stadtplan der Stadt Insterburg (Abb. 4) werden die Grundzüge der funktionalen Gliederung der Stadt erkennbar:

- die Innenstadt zwischen Schloß und Bahnhof als Einkaufs- und Verwaltungszentrum,
- die Garnison mit ihren zahlreichen Kasernen und anderen militäreigenen Gebäuden,
- das Handelszentrum für den Landhandel innerhalb der Region und über sie hinaus mit Hafen, großem Bahnhof und Anlagen zur Vermarktung und Verladung des Viehs.

Die Stadt Tschernjachowsk

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges begann eine neue Etappe der Stadtgeschichte. 1946 wurde Insterburg zu Ehren eines sowjetischen Offiziers, des Obersten Iwan Danilowitsch Tschernjachowsk, in Tschernjachowsk umgenannt und zugleich Rayonzentrum des gleichnamigen Rayons im nunmehr zur Russischen Sowjetrepublik gehörenden Gebiet Kaliningrad. Wie schon an anderer Stelle festgestellt (KNAPPE 1993), entsprachen die Rayongrenzen sehr oft den alten Kreisgrenzen, dies trifft auch auf den Rayon Tschernjachowsk zu (Abb. 2).

Die Bevölkerungszahl der Stadt nahm durch die Zuwanderung von Menschen aus verschiedenen Teilen der damaligen Sowjetunion ständig zu, 1968 waren es 29 400

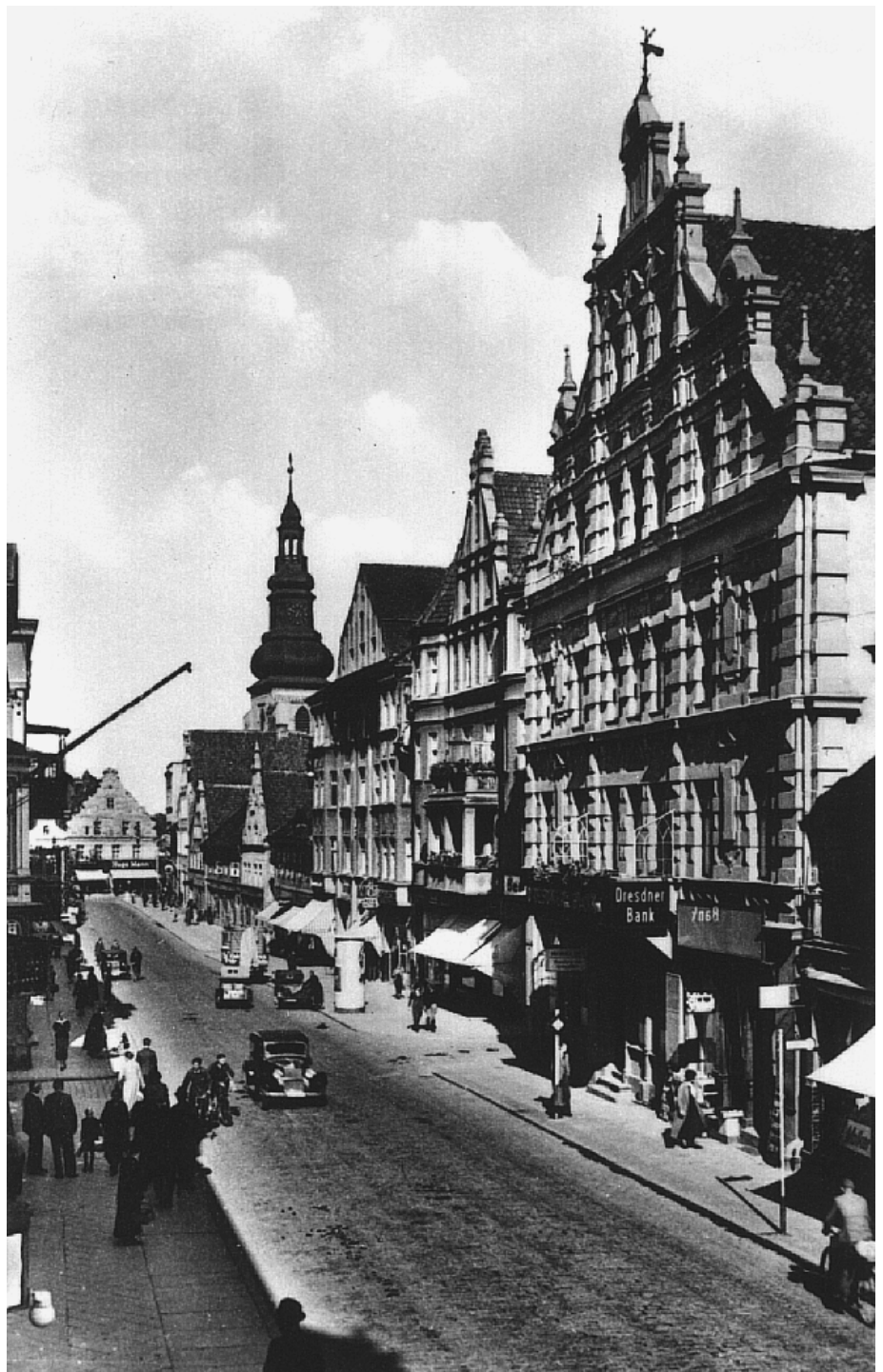


Abb. 3: Blick in eine der früheren Hauptgeschäftsstraßen Insterburgs

Quelle: Bildarchiv Herder-Institut e.V. Marburg (Gen.-Nr.: 103 082 1994)

Einwohner (SACHAROW 1968), 1993 41 300 Einwohner (KORNEEVEZ 1993), womit der Vorkriegsstand von 48 711 Einwohnern im Jahre 1939 fast wieder erreicht war.

Eine Reihe von Fabriken aus der Vorkriegszeit – hauptsächlich aus dem Bereich der Lebensmittelverarbeitung – wurden wieder in Betrieb genommen, wie z. B. die Molkerei, der Schlachthof, die Mühlenwerke und das Sägewerk.

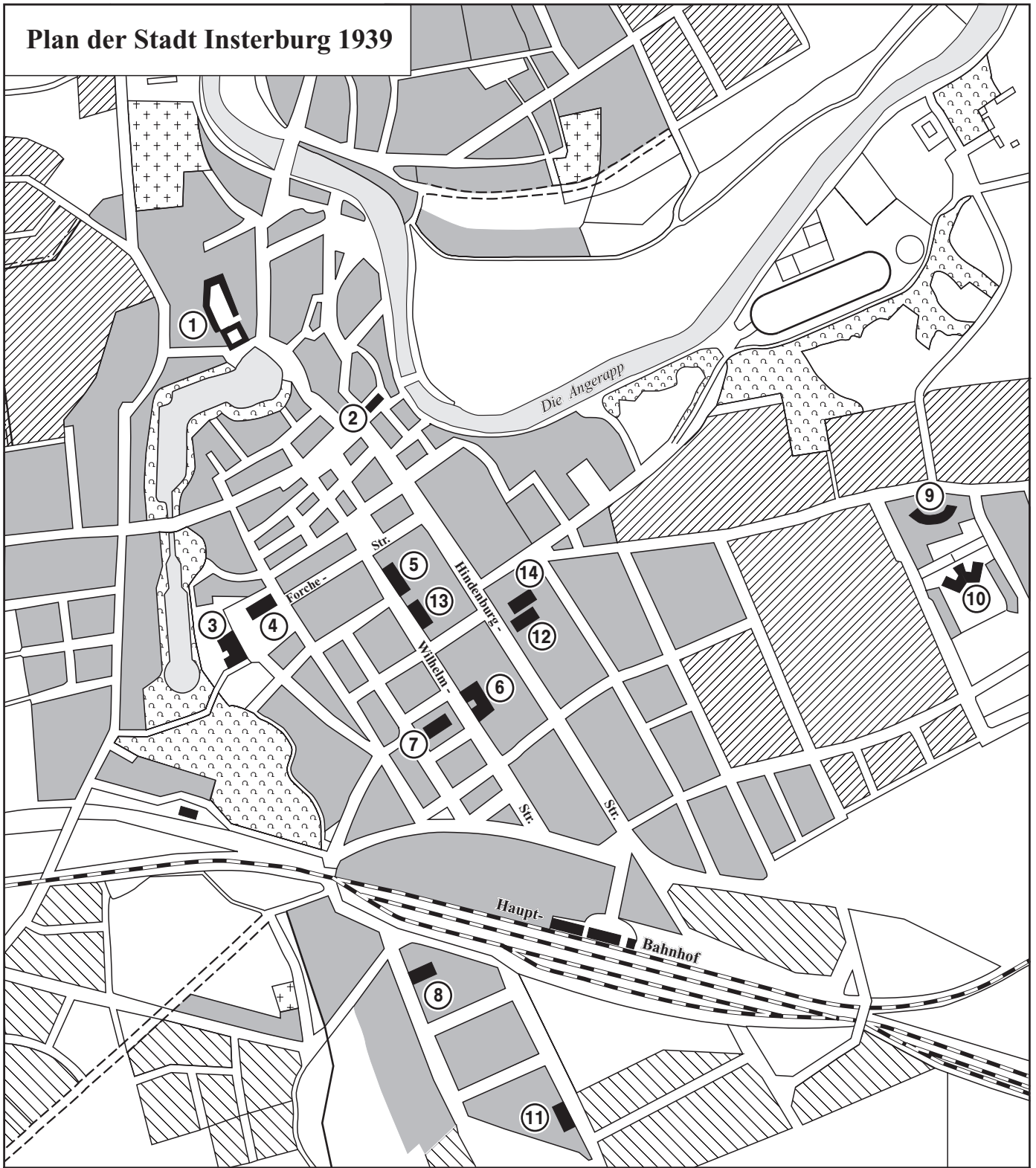
Mit einer umfangreichen Garnison wurde an Vorkriegstraditionen der Deutschen angeknüpft – genauere Zahlenangaben

über die Stärke der gegenwärtig in Tschernjachowsk stationierten Armeeeinheiten waren nicht erhältlich.

Der Neuaufbau des Stadtzentrums nach 1945

Das zum Teil zerstörte Stadtzentrum wurde in anderer Form wieder aufgebaut; es zeigt dabei den charakteristischen Wandel von der marktorientierten zu einer sozialistischen Zentrenstruktur. So fällt auf, daß anstelle der zerstörten Teile des Alten Marktes mit Rathaus, Geschäftshäusern

Plan der Stadt Insterburg 1939



- | | | | |
|---|----------------------|-------------------------------|------------------------------|
|  | bebaute Fläche | 1 Altes Schloß | 8,9 Schulen |
|  | offene Bebauung | 2 Lutherkirche | 10 Krankenhaus |
|  | Kasernengelände | 3 Gesellschaftshaus | 11 Viktoriastift |
|  | öffentliches Gebäude | 4 Markthalle | 12 Katholische Kirche |
|  | Grünfläche | 5 Postamt | 13 Bank |
|  | Friedhof | 6 Mädchengewerbeschule | 14 Finanzamt |
| | | 7 Reformierte Kirche | |

0 500m

 Kartographie: IfL 1995, M. Zimmermann

Abb. 4: Stadtplan der Stadt Insterburg 1939

und der Lutherkirche eine Freifläche entstand (Abb. 5). Derartige Lösungen findet man an zahlreichen Stellen in der Stadt – Grünflächen weisen heute auf die zerstörte Teile der alten Stadt hin. Dadurch ergab sich ein weitläufiges Stadtzentrum, welches den Stadtcharakter entscheidend veränderte. Die neue Bebauung fügte sich nur schwer in das Vorhandene ein, vielmehr steht sie eigenständig daneben (Abb. 6). Dementsprechend hat das heutige Stadtbild seine Harmonie verloren. Ausgehend von der Forderung, unter der Leitung der Partei auf diesem Territorium ein neues, ein sowjetisches Leben zu schaffen (PANOW 1948, SACHAROW 1968) wollte man in den ersten Nachkriegsjahren nicht die Strukturen einer von den Deutschen errichteten Stadt bewahren oder restaurieren. Vielmehr ging es darum, vor allem dringend benötigten Wohnraum zu schaffen. Dies erfolgte durch den Bau mehrgeschossiger Wohngebäude vorwiegend am Stadtrand. Der Versorgung der Bevölkerung dienten die staatlichen Einzelhandelsgeschäfte in den einzelnen Stadtvierteln. Die früheren Hauptgeschäftsstraßen Hindenburg- und Wilhelmstraße (jetzt Lenina und Pionerskaja) – sie verbanden den Alten Markt mit dem Bahnhof und wurden früher von vielen Menschen frequentiert – besaßen nun wesentlich weniger Geschäfte als früher (DREVES 1933) (Abb. 7).

Aktuelle innerstädtische Veränderungen
Mit der politischen Wende erhielt der Einzelhandel eine neue Wertigkeit. Das Staatsmonopol wurde aufgehoben und es konnten private Geschäfte entstehen. Die Nutzungskartierung des Stadtzentrums (Abb. 8) hat ergeben, daß sich die beiden früheren Hauptgeschäftsstraßen bislang noch nicht wieder zum Hauptgeschäftszentrum entwickelten, da sie auch keine verbindende Funktion mehr haben – der Alte Markt existiert nicht mehr und der Bahnhof ist wenig frequentiert, da der Zugverkehr für den Personentransport derzeit keine große Bedeutung hat. Entsprechend wirkt der Bahnhofsvorplatz verödet, neue Geschäfte haben sich bisher dort nicht angesiedelt. Stattdessen erlangte die zum Neuen Markt mit der Markthalle führende Straße Kalinina (frühere Forchestraße) eine neue Rolle als Geschäftsstraße. Sie wird auf dem Weg zum Markt von vielen Menschen benutzt. Dabei ist der Handel mit Waren des kurzfristigen Bedarfs in der Überzahl (Abb. 9) – eine Reihe von Kiosken, die vor allem Nah-

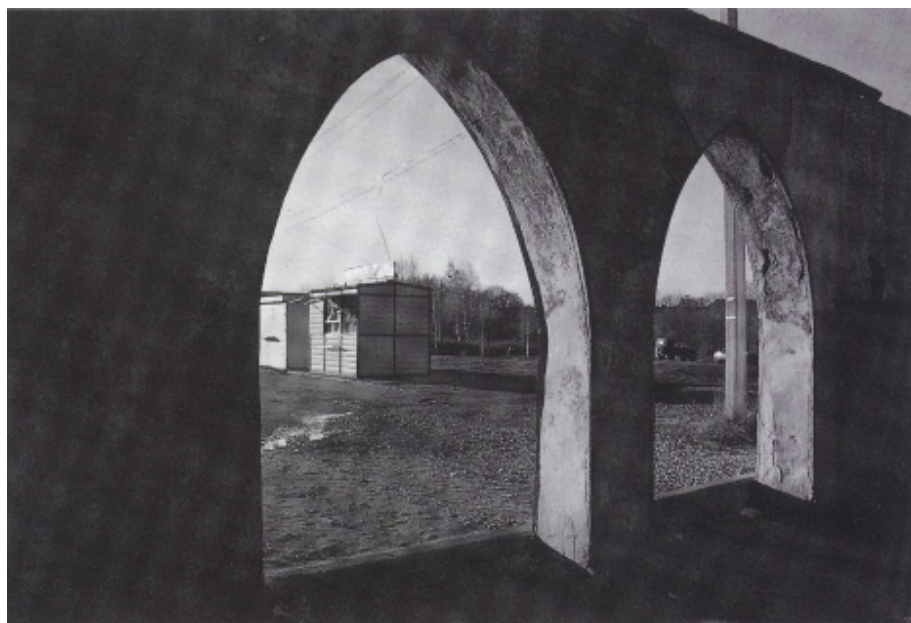


Abb. 5: Blick von der früheren Lutherkirche in Richtung Alter Markt (Foto: E. KNAPPE 1994)

rungs- und Genußmittel anbieten, wurde hier eröffnet. Ansonsten befinden sich noch viele Strukturen im Übergang. So konnte in einer Anzahl von Geschäften festgestellt werden, daß sie eine Mischung von unterschiedlich wertigen Waren anbieten, z. B. Möbel in Kombination mit Bekleidung und Blumen. Dies ist sicher darauf zurückzuführen, daß zum einen die Kaufkraft noch nicht so hoch ist, um von einem Geschäft mit hochwertigen Gütern allein einen ausreichenden Umsatz zu erzielen, und zum anderen auch das Warenangebot nicht so groß ist, daß eine Warengattung allein ausreichend potentielle Käufer zum Kaufen anregen könnte. Sicherlich fehlt auch vielen neuen russischen "Unterneh-

mern" noch die Erfahrung zum Führen von Einzelhandelsgeschäften.

Die Kartierung veranschaulicht auch den noch geringen Anteil der Dienstleistungseinrichtungen, in Tschernjachowsk sind es nur knapp 70 – in der nahegelegenen, aber nur halb so großen polnischen Stadt Bartoszyzse (Bartenstein, ehemals Ostpreußen) sind es 45 Einrichtungen (WAACK 1994). Dennoch nehmen die Dienstleistungen mit 52 % an der Gesamtzahl der kartierten Einrichtungen schon einen nicht unbeträchtlichen Anteil ein, der die Rolle der Stadt als wichtigen zentralen Ort unterstreicht (Abb. 9). Sehr gut erkennbar ist auch die hohe Zahl der bereits erwähnten Kioske, die man als



Abb. 6: Neue und alte Bebauung in Tschernjachowsk (Foto: E. KNAPPE 1994)



Abb. 7: Frühere Wilhelmstraße (ul. Pionerskaja) (Foto: E. KNAPPE 1994)

einen Zwischenschritt vom einfachen Straßenhandel zum festen Geschäftsraum ansehen kann.

Der Beginn der Marktwirtschaft spiegelt sich im Stadtbild neben den erwähnten Kiosken noch an weiteren Merkmalen wider. Dazu gehört ein umfangreicher Straßenhandel, der in dieser Form in der Zeit der Sowjetunion nicht bestand – es gab lediglich Kolchosmärkte, auf denen vorwiegend Lebensmittel zu staatlich festgesetzten Preisen gehandelt wurden. Nunmehr gesellt sich zum Handel mit Erzeugnissen aus der Landwirtschaft auch ein Verkauf von Textilien, Bekleidung und Schuhen in kleinen Ständen oder einfach auf der Straße. Die Anbieter sind Privatpersonen, die entweder ihre eigenen Erzeugnisse oder aufgekaufte Produkte als Zwischenhändler verkaufen. Die Preise werden oft frei ausgehandelt und bestimmen sich durch Angebot und Nachfrage. Für diesen Handel werden neben der Markthalle aus der Vorkriegszeit und dem Neuen Markt vor dieser Halle vorwiegend Straßenkreuzungen oder Plätze vor Geschäften genutzt (Abb. 10).

Weiterhin sind neue Dienstleistungseinrichtungen im privaten Sektor entstanden wie z. B. Bankfilialen, Notariate, Rechtsanwaltspraxen und Versicherungen, alles Funktionen, die vorher nur im staatlichen Sektor existierten. Nunmehr besteht dafür ein hoher Bedarf, und ganz offensichtlich sind auch Fachkräfte da, die sich in diesen Richtungen etabliert haben oder noch dabei sind, sich eine Existenz zu schaffen. Problematisch ist es, geeignete Räumlichkeiten oder Gebäude zu finden.

Die Kapazitäten für Neubauten sind begrenzt und dadurch entsteht ein enges Nebeneinander von alt und neu in den verschiedensten Nutzungsrichtungen. So findet man z. B. in einem ehemaligen Kirchengebäude sowohl eine Fabrik als auch eine neue Bank.

Neu ist auch ein beginnender Wandlungsprozeß in der Rolle der Kirche und der Religion. Nach 1945 wurden die Kirchen, sofern sie nicht zerstört waren, anderweitig genutzt, als Speicher, als Fabrik u.ä. In Tschernjachowsk diente die frühere Reformierte Kirche zunächst viele Jahre als Sporthalle, wurde aber wieder renoviert und ist jetzt als orthodoxe Kirche wieder in Benutzung.

Der Wandel der ehemals staatlichen Industriebetriebe verläuft sehr schleppend, nur zögerlich kommt eine Privatisierung in Gang. Die Mehrzahl der Betriebe – mitunter noch aus der Vorkriegszeit stammend – ist sanierungsbedürftig. Für die Sanierung fehlt es an Kapital, die proklamierte Freihandelszone mit Steuer- und Investitionserleichterungen zeigt allenfalls in der Stadt Kaliningrad einige Resultate in Form von Joint ventures (FEDOROW 1993), im Landesinnern ist davon wenig zu spüren. Nach dem Wegfall der staatlichen Subventionen fällt es daher den Betrieben schwer, sich auf dem Markt zu behaupten. Erste Ansätze für neue Strategien sind z. B. neu renovierte firmeneigene Geschäfte wie das Fleischereigeschäft "Instermeat" des Schlachthofes Tschernjachowsk.

Das gegenwärtige Problem der Industriebetriebe besteht darüber hinaus noch darin, daß ihre vorherige Rolle über die

eigentliche Produktion hinausging und sie noch z. B. Betriebswohnungen besaßen und für Heizung und Warmwasser sorgten. Die schwierige finanzielle Situation erlaubt es den Betrieben nicht mehr, diesen Aufgaben nachzukommen, wodurch sich die Versorgung der Bevölkerung mit Wärme und Wasser teilweise verschlechterte.

Insgesamt machte die Nutzungskartierung deutlich, daß sich gegenwärtig unterschiedliche Nutzungsformen der in der Stadt vorhandenen Bausubstanz und Infrastruktur ableiten lassen:

- *Persistente Nutzung*

Dazu gehören: Schulen, Krankenhäuser, Markthalle mit Marktplatz, Kasernen, Bahnhof, Hauptstraßennetz. Standorte der Industriebetriebe und das Produktionsprofil unterlagen ebenfalls nur einem begrenzten Wandel.

- *Veränderliche Nutzung*

Hierzu gehört der Einzelhandel, dessen Standorte sich nach dem Krieg im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau der Stadt und den in der Sowjetzeit veränderten Konsumbedingungen veränderten. Gegenwärtig unterliegen sie wiederum einem Wandel in Form von neu entstehenden Geschäften, Kiosken und Straßenhandel. Auf Grund anderer Bedürfnisse der neuen Stadtbewohner erhielten bestimmte Gebäude eine andere Nutzungsform, so wurde z. B. die frühere Post zur Badeanstalt.

- *Zur ursprünglichen Nutzung zurückkehrend*

In diese Kategorie gehören die Kirchen, die nach dem Krieg ihre Aufgabe als Kirche verloren hatten und anderweitig genutzt wurden bzw. verfielen. Gegenwärtig werden Kirchen wieder renoviert und ihrem ursprünglichen Zweck zugeführt.

- *Zur Zeit verlorengegangene Nutzung*

Das ehemals gut ausgebaute Eisenbahnnetz und die umfangreichen Lager- und Viehhallen sicherten die Funktion der Stadt als Landhandels- und Dienstleistungszentrum von regionaler und überregionaler Bedeutung. Die Wiedererlangung dieser Funktion scheitert zur Zeit an der schwierigen Lage von Industrie- und Landwirtschaftsbetrieben, an Kapital- und Warenmangel, am fehlenden Fachpersonal und Know how.

Nicht mehr genutzt werden die Turnieranlagen für den Pferdesport, wofür Insterburg bekannt war. Obwohl im nahe gelegenen Majewka (Georgenburg) noch immer Pferdezucht betrieben wird, finden keine Auktionen und Turniere mehr statt. Damit fehlt auch ein wichtiger Anziehungspunkt für Touristen. Der Aspekt Fremdenverkehr hat insgesamt noch keinen hohen

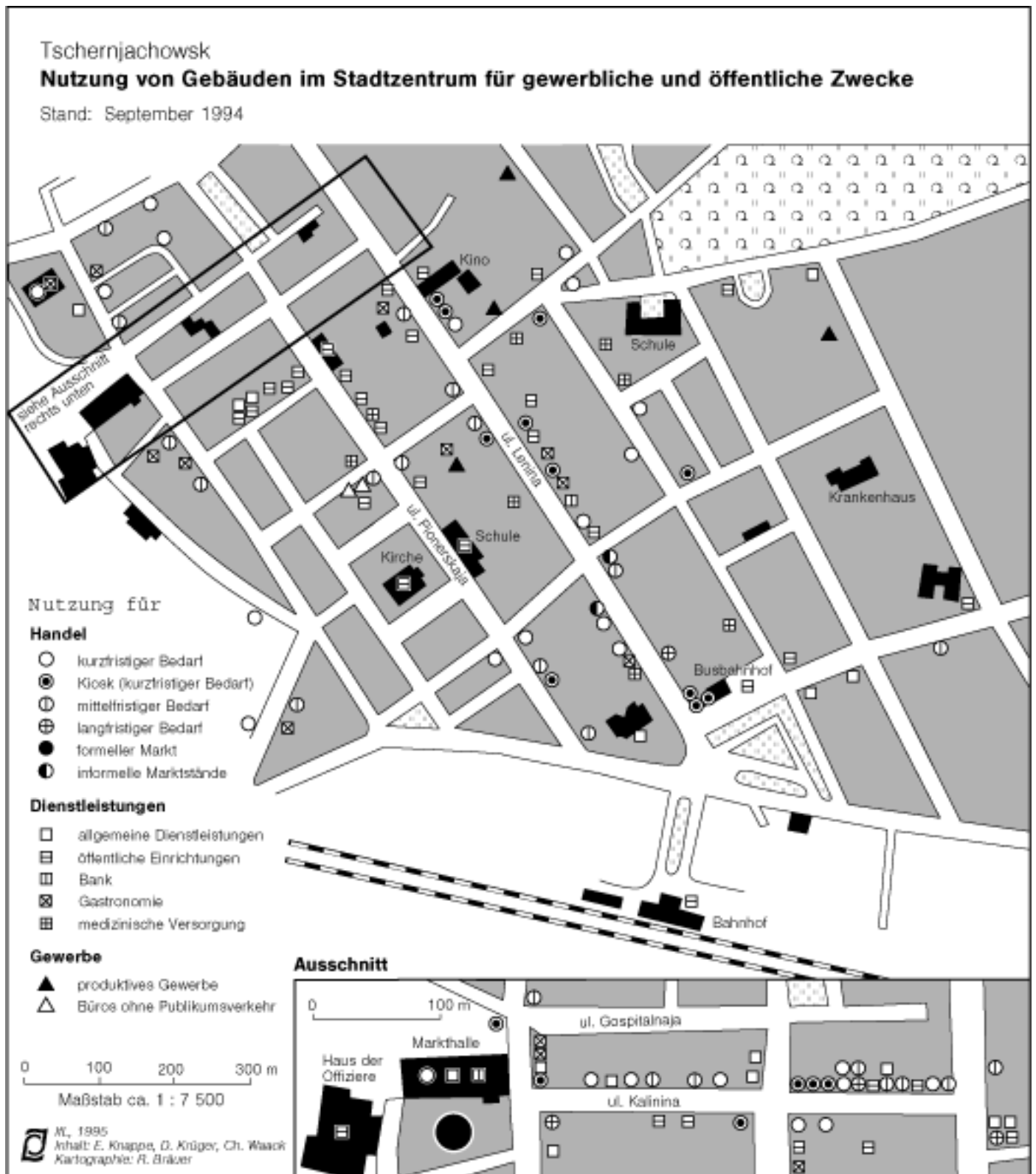


Abb. 8: Nutzungskartierung Stadtzentrum Tschernjachowsk

Quelle: eigene Erhebungen 1994 – KNAPPE, WAACK, KRÜGER

Stellenwert in der Stadt und manifestiert sich u.a. in der geringen Anzahl von Hotels und Gaststätten.

In der Vergangenheit spielte noch die Lage der Stadt an dem bis hierher schiffbaren Pregel eine Rolle. Es gab einen gut ausgebauten Kanal, der direkt zum Hafen führte. Dieser Verkehrsweg ist völlig be-

deutungslos geworden und das Schleusen- und Kanalsystem ist zum Teil verlandet.

Entwicklungsperspektiven

In der Sowjetzeit stand die Stadt – wie auch die anderen Städte im Inneren des Gebiets – stets im Schatten der Gebietshauptstadt Kaliningrad und der an der

Ostseeküste gelegenen Industrie- und Erholungszentren. So nehmen Stadt und Landkreis Tschernjachowsk bei einer vergleichenden Bewertung der Lebensbedingungen im Gebiet Kaliningrad auch nur den 12. Platz unter 18 bewerteten Städten und Kreisen ein, während Kaliningrad und der an der Ostsee gelegene Kurort Swetlo-

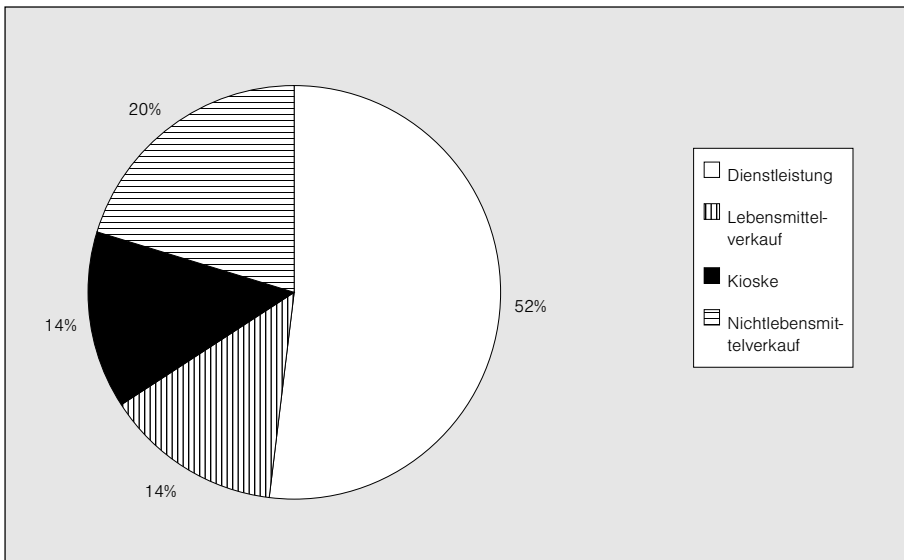


Abb. 9: Übersicht über die Art der im Stadtzentrum von Tschernjachowsk kartierten Verkaufsstellen und Dienstleistungen

Quelle: eigene Erhebungen

gorsk auf Platz 1 und 2 rangieren (BILTSCHAK 1991). Wohl wurden nach dem Systemwandel die Rahmenbedingungen für eine Selbstverwaltung der Städte und Gemeinden geschaffen (ORLOWA 1991), aber es mangelt neben Kenntnissen und Erfahrungen zur örtlichen Selbstverwaltung vor allem an den finanziellen Mitteln, um bestimmte für notwendig erkannte Maßnahmen durchführen zu können (UTUKIN 1992). Das eigene Finanzaufkommen reicht nicht aus und die Zuschüsse von der Gebietsverwaltung bzw. aus Moskau fließen nur sehr zögerlich. Dadurch werden solche Vorhaben wie Wohnungsbau und -sanierung, Verbesserung der Infrastruktur, Neubau öffentlicher Einrichtungen

oder Rekonstruktion historischer Gebäude erschwert oder sogar unmöglich (NIS-NEWITSCH 1994).

Die verkehrsgünstige Lage der Stadt an der wichtigen West-Ost-Straßenverbindung wirkte sich bisher noch nicht sehr fördernd auf die Stadtentwicklung aus. Die Ursachen dafür sind vor allem in der politischen Entwicklung zu suchen. Die Unabhängigkeit Litauens veränderte die Situation entscheidend. Aus einer früher nahezu bedeutungslosen Grenze zwischen zwei Unionsrepubliken der früheren Sowjetunion wurde eine Grenze zwischen zwei Staaten. Politische und wirtschaftliche Probleme führten zu Unstimmigkeiten zwischen Rußland und Litauen, was sich in

einer Erschwerung des Transitverkehrs durch Litauen äußert. Aus diesem Grund werden gegenwärtig für den Straßenferntransport die Verkehrsverbindungen via Mamonowo oder Bagrationowsk über Polen und Weißrußland nach Rußland präferiert und ausgebaut. Eine weitere Lösung bietet sich im Seetransport über Kaliningrad an. Positiv für die Stadt könnte die geplante Einrichtung eines Grenzüberganges in Richtung der polnischen Stadt Goldap sein, da dieser Übergang Tschernjachowsk an eine weitere internationale Transitstrecke anschließen würde. Bedeutungsvoll für die Stadtentwicklung könnte auch der Ausbau des Eisenbahnnetzes von Tschernjachowsk über Shelesnodorshnyi nach Polen in Normalspur sein, um den Güterverkehr nach und von Westeuropa zu vereinfachen. In Anbetracht des schmalen Finanzbudgets, das für das Gebiet Kaliningrad zur Verfügung steht, und unter Berücksichtigung der von der Gebietsverwaltung gesetzten Prioritäten wird die Verwirklichung dieser Pläne möglicherweise längere Zeit in Anspruch nehmen - in der Strategie der Freihandelszone „Bernstein“ liegt der Schwerpunkt eindeutig bei der Stadt Kaliningrad (FJODOROW et al. 1993).

Transformation der Umlandbeziehungen

Der frühere Landkreis Insterburg bestand aus 13 Kirchspielen mit 177 Gemeinden und wurde von 21 429 Menschen bewohnt. Im ländlichen Raum des nach dem Zweiten Weltkrieg gebildeten Rayons Tschernjachowsk leben 13 600 Einwohner in 116 Dörfern, die zu 8 Selsowjets (Gemeindeverbänden) zusammengefaßt sind. Der Rayon Tschernjachowsk besitzt mit rd. 727 000 ha die größte Landwirtschaftliche Nutzfläche im Gebiet Kaliningrad, wird aber von seiner Produktivität her als niedrig eingeschätzt (FJODOROW et al. 1993). 308 Privatbauern bewirtschaften 6 104 ha, die andere Fläche wird von Genossenschaften oder Aktiengesellschaften bearbeitet (FJODOROW 1992).

Um erste Anhaltspunkte für mögliche Auswirkungen des Systemwandels auf den ländlichen Raum und die Stadt-Umland-Beziehungen zu erhalten, wurden Befragungen in der Stadt Tschernjachowsk sowie in mehreren Landgemeinden des Rayons durchgeführt. Die Interviewpartner wurden gefragt, wie oft und warum sie nach Tschernjachowsk fahren. Es fällt auf, daß die Mehrheit der Befragten häufig (mindestens 1x/Woche) nach Tschernja-



Abb. 10: Straßenhandel in Tschernjachowsk (Foto: E. KNAPPE 1994)

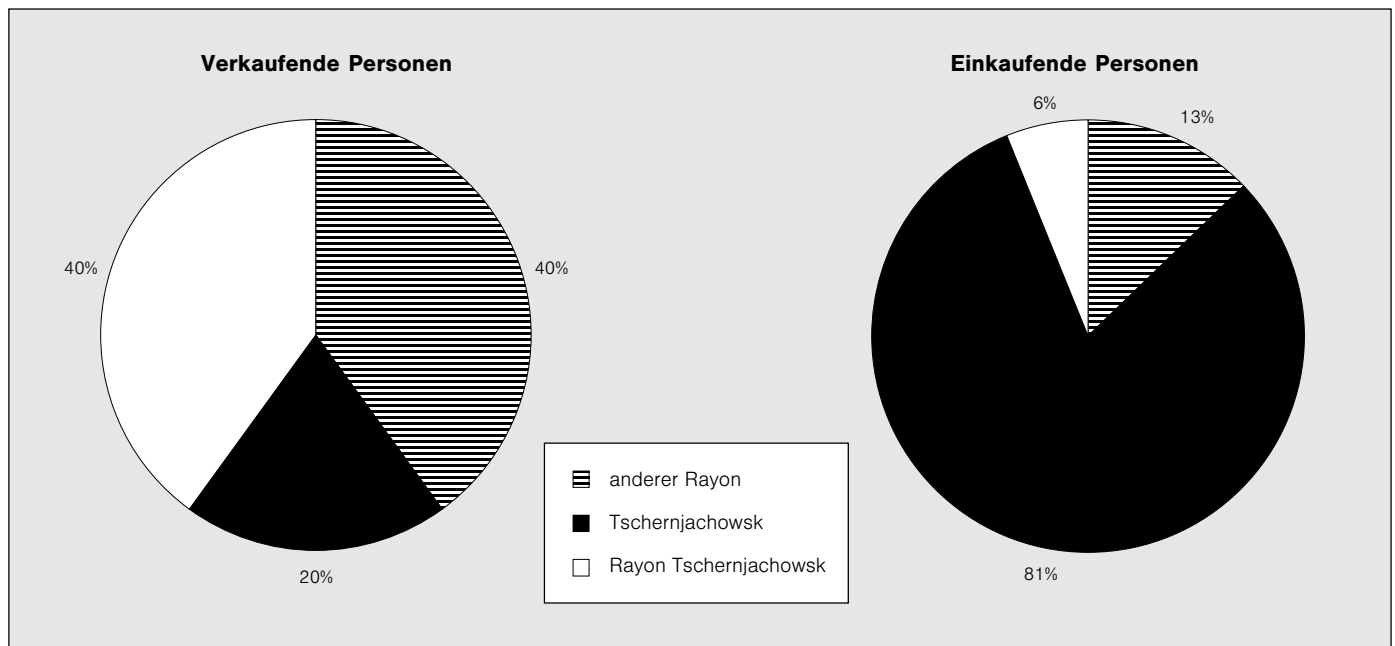


Abb. 11: Herkunft der auf dem Markt in Tschernjachowsk verkaufenden und einkaufenden Personen
 Quelle: eigene Erhebungen September 1994

chowsk fährt, um Waren zu verkaufen (Milch, Eier, Fleisch, Gemüse) und um auch wiederum die Dinge einzukaufen, die in der eigenen Wirtschaft nicht erzeugt werden (Abb. 11). Erstaunlich ist, daß sich unter diesen Händlern Leute aus Sowjetsk (Tilsit), der nach Kaliningrad zweitgrößten Stadt der Region befinden. Möglicherweise rechnen sie sich in der Stadt Tschernjachowsk einen besseren Absatz für ihre Waren aus als z. B. in der Nähe der litauischen Grenze, wo sie der Konkurrenz litauischer Händler und Waren ausgesetzt sind. Alle befragten Händler kommen regelmäßig nach Tschernjachowsk, zum Teil sogar täglich. Der Markt vor der Markthalle findet täglich statt, ebenso wie der Straßenhandel. Der Verkauf von Lebensmitteln wurde dabei hauptsächlich von Händlern aus Tschernjachowsk oder der näheren Umgebung getätigt, während Händler mit Textilien, Kleinbedarf u. ä. auch weitere Entfernungen zurücklegten. Nahezu alle Befragten kamen mit dem Bus in die Stadt, einen PkW besitzen die wenigsten.

Die befragten Käufer (60 von 114 befragten Personen) waren vorwiegend Einwohner der Stadt Tschernjachowsk (Abb. 11), nur 19 % kamen aus dem Rayon Tschernjachowsk oder aus angrenzenden Gebieten. Nach Kaliningrad fährt diese Gruppe der Befragten seltener, sie gaben an, daß sie alle benötigten Dinge in der Kreisstadt Tschernjachowsk bekommen. Diese Form der Ware-Geld-Beziehung zwischen der Stadt und ihrem ländlichen Umland ist neu und existiert erst seit dem

Übergang zur Marktwirtschaft. Das heißt, für den Absatz von landwirtschaftlichen Produkten aus dem Umland ist die Stadt Tschernjachowsk attraktiv, dafür werden auch längere Anfahrtswege und -zeiten in Kauf genommen. Der Absatz in unmittelbarer Nähe der Dörfer oder im Dorf selbst wird als nicht rentabel bezeichnet. Eine Ausnahme stellen die Dörfer dar, die an der Hauptstraße Kaliningrad -Tschernjachowsk -Nesterow liegen, hier werden die Produkte unmittelbar an der Straße den Vorüberfahrenden angeboten, wie z. B. in Meshduretsche (Abb. 12).

Die großen Landwirtschaftsbetriebe verkaufen ihre Erzeugnisse entweder an die Verarbeitungsindustrie bzw. vermarkten sie auch direkt auf dem Markt in Tschernjachowsk. Eine Aufkauf- und Absatzorganisation gibt es noch nicht. Die Versorgungssituation in den Dörfern hat sich bisher dahingehend geändert, daß in kleineren Orten oft die Dorfäden geschlossen und manche Buslinien eingestellt wurden und daß die großen Landwirtschaftsbetriebe Probleme haben, ihre Mitarbeiter pünktlich zu bezahlen. So gibt es Aussagen, daß teilweise drei Monate kein Lohn gezahlt wurde. Somit sind die Menschen im ländlichen Raum in hohem Maße darauf angewiesen, sich selbst mit Nahrungsmitteln zu versorgen und einen kleinen Überschuß auf den Markt zu bringen, um damit den Kauf notwendiger Dinge finanzieren zu können. So ist im ländlichen Raum des Rayon Tschernjachowsk bisher noch kein Wandel in der Form sichtbar,

daß neben den Landwirtschaftsbetrieben private Geschäfte oder Handwerksbetriebe und andere Dienstleistungsbetriebe entstehen. Es fehlen neben den unzureichenden Rahmenbedingungen Geld, Kenntnisse und freie Arbeitskraft, um innovativ sein zu können. Hinzu kommt, daß bei der allgemeinen Finanzknappheit der potentielle Nutzer- und Käuferkreis auch nicht sehr groß sein dürfte. Die Dorfentwicklung wurde in der Vergangenheit vom Landwirtschaftsbetrieb bestimmt. War das Dorf Verwaltungssitz eines solchen Kolchos oder Sovchos, wurde seine Entwicklung meist positiv beeinflusst. Mit der Umwandlung dieser Betriebe in privatwirtschaftliche Formen werden zunächst Arbeitskräfte freigesetzt, die im Dorf selbst kaum eine neue Arbeit finden. Handelt es sich dabei um jüngere Leute, wandern sie aus den Dörfern ab. Nach KORNEEVEZ (1994) hat zwar seit 1993 die Abwanderung der Bevölkerung aus dem ländlichen Raum eine sinkende Tendenz, aber die Ursachen hierfür sind nicht in einer Stabilisierung der äußeren Lebensumstände zu suchen. Es handelt sich dabei vielmehr darum, daß die aus den Dörfern abwandernden Menschen oft ihren Wohnsitz im Dorf und auch etwas Land behalten, um damit den Lebensunterhalt abzusichern bzw. aufzubessern. Das Land wird von ihnen in der Freizeit bzw. am Wochenende bearbeitet, häufig widmen sich auch die bereits pensionierten Familienmitglieder dieser Aufgabe.

Hinzu kommt, daß die Landwirtschaftsbetriebe die sozialen Aufgaben wie das

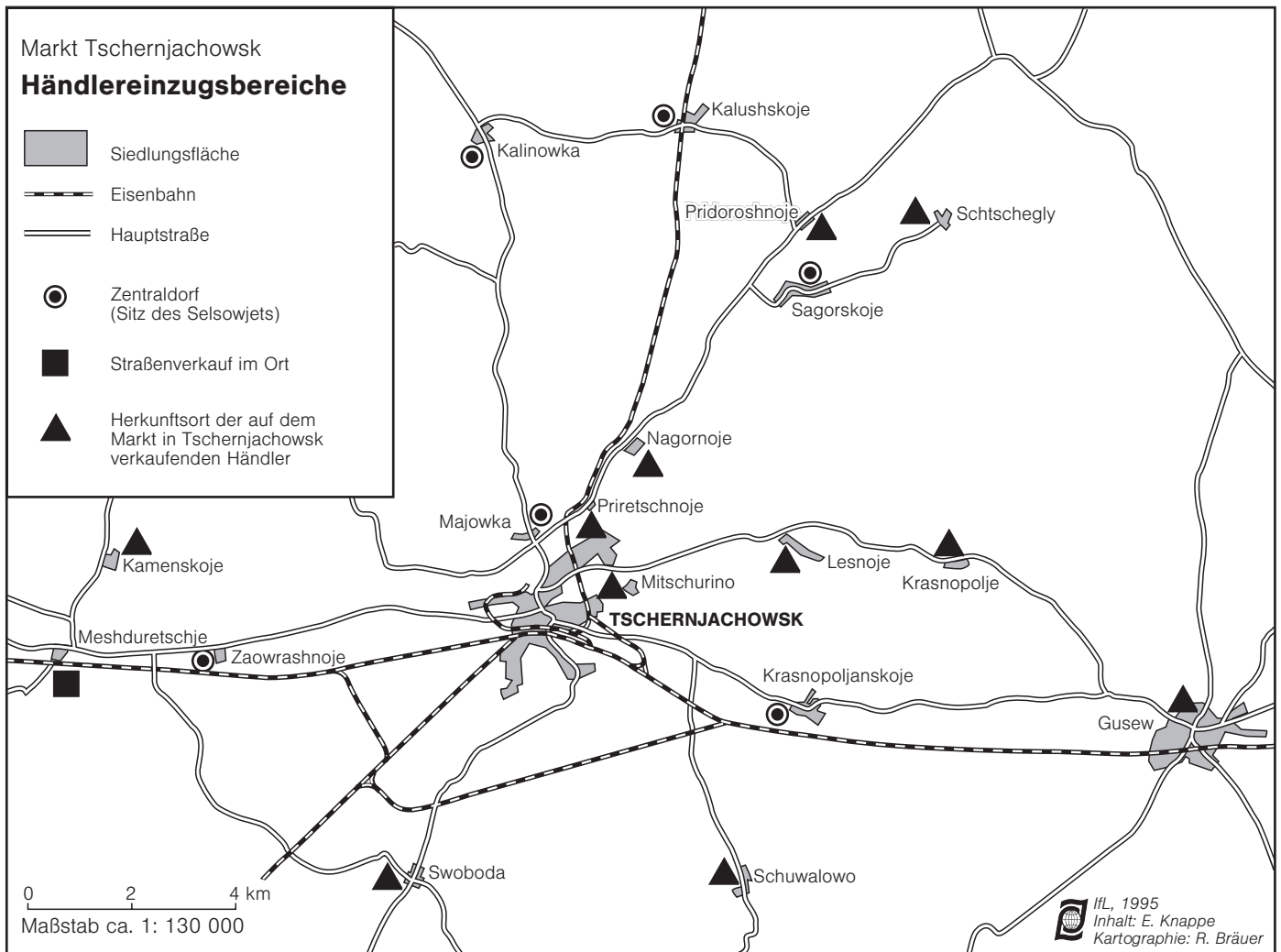


Abb. 12: Räumliche Verteilung der Wohnorte der in der Stadt Tschernjachowsk Handel treibenden Personen

Quelle: eigene Erhebungen September 1994

Betreiben von Kindergärten, Klubhäusern, Geschäften u. ä. oft nicht mehr wahrnehmen. Die örtliche Gemeindeverwaltung ist noch nicht in der Lage, diese Funktionen zu ersetzen. Daraus resultiert eine Verschlechterung der Lebensqualität auf dem Lande, was im Zusammenwirken mit den oft schlechten Straßenverbindungen dazu führen kann, daß in dem insgesamt dünn besiedelten Rayon Tschernjachowsk der Gegensatz zwischen der Stadt mit ihrem unmittelbaren Einzugsbereich einerseits und der ländlichen Peripherie andererseits größer wird.

Die Situation im ländlichen Raum ist in der gegenwärtigen Phase des Systemwandels als weniger dynamisch einzuschätzen als in der Stadt. Führt der Transformationsprozeß in einer Stadt wie Tschernjachowsk trotz aller auftretenden Probleme schon zu ersten Ansätzen einer positiven Entwicklung, die sich wie bereits dargestellt, in beginnender Handelstätigkeit und dem Entstehen neuer Einrichtungen des öffentlichen Lebens äußert, so ist ein sol-

cher Wandel auf dem Lande kaum erkennbar.

Ausblick

Die aus der deutschen Vergangenheit herührende Infrastruktur der Stadt Tschernjachowsk mit den Gebäuden des öffentlichen Lebens, den Wohn- und Industriegebäuden wird im Zusammenhang mit dem politischen Wandel in der Sowjetunion in unterschiedlicher Weise wieder in Wert gesetzt und genutzt. Im Fall der untersuchten Stadt Tschernjachowsk und ihres Landkreises deutet sich jedoch an, daß der Grad der Kriegs- und Nachkriegszerstörung nicht unbedeutend war und es somit durch den nach anderen Vorgaben handelnden Sowjetstaat eine starke Überprägung des Vorhandenen gab. Die sehr komplizierten äußeren Bedingungen, unter denen der gegenwärtige Wandlungsprozeß abläuft, erschweren ein rasches Um- und Neugestalten der Stadt. Nur langsam setzen sich neue Formen des Handels und der Dienstleistung durch, immer beeinträchtigt durch

Mangel an Kapital, Materialien und Fachkräften. Dadurch wandelt sich auch das Stadtbild nur ganz allmählich und langfristige Vorhaben, wie z. B. die Sanierung alter Gebäude, stehen immer etwas im Schatten von dringlich zu lösenden Sofortaufgaben, wie die Sicherung von Wasser- und Wärmeversorgung.

Auf dem Lande war der Wandel in der Nachkriegszeit durch die Einrichtung der großen Sowchos- und Kolchosbetriebe so drastisch, daß der Übergang zur privatwirtschaftlichen Form der Landwirtschaft schwierig und langwierig sein wird (KNAPPE 1993). Positiv in diesem Zusammenhang könnte sich auswirken, daß in den Landwirtschaftsbetrieben keine früheren Bodenbesitzer mit ihren Ansprüchen berücksichtigt werden müssen. Negativ ist, daß die desolate wirtschaftliche Lage der Landwirtschaftsbetriebe das gesamte dörfliche Leben beeinträchtigt und an einer Aufwärtsentwicklung hindert. Diese Probleme treffen nicht nur für den Rayon Tschernjachowsk zu, sondern in

unterschiedlicher Ausprägung für das gesamte Gebiet Kaliningrad. Dies bedeutet, daß zur Überwindung dieser Probleme nicht nur die örtlichen Kräfte zu mobilisieren sind. Vielmehr ist die Gebietsverwaltung gefordert, durch geeignete Rahmenbedingungen und Unterstützung helfend einzugreifen.

Literatur:

Amtliches Gemeindeverzeichnis für das Deutsche Reich (1941). Berlin.
 BARRAN, F. (1991): Städte-Atlas Ostpreußen. Leer.
 BARRAN, F. (1992): Nördliches Ostpreußen – Königsberger Gebiet und Memelland. Ortsnamenverzeichnis und Karte. Leer.
 BILTSCHAK, W. S. (BILČAK, V. S.) (1991): Učet regionalnyh faktorov v formirovanij socialnyh program. In: Geograficeskie problemy ekonomiceskoi samostojatelnosti Kaliningradskoi oblasti. S. 23-28.
 JEREMEJEV, W. G. (EREMEEV, V. G.) (1990): Perspektivy razvitija stroitelno kompleksa Kaliningradskoi oblasti. In: Geograficeskoe prognosirovanie socialno-ekonomiceskovo razvitija Kaliningradskoi oblasti.
 DREVES, E. (1933): Führer von Insterburg und Umgegend und durch Ostpreußen. Insterburg.
 FJODOROW, G. M., & U. M. SWEREW (FEDOROV, G. M., & U. M. ZVEREV) (1992): Kalinin-

gradskaja oblast – SEZ „Jantar“. Kaliningrad.
 FJODOROW, G. M., et al. (FEDOROV, G. M., et al.) (1993): Strategija razvitija regiona. Kaliningrad.
 HENNIG, K. (1981): Der Landkreis Insterburg – ein Ortsnamenlexikon.
 HEYNIKE, H. (1931): Entwicklung der ostpreußischen Städte – eine wirtschaftshistorische Untersuchung. Königsberg.
 KNAPPE, E. (1993): Der Wandel der Landnutzung im Kaliningrader Gebiet. In: Europa Regional 2/93 S. 22-30.
 KORNEEVEZ, W. S. (KORNEEVEC, V. S.) (1994): Zur Prognose der Bevölkerungsentwicklung in Zeiten extremer Veränderungsprozesse. Kaliningrad.
 MÜLLER-HERMANN, E. (Hrsg.) (1994): Königsberg/Kaliningrad unter europäischen Perspektiven. Bremen.
 NISNEWITSCH, B. (NISNEVIC, B.) (1994): I est voprosy bez otvetov. In: Kaliningradskaja Pravda 24.09.1994. Kaliningrad.
 OBGARTEL, W. (1931): Die Kreise Insterburg Stadt und Land Insterburg.
 ORLOWA, T. O. (ORLOVA, T. O.) (1991): Razvitie obsesvenovo samoupravljenija kak metod soversenstvovanija upravljenija gorodom. In: Geograficeskie problemy ekonomiceskoi samostojatelnosti Kalininkradskoi oblasti, S. 94 -98.
 PANOW, W. K. (PANOV, V. K.) (1948): K voprosu o specialisacij selskovo hozajstva Kaliningradskoi oblasti, S. 94-98.
 RICHTER, F. (1984): Industriepolitik im agrari-

schen Osten. Wiesbaden.
 SACHAROW, E. (SACHAROV, E.) (1968): Kaliningradskaja oblast v cifrah. Kaliningrad.
 SCHEU, E. (1936): Ostpreußen – Eine wirtschaftsgeographische Landeskunde. Königsberg.
 UTUKIN, N. M. (1992): Razvitie malyh gorodov i rayonov Kaliningradskoi oblasti v usloviah rynocnyh otnosenij. In: Regionalnye issledovanija Kaliningradskoi oblasti itogi i perspektivij, S. 80-91.
 VON BATOCKI, & G. SCHACK (1929): Bevölkerung und Wirtschaft in Ostpreußen. Jena.
 WAACK, CH. (1994): Die ländlichen Siedlungen und ihre zentralen Orte im polnisch-russischen Grenzgebiet – ein zeitlicher und räumlicher Vergleich. Diplomarbeit Hannover.
 SWEREW J. M. (ZVEREV, J. M.) (1994): Formulation of Infrastructure of the Free Economic zone Jantar as an Element of Activzation of over the Border-Cooperation. In: Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarow przygranicznych Polski. Warschau.

Autor:
 Dr. ELKE KNAPPE
 Institut für Länderkunde,
 Bereich Regionale Geographie Europas,
 Beethovenstraße 4,
 D-04107 Leipzig