

(RE)KONSTRUKTION: KALKUTTA.  
Eine Studie zur Beschreibung unkontrollierter Stadtentwicklung.

# DIPLOMARBEIT

Zur Erlangung des akademischen Grades eines  
Diplom Ingenieurs

Studienrichtung: Architektur

**Boris Murnig**

Technische Universität Graz  
Erzherzog-Johann-Universität

Fakultät für Architektur

Betreuer: Gethmann, Daniel, Mag.art. Dr. phil.  
Institut für Architekturtheorie, Kunst- und Kulturwissenschaften  
01/2012



Deutsche Fassung:  
Beschluss der Curricula-Kommission für Bachelor-, Master- und Diplomstudien vom 10.11.2008  
Genehmigung des Senates am 1.12.2008

## EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am .....

.....  
(Unterschrift)

Englische Fassung:

## STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

.....  
date

.....  
(signature)



## Abstract

Die Arbeit widmet sich dem Phänomen des unkontrollierten Wachstums urbaner Ballungsräume. In diesem Zusammenhang stellt sich vor allem in Asiens Städten das Problem, die Entwicklung schnell wachsender Städte kaum erfassen und auf herkömmliche Weise kontrollieren zu können.

Unkontrollierbarkeit, so die These, ist dabei allerdings nicht im Verlust der Kontrolle selbst, sondern in der Zerstreuung der Handlungs- und Einflussebenen zu sehen. In Anlehnung an Koolhaas' „Generic City“ (Koolhaas 1995) wird demnach davon ausgegangen, dass der Begriff „unkontrollierte Stadtentwicklung“ den Umstand beschreibt, die Vielzahl vorhandener Einflüsse und Bezüge im Gesamtkontext nicht mehr nachvollziehen zu können.

An diesem Punkt setzt die Arbeit an und versucht mittels einer Analyse der seit den 1980er Jahren stattgefundenen Urbanisierung Ost Kalkuttas, eine differenzierte Betrachtungsweise zu erarbeiten: Mittels zweier maßstäblich verknüpfter Perspektiven wird versucht, Handlungsstränge und Prozesse der stattgefundenen Urbanisierung nachzuvollziehen. In diesem Zusammenhang wird der städtische Aktivismus (Brillembourg/Feireiss/Klumpner 2005) als Möglichkeit zur Partizipation innerhalb unkontrollierter Wachstumsprozesse definiert, welchem in weiterer Folge Instrumentalisierungen – systematisch angewandte Formen von städtischem Aktivismus - nachgewiesen werden.

Anhand dieser Analyse wird im letzten Teil versucht, die gewonnenen Erkenntnisse zueinander in Verbindung zu setzen, mittels eines theoretischen, auf den Instrumentalisierungen des städtischen Aktivismus basierenden Modells zu beschreiben, sowie Aspekte zur Betrachtung bzw. Parameter für eine schematische Darstellung vermeintlich unkontrollierter Urbanisierung anzubieten.



<b>Ausgangspunkt</b>	<b>6</b>
Kontrolle?	6
Methode	10
<b>Teil I: POSITION</b>	<b>18</b>
Generic City	20
কলকাতা / Kolkata	28
<b>Teil II: EXKURS</b>	<b>38</b>
Kalkutta Fakten	40
Chronik Ost Kalkuttas	54
<b>Teil III: REKONSTRUKTION</b>	<b>68</b>
Verbindungen	70
<b>Analyse</b> Verbindungen	74
<b>Tool</b> Infrastruktur	96
<b>Case01</b> EEW & EMB	104
Abgrenzung	126
<b>Analyse</b> Abgrenzung	130
<b>Tool</b> Informalisierung	152
<b>Case02</b> A new Town in Rajarhat	164
<b>Teil IV: KONSTRUKTION</b>	<b>190</b>
Bi-Polares Betrachtungsmodell	192
<b>erster Aspekt</b> kontextuelle Ebenen	198
<b>zweiter Aspekt</b> Intensität	212
Quellen	226



*"This is a record of a search. No attempt has been made to eliminate from the studies documented here conclusions and opinions which we do not now regard as completely valid. It is felt to be more important to leave in apparent contradictions than to eliminate steps which are necessary to an understanding of the process and intentions of the whole."*

*(Alison & Peter Smithson: Urban Structuring. Studies of Alison & Peter Smithson, Studio Vista, London 1967, 8)*

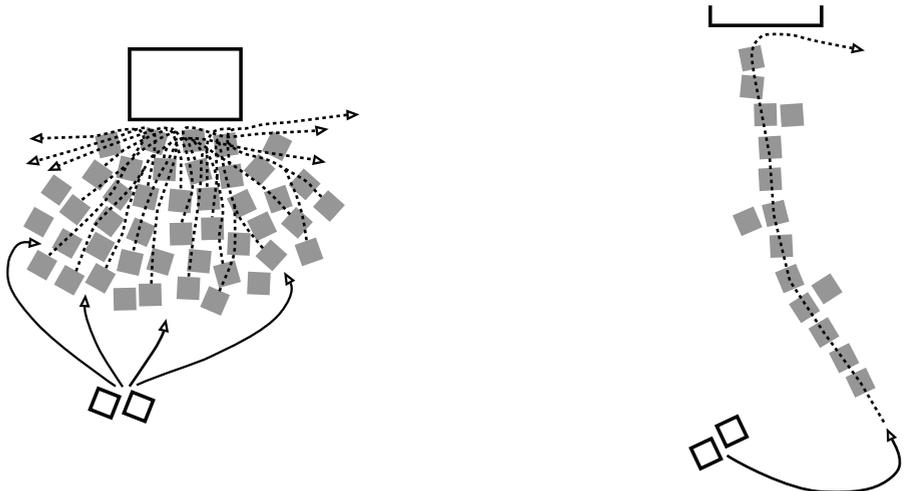
## Kontrolle?

### EINE GESCHICHTE...

Am 16. August 2008 reiste ich zum ersten Mal nach Indien. Um ca. neun Uhr abends landete ich gemeinsam mit einem Freund am gerade im Umbau befindlichen Chhatrapati Shivaji International Airport in Mumbai.

Als wir uns auf den Weg in die Stadt machen wollten, dauerte es eine Weile, bis wir herausgefunden hatten, wo sich der Pre-paid Taxischalter befand, da er sich hinter der größten, am gefährlichsten anmutenden Menschenmenge verbarg. Um an ein Ticket zu kommen, gaben wir bald die von uns anfänglich verfolgte Strategie des zivilisierten Wartens auf und wandelten kurzerhand Geduld in kämpferisches Schieben, Drängen, Schubsen und Stoßen um: Was in Europa vermutlich schon als tätlicher Angriff gewertet werden würde, war hier offensichtlich nicht nur Usus, sondern schlichtweg notwendig, um überhaupt erst vom Fleck zu kommen.

Anhand dieses ersten Erlebnisses in Indien kann ich vermutlich am besten meinen Gefühlszustand bzw. die Ambivalenz meiner Empfindungen in jener Situation beschreiben: Was ich zunächst als offensichtliche Unordnung, als sich jeglicher Kontrolle entziehendes Fehlen von Organisation eingeschätzt hatte, löste einerseits Unbehagen/Ungewissheit in mir aus (Wer hilft mir, wenn mir hier etwas passiert?), eröffnete mir aber



Vergleich disperser & einheitlicher Organisation von Ordnung

gleichzeitig auch neue Möglichkeiten (endlich Schluss mit den falschen Höflichkeiten in der Warteschlange).

Mir blieb also nicht anderes übrig, als mich von meiner eigenen Vorstellung von Ordnung – der Warteschlange, in welcher man sich insgeheim zwar den sofortigen Herzstillstand aller vor einem Wartenden wünschen, diese Hoffnung aber auf keinen Fall aussprechen bzw. dem herbeigesehnten Effekt schon gar nicht durch etwaige Handlungen Nachdruck verleihen darf – zu verabschieden und mich blindlings - ohne zu wissen, was erlaubt bzw. verboten ist, in eine unbekannte, zunächst als pure Anarchie eingestufte, Situation zu stürzen.

Das Gefühl, das ich zu beschreiben versuche, basiert folglich auf der Ambivalenz von Hilflosigkeit und Herausforderung, Angst und Erwartung und beschreibt die Suche nach Möglichkeiten der Partizipation - der Kontrolle - innerhalb einer anfänglich als unkontrollierbar empfundenen Situation.

## UNKONTROLLIERBARKEIT?

Als angehender Architekt lag mein Interesse bei dieser ersten Reise vor allem darin, jene architektonischen und städtebaulichen Konzepte in natura zu betrachten, welche mir bis dato als Testgebiete visionärer Ideen bekannt waren. Doch seltsamer Weise begann sich mein Blick auf die - zuvor so hoch geschätzten - Ansätze der Meister zu verändern, stellte doch beispielsweise Le Corbusiers Chandigarh den Versuch dar, eben jene beschriebenen Ambivalenzen mit allen Mitteln zu bekämpfen. Chandigarh selbst machte auf mich den Eindruck einer artifiziellen Umgebung, welche einzig und allein der Etablierung und Erhaltung einer ortsfremden (kolonialen) Ordnung diene. Während in Chandigarh auch heute noch auf die Einhaltung der gestalterischen, vom Meister persönlich festgelegten Grundsätze geachtet wird, war es mir hingegen in Städten wie Mumbai, Kalkutta oder Ahmedabad möglich, sowohl vergangene Intentionen als auch gegenwärtige Tendenzen regelrecht zu fühlen, in das Leben dieser Städte gewissermaßen einzutauchen und mich ihnen von einer anderen, mir bis zu diesem Zeitpunkt unbekanntem Seite anzunähern. Anders als bei europäischen, zu Museen konvertierten Stadtkernen faszinierten mich an den indischen, kolonial geprägten urbanen Zentren vor allem Vielseitigkeit und Gegensätzlichkeit von gegenwärtigem Verfall, offensichtlichem Desinteresse, spontanen Neuinterpretationen und Umnutzungen, aber auch punktuelle und gezielte Aufwertungen.

Das Interessante daran war, dass offensichtlich keine anarchistisch-chaotische Situation vorlag, sondern vielmehr alle Abläufe einer Art anderen Ordnung folgten, einem System, das auf speziellen - mir noch unbekanntem - Formalitäten basierte.

Meine anfängliche Verwirrung war allerdings nicht ausschließlich auf ein anderes Verständnis von Ordnung zurückzuführen, sondern vielmehr auf eine offensichtlich andere Organisationsweise. Während man nach einem herkömmlichen Ordnungsverständnis von festgelegten Handlungssträngen und zentralen Anlaufstellen ausgeht (Behörden, Genehmigungen, Anträge...), schien hier der Prozess der urbanen Weiterentwicklung fragmentierter, zerstreuter und vor allem von nicht eindeutig erkennbaren Entscheidungsträgern organisiert zu sein.

**Die grundlegende These dieser Arbeit geht folglich davon aus, dass Unkontrollierbarkeit nicht im Verlust der Kontrolle selbst, sondern in der Zerstreuung der Handlungs- und Einflüssebenen zu sehen ist. Der Begriff „unkontrollierte Stadtentwicklung“ beschreibt demnach den Umstand, dass die vorhandene Vielzahl an Handlungen, Einflüssen und Bezügen im Gesamten nicht mehr fassbar, nicht mehr nachvollziehbar ist.**

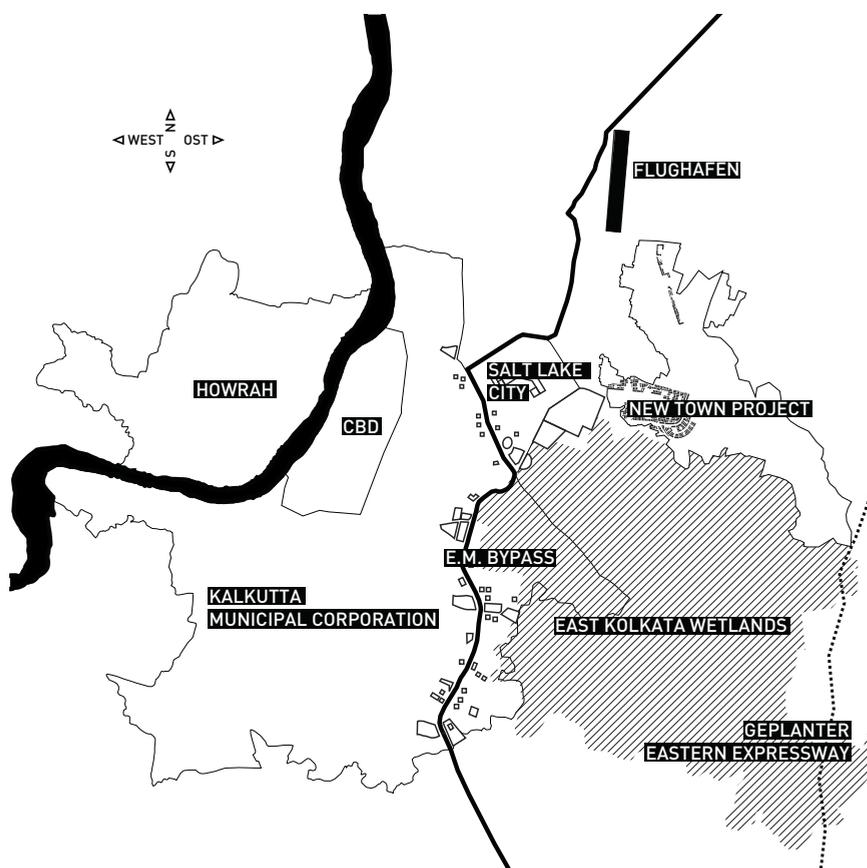
Die folgende Auseinandersetzung stellt den Versuch dar, unterschiedliche Stadien von Kontrolle (sowie Kontrollverlust) innerhalb eines städtischen Systems beschreibend sichtbar zu machen. Der Fokus der Betrachtung ist hierbei auf den Prozess der Veränderung gerichtet, rangiert eindeutig vor formal-strategischen Ansätzen. Le Corbusiers gestalterische Intention ist folglich weniger Gegenstand des Interesses, als die Wechselwirkung zwischen Benutzern, Umfeld, umliegenden Begebenheiten und den jeweiligen Objekten.

Als Ort der Analyse dient die drittgrößte Metropole Indiens, Kalkutta, mit dem Blickwinkel auf dem seit den 1980er Jahren unter immer stärker werdendem Druck der Urbanisierung stehenden Osten der Stadt. Von März bis Juli 2011 hatte ich die Möglichkeit, dort zu leben, ein Praktikum zu absolvieren und so meine Recherchetätigkeiten nicht nur auf einem rein wissenschaftlichen Standpunkt, sondern auch auf Alltagserfahrungen zu gründen.

Den Ausgangspunkt der Untersuchung stellte der Eastern Metropolitan Bypass (EMB) dar, eine Umfahrungsstraße, welche einst zur Entlastung der überfüllten und von Verkehrschaos geprägten innerstädtischen Straßen gedacht war, sich aber schnell als Motor fragmentierter und offensichtlich

unkontrollierbarer Stadtentwicklung entpuppte. Die Folgen dieser Intervention führten zu erbittert ausgetragenen Kontroversen hinsichtlich der sozialen und ökologischen Verantwortung bzw. Nachhaltigkeit von Stadt, deren Entwicklung, welche in einer generellen Debatte - dem Konflikt Stadt/Land - in der Verhärtung der Positionen und der finalen Reduktion dieser auf entweder Pro oder Contra mündeten.

Vor diesem Hintergrund untersucht die folgende Arbeit auch aktuell stattfindende Entwicklungen, Tendenzen und in Realisierung bzw. Planung befindliche Projekte, welche entweder direkt oder indirekt, als Folge des immer stärker polarisierenden und zur Grundsatzdebatte avancierten Konflikts, mit dem EMB in Verbindung stehen.



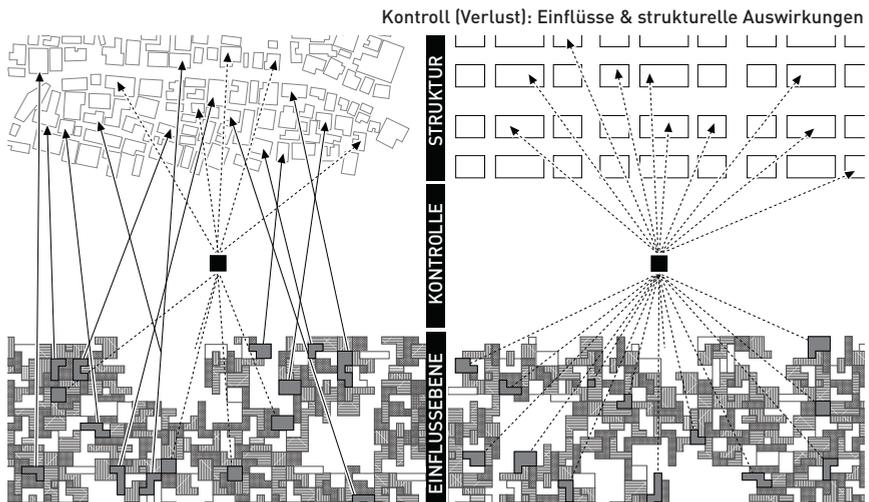
wichtige Komponenten des Osten Kalkuttas

## Methode

### EINFLÜSSE.

Zunächst interessiert die nähere Betrachtung der Einflussebene unkontrollierter Urbanisierung: Diese Einflüsse sind in der heutigen Situation nicht mehr eindeutig nachvollziehbar, da sie sowohl lokalen Umständen als auch globalen Phänomenen entspringen können. Rem Koolhaas versuchte in seinem Text „Generic City“ Unkontrollierbarkeit basierend auf eben dieser Überlegung – der Sprunghaftigkeit und Willkür, dem undurchschaubaren Mix an unterschiedlich gepolten Einflüssen und Bezügen – zu beschreiben<sup>1</sup>, indem er die „eigenschaftslose Stadt“<sup>2</sup> als eine Art eigenständigen Organismus betrachtete. Da es nicht mehr möglich ist, die Einflüsse eindeutig zurückzuverfolgen, es sich meist sogar als schwierig erweist, diese überhaupt auszumachen, kann man zunächst lediglich folgende Aussage treffen:

**Unkontrollierbarkeit ist als ein Konglomerat willkürlich zusammengewürfelter Einflüsse zu betrachten, welche lediglich durch Nicht-Verifizierbarkeit ihrer Herkunft zueinander in Verbindung gebracht werden können. Kontrolle, im herkömmlichen, auf Urheberrechts- und Autorendenken basierendem Verständnis, ist folglich nicht mehr auszumachen, was aber nicht automatisch bedeutet, dass in urbanen Systemen wie den angesprochenen Metropolen Indiens keine Möglichkeiten der Einflussnahme existieren.**



1 Vgl. Koolhaas 1995 Generic.

2 Vgl. Koolhaas 1996, 18.

In Anlehnung an Koolhaas, der seiner Generic City einerseits die Abwendung vom historischen Zentrum und andererseits ein willkürliches Eigenleben attestiert, kann man vereinfacht von zwei typologisch-räumlichen Gegensätzen sprechen, welche des weiteren – ebenfalls vereinfacht gedacht - auf zwei methodisch kontrovers agierende Charakteristika der unkontrollierten Stadtentwicklung umgemünzt werden können: Räumliche Zentralität steht dabei für Beständigkeit und Stabilität, für langfristige und tendenziell eher langsame Entwicklung. Die Auflösung dieser räumlichen Bündelung in dezentral bzw. multizentral organisierte Strukturen beinhaltet Schnellebigkeit, kurzfristige, spontane und letztendlich flexible Handlungsstränge.

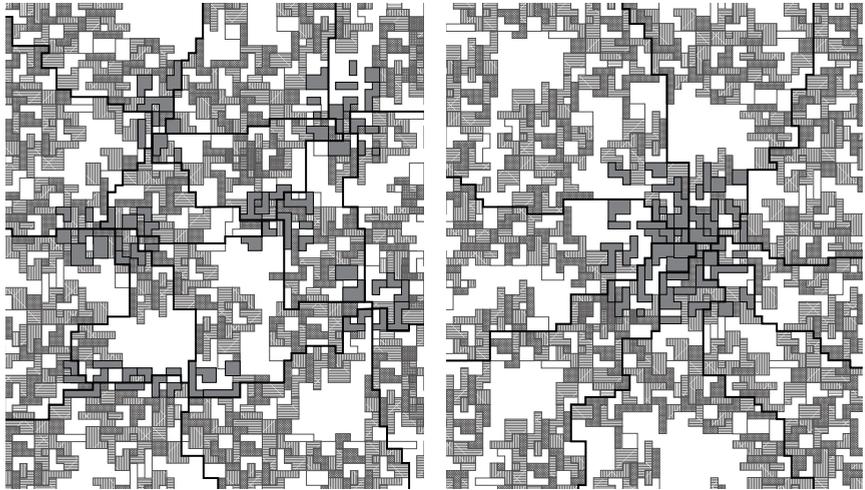
Im konkreten Fall findet sich dieser Aspekt in der räumlich dezentralen Organisation und der gleichzeitigen Tendenz zur Bündelung von Interessen, der Bildung sog. Hubs.

## HUBS.

Der Begriff Hub wird im Städtebau bzw. in der Architektur meist für die Bündelung funktionaler Eigenschaften wie beispielsweise in Verkehr oder Industrie verwendet. Der Ursprung dieses Begriffes findet sich allerdings in der Informationstechnologie: Der Hub ist Teil eines Netzwerkes, ein Knotenpunkt, welcher als zentrale Anlaufstelle und Verteiler von Informationen fungiert. Hubs sind Multiport-Repeater für Netzwerkkabel, physische Zentren also, welche im Verband eines digitalen Netzwerkes für den Austausch virtueller Daten sorgen und so als Schnittstelle zwischen analog und digital die Grundlage für ein dezentrales System bilden.

Mit Hilfe dieses Vergleiches wird die strukturelle Ambivalenz der unkontrollierten Stadtentwicklung nachvollziehbar: Die durch die zentrale Bündelung von Interessen und gesellschaftlichen Zugehörigkeiten bedingte, räumliche Ausbildung von Hubs erschafft erst Dezentralität und gewährleistet somit längerfristige Stabilität innerhalb des Systems. Folglich möchte ich die Bedeutung des Begriffes Hub von der räumlichen Dimension auf die gesellschaftliche, sozial bedingte Komponente ausdehnen.

Generell ist im Zusammenhang mit der Ambivalenz zwischen dezentraler Struktur und zentral organisierten Hubs zu beobachten, dass es im Falle Kalkuttas weniger zu einer tatsächlichen Dezentralisierung, denn zu einer Multiplikation und Vervielfältigung der Zentren gekommen ist; der Begriff Zentrum also nicht mehr exklusiv im Sinne herkömmlicher Bewertungen - wie im Sinne von Koolhaas angesprochenem historischem Zentrum



dezentrale (li.) und zentrale (re.) Organisation

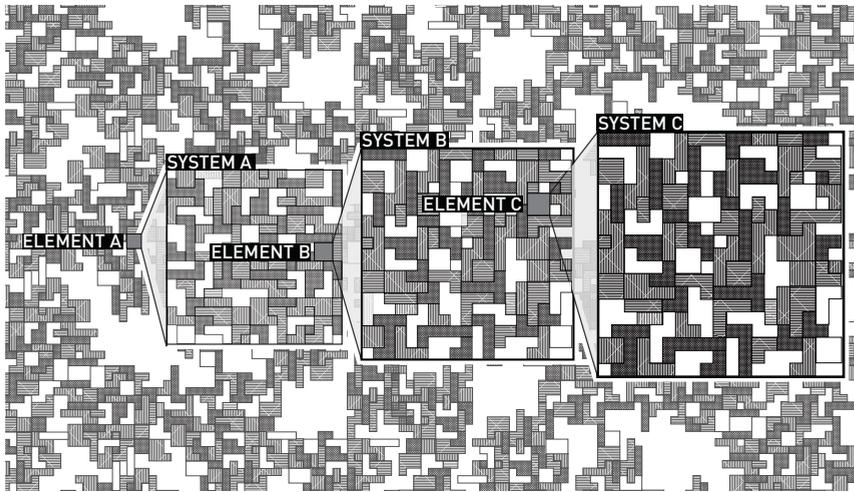
- zu verstehen ist. Der Hub beschreibt folglich die neuen, modernen Eigenschaften eines zentralen Knotenpunktes, welcher sich ausschließlich als Bündelung funktionaler bzw. gesellschaftlicher Interessen innerhalb eines urbanen Netzwerkes versteht.

**Unkontrollierbarkeit definiert sich nicht über ihre Gemeinsamkeiten, sondern viel eher über ihre Ambivalenzen: Beide angesprochenen Charakteristika – Zentralität/Beständigkeit bzw. Dezentralität/Spontantität - spielen weiterhin eine Rolle für das Wachstum der Stadt, was zur Folge hat, dass eine stabile Entwicklung nicht mehr gewährleistet werden kann: Es entsteht ein permanent in Veränderung befindliches Ungleichgewicht, eine Art Equilibrium der wiederkehrenden Extreme.**

Dennoch sind beide Charakteristika permanent präsent, immer und überall vorzufinden, was im Hinblick auf die Analyse eine Hilfskonstruktion notwendig macht, eine Methode, welche erlaubt, diese beiden Gegensätze einerseits getrennt voneinander zu betrachten und andererseits eindeutig zueinander in Beziehung zu setzen.

MASSTAB.

Koolhaas beschreibt die Generic City als eine Anhäufung sich ähnelnder, strukturell gleichartiger Elemente. Generic City ist leer, entsteht ideologisch wie räumlich aus dem Nichts, was der Grund dafür ist, dass die kleinsten Teile des Systems, die Elemente - trotz unterschiedlicher Gestalten und suggerierter Vielfalt – in ihrer Banalität bzw. ihrem Fehlen an Komplexität zusammenfinden.



zweistufige, fraktale Betrachtungsweise: System & Element

*The Generic City is fractal, an endless repetition of the same simple structural module; it is possible to reconstruct it from its smallest entity, a desktop computer, maybe even a diskette.<sup>3</sup>*

Diese Betrachtung behandelt das System Stadt als Ganzes, als Netzwerk, welches immer flexibel, spontan und folglich räumlich dezentral agiert. Es fehlt in diesem Fall allerdings die Beachtung zentraler Aspekte unkontrollierter Urbanisierung.

In diesem Zusammenhang möchte ich mich der Überlegungen des aus Indien stammenden, postkolonialen Theoretikers Homi K. Bhaba zur Beurteilung architektonischer Projekte und Interventionen völlig unterschiedlicher Kontexte bedienen: Für Bhaba ist es der Maßstab, der ermöglicht, Charakteristika unterschiedlicher Architekturen einander gegenüber zu stellen und miteinander zu vergleichen. Er spricht dabei von zwei maßstäblichen Ebenen, dem Ort (sight) einerseits und der örtlichen Umgebung (locality) andererseits.<sup>4</sup> Hier interessant nicht nur der Vergleich von Projekten auf unterschiedlichen Ebenen, sondern die Beziehung dieser beiden maßstäblichen Kontexte innerhalb einzelner Interventionen.

In räumlicher Hinsicht lassen sich die beiden maßstäblichen Ebenen einfach auf die beschriebene dezentrale Anordnung und Organisation der Hubs anwenden:

Das dezentrale System kommt der örtlichen Lage gleich und beschreibt die Rolle des einzelnen im Kontext des Verbandes mit anderen Hubs. Es ist der Maßstab, welcher die Betrachtung des gesamten Systems ermöglicht

<sup>3</sup> Vgl. Koolhaas 1995 Generic, 1251.

<sup>4</sup> Vgl. Bhabha 2007, 11.

- System Scale – und folglich nicht auf den Charakter der Elemente (Hubs) selbst eingeht. Der System Scale zeigt die Eigenschaften der Verbindungen auf bzw. macht deren Notwendigkeit ersichtlich.

Bhabas Ort beschreibt im Gegensatz dazu die Vorgänge in und an den Elementen und ihren Bezug, ihr Verhalten gegenüber der unmittelbaren, geografischen Umgebung. Im Gegensatz zu den für den System Scale wichtigen Verbindungen ist es innerhalb dieser Betrachtung – dem Element Scale - Abgrenzung zur unmittelbaren Nachbarschaft, welche die charakterlichen Eigenschaften von Beständigkeit und Stabilität erhält.

### STÄDTISCHER AKTIVISMUS.

Der Vorteil dieser Betrachtung liegt darin, dass sowohl dezentrale und spontane als auch zentrale und beständige Aspekte in der Analyse verarbeitet werden können, ohne auf - aus herkömmlichen Betrachtungsweisen - bekannte und allgegenwärtige Kompromisse zwischen zwei Gegensätzen eingehen zu müssen: Es handelt sich immer noch um zwei Extreme, welche Spannung und Geschwindigkeit des Entwicklungs- und Veränderungsprozesses vorantreiben und eben deshalb in der Lage sind, Kontinuität permanent zu gewährleisten.

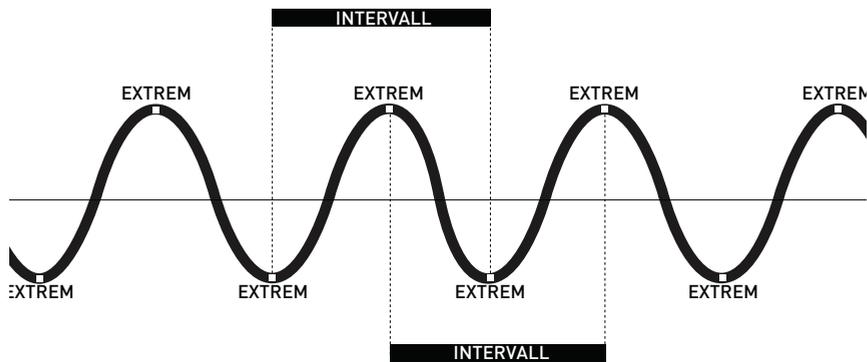
**Der Begriff Kontinuität steht folglich für Stabilität und Beständigkeit, ohne Spontanität bzw. Flexibilität auszuschließen. Im Gegenteil: Kontinuität kann nur unter der Voraussetzung gewährleistet werden, beide Aspekte zu beinhalten. Jedes Element kann also, je nach Betrachtung, zentral oder dezentral organisiert bzw. als beständig oder spontan agierend charakterisiert werden.**

*Wir begannen Aspekte der Stadt zu dokumentieren, die in traditionellen offiziellen und akademischen Untersuchungen, wenn überhaupt, nur beiläufig thematisiert werden. Je weiter unsere Arbeit voranschritt, desto deutlicher entfernte sie sich von einer Kulturgeschichte der Stadt und ging in die Richtung eines städtischen Aktivismus.<sup>5</sup>*

Diesem Vorteil steht die Kurzlebigkeit einer solchen Analyse (negativ) gegenüber, da nur mehr die Spanne zwischen zwei Extremsituationen, das Intervall zwischen Höhe- und Tiefpunkt, zählt. Zeit ist in dieser Betrachtung als Zyklus, als Fraktal (siehe Koolhaas) zu sehen. Vergangenheit und Geschichte sowie mittel- und langfristige Zukunftsprognosen lassen sich daher nur begrenzt aus einer solchen Analyse ableiten.

5

Brillembourg/Feireiss/Klumpner 2005, 298.



Kontinuität unkontrollierter Stadtentwicklung

Der städtische Aktivismus<sup>6</sup> kann aus zweierlei Gründen auch auf die hier beschriebene Methode appliziert werden: Da sich die Analyse auf Rekonstruktion und Interpretation stattfindender Prozesse und Handlungsstränge konzentriert, sind die Schlussfolgerungen immer subjektiver und interpretativer Natur, durch den Zeitpunkt, die momentan vorgefundene Situation bzw. derzeit vorherrschende Tendenzen beeinflusst, folglich eindeutig als aktivistisch zu beschreiben.

Unter dieser Voraussetzung wird im zweiten Aspekt deutlich, dass sich diese Methode teilweise jener Mittel bedient, welche sie eigentlich zu begreifen versucht: der willkürlichen Einflüsse und Bezüge unkontrollierten Wachstums. Die unterschiedlichen Stadien von Kontrolle könnten folglich auch als unterschiedliche Interpretationen vorgefundener Phänomene und Situationen – städtischen Aktivismus - beschrieben werden. Im Unterschied zur analytischen Vorgehensweise verfügt die Form des städtischen Aktivismus allerdings über keinerlei beschreibenden Output, sondern wird räumlich, anhand vermeintlich unkontrollierter Veränderungsprozesse sichtbar.

**Ziel der Studie ist folglich, mittels einer zweistufig und fraktal aufgebauten Betrachtung, bestehende Praktiken und Muster der Einflussnahme (Formen des städtischen Aktivismus) anhand des in Ost-Kalkutta vorgefundenen Urbanisierungsprozesses zu lokalisieren bzw. charakterisieren. Dieser Herangehensweise liegt die Hoffnung zu Grunde, auf Formen der Instrumentalisierung solcher Praktiken systematisch angewandten, städtischen Aktivismus zu stoßen, um diese in weiterer Folge anhand eines theoretischen (Einfluss-) Modells zu beschreiben bzw. Aspekte und Parameter für die Betrachtung dieses Modells anzubieten.**

6

Vgl. Brilllembourg/Feireiss/Klumpner 2005, 298.

## EXKURS

Der Exkurs „Kalkutta Basics“ liefert generelle Hintergrundinformationen zur geschichtlichen Entwicklung Kalkuttas sowie zur Situation und Entwicklung Ost-Kalkuttas im Speziellen. Dieses Kapitel versteht sich als eigenständiger Teil, gliedert sich auch methodisch vom Rest der Arbeit aus und wird aus diesem Grund als Exkurs angeführt.

## METHODE

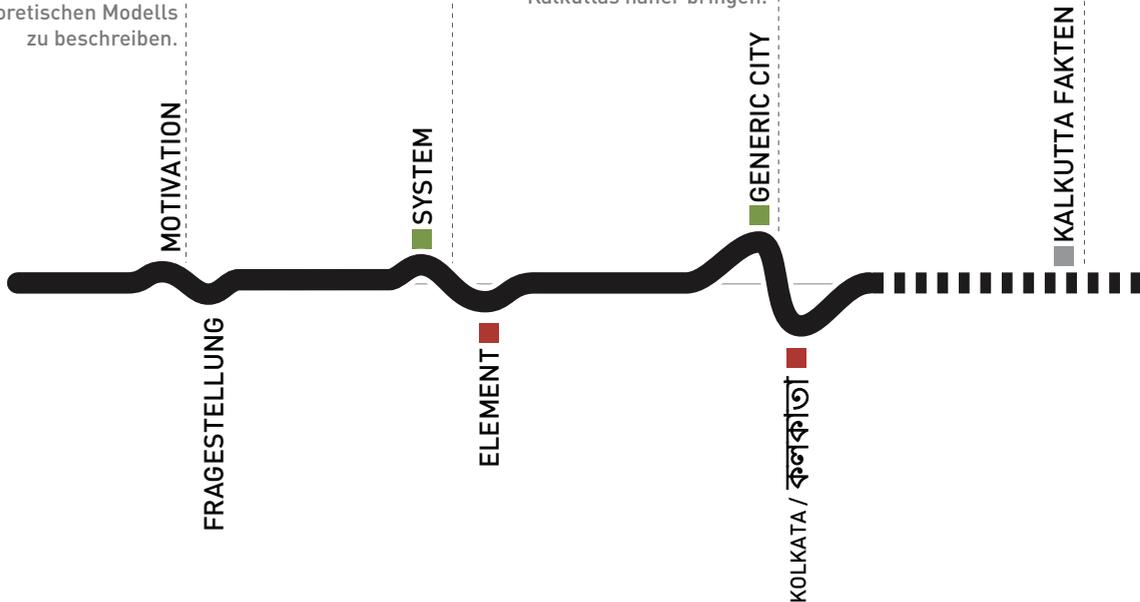
Zweistufige, an dem Maßstab entspringende Betrachtung: System (dezentrale Organisation, spontaner Charakter) / Element (zentrale Organisation, beständiger Charakter)

## KONTROLLE?

Ziel der Arbeit ist es, sich anhand eines Beispiels ein Verständnis vermeintlich unkontrollierter Stadtenwicklung zu erarbeiten und dieses mittels eines theoretischen Modells zu beschreiben.

## POSITION

Der einleitende Teil soll einerseits die Idee der Generic City, den Inbegriff der unkontrollierbaren Stadt im globalen Kontext sowie andererseits die spezifische Situation Kalkuttas näher bringen.



## REKONSTRUKTION

Die Analyse Ost-Kalkuttas bildet den zweiten Teil der Arbeit. Basierend auf der Recherche vor Ort ist sie in zwei Teile gegliedert (Verbindungen bzw. Abgrenzung), welche ihrerseits aus der Analyse der Praktiken und Muster städtischen Aktivismus, den herausgefilterten Instrumentalisierungen sowie einer Case Study bestehen.

## KONSTRUKTION

Im letzten Teil wird versucht, die gewonnen Erkenntnisse in ein theoretisches Modell der Beschreibung sog. unkontrollierbaren Wachstums zu verpacken. Auch dieser Abschnitt folgt einer zweistufigen Gliederung und versucht aus beiden Begutachtungen exemplarisch einige Aspekte und Parameter für die Darstellung bzw. Erläuterung des konstruierten Modells bereitzustellen.

Verbindungen  
Infrastruktur  
EEW & EMB

■ VERBINDUNGEN

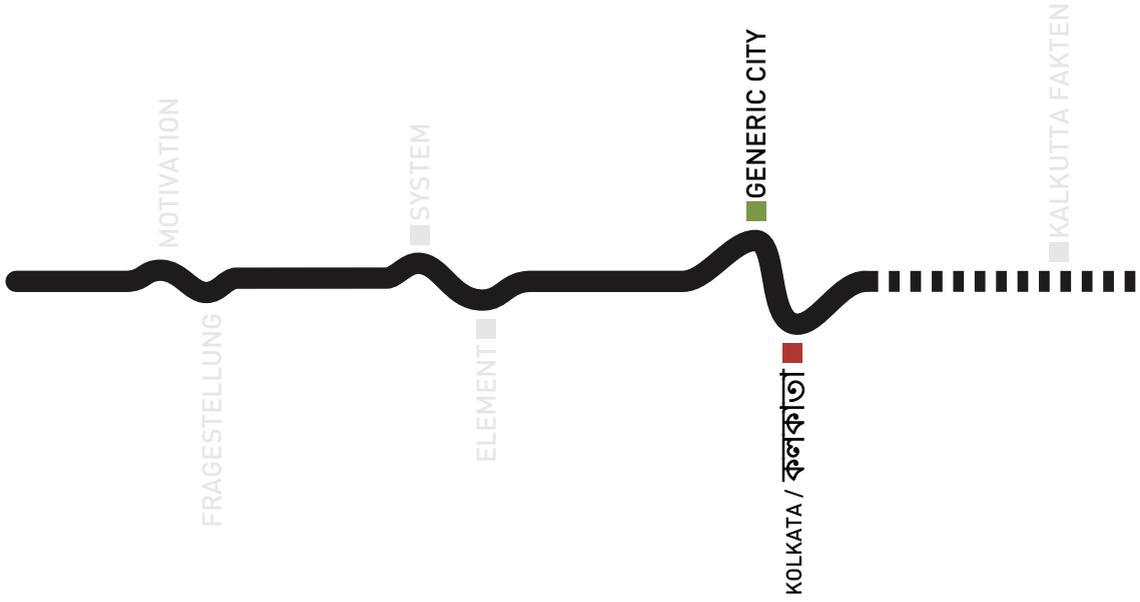
■ KONTEXT

■ ABGRENZUNG

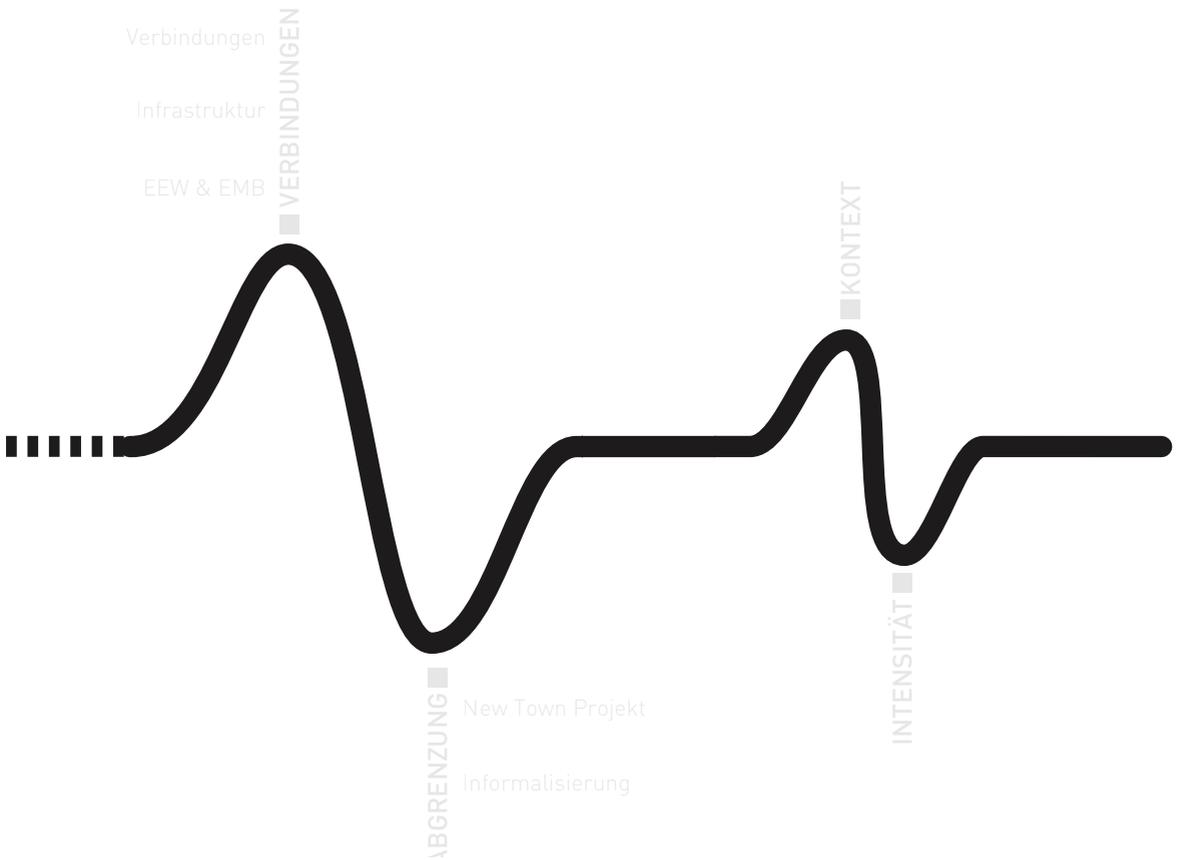
New Town Projekt  
Informalisierung  
Abgrenzung

■ INTENSITÄT

# POSITION



(RE)KONSTRUKTION: KALKUTTA. Eine Studie zur Beschreibung unkontrollierter Stadtentwicklung. **TEIL I**







## THE GENERIC CITY



Zur Zeit leben über 7 Milliarden Menschen auf dieser Erde.<sup>1</sup> Jede Minute werden es um rund 150, jede Sekunde um 2,6 mehr.<sup>2</sup> Vor über 200 Jahren zählte man erstmals eine Milliarde EinwohnerInnen, ca. 120 Jahre später waren es bereits doppelt so viele. Ab den 1930er Jahren sollte jenes Phänomen einsetzen, welches heute allgemein als das Explodieren der Weltbevölkerung bezeichnet wird: 1999 hatte sich die Zahl der Menschen aufs Neue verdreifacht und war auf sechs Milliarden angestiegen.<sup>3</sup>

Dieser Umstand ist vor allem auf das Wachstum in den sogenannten Entwicklungs- und Schwellenländern zurückzuführen, in welchen sich parallel zur generell steigenden Bevölkerungszahl ein enormer Zuwachs in den Städten abzeichnet. Vor allem auf dem asiatischen Kontinent, wo über 60 Prozent der Weltbevölkerung leben, ist eine starke Landflucht zu beobachten, welche den dortigen Städten in den letzten 60 Jahren ein Wachstum von rund 20% bescherte und eine nochmalige Verdoppelung der Bewohner bis 2050 erwarten lässt.<sup>4</sup> Viele Menschen ziehen vom Land in urbane Ballungszentren, wodurch diese sowohl zu Symbolen des Wohlstands als auch zu Zeugen des Elends werden: Sie beinhalten gleichermaßen Realität sowie Imagination, stehen sowohl für Hoffnung als auch für Enttäuschung. Die Stadt fungiert als Start ebenso wie als Ziel, ist sowohl Methode wie auch deren Werkzeug. Sie nimmt auf, schließt aus, ordnet zu, teilt ein, lässt fallen: Stadt polarisiert, kategorisiert, emotionalisiert!

Die nunmehr seit zwei Jahrhunderten andauernden, ohne Atempause ineinander übergehenden industriellen Revolutionen und deren wichtigste Errungenschaft, die Globalisierung, zollen ihren Tribut und stellen den Menschen innerhalb unterschiedlichster Disziplinen vor neue und - gerade darum – vor umso fundamentalere Aufgaben und Herausforderungen.

Die erste industrielle Revolution ging mit einem radikalen Umbruch des architektonischen Denkens (der Umbruch des architektonischen Handelns folgte bekanntlich erst später) – der Moderne – einher, welche sich einerseits alter Konventionen und Reglementierungen entledigte und sich andererseits die neuen technischen Errungenschaften zu Nutze machte, um Architektur bzw. Stadt neu zu denken. Der Mensch, seine Bedürfnisse und sein Handeln sollten im Mittelpunkt dieser Architektur stehen und den repräsentativen gestalterischen Gedanken der historischen Baustile ablösen.

1 Vgl. Stiftung Welbevölkerung 2011 Weltbevölkerungsuhr.

2 Vgl. Ebda.

3 Vgl. Ebda. Historische Entwicklung.

4 Vgl. Ebda. Weltbevölkerung nach Regionen.

Ähnlich der programmatischen Kriminalisierung des Ornaments eröffnete sich auch im Städtebau die Möglichkeit, sich historischer Modelle wie der griechischen Agora, des römischen Forums oder des mittelalterlichen Marktplatzes zu entledigen. Die Konzepte dieser Zeit sind sowohl auf praktischer wie auch theoretischer Ebene vielfältig und von Tabula Rasa (Hausmann), der Auflösung räumlicher Hierarchien (Cerdá<sup>5</sup>), Funktionstrennung (Le Corbusier<sup>6</sup>) und Dezentralisierung (Howard<sup>7</sup>) geprägt. All diese Modelle hinterfragen vor allem die Zentralität der historischen Typologien und versuchen diese durch multi-zentrale bzw. dezentrale Konzepte neu zu denken. Jedoch stammen sie alle aus der Feder einzelner, eindeutig identifizierbarer Autoren, unterliegen also trotz konträrer Intention allesamt einer zentral strukturierten Organisation, einer gebündelten Kontrollinstanz zur Überwachung der dezentralen Idee. Folglich handelt es sich um zentrale, rigide Kontrolle, welche die vermeintlich flexiblen, dezentralen Konzepte umsetzen und erhalten soll.

Bald wird klar, dass eine derartige Auffassung von Stadt dem urbanen Wachstum, vor allem in den wirtschaftlich wie bevölkerungsmäßig immer schneller wachsenden Entwicklungs- und Schwellenländern, hinterherhinkt. Die insbesondere in Asien vorgefundenen urbanen Strukturen entziehen sich dem Einfluss und den Möglichkeiten der Planer und scheinen sich nach ihren eigenen Gesetzen – unabhängig der jeweiligen Planung – zu entwickeln: Sie lassen sich nicht mehr geometrisch erfassen, sondern erfordern strukturelles Verständnis im Sinne von Szenarien, Ereignisketten, Veränderungen und Bewegungen. Der moderne Städtebau, welcher sich in vielen Ländern auf Grund kolonialer Einflüsse vor allem auf bürokratischer Handlungsebene erhalten hat, ist in seinem Wesen – dem Prinzip Kontrolle - zu langsam und rigide, um auf neue Situationen und Probleme adäquat reagieren zu können, was in vielen Fällen in einem vermeintlich unkontrollierbaren Chaos mündet. Als sich Rem Koolhaas in den 1990er Jahren mit dem vermeintlich unkontrollierten Wachstum der Stadt auseinanderzusetzen beginnt, nennt er dieses Phänomen *Generic City*<sup>8</sup> (deutsch: „*Die Stadt ohne Eigenschaften*“<sup>9</sup>) und bemerkt hinsichtlich des Verhältnisses von Planer und Stadt Folgendes:

---

5 Vgl. Cerdá 1968.

6 Vgl. Fishman 1982, 205-212.

7 Vgl. Howard 1968.

8 Vgl. Koolhaas 1995 *Generic*, 1238.

9 Koolhaas 1996, 18.

*The Generic City presents the final death of planning. Why? Not because it is not planned in fact, huge complementary universes of bureaucrats and developers funnel unimaginable flows of energy and money into its completion; for the same money, its plains can be fertilized by diamonds, its mud fields paved in gold bricks... But its most dangerous and most exhilarating discovery is that planning makes no difference whatsoever. Buildings may be placed well (a tower near a metro station) or badly (whole centers miles away from any road). They flourish/perish unpredictably.<sup>10</sup>*

Diese These gründet sich im Wesentlichen auf der Annahme, dass Bildung von Identität in der historischen Stadt zentral passiert, sich also, ausgehend von einer punktuellen Quelle, konzentrisch ausbreitet und so eine klare, strenge Hierarchie schafft. Ähnlich der Wirkungsweise eines Panoptikums wird so die Bildung einer kritischen (im Sinne von eigenständig agierenden/denkenden) Masse durch zentrale Überwachung und Kontrolle verhindert. Hinzu kommt, dass die einzige zeitgenössische Auseinandersetzung dieser Zentren in ihrer unbedingten Erhaltung und Konservierung besteht, sie also weder in Aktion treten, noch auf sich ändernde Bedingungen reagieren können: Sie sind da; das ist alles!

Die Bildung historischer Identität ist für Koolhaas folglich statisch, fix, unveränderbar und darum schon in struktureller Hinsicht nicht in der Lage, den neuen Anforderungen der zeitgenössischen Stadt – der Generic City - gerecht zu werden:

*Identity is like a mousetrap in which more and more mice have to share the original bait, and which, on closer inspection, may have been empty for centuries.<sup>11</sup>*

In Bezug auf die Entstehung des Phänomens der Generic City geht Koolhaas von einer zunächst einfach erscheinenden Problemstellung aus: Er beruft sich auf das starke Bevölkerungswachstum bzw. die stark wachsenden Ballungszentren und kommt zu dem Schluss, dass die herkömmliche Bildung von Identität diesem Zuwachs schlichtweg hinterherhinkt. Das Problem liegt dabei vor allem in den unterschiedlichen Geschwindigkeiten, welche innerhalb dieser beiden Prozesse aufeinander treffen: die kaum kontrollierbare und sich permanent in Veränderung befindliche Zusammensetzung der Bevölkerung einerseits sowie das alte und rigide Zentrum andererseits, welches seiner Funktion als

10 Koolhaas 1995 Generic, 1255.

11 Ebda., 1248.

Identitätsspendender schlichtweg nicht mehr gewachsen ist. Folgendes Problem erwächst: Zu wenig Identität für zu viele Menschen! Diese Situation führt zwangsläufig zur Bildung einer neuen eigenständigen urbanen Typologie, der Generic City. Sie verzichtet auf Identität im herkömmlichen Sinne (Zentralität, Einzigartigkeit), definiert sich ausschließlich über Widersprüche bzw. Analogien. Sie entsteht aus dem Nichts, ist ein ideologisches Nichts und hinterlässt nichts. Nach dem Motto: Wo nichts ist, kann auch nichts fehlen! Die programmatische Leere läuft niemals Gefahr zu wenig, zu schwach, zu alt oder zu zentral zu werden!

*The Generic City is the city liberated from the captivity of center, from the straitjacket of identity. The Generic City breaks with this destructive cycle of dependency: it is nothing but a reflection of present need and present ability. It is the city without history. It is big enough for everybody. It is easy. It does not need maintenance. If it gets too small it just expands. If it gets old it just self-destructs and renews. It is equally exciting - or unexciting - everywhere. It is "superficial" -like a Hollywood studio lot, it can produce a new identity every Monday morning.<sup>12</sup>*

Das Konzept der Generic City ist darum interessant, weil es sich nicht zwingend als kontra-orientiertes Modell versteht. Koolhaas beschreibt die von ihm beobachteten Vorgänge journalistisch erzählend, in der Manier seiner früheren Profession. Dieser Art gelingt ihm ein wesentlicher Schritt, welcher vermutlich auch seine beiden Hauptwerke – *Delirious New York*<sup>13</sup> (1978) und *S,M,L,XL*<sup>14</sup> (1994) - zur Bibel für Generationen von Architekten machen sollte: Er erkennt und betont, dass typologische Begrifflichkeiten und Bewertungen wie (De)Zentralität oder Dichte in einem derartigen System schlichtweg nicht mehr funktionieren, da sie nicht zulassen, die ambivalenten Vorgänge, Prozesse und Entwicklungen solcher dynamischer Strukturen zu beschreiben. Folglich ist es auch nicht möglich, die Generic City in Zahlen zu erfassen, da diese – wie ihr Kern – zwar vorhanden, aber dennoch leer, nicht aussagekräftig ist:

---

12 Koolhaas 1995 Generic, 1249-1250.

13 Vgl. Koolhaas 1978.

14 Vgl. Koolhaas/Mau 1995.

*What is new about this locomotive public realm is that it cannot be measured in dimensions. The same (let's say ten-mile) stretch yields a vast number of utterly different experiences: it can last five minutes or forty; it can be shared with almost nobody, or with the entire population; it can yield the absolute pleasure of pure, unadulterated speed - at which point the sensation of the Generic City may even become intense or at least acquire density - or utterly claustrophobic moments of stoppage-at which point the thinness of the Generic City is at its most noticeable.<sup>15</sup>*

Koolhaas verzichtet darauf, die zukünftige Entwicklung des Modells der Generic City vorwegzunehmen (die einzelne Generic City ist temporär; sie existiert einzig und alleine um wieder zu verschwinden, das System selbst aber ist unendlich erweiterbar und immer nach dem gleichen Schema fortsetzbar) und markiert trotzdem – oder eben darum - den Umbruch der Auseinandersetzung vom modernen zum zeitgenössischen Städtebau. Die ideologische Kolonialisierung – „bring to“ – weicht nun schrittweise einer „learning from“-Herangehensweise, welche wohlgerne aber eher auf theoretischer Ebene, denn in der Praxis ersichtlich wird. Die Stadtmodelle nennen sich von nun an Hybrid Urbanism<sup>16</sup>, Informal City<sup>17</sup>, Spacial Justice<sup>18</sup> oder Global City<sup>19</sup>, werden immer seltener von Architekten entwickelt und befassen sich kaum noch mit dem klassischen Aufgabenfeld der Architektur. Man beschäftigt sich mit dem Phänomen der Generic City, deren Dynamik, deren Ausschweifungen und Problemen...

15 Koolhaas 1995 Generic, 1251.

16 Vgl. Al Sayyad 2001.

17 Vgl. Brillembourg/Feireiss/Klumpner 2005.

18 Vgl. Soja 2011.

19 Vgl. Sassen 1991.





METRO

DAB  
RESTAURANT

THE  
METROPO  
HILAND PARK

Various small advertisements and posters, including one with a bird logo and another with a person's face.

Bliss mood for life  
with metro fashion

medico



TROPOLIS

FAME

LIS  
mall



KIP  
DRIVING IN  
DRUNKEN  
STATE  
PUNISHABLE  
OFFENCE

AIRCEL

AIRCEL

BAZAAR





Kalkutta, 27. April 2011. Etwas ist anders. Weit und breit sieht man kaum Menschen auf der Straße, das ohrenbetäubende Hupen scheint über Nacht verschwunden zu sein – keine Autos, keine Busse, keine Auto-Rickshaws, keine Straßenbahn – viele Geschäfte haben geschlossen und es gestaltet sich sogar schwierig, eine Garküche am Straßenrand zu finden. Vor allem in Anbetracht der Tatsache, dass man an normalen Tagen nicht genug Energie aufbringen kann, den Straßenlärm zu ignorieren, sich Schmutz und Staub zu entziehen und den lebensgefährlichen Straßenverkehr wenigstens soweit im Auge zu behalten, um sich außer Lebensgefahr zu bewegen - vor allem aus diesem Grund ist die Stimmung an diesem Mittwoch etwas unheimlich, trügerisch und fast beängstigend. Schon die Wochen und Tage zuvor hatte sich die Stimmung spürbar verändert; der Anfang April gewonnene Weltmeistertitel im Cricket und die anschließende kollektive Freudenstimmung waren langsam, aber doch spürbar einem raueren, kämpferischen Klima gewichen. Rote Fahnen mit Hammer und Sichel konkurrierten mit einem orange/weiß/grünfarbigen Blumenlogo und wurden bald nicht nur mehr aus Fenstern gehängt, sondern schmückten auch – in Form von Graffiti, Bannern und Schriftzügen - Häuser, Brücken, Autos und Züge. Die Wahlen rückten näher und zum ersten Mal seit 34 Jahren schien es realistisch, dass die CPI(M)<sup>20</sup> - die kommunistische Partei – die Wahlen verlieren könnte. Die Gegner hatten sich zusammengeschlossen – allen voran die Aktivistin Mamata Banerjee, welche vor allem im Rahmen von Protestaktionen gegen wirtschaftlich motivierte Projekte der Regierung und der damit verbundenen Enteignung und Umsiedlung einfacher Landbewohner populär geworden war.

Am 13. Mai 2011 wurde dann offiziell verkündet, was so viele gehofft hatten: Die Congress Party hatte tatsächlich einen historischen Erdrutschsieg eingefahren und würde von nun an die Regierung West Bengalens stellen.

Auch in Bezug auf die Stadtentwicklung Kalkuttas bedeutet diese Ablöse zumindest kurzfristig mehr als nur einen formellen Wechsel, da die am stärksten emotional behafteten Themen ihren Ursprung zu großen Teilen im Umgang der kommunistischen Regierung mit Fragen der räumlichen Ausbreitung haben. Vereinfacht gesagt, handelt es sich dabei um den Konflikt „Stadt versus Land“, welcher scheinbar stellvertretend für die Frage „Fortschritt oder Tradition?“ ausgetragen wird. Es ist das „Oder“,

---

20

Communist Party of India (Marxist)

welches an dieser Stelle ausschlaggebend ist und klar macht, dass es sich um eine einzigartige, extreme Situation handelt: Das Fehlen eines konstruktiven politischen Diskurses, bedingt durch die Emotionalisierung gesellschaftlicher Themen im politischen Alltag, ist einer der wesentlichen Gründe dafür, dass das Ergebnis demokratischer Wahlen im Frühling 2011 eine revolutionäre Umbruchstimmung auf den Straßen Kalkuttas auslöste.

*Historic Thunder*

*Friday afternoon, Mamata Banerjee's long march to "liberate" Bengal from the world's longest democratically elected communist rule ended in a green revolution that was reminiscent of the revolutions — velvet, orange, rose, et al — that once felled the Berlin Wall and one communist regime in eastern Europe after another.*

*The big difference is this: none of those revolutions, except perhaps the one led by Lech Walesa's Solidarity in Poland, was the making of a single leader the way the one in Calcutta has been Mamata's very own.<sup>21</sup>*

Was die CPI(M) aber eigentlich den Wahlerfolg gekostet hatte, war weniger der Umstand, es hinsichtlich der kompromisslosen Ausbreitung und Urbanisierung zu weit getrieben zu haben, sondern vielmehr die Tatsache, dass man es nicht mehr verstanden hatte, die Bildung eines Forums und damit die Bündelung des Widerstands zu verhindern. Jahrzehntlang hatte man sich in schizophrener Manier auf der einen Seite als Retter der armen und einfachen Bevölkerung ausgegeben, davon politisch profitiert und andererseits das Elend dieser Menschen bewusst erhalten bzw. gezielt verschlechtert, um auf wirtschaftlicher Ebene Profit herauszuschlagen.

Es handelt sich um jenen Umstand, welchen Ananya Roy als „*celebration of marginalisation*“<sup>22</sup> bezeichnet und darauf verweist, dass der Erfolg der Kommunisten in den 1970er Jahren auf der Mobilisierung der Landbevölkerung beruhte. Diese war auch noch in der jungen unabhängigen Demokratie der Willkür der Großgrundbesitzer ausgesetzt und empfand diese zunehmend sowohl als Ungerechtigkeit als auch als akute Existenzbedrohung. Die CPI(M) verstand es, sich zum Retter dieser Menschen zu ernennen und sollte in den folgenden drei Jahrzehnten bemüht sein, dieses Attribut zu erhalten, obwohl man sich in praktischer

21 Chakrabarti 2011.

22 Vgl. Roy 2008, 9.

Hinsicht schon gegen Ende der 1980er Jahre auf die Seite der urbanen Ober- und Mittelschicht geschlagen hatte.<sup>23</sup>

So entstand eine Entwicklung, die im Nachhinein lediglich als eine Frage der Zeit erscheinen mag. Präzedenzfälle wie Nandigram, Singur oder die New Town – ehemals als Manifestationen von Fortschritt und Modernität gedacht - kehrten ihre Bedeutung um und wurden vielerorts zum Symbol des skrupellosen und systematisch angewandten Verrats an der einfachen (Land)Bevölkerung.

*It is perhaps ironic that a regime founded on agrarian populism is actively involved in peasant claims and in converting agricultural land to urban uses. It is equally ironic that the Congress, which has had little success in mobilizing popular support in the West Bengal countryside, is the agent of peasant activism on the margins of Calcutta.*<sup>24</sup>

Die Stadt bzw. jene Teile, die das moderne Städtische verkörpern, wurden so zu emotional behafteten Symbolen, welche der Bevölkerung den lebendig-leblosen und vor allem dauerhaften Beweis für den begangenen Vertrauensbruch lieferten. Plötzlich erschienen die Visionen von Politik und Planern in einem neuen Zusammenhang, einem weniger glanzvollen Licht. Autoren und Initiatoren dieser Visionen mussten zu diesem Zeitpunkt erstmals die Erfahrung machen, dass die physische Existenz von Stadt immer von Beständigkeit und somit von Schwerfälligkeit geprägt ist, welche im Fall ihrer Mystifizierung, ihrer Funktion als Symbol und Pilgerstätte, einer Bewegung oder Ideologie nicht mehr wegzuleugnen sind. New Town, Patuli, Urbana & Co sind mehr als Namen einzelner Projekte, sie verweisen permanent auf eine fundamentale, entscheidende Prämisse: Stadt – ein Ensemble an Gebäuden, Straßen, Wegen, Hütten - kann niemals flexibel sein!

Flexibel ist also nur der Umgang mit gebauter Umwelt bzw. den darin stattfindenden Abläufen; eine Annahme, welche vermeintlich nur im Bekenntnis zu einem nachsichtigeren Umgang mit den Verantwortungen des städtischen Entwicklungsprozesses münden kann. Umso verwunderlicher ist es also, auf das Phänomen der „*unfolding city*“<sup>25</sup> (räumliches Auseinander- bzw. Entfalten der Stadt) zu treffen, eine Strategie, die annimmt, im Prinzip unendlich über räumliche Ressourcen

---

23 Vgl. Roy 2008, 167.

24 Ebda., 167.

25 Vgl. Kundu 1994, 9.

zu verfügen und deren Horizont eine langfristige Betrachtung, nur in oberflächlicher Weise, beinhaltet. Einerseits scheint sich die neue urbane Entwicklung Kalkuttas jeglicher Kontrolle zu entziehen, andererseits handelt es sich doch um bewusst getroffene Entscheidungen – wie etwa den Osten Kalkuttas mehr oder weniger großflächig zu entwickeln – welche das Wachstum der Stadt beeinflussen. Bewusst gesetzte Akzente zur gezielten Beeinflussung einzelner Prozesse liefern auf eine Art Steuerung hinaus, welche wiederum im Gegensatz zur völligen Unkontrollierbarkeit der zeitgenössischen Metropole stünden.

Generell fällt auf, dass die derartige Stadtentwicklung von emotionalen sowie strukturellen Gegensätzlichkeiten geprägt ist. Bei genauerer Betrachtung stellt sich die Frage nach dem praktischen, strategischen Nutzen dieser ambivalenten Vorgänge, was in weiterer Folge zur Konstruktion eines gedanklichen Stadtentwicklungsmodells verleitet, welches in der Lage ist, sich der genannten internen Ambivalenzen methodisch zu bedienen. Diese Überlegungen könnten mögliche Erklärungen für Flexibilität und Kontinuität der nicht aufzuhalten scheinenden städtischen Expansion anbieten.

Die folgende Untersuchung beschäftigt sich demnach mit der Lokalisierung offensichtlicher Ambivalenzen innerhalb des Prozesses der urbanen Weiterentwicklung Kalkuttas. Ausgangspunkt dafür ist die Einteilung der Stadtentwicklung in drei methodisch-unterschiedliche Phasen des Wachstums:

**Die koloniale Phase, welche bis zur Unabhängigkeit 1947 die Stadt nach den Bedürfnissen der britischen Besatzer wachsen ließ.**

**Die Phase der sozialen Spannungen, des wirtschaftlichen Tiefpunktes und Umbruchs unmittelbar nach der Unabhängigkeit bis in die späten 1970er Jahre.**

**Die dritte Phase, welche die strukturellen Tendenzen der Entwicklungen seit den 1980er Jahren bis heute beschreibt. In Kalkutta ist in diesem Zusammenhang vom Phänomen des Auseinanderfaltens die Rede.**

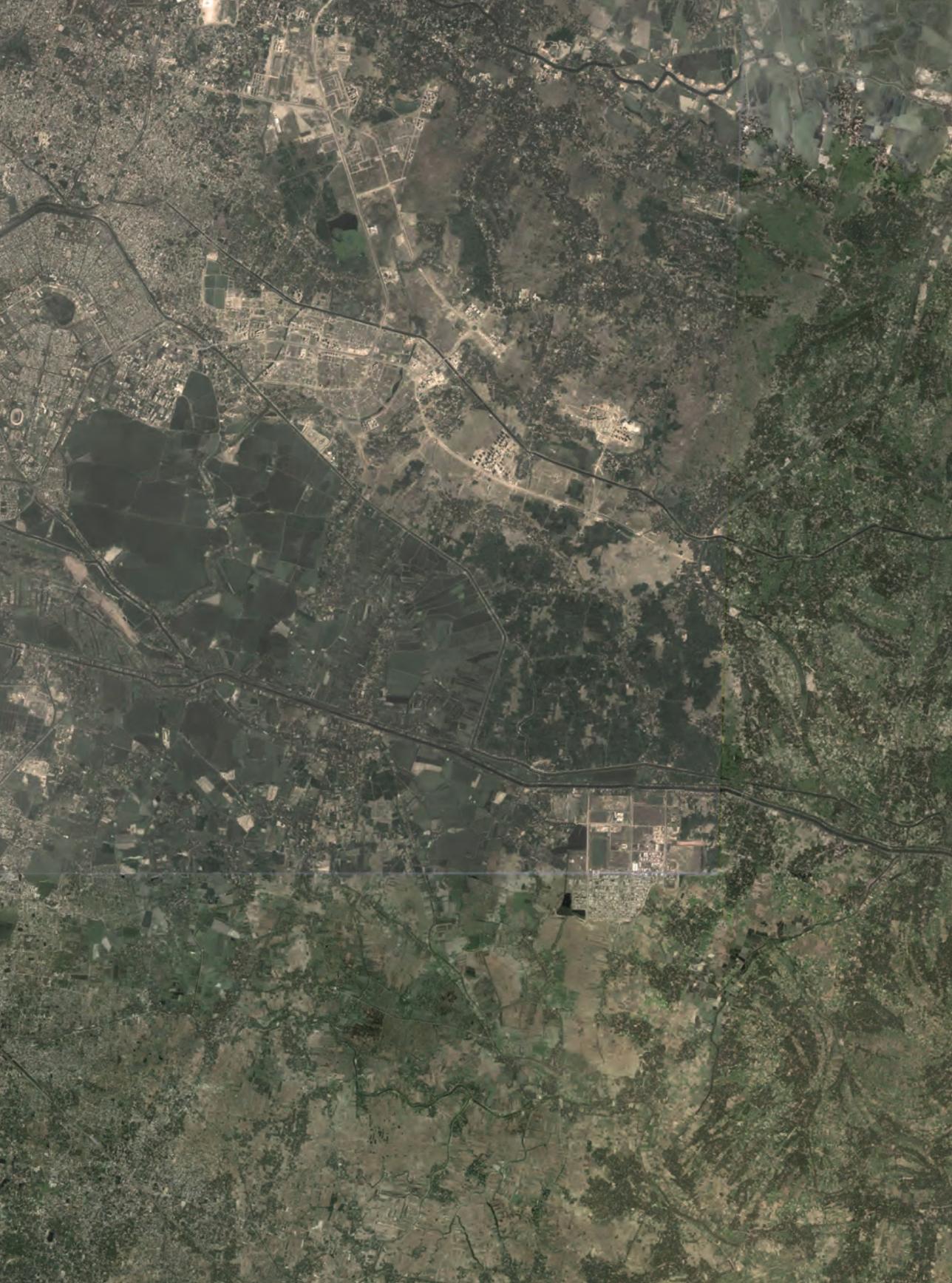
Die urbane Entwicklung von Kalkuttas Osten fällt in die dritte methodische Phase, da dieses Gebiet im Wesentlichen erst ab den 1970er Jahren erschlossen wurde, seine Popularität und den damit verbundenen Wachstumsboom folglich erst ab Anfang der 1990er Jahre verzeichnet;

eine Tatsache, welche einerseits zum Synonym für Fortschrittlichkeit und wirtschaftlichen Aufschwung in der Region wurde, andererseits schon bald für die kategorische Vernachlässigung und Leugnung grundlegender sozialer wie gesellschaftlicher Probleme gesehen werden sollte.

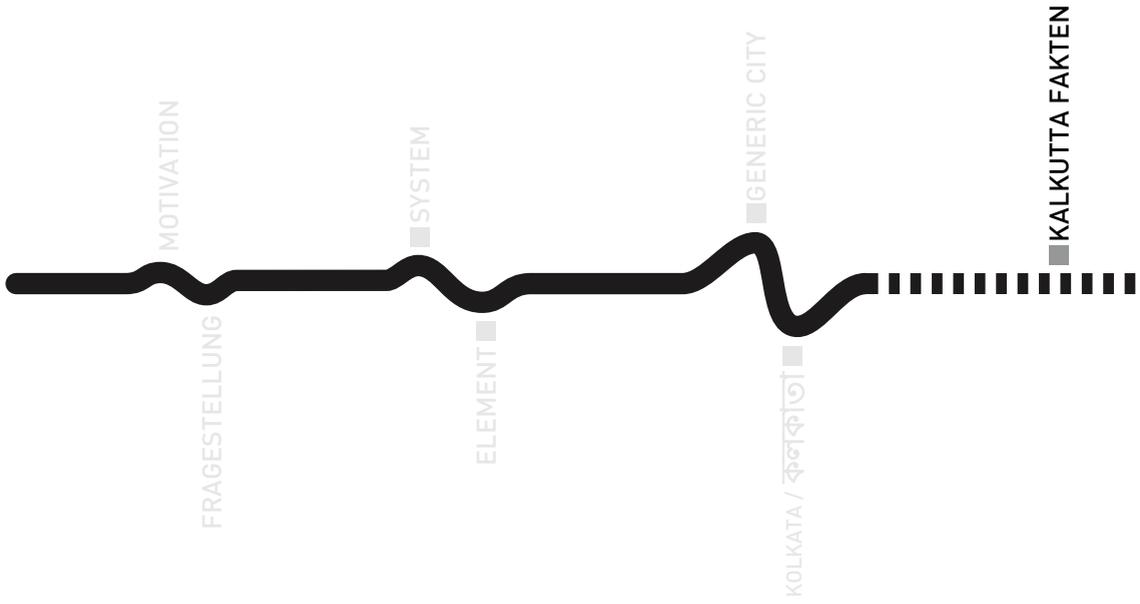
Der Prozess des Auseinander- oder Entfaltens funktioniert dabei offensichtlich nicht mehr nach bekannten städtebaulichen Methoden und entzieht sich der Reichweite und Kontrolle konventioneller Werkzeuge wie Master-, Flächenwidmungs- oder Katasterplänen.

Viel eher kann man behaupten, dass eine Entwicklung, die in den Jahren nach der Unabhängigkeit aus einer akuten Not heraus entstanden war, nun in ähnlicher Form adaptiert und zum strategischen Konzept erhoben wurde; das scheinbar unkontrollierte und kleinteilige Wachstum rund um das historische Zentrum, das einerseits zwar entlastet werden soll, andererseits aber den Begriff Qualität mehr denn je prägt, da sich sämtliche neue Entwicklungen über den quantitativen Bezug – die Nähe bzw. Erreichbarkeit – zu diesem Fixpunkt definieren.

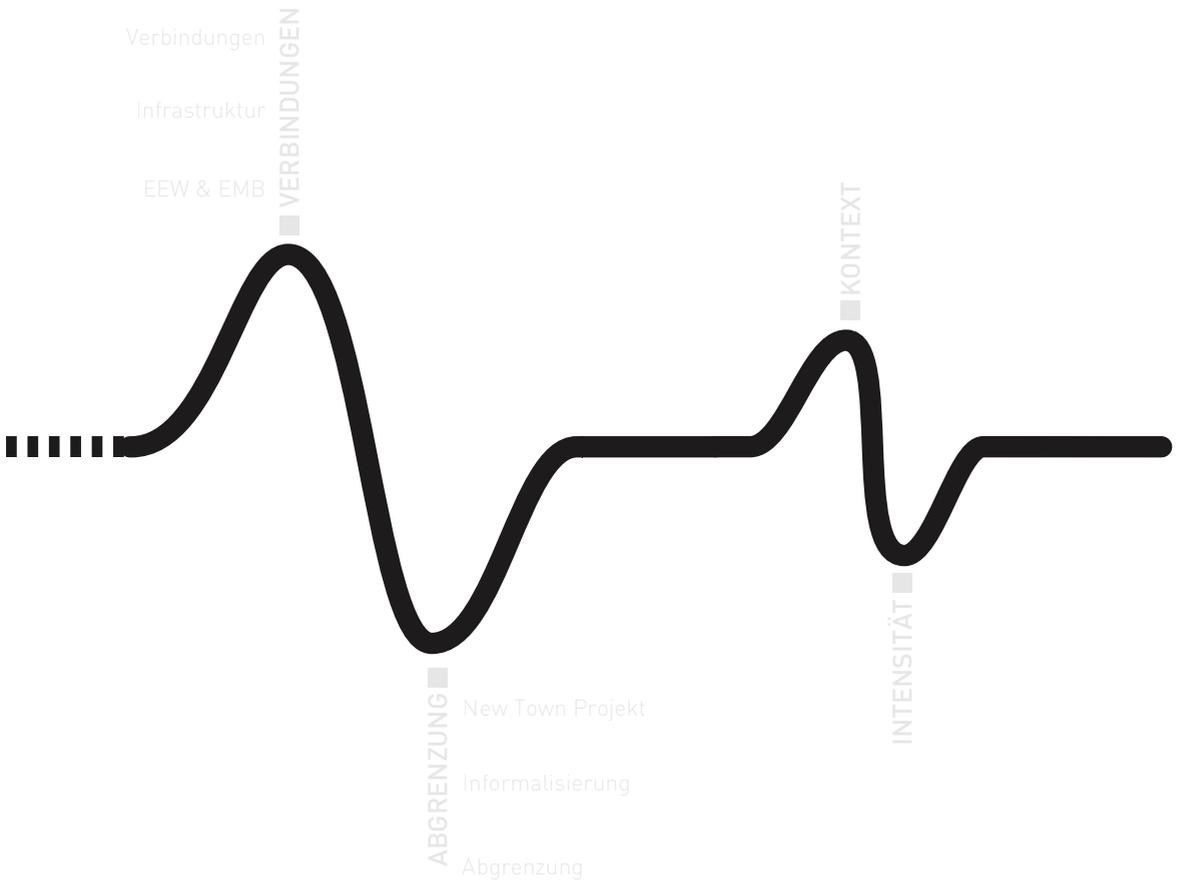




# EXKURS



(RE)KONSTRUKTION: KALKUTTA. Eine Studie zur Beschreibung unkontrollierter Stadtentwicklung. **TEIL II**





# KALKUTTA – FAKTEN





*[...] there is a need to bring more area under the purview of the development programs of KMA [...] to accommodate the future population [...]*

*Therefore, dispersal of population is a must and planning should be done accordingly through a settlement pattern that may even spill over the boundary of re-delineated KMA [...]*<sup>1</sup>

Die Metropolregion Kalkutta vermittelt den Eindruck einem gänzlich unkontrollierten Wachstum zu unterliegen. Nach jahrhundertlangem, durch Handel bestimmtem linearem Wachstum hat sich das heutige Wachstum seiner rigiden Kontrolle entledigt und lässt sich folglich in typologischer Hinsicht nur schwer beschreiben: Wie Splitter gruppieren sich Townships, Industriegebiete, Shopping Malls und Vergnügungsparks scheinbar ohne jegliche Ordnung um die alte Stadt. Allesamt scheinen sie sich über die Nähe zum gewachsenen Zentrum zu definieren, dieses aber gleichzeitig in seiner Regelmäßigkeit und strukturellen Überschaubarkeit zu hinterfragen. Der Eindruck des Kontrollverlusts entsteht daher weniger hinsichtlich der räumlichen Ausformulierung der einzelnen Elemente, sondern vielmehr in der Konfiguration des Systems Kalkutta selbst, welches sich einerseits zwar permanent nach bekannten Mustern zu verändern, andererseits eben jene Muster programmatisch zu verwerfen scheint.

Kalkutta liegt im Nordwesten Indiens und ist die Hauptstadt des Bundesstaates Westbengalen. Die Stadt liegt weniger als 100 km westlich der Landesgrenze zu Bangladesch und wird im Westen durch den Hooghly River bzw. die am östlichen Ufer gelegene Stadt Howrah begrenzt.

Howrah und Kalkutta bilden das Zentrum der Kolkata Metropolitan Area (KMA), welche als drittgrößter Ballungsraum Indiens gilt und rund 14 Millionen Einwohner beherbergt.<sup>2</sup> Im Süden der Metropolregion befindet sich das Gangesdelta, das größte Flußdelta der Welt. Es erstreckt sich über die Landesgrenzen hinaus, von der Südküste Westbengalens über die gesamte Küste von Bangladesch.

Sowohl der Hooghly River als auch die gemeinsame Geschichte Indiens mit Bangladesch spielen für die Entwicklung Kalkuttas eine wesentliche Rolle.

---

1 KMDA 2005, 4-14.

2 Vgl. State Census 2011.

## GESCHICHTLICHER ABRISS

Als die britische East India Company Anfang des 17. Jahrhunderts per „Royal Charter“ das Monopol auf den gesamten östlichen Handel zugesichert bekommt<sup>3</sup>, wird erstmals ein Hafen etwa 130 km von der Küste landeinwärts als Handelszentrum etabliert. Die Lage dieser Einrichtung, an der sich noch heute die Howrah Station befindet, ist einerseits über den Fluss gut zu erreichen und bietet den Händlern andererseits genügend Schutz vor etwaigen Flutwellen. Mit der Gründung der ersten Produktionsstätte kurze Zeit später fällt der Startschuss zur britischen Kolonialisierung Indiens, welche sich fortan von Kalkutta ausgehend ausbreitet.

Mitte des 18. Jahrhunderts wird das „Fort William“, eine Festung im heutigen Zentrum Kolkatas gelegen, in Auftrag gegeben. Kurze Zeit später, 1772, wird „Calcutta“ zur Hauptstadt British Indias.<sup>4</sup>

Die Folge ist wirtschaftliches und städtisches Wachstum, angetrieben durch florierenden Handel und starkes industrielles Wachstum im 19. Jahrhundert, bedingt vor allem durch die Produktion von Textil und Jute.<sup>5</sup>

Doch schon Ende des 19. Jahrhunderts formieren sich vereinzelt Unabhängigkeitsbewegungen und Kalkutta wird zum Zentrum und Treffpunkt von Revolutionsbewegungen. Diese Tendenz findet Anfang des 20. Jahrhunderts in einem Boykott britischer Waren und Produkte ihren Höhepunkt<sup>6</sup>, was die britischen Herrscher, welche aufgrund des mittlerweile etablierten Eisenbahnnetzes und der Ausbreitung der britisch-indischen Herrschaft auf nahezu ganz Indien strategisch ohnedies nicht mehr ausschließlich von Kalkutta abhängig sind, dazu bewegt, die Hauptstadt ins Landesinnere, nach Delhi, zu verlegen.

Die Stadt erlebt, nicht nur aufgrund der schwindenden strategischen Bedeutung, sondern vor allem durch den abhanden gekommenen politischen Einfluss, einen ersten Einbruch.

Mit der sich abzeichnenden Unabhängigkeit Indiens mehren sich auch die Anzeichen für eine Abspaltung Ost- und West-Pakistans, was vor allem für Kalkutta nachhaltige Konsequenzen hat: Als sich 1946 Pakistan als islamischer Staat unabhängig macht, kommt es an der nahe gelegenen Grenze zu einer regelrechten Völkerwanderung. Man spricht von etwa

3 Vgl. Chaudhuri 2010 Vol. I, 10.

4 Vgl. Ebda., 8.

5 Vgl. Ebda., 32.

6 Vgl. Ebda., 36-37.

einer Million hinduistischer Flüchtlinge, welche von Ost-Pakistan nach Indien fliehen bzw. von über zwei Millionen muslimischen Flüchtlingen, welche in die neu gegründete islamische Republik fliehen.

Für die nahe gelegenen Großstädte (Kalkutta/Indien und Dhaka/Ost-Pakistan) hat dies vor allem zwei Konsequenzen: Einerseits bedeuten sie Ziel und Hoffnung dieser heimatlosen Flüchtlinge und werden trotz Auffang- und Flüchtlingslager an den Grenzen mit Menschenmassen überflutet, da diese strukturell nicht in der Lage sind eine derartige Personenflut aufzunehmen. Andererseits findet sich vor allem Kalkutta - an den Rand des neuen, unabhängigen Indiens gedrängt - in einer „Identitätskrise“ wieder.

Als es 1971 zur Proklamation der Unabhängigkeit Ost-Pakistans und in weiterer Folge zum Unabhängigkeitskrieg Bangladeshs kommt, stellt sich Indien<sup>7</sup> auf die Seite der Revolutionsbewegung, was eine enorme Flüchtlingswelle zur Folge hat: Innerhalb von nur 8 Monaten flüchten rund 7,5 Millionen Menschen nach Indien und überfluten abermals die ohnedies schon angeschlagene Hauptstadt Westbengalens, Calcutta. Das vormalige „Capital of Culture“ wandelt sich zur „City of Misery“. Die Stadt platzt aus allen Nähten, kann die Hilfe suchenden Menschen in der bestehenden städtischen Struktur nicht mehr aufnehmen und überdies bewegt sich die Stadtentwicklung Kalkuttas in eine unbestimmte Richtung.

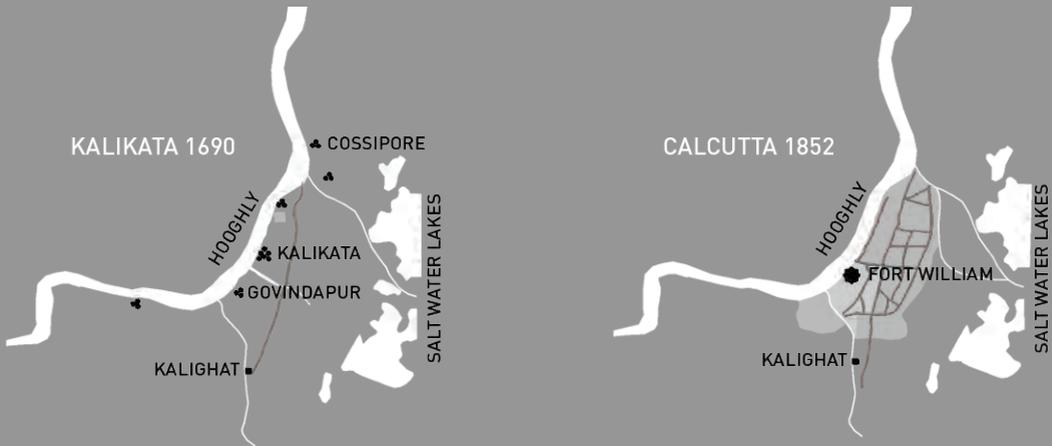
Schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts kommt es in Kalkutta zu einem krisenhaften wirtschaftlichen Umbruch, welcher generell in ganz Indien als Rückgang der industriellen Produktion ersichtlich wird. Kalkutta trifft es dabei vergleichsweise am härtesten, da die Stadt einerseits durch die Inbetriebnahme des Suez-Kanals 1869 an strategischer Bedeutung für den internationalen Handel sowie 1911 durch den Umzug der Hauptstadt British Indias nach Delhi an politischem Einfluss innerhalb des Landes verlor.

Doch waren diese Entwicklungen erst nur ein Vorgeschmack auf die wirtschaftlichen Veränderungen, welche nach der Unabhängigkeit 1947 kommen sollten: Noch in den 60er Jahren lag der Bundesstaat West Bengalen mit einem Anteil von 14% am industriellen Gesamtoutput Indiens zusammen mit Maharashtra (Hauptstadt Bombay) an oberster Stelle der führenden Industriebundesstaaten Indiens. Anfang der 80er Jahre hatte sich der Anteil an der Produktion auf 9,8% verringert und fiel in weiterer Folge auf 5,6% ab (1992/93).<sup>8</sup> Ende der 80er Jahre war

---

7 Vgl. Chaudhuri 2010 Vol.II, 5.

8 Vgl. Shaw 1999, 970.



Historische Stadtentwicklung Kalkuttas

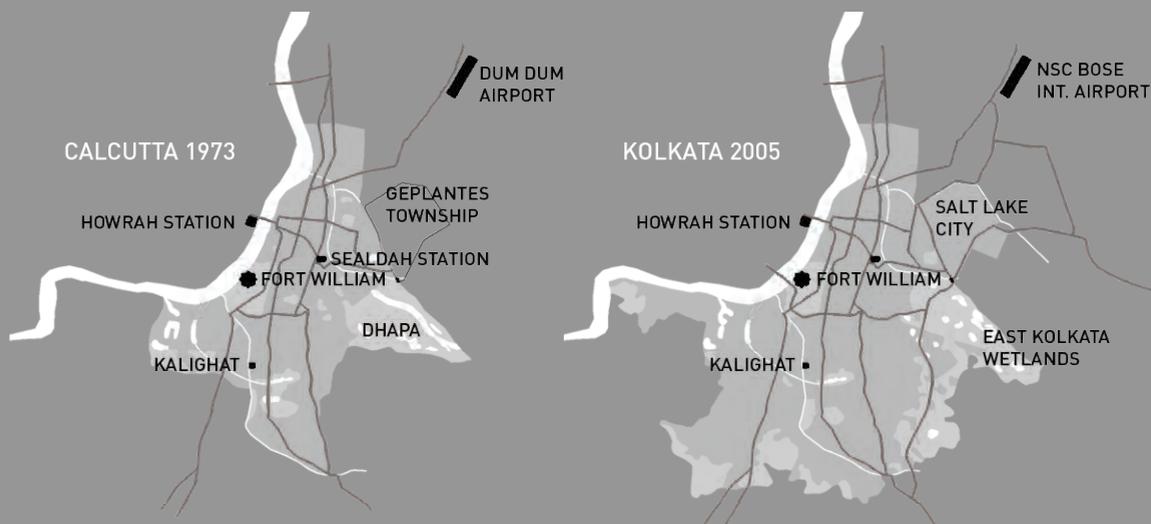
man schon auf den 11. Platz (unter 25 Bundesstaaten) im Vergleich der industriellen Wirtschaftsleistung abgerutscht.<sup>9</sup> Noch deutlicher wird diese Entwicklung unter Berücksichtigung des anteiligen Auslandshandels der Stadt: Noch 1964 liefen 94% von Indiens Exporten bzw. 25% der Importe über den Hafen Kalkuttas. 1985/86 machten die Anteile an Gütern, welche über Kalkuttas Hafen und Flughafen exportiert bzw. importiert wurden, nur mehr 10,57% (Exporte) bzw. 9,57% (Importe) aus. Mitte der 90er Jahre hatte die Stadt gänzlich an Bedeutung für den Handel verloren, als die Zahlen mit 2,69% (Exporte) bzw. 5,5% (Importe) in den Keller fielen.<sup>10</sup>

Diese Statistiken veranschaulichen nicht nur den wirtschaftlichen Einbruch West Bengalens in den 70er und 80er Jahren, sondern lassen auch die vollzogene wirtschaftliche Neuorientierung seit den 90er Jahren erahnen. Der derzeit aktuelle Perspektiven-Plan, „Vision 2025“, bestätigt diese Vermutung und zeigt, dass sich der primäre Wirtschaftssektor im Prozess der Schrumpfung (-4,79%), der sekundäre nur leicht im Wachstum (5,71%) und der tertiäre Sektor am stärksten im Aufwind (11,06%) befinden.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> Vgl. Roy 2008, 89.

<sup>10</sup> Vgl. Shaw 1999, 970.

<sup>11</sup> KMDA 2005, 5-3.



Weiters beträgt der Anteil der „Non-Agricultural Establishments“ (sekundärer und tertiärer Sektor) knapp 75% der Gesamtwirtschaftsleistung West Bengalens, wobei davon wiederum rund 80% in der Metropolregion Kalkuttas umgesetzt werden. Dies bedeutet, dass rund 60% der gesamten Wirtschaft des Bundeslandes West Bengalen von nur 16,47% der Bewohner (KMA/WB) bzw. auf nur 1,67% der Gesamtfläche (KMA/WB) erwirtschaftet werden.<sup>12</sup>

Obwohl Kalkutta also das unumstrittene ökonomische Zentrum West Bengalens ist, sieht sich die Stadt erschreckenden Zahlen in Bezug auf Arbeitslosigkeit und Lebensbedingungen gegenüber. Die Stadt scheint also gleichermaßen für Wohlstand wie Elend, nicht nur der Metropolregion selbst, sondern in ganz West Bengalen verantwortlich zu sein, wobei die bedingungslose Ankurbelung der Wirtschaft den sozialen Herausforderungen an der Schnittstelle zwischen ruralen und urbanen Lebensgewohnheiten gegenübersteht.

Mit der zweiten Flüchtlingswelle aus dem benachbarten Bangladesh verschärft sich 1974 das ohnehin schon bestehende Platz- und Hygieneproblem der Stadt weiter und es kommt neben der

12

Vgl. Metropolis.org 2011.

angesprochenen Auslagerung des ursprünglichen Zentrums zur - oftmals illegalen - Verdichtung vieler Wohngebiete bzw. zur Auffüllung von Ponds und Bheris (Fischteiche) innerhalb der Stadtgrenzen.

Etwa zur gleichen Zeit werden erstmals umfangreiche Strategien erarbeitet, um die allgemeine Lebensqualität zu verbessern und das Wachstum zumindest grundlegend zu kontrollieren. Der 1966 veröffentlichte Basic Development Plan (BDB)<sup>13</sup> reagiert auf die Kritik der WHO und räumt der Verbesserung bestehender Infrastruktur oberste Priorität ein. Zugleich wird erstmals die teilweise Auslagerung des Zentrums (CBD – Central Business District) in das im Norden der KMA gelegene Kalyani vorgeschlagen.

Die schon zuvor beschlossene Errichtung des Townships „Salt Lake City“ dürfte unter anderem einer der Mitgründe sein, warum dieses Projekt nur von mäßigem Erfolg gekrönt war. Es gelingt nicht, Kalyani als zweites Zentrum zu etablieren und die Planstadt, ca. 100 km nördlich von Kalkutta, bekommt bald den Ruf eines „Industriesatelliten“.<sup>14</sup>

Grundsätzlich ist West Bengalen einer der ersten Bundesstaaten, welcher die Empfehlung der Zentralregierung, langfristige Konzepte für die Weiterentwicklung urbaner Zentren zu erstellen, zumindest theoretisch umzusetzen versucht, was praktisch meist aber nur unzureichend geschieht.

Die „Urban Development Plans Formulation and Implementation Guidelines (UDPFI)“<sup>15</sup> sehen vor, langfristige „Perspective Plans“ auf 20- oder 25-Jahr-Basis zu erarbeiten, welche weiters in mittelfristig ausgerichteten „Development-“ oder „Comprehensive Plans“ (in der Regel fünf jährlich) und in „Annual Plans“ konkretisiert, adaptiert und umgesetzt werden sollen. Der Mangel an Fachkompetenz in den zuständigen Ämtern und die Vielzahl und Komplexität der Anforderungen bewirken allerdings immer wieder Verzögerungen bzw. Unvereinbarkeiten, welche die praktische Umsetzung erschweren bzw. blockieren.

Kalkuttas heutige Stadtstruktur lässt sich im Wesentlichen in vier charakterlich unterschiedlichen Zonen beschreiben:

13 Vgl. CMPO 1966.

14 Vgl. Bagchi 1987, 598.

15 CRDT/ITPL 1996.

Die Stadt ist durch die überwiegend ungenutzten und dem Verfall preisgegebenen Lagerhallen entlang des Hooghly Rivers von ihrem ehemaligen Herzstück abgeschnitten, dreht dem Fluss also gewissermaßen den Rücken zu.

Die historische, wenig dicht bebaute Altstadt stellt sich als schwer reaktivierbar dar, was vor allem auf Kosten und Aufwand bzw. auf die fatale Verkehrssituation im Zentrum der Stadt zurückzuführen ist.

Die, die Altstadt umrandenden klein-strukturierten und wild gewachsenen, Siedlungen zeichnen sich teilweise noch immer durch unzureichende Versorgung von grundlegender Infrastruktur aus. Im Zuge von Erneuerungen müssen oftmals Umsiedlungsprojekte vorgenommen werden, was auf massiven Widerstand der Betroffenen stößt.

Das am östlichen Rande der Stadt gelegene Gebiet gilt grundsätzlich als gut erschlossen (E.M.Bypass), grenzt aber an die geschützten „East Kolkata Wetlands“. Die Erweiterung der Stadt in diese Richtung ist daher theoretisch nur im begrenzten Maße möglich, was praktisch zu einer klein strukturierten und nur schwer überschaubaren Entwicklung führte.



HOWRAH  
STATION

ULTADANGA  
STATION

CBD (CENTRAL  
BUSINESS DISTRICT)

SEALDAH  
STATION

BOTANISCHER  
GARTEN

HOOGHLY RIVER

MAIDAN

PARK CIRCUS

ALTE  
HAFENANLAGE

SCIEN

KALIGHAT

GARIA HAT

RABINDRA  
SAROVAR

BAISHNABGHATA  
PATULI



0 1 2 KM

NSC BOS  
INTERNATIONAL AIRPORT

SALT LAKE CITY

SECTOR V

PROPOSED NEW TOWN  
IN RAJARHAT

EAST KOLKATA  
WETLANDS

ICE CITY

BY

BANTALA  
LEATHER COMPLEX

KOLKATA  
MUNICIPAL CORPORATION

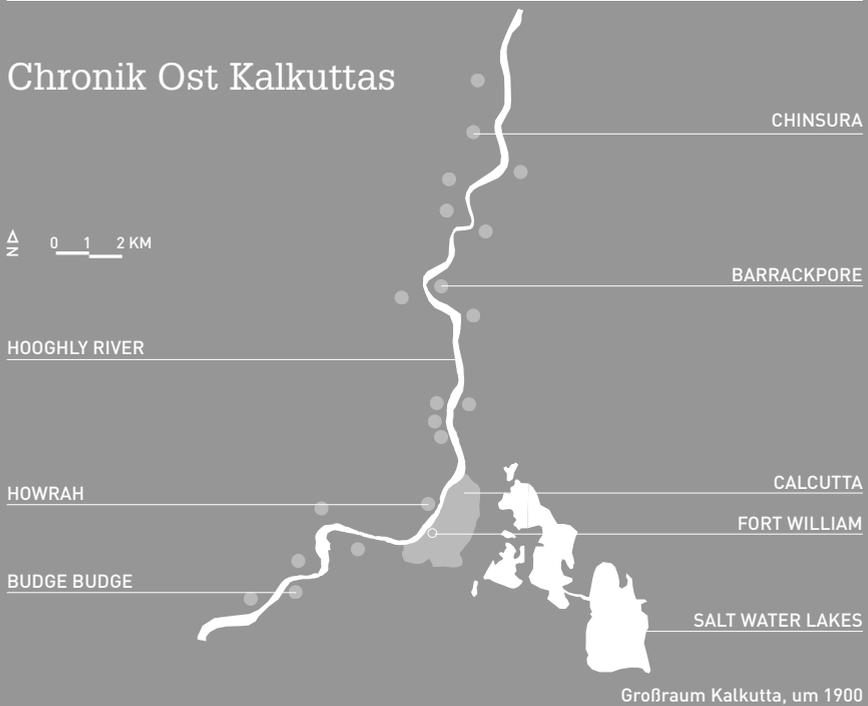






**IMPRESSIONEN GESCHICHTE KALKUTTAS**

## Chronik Ost Kalkuttas



### PRÄ-URBANER OSTEN (PHASE I)

Die ersten Überlegungen, Kalkutta in Richtung Osten zu erweitern, gab es bereits 1830, als die Regierung vorschlug, das Sumpfgebiet der Salt Water Lakes östlich der Stadt aufzufüllen, um es in ein Wohngebiet umzuwandeln. Doch das Projekt scheiterte nicht zuletzt an den hohen Kosten, welche hauptsächlich auf den großen technischen Aufwand zurückzuführen sind.<sup>16</sup> Neuerliche Überlegungen zur Errichtung einer Siedlung in den Salt Water Lakes kamen 1930 auf, als der Leasingvertrag über das Gebiet mit dem damaligen Pächter auslief und dieser um eine weitere Verlängerung ansuchte.<sup>17</sup>

Schon zu Zeiten der britischen Herrschaft war das Gebiet nordöstlich bzw. östlich Kalkuttas als Sumpfgebiet bekannt, welches die Stadt zwar vor Naturgewalten schützte, andererseits aber als verpestet galt und immer wieder als gesundheitsgefährdend für die Bewohner des Stadtzentrums beschrieben wurde.<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Vgl. Kundu 1994, 31.

<sup>17</sup> Vgl. Chattopadhyaya 1990, 39.

<sup>18</sup> Vgl. Kundu 1994, 18.

In der ersten Hälfte des 19. Jhdt. beschäftigte sich ein, von den britischen Kolonialherren ins Leben gerufenes, Komitee - das „Lottery Committee“ - mit den Sanitär- und Gesundheitsproblemen der Stadt. Es kam zum Schluss, dass vor allem das damalige Drainage-System für die schlechten hygienischen Bedingungen der Stadt verantwortlich war, was einen Vorschlag des Irrigation Departments, das Abwasser in die 8,5 Fuß unter dem Stadtniveau gelegenen Salt Water Lakes zu leiten, nach sich zog.<sup>19</sup>

Neben dem Problem des Abwassermanagements beschäftigte sich die Stadtverwaltung auch mit alternativen Orten der Müllablagerung, wobei in diesem Zusammenhang erstmals auch Überlegungen über die Nutzung des Abfalls als Dünger für die Kultivierung von Agrarflächen aufkam. 1865 wurde die „Salt Water Reclamation Company“ gegründet und ein Teil des Gebietes der Salt Water Lakes für die Ablage von städtischem Müll akquiriert. Dieses Gebiet, auf welchem schon drei Jahre später zum ersten Mal Experimente hinsichtlich sewage farming durchgeführt wurden, wurde allgemein als die Dhapa Square Mile bekannt.<sup>20</sup>

Dhapa liegt am nord-östlichen Rande der Stadt und umfasst sowohl Teile der Süd- als auch der Nord Salt Water Lakes, auf welchen später das erste Township Kalkuttas – Salt Lake City oder Bidhan Nagar - errichtet werden sollte. In weiterer Folge sollte es immer wieder verkleinert und beschnitten werden, wobei auch heute noch ein Teil der Dhapa Square Mile existiert, welcher immer noch für die Ablagerung, Trennung und Wiederverwertung des städtischen Mülls genutzt wird.

Nicht nur der Müll, welcher nun mehr und mehr als Düngemittel für den kommerziellen Anbau verwendet wurde, veränderte die Umgebung Dhapas grundlegend, sondern vor allem das neu etablierte und immer wieder adaptierte Abwassersystem in Form von offenen Kanälen, Pumpstationen und den mehr und mehr entstehenden Bheris (Fischteiche), die einen Rückgang des Salzgehalts der Seen und Teiche verursachten.

Ursprünglich wurde das Salzwasser von der im Süden der Stadt gelegenen Bay of Bengal über den Bidyadhari River nach Norden gespült, was zur Folge hatte, dass die Salinität des Sumpfbereiches je nach Jahreszeit variierte. So wurden beispielsweise in Dhapa im April 1928 13,53 mg/l und im darauffolgenden Juli nur mehr etwas mehr als ein Drittel dessen (4,67 mg/l) gemessen.<sup>21</sup>

---

19 Vgl. Kundu 1994, 23.

20 Vgl. Chattopadhyaya 1990, 37.

21 Vgl. Sewell 1934, 59.

*[...] it is clear that the highest salinity occurs during April or May before the first rains come to dilute the water, and the lowest salinity occurs during or just at the close of the monsoon rains in August.<sup>22</sup>*

Da der Bidyadhari River aber unter der neuen Nutzung (Fischzucht und Kultivierung des Landes) bzw. dem mehr und mehr ausgebauten Kanalsystem Kalkuttas seines natürlichen Überlaufgebietes beraubt wurde, folglich also nicht mehr in der Lage war, Schlamm und Sediment in genügendem Maße abzutransportieren, verlagerte sich der Flusslauf mit der Zeit weiter nach Osten, bis er schließlich ganz verschwand. 1928 wurde der Fluss als unbrauchbar - sowohl für die Ableitung von Abwasser als auch für die Schifffahrt – erklärt,<sup>23</sup> um knapp 15 Jahre später, 1942, nach einigen halbherzigen Versuchen der Wiederbelebung als „*absolutely dead, without any chance of revival*“<sup>24</sup> endgültig zu verschwinden und in Vergessenheit zu geraten.

Der Verlust des Bidyadhari Rivers hatte zur Folge, dass die Salt Lakes von Kalkutta spätestens ab den 1940er Jahren zu keiner Zeit mehr mit Salzwasser bespült, sondern ausschließlich von den Abwasserkanälen der Stadt und dem Regen der Monsunzeit gespeist wurden. Damit war es auch nicht mehr möglich, Salzwasserfische zu züchten, was die Bauern dazu veranlasste, auf Süßwasserfischzucht umzusteigen. Mit der Zeit entdeckten viele die Möglichkeit, städtisches Abwasser - ähnlich organischem Dünger - als Fischfutter zu nutzen, was die sogenannte sewage-fed pisciculture hervorbrachte. Diese Methode stellte sich bald als besonders ertragreich einerseits und krisensicher andererseits heraus (auch in trockenen Zeiten stellte das städtische Abwasser eine zuverlässige Wasserquelle dar), was viele Bauern zur Umstellung von sewage-farming zur sewage-fed pisciculture animierte sowie auch die Schaffung von Arbeitsplätzen und den Zuzug von Menschen in diese Region bedeutete.

*These fisheries are irrigated with Calcutta sewage and the growth of fish there is remarkable [...] In view of the short supply of fish in Calcutta markets and the proximity of these fisheries to Calcutta, the conclusion is irresistible that the proper management and development of these fisheries on an organised commercial basis, will yield large quantities of fish at a cheap rate. Fish culture in*

22 Sewell 1934, 59.

23 Vgl. Chattopadhyaya 1990, 29.

24 Ebda., 37.

*sewage irrigated fisheries provided the cheaper means of sewage purification. The proper management of fisheries in the Bidyadhari spill area is bound to improve drainage and sanitation of the area which will otherwise remain a constant source of danger to the health of the city.*<sup>25</sup>

## UNKONTROLLIERBARKEIT (PHASE II)

Ende der 1960er Jahre, zu Beginn der Urbanisierung Ost Kalkuttas, hatte sich das Gebiet der Salt Water Lakes einem natürlichen, von Menschenhand unbewusst beeinflussten Prozess der Wandlung, vom verpesteten Sumpfgebiet in eine ertragreiche, kultivierte Landschaft unterzogen, welcher sich zudem die Abladung von Müll zunutze machen konnte und in der Lage war, diesen direkt in Nahrung umzuwandeln.

Das erste Township Projekt Salt Lake City bedeutete somit nicht nur die Zerstörung dieses nachhaltigen, durch Adaption von Mensch und Natur entstandenen Ökosystems, sondern auch die Enteignung und Umsiedlung dort lebender Menschen und weiters den damit verbundenen Entzug der Lebensgrundlage der Betroffenen. Dieser Umstand bildet den Ausgangspunkt für eine heute immer noch geführte Kontroverse rund um die Sinnhaftigkeit bzw. grundsätzliche Legitimation städtischer Entwicklung in diesem, für Kalkutta so bedeutsam gewordenen, Gebiet.

Die Unabhängigkeit Indiens und die damit einhergehende Abspaltung Pakistans rückten Kalkutta nicht nur räumlich an den äußeren Rand des Staates, sondern stellten vor allem die Stadtstruktur aufgrund massiver Flüchtlingszuwanderung vor eine elementare Herausforderung.

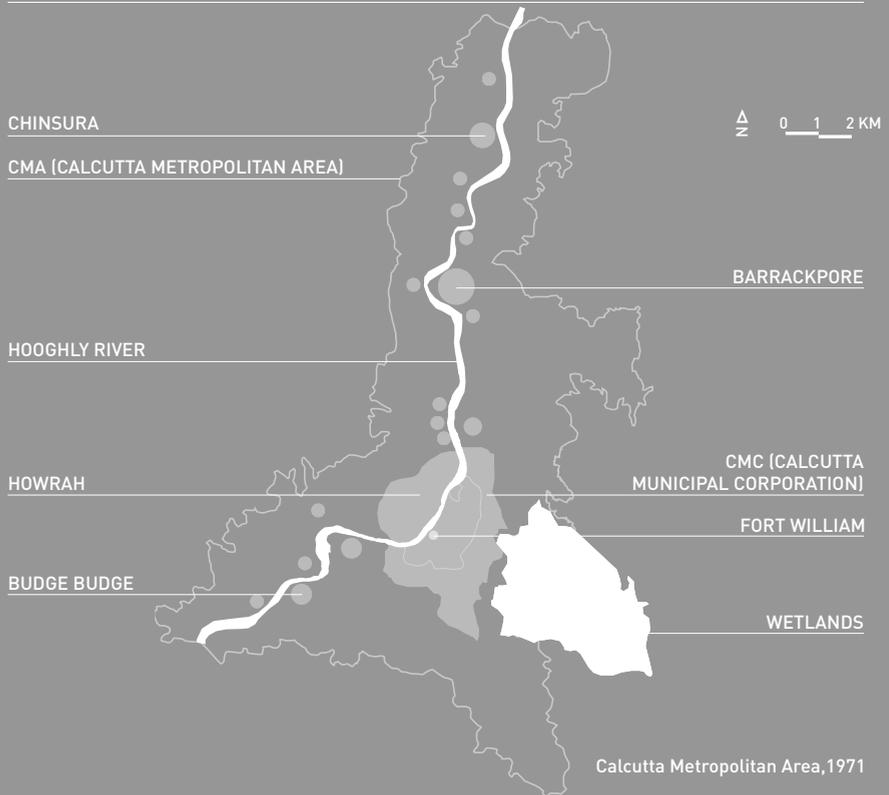
Schon die erste Flüchtlingswelle von Ost-Pakistan nach West Bengalen im Jahr 1947 und der damit verbundene Zustrom in das wirtschaftliche Zentrum West-Indiens überforderte die Stadt, was zu inadäquaten Lebensverhältnissen unter den Neuankömmlingen führte. Dabei siedelte sich der Großteil der Ankömmlinge wild und ohne administrative Kontrolle bzw. Reglementierung um das bestehende Zentrum an.

Diese weitgehend illegalen Siedlungen entstehen vor allem nördlich bzw. östlich des historischen Zentrums, wobei sich generell sagen lässt, dass die Nähe zum bestehenden Zentrum der Stadt qualitativ ausschlaggebend war, d.h., dass sich die Stadt ab diesem Zeitpunkt in direkter Konsequenz tendenziell Richtung Osten - entgegen ihrer bisherigen Wachstumsrichtung - entwickelte.

---

25

SLFC 1959, 11-12.



*The natural growth of the city under a tremendous population pressure had gradually changed the geographical form of the city<sup>26</sup> [...] ignoring the known disadvantages, where the guiding principle had been the proximity to the core city rather than the quality of land.<sup>27</sup>*

Man konnte den Ansturm folglich weder innerhalb der bestehenden Stadtstruktur kompensieren, noch die neuen, weitgehend improvisierten Siedlungen mit elementarer Infrastruktur versorgen. Die WHO, welche anlässlich einer verheerenden Cholera-Epidemie 1958 von Chief Minister Roy um Hilfe gebeten wurde, bemerkte in ihrem Bericht von 1960:

*There is hardly any aspect of community development that is keeping pace with the growth of Calcutta's population or with the migrants of its hinterlands. Overcrowding, degradation of housing, health hazards, primitive water supplies, lack of space for new industries, traffic bottlenecks, power shortages, a still unsolved*

26 Kundu 1994, 9.  
27 Ebda., 13.

*refugee problem all are increasing the cost of moving goods and of providing the many services that a growing industrial region demands of its metropolis.*<sup>28</sup>

Da die WHO vor allem die dichten und unhygienischen Lebensverhältnisse in den Bustees Kalkuttas für die schnelle Ausbreitung und Hartnäckigkeit der Cholera-Epidemie verantwortlich machte, wurde eine Auflockerung der bebauten Gebiete durch die räumliche Auslagerung einzelner Siedlungen vorgeschlagen. Die Rede war von einer „New City near Calcutta“, einer neuen und eigenständigen Stadt also, welche die überfüllte alte bezüglich Wohnraum entlastet.<sup>29</sup>

### PLANUNG UND STRATEGIE (VON PHASE II ZU PHASE III)

Grundsätzlich wurde die Notwendigkeit eines umfassenden Gesamtkonzeptes, einer auf Analyse der bestehenden Umstände basierenden Strategie offenkundig, ging es doch vor allem darum, grundlegenden infrastrukturellen Verbesserungen Priorität gegenüber anderen Entwicklungen einzuräumen.

Der „Basic Development Plan: Calcutta Metropolitan District 1966-1986“ (BDP) wurde in Hinblick auf diese Forderungen 1966 veröffentlicht und legte ein strategisches Konzept für langfristige Interventionen und Verbesserungen in der gesamten Metropolregion Kalkuttas vor. Der BDP versteht sich also nicht als klassischer Master Plan, sondern sollte als Leitfaden für Planer und Entscheidungsträger fungieren:

*What distinguished the BDP from a 'Master Plan' was its approach to planning for urban development as a positive, integrated package designed to strengthen not only the civic infrastructure but also the economic base of the city rather than viewing the task as a 'single shot exercise' [...].*<sup>30</sup>

Die Problematik eines solchen Leitfadens wurde bald ersichtlich, sind es doch die lokalen Behörden, welche sowohl politisch gewillt als auch fachlich kompetent genug sein müssen, um gut gemeinte Vorschläge tatsächlich in die Realität umzusetzen. Handlungsanweisungen für die Behörden in Form von Prioritätssetzungen wie beispielsweise die Verbesserung der Wasserversorgung, der Ausbau des Drainage-Systems oder eine funktionierende Müllentsorgung<sup>31</sup> konnten daher in vielen Fällen

---

28 WHO, zit. n. Ebda., 13.

29 Vgl. Ebda., 11.

30 Bagchi 1987, 597.

31 Vgl. Kundu 1994, 11.

aus strukturellen Gründen nicht realisiert werden. Der BDP kann folglich in erster Linie als ein politisches Bekenntnis zur Auseinandersetzung mit den humanitären und strukturellen Problemen der Metropolregion, nicht aber als tatsächliche Initiative zur praktischen Verbesserung gesehen werden.

Die tatsächliche Errungenschaft des BDP war demnach weniger inhaltlicher, sondern vielmehr methodisch-struktureller Natur. Zum ersten Mal in der Geschichte der Stadt sollte eine umfassende, regionale Wachstumsstrategie für die gesamte Metropolregion im Kontext mit ganz West Bengalen entworfen und in die Wege geleitet werden. Anlassgründe dafür waren Wohnungs- und Platznot innerhalb der Stadt, die immer lauter werdende Unzufriedenheit der Bevölkerung mit der bestehenden für nahezu alle Schichten immer schlechter werdende Lebensqualität und der WHO-Bericht, welcher letztendlich die Legitimation für die Erschließung neuer Gebiete lieferte und somit die Basis für die dritte Phase, den Prozess des Auseinanderfaltens darstellte.

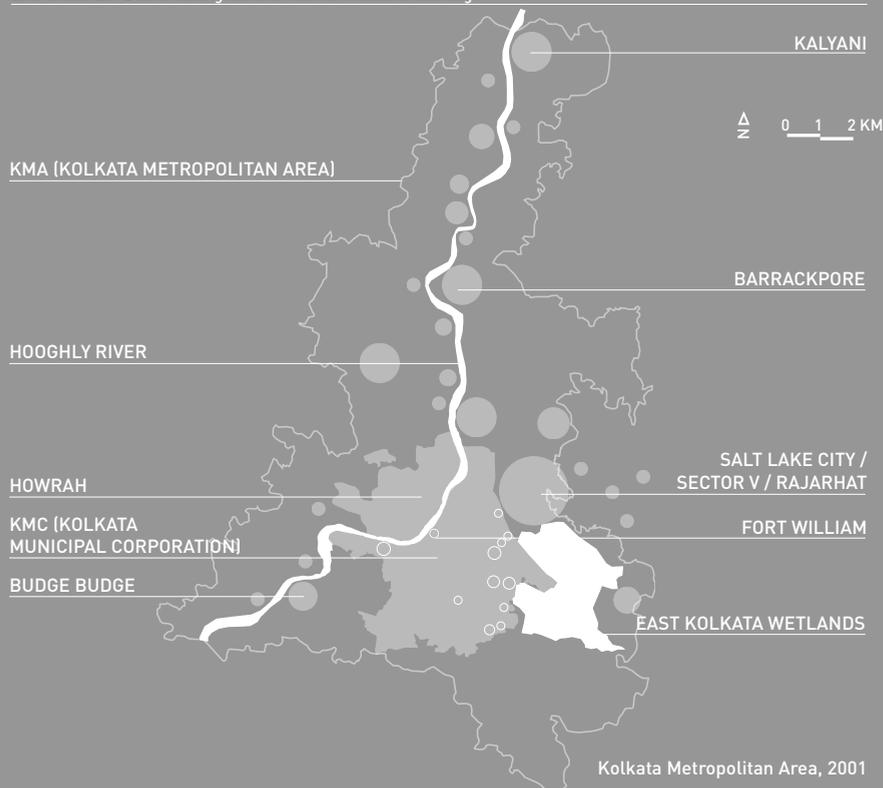
#### DEZENTRALES & MULTI-POLARES WACHSTUM (PHASE III)

*The Calcutta Metropolitan Area (CMA) is the planner's invention. [...] The municipal jurisdiction had little to do with the real-life socio-economic integration of a large tract [...]. The natural growth of the city under a tremendous population pressure had gradually changed the geographical form of the city. Planning intervention was an afterthought. As the market forces had been steadily changing the urban form of the metropolis, planners started groping for new spatial directions. What has actually happened and is still in the process of unfolding in the CMA can be best understood as a dialectical process of interaction between market forces and planned development efforts.<sup>32</sup>*

Im Wesentlichen wurde eine „bi-polare Wachstumsstrategie“ vorgeschlagen, welche vorsah, ein zweites Zentrum – Kalyani - im Norden der Metropolregion zu etablieren. Doch in Anbetracht der bereits beschlossenen Realisierung des strategisch besser an das alte Zentrum der Stadt angebundenen Salt Lake Townships war schon zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Konzeptes ein Scheitern voraussehbar. Die endgültige Bestätigung dafür wurde 1987 in einer, auf die Errungenschaften des BDP rückblickenden, Konferenz in Kalkutta geliefert: Es wurde klar, dass von den erwarteten 1,5 Millionen nur

32

Kundu 1994, 9.



38.000 Menschen nach Kalyani gezogen waren,<sup>33</sup> sich dort zwar Industrie, kaum aber ein CBD bzw. kulturelle Einrichtungen angesiedelt hatten und Kalyani nun den Ruf einer Arbeiter- bzw. Industriestadt genoss: „*Progress has not been in conformity with the targeted programme*“<sup>34</sup> schloss die retrospektive Analyse des BDP.

So blieb nur die grundsätzliche Empfehlung des BDP, die Stadtstruktur zu dezentralisieren, was in Form partieller Auslagerungen des „Central Business Districts“ (CBD) und einiger Industrieviertel in Kombination mit der Errichtung dazugehöriger Wohnsiedlungen geschehen sollte.

Der konkrete Vorschlag zur strukturellen Entlastung des Zentrums wurde folglich nach nur 10 Jahren korrigiert und verallgemeinert. Diese strategische Zielsetzung hat sich im Wesentlichen bis heute erhalten, wie man dem aktuellen Perspektiven Plan, der sogenannten „Vision 2025“ deutlich entnehmen kann:

33 Vgl. Bagchi 1987, 598.

34 Edba., 598.

*[...] growth around Kalyani [has] not been sufficiently large so as to justify the two center concept of BDP, while it may be said that the multiple-center concept [...] was an approach to the right direction.<sup>35</sup>*

Was dieses „Multiple-Center-Konzept“ jedoch mit sich bringt, ist der Beginn der Suche nach verfügbarem Land außerhalb der Stadtgrenzen. Gerade West Bengalen ist einer jener indischer Bundesstaaten, welcher traditionell über einen hohen Anteil an Landbevölkerung verfügt, welche ihren Lebensunterhalt auf Basis von Landwirtschaft bestreitet. Die Erschließung neuer Gebiete beinhaltet folglich immer potentielle Enteignung, Umsiedlung und letzten Endes Urbanisierung dieser Menschen.

Angesichts dieser Voraussetzungen sehen sich die Befürworter eines solchen dezentralen Systems zwei fundamentalen Anforderungen gegenüber: erstens der Schaffung adäquater An- und Verbindungen – der Erschließung - unter den einzelnen Elementen zur Gewährleistung eines funktionierenden Austausches innerhalb der dezentralen Stadt. Zweitens muss die moralische Legitimierung für die Bevorzugung und radikale Umsetzung urbaner Interessen gegenüber ruralen Rechten und Traditionen erreicht werden, was vor allem hinsichtlich der Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung, auf gesellschaftlicher Ebene, eine Herausforderung darstellt.

## KONSEQUENZEN

Die strategische Entscheidung dezentrales Wachstum zu fördern, ist in Bezug auf die zweite, durch den Zustrom von Flüchtlingen geprägte Phase, als direkte Folgeerscheinung zu betrachten: Vor allem das historische Zentrum hatte unter dem ansteigenden Bevölkerungszuwachs nach der Unabhängigkeit zu leiden, da sich innerhalb dieses Gebietes die Lebensbedingungen grundlegend und über die Klassen hinaus verschlechterten. Die Aussicht darauf, diese Situation rasch in den Griff zu bekommen, stellte sich bald als wenig vielversprechend heraus, da ein straffes, langfristiges und allumfassendes Konzept zur Rehabilitierung der bestehenden Stadtstruktur fehlte. Zusätzlich zu den infrastrukturell bedingten Versorgungsproblemen, welche vor allem die Wasserversorgung sowie die Müll- und Abwasserbeseitigung betrafen, zeichnete sich ein grundlegender Wandel in der städtischen Fortbewegung ab, welcher zukünftig neue Anforderungen an die moderne Stadt stellen sollte.

Viele der innerstädtischen Straßen waren nun nicht mehr oder nur unzureichend geeignet, den zu erwartenden Verkehrsanstieg

35

KMDA 2005, 1-9.

zu bewältigen, was dazu führte, dass das historische Zentrum vergleichsweise wenig vom technischen Aufschwung profitierte, sondern vielmehr darunter litt und an Erreichbarkeit einbüßte. Dezentralisierung ist folglich nicht nur als strukturelle Änderung des Systems Kalkutta zu sehen, sondern als praktische Möglichkeit dem alten und rigiden Zentrum den Rücken zu kehren, um andernorts eine neue, moderne und dem technischen Fortschritt gerecht werdende Stadt aufzubauen.

Daher scheint es wichtig, in Bezug auf die dezentrale Wachstumsstrategie kritisch zwischen der angestrebten Entlastung des Zentrums und einer tatsächlichen Auseinandersetzung mit den Problemen der Altstadt zu unterscheiden. Einer solchen Auseinandersetzung wurde im Fall Kalkuttas tendenziell ausgewichen, indem man mit dem Konzept des dezentralen Wachstums die Möglichkeit schuf, die offensichtlichen Probleme auszublenden.

Ein Neuanfang kann folglich nicht nur in räumlicher Hinsicht geortet werden, sondern auch und vor allem in ideologischer Hinsicht. Diese Ideologie bildet den Leitfaden, das Motto des gesamten Systems und die Basis für das Verständnis der sich heute präsentierenden Stadt Kalkutta. Das Auseinanderfallen der Stadt entpuppt sich so als ein angewandtes Mittel der Realitätsverweigerung, welches die bestehenden Probleme benötigt, um das eigene Handeln rechtfertigen zu können. Es ermöglicht ein kollektives Ausweichen vor den Versäumnissen und Herausforderungen – den Schattenseiten der modernen Stadt – ohne realisieren zu müssen, dass eben jene Probleme immanente Bestandteile des „unfolding“ sind. Der derzeitige Entwicklungsprozess der Stadt entpuppt sich so als Kreislauf, der die eigenen Schwächen benötigt, um seine Stärken anwenden zu können, ein Perpetuum Mobile, das nicht nur immer in Bewegung bleibt, sondern sich sogar zu steigern vermag. Beweis dafür ist der Umstand, dass eine Vielzahl grundlegender Probleme aus Phase II heute immer noch in ähnlicher Form in Erscheinung treten. Beispielsweise seien der immer noch zu großen Teilen existierende Gürtel strukturell unterversorgter Siedlungen rund um die historische Altstadt genannt oder das konfliktreiche Aufeinanderprallen ruraler und urbaner Bedürfnisse.

## AUFEINANDERTREFFEN VON RURAL UND URBAN

Die Strategie des Neuanfangs hat dazu geführt, dass tendenziell eher Probleme geschaffen und verkompliziert wurden, als bestehende Konflikte nachhaltig zu lösen: Grundlage für den Neuanfang ist zunächst ein geeigneter Ort, welcher - um den Anforderungen entsprechen zu können - erst nach dem Prinzip der Tabula Rasa künstlich geschaffen werden

muss. Praktisch bedeutet dies Enteignung und Umsiedlung meist einfach lebender Bauern, deren darauf folgender Entzug der Lebensgrundlage und Abgleiten in Armut, welche wiederum in die Abhängigkeit von der städtischen Infrastruktur führt.

Die Begegnung „rural-urban“ findet im Wesentlichen auf zwei Ebenen statt: Auf der einen Seite handelt es sich um klar definierte, meist durch konkrete Projektvorgaben ausgelöste räumliche Konflikte. Es geht dabei um die Fragen, ob, um welchen Preis und in welcher Form Urbanisierung stattfinden soll. Obwohl diese Diskussion vor allem im Fall Kalkuttas zur Polarisierung und Verhärtung der Fronten führte und damit eine konstruktive Auseinandersetzung erschwerte, ist der Konflikt klar definiert, es gibt gewissermaßen ein Spielfeld der Auseinandersetzung.

Der zweite Aspekt der Beziehung zwischen Rural und Urban tritt subtiler auf und ist damit vergleichsweise weniger offensichtlich präsent. Es handelt sich um die Entstehung einseitiger Abhängigkeiten, welche langfristig auftreten und auf gesellschaftlicher Ebene verwurzelt sind. In diesem Zusammenhang bemerkt Ananya Roy beispielsweise, dass es sich um eine einseitige Beziehung – urbane Entwicklungen „steuern“ die ruralen – handelt:<sup>36</sup>

*One way of specifying the rural-urban interface is by taking a closer look at sectoral linkages [...] the issue of such growth linkages was uppermost in my research agenda. Two trends convinced me of the importance of this analytical focus: the rise of market towns in certain fast growing districts of West Bengal [...] and the urbanisation of Calcutta's fringes [...].*

*But the more closely I looked [...] the less evidence I saw of dynamic rural-urban linkages.<sup>37</sup>*

Die Suche nach diesen „sectoral linkages“ - ökonomischen Verbindungen - basierend auf gegenseitiger Abhängigkeit bringt, laut Roy, am Ende kaum beidseitige Dynamiken zum Vorschein, sondern verzeichnet vielmehr ein einseitig geprägtes Bild. Der Zustrom armer, eigentlich ländlich lebender Bevölkerungsgruppen, die hohe Anzahl von Menschen, die sich täglich, wöchentlich oder monatlich zwischen urbanem Alltag und ländlicher Heimat bewegen, zeigen, dass es kaum einen gesunden Austausch zwischen Rural und Urban gibt.<sup>38</sup>

36 Vgl. Roy 2008, 15.

37 Edba., 15.

38 Vgl. Edba., 15.

Der derzeitige Perspektiven-Plan, Vision 2025, versucht diesen Umstand gar nicht erst zu leugnen, sondern bestätigt indirekt sogar diese Vermutung:

*[...] a difference between a village settlement and a town is that: a village is a unit which has been naturally evolved having the primary activities as their pre-dominant occupation, while the towns or cities is developed almost wholly to fulfill the growing needs of exchange of surplus production from the primary occupation as well as to meet the growing material need of the people.<sup>39</sup>*

Entwicklung und Fortschritt finden also pauschal nur im urbanen Raum statt und werden von dort aus weiter in das Dorf getragen. Dem dörflichen Leben wird damit die Möglichkeit der Weiterentwicklung weder zugetraut, noch wird sie als sinnvoll empfunden. Die Tragik innerhalb dieses Statements liegt aber nicht in der Aussage der Behauptung selbst, sondern in der Tatsache, dass diese einerseits zutrifft und andererseits aktiv von offizieller Seite forciert und angekurbelt wird. Das Urbane wird so zum Ideal, zum Verwalter aller Ressourcen und damit zur Quelle des Überflusses, selbst für denjenigen, der gar nichts besitzt:

*Here in the city, at least, one can go through the garbage of the rich and find a few things to sell to the recycling plant. One can pick up a fallen branch and take it home to light a fire. One can't do that in the village.<sup>40</sup>*

Der Neuanfang ermöglicht folglich solche Abhängigkeiten zu erhalten, sie bei Bedarf zu stärken und dafür zu sorgen, dass sie dennoch im Verborgenen bleiben; da, wo sie weder selbst, noch von anderen gesehen werden können. Doch um noch einmal auf den ersten, räumlichen Aspekt der Abhängigkeit zwischen Rural und Urban zurückzukommen, ist zu bemerken, dass auch diese Art des Konflikts in diesem Zusammenhang zu finden ist. Der Ort eines solchen Neuanfangs bleibt somit tendenziell, in räumlicher wie in sozialer Hinsicht, immer kontrovers behaftet.

Auch wenn bezüglich der Erschließung neuer Entwicklungsgebiete stets auf Argumente der Platz- und Wohnungsknappheit innerhalb der bestehenden Struktur zurückgegriffen wird, so muss dieser exklusive und ausgrenzende Zugang vielmehr als Initiator neuer Konflikte anstelle konstruktiver Lösungsansätze alter Problematiken gesehen werden.

---

39 KMDA 2005, 4-10.

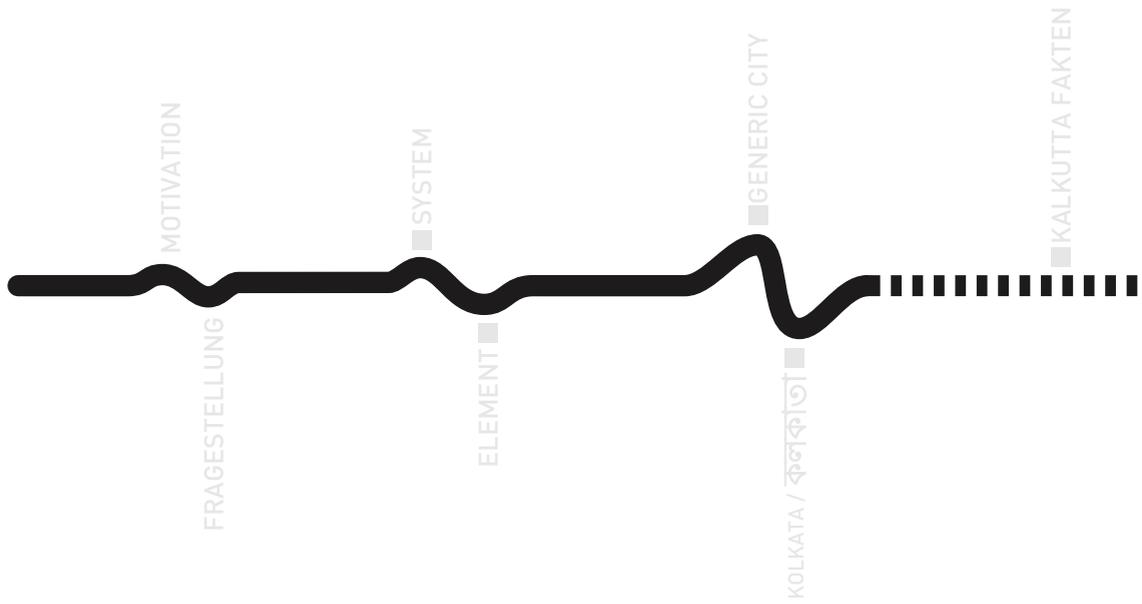
40 Roy 2008, 15.





IMPRESSIONEN OST KALKUTTA

# REKONSTRUKTION



(RE)KONSTRUKTION: KALKUTTA. Eine Studie zur Beschreibung unkontrollierter Stadtentwicklung. **TEIL III**





VERBINDUNGEN





EMB: EASTERN METROPOLITAN BYPASS

V.I.P.

WEST EAST  
N S

0 1 2 KM



BAGUIATI

ROAD

SALT LAKE CITY

SALT LAKE SECTOR V

EEW: EASTERN EXPRESSWAY

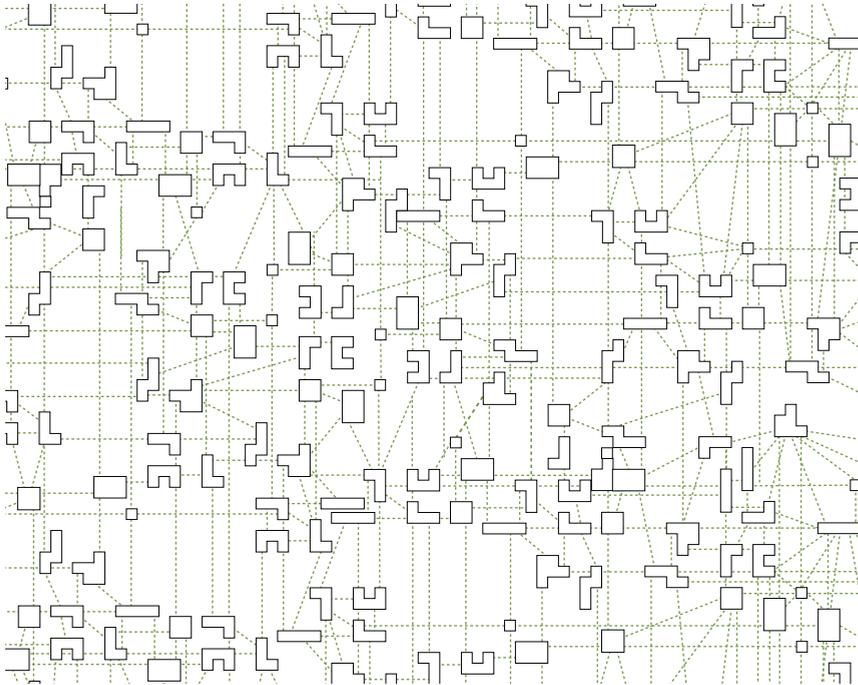
KOLKATA MUNICIPAL CORPORATION

Auslagerung des Zentrums, multi-zentrales Wachstum und dezentrale Entwicklung sind die Mottos, welche laut behördlicher Seite derzeit Kalkuttas Wachstum prägen. Anhand dieser Schlagwörter lassen sich die dahinter liegenden Ambitionen und Konflikte nur schwer erahnen, was den Verdacht aufkommen lässt, dass sich hinter diesen Begriffen vielmehr Lähmung, Stillstand und Einflusslosigkeit der Planer verbergen. Der sowohl flexibel wie unverbindlich anwendbare Begriff Dezentralität ermöglicht den Initiatoren, Vorschläge und Entwicklungen hinsichtlich der Entlastung des ehemals britischen Zentrums und dem Entgegenwirken von Wohnungsknappheit zu argumentieren, was letztendlich unkontrolliertes Wachstum als geplant erscheinen lässt.

Das Herzstück dezentraler Strukturen stellen die Verbindungen (Verbindungswege) untereinander dar, die auch für den entscheidenden Vorteil von Dezentralität sorgen: Dieser liegt nicht nur darin, Teile - wie im Fall Kalkuttas das historische Zentrum - zu entlasten und partiell auszulagern, sondern vielmehr in der Möglichkeit, bei Bedarf auf einzelne Elemente gänzlich verzichten zu können. Daraus geht eine Art Konkurrenzkampf unter den Elementen hervor, welcher vor allem auf permanentem Austausch untereinander beruht. Vorzugsweise räumliche Flexibilität entfacht einen so gearteten Wettbewerb, aus dem folglich Dynamik und Spannung des gesamten Systems resultieren. Anders ausgedrückt könnte man an dieser Stelle die Verbindungen als Grundlage für sogenanntes unkontrolliertes Wachstum bezeichnen. Die Verbindungen selbst wirken hierbei weniger unplanbar als der von ihnen geschaffene Effekt, die in Gang gebrachten Prozesse und dahinter stehenden Ambitionen.

In systemischer Hinsicht lässt sich also sagen, dass die dezentralen Aspekte der Unkontrollierbarkeit generell von Charakter und Effizienz der Verbindungen abhängig sind: Sie sind die eigentlichen Akteure des Systems, entscheiden sie doch, wer partizipieren kann bzw. wem dieses Recht, diese Möglichkeit versagt bleibt. Die Elemente sind von ihnen abhängig, beruht doch die räumliche Flexibilität des Systems auf der Möglichkeit, Elemente mittels Verbindungen zu stärken bzw. gezielt abzukoppeln und folglich auszuschließen.

Die Untersuchung widmet sich daher im ersten Teil den charakterlichen wie strukturellen Eigenschaften der Verbindungen Ost-Kalkuttas als System, versucht im Anschluss die Beeinflussung dieser Eigenschaften innerhalb des Systems zu orten und diese Abläufe als instrumentalisierte Formen des städtischen Aktivismus – als Tool - zu beschreiben.



Schema Verbindungen

## VERBINDUNG = SELEKTION.

Aus funktionaler Sicht lässt sich eine Verbindung mittels Abstraktion zunächst einfach definieren: Es ist die Linie, welche zwei Punkte verbindet. Innerhalb eines Systems mit mehr als zwei Punkten kommt es zu einer Überlagerung dieser verbindenden Linien, der Entstehung eines Netzwerkes. Strukturell besteht dieses Netzwerk folglich aus den einzelnen Elementen und ihren Verbindungen, wobei sich diese Definition ebenso einfach in umgekehrter Weise formulieren ließe: Alles, was nicht Element oder Verbindung ist, gehört auch nicht zum Netzwerk! In diesem Zusammenhang wird ersichtlich, dass die Verbindung eben nicht nur als ein zusammenführendes Element gesehen werden kann, sondern auch und vor allem ausgrenzend fungiert. Die Verbindung ist ein subtiles Verfahren, die Frage „Wer darf NICHT?“ über die offensichtliche „Wer darf?“ zu stellen, was ihren räumlichen Charakter folglich eher als selektiv, denn als vereinend beschreiben lässt.

Diesen Umstand erlebt man sogleich, wenn man das erste Mal am NSC Bose International Airport im Norden Kalkuttas ankommt und mit dem Taxi in Richtung Zentrum fährt.

Zu Beginn ist der Weg im Bezirk Baguiati, der zwischen dem Flughafen und der Municipality Kalkutta liegt, von markt-ähnlichen Strukturen wie



Baguati: Durchqueren eines belebten Ortes

Garküchen und Teeständen geprägt. Die meisten Häuser werden im Erdgeschoß als Verkaufsraum oder Restaurant, also mehr oder weniger als erweiterter öffentlicher Raum, genutzt. Bewegt man sich mit dem Auto durch dieses Viertel, so hat man allerdings das Gefühl, diesen Ort des Austausches lediglich zu passieren. Man kann das Treiben sehen, aber nicht fühlen, man nimmt die Menschen wahr, kann mit ihnen jedoch nicht in Interaktion treten. Rundherum existieren Vielfalt und Einzigartigkeit, doch diese bleibt nur erahnbar, denn man nimmt sie bestenfalls als Teil einer sich ständig aufs Neue, in veränderter Konstellation, wiederholenden Serie wahr.

Man durchquert einen belebten Ort, wobei sich, trotz räumlicher Überlagerung, keine Schnittpunkte zwischen der eigenen Fortbewegung und der örtlichen Nutzung ergeben, Interaktion nicht stattfindet. Man durchquert einen sozialen Raum ohne diesen zu spalten, unterbindet aber gezielt Berührungen mit seinen charakterlichen Eigenschaften. Im Wesentlichen wird dies durch die Wahl der Fortbewegung entschieden; so würde es beispielsweise beim Passieren mittels Fahrrad oder zu Fuß zwangsläufig zu anderen Möglichkeiten der Interaktion kommen.



EMB / Salt Lake City: Bewegung entlang einer Grenze

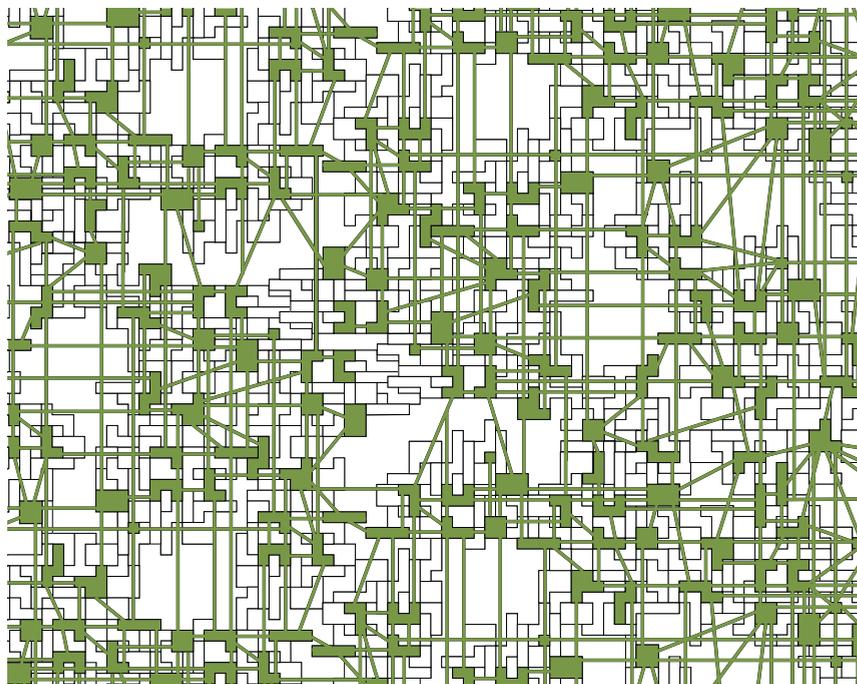
Etwas weiter südlich, nördlich Salt Lake Citys, im Stadtteil Lake Town wird die Umgebung weiträumiger, scheint sich zu verlaufen und aufzulösen und man begibt sich instinktiv auf die visuelle Suche nach der bekannten und zuvor vermeintlich schon wahrgenommenen Stadt. Außer an wenigen Knotenpunkten sind kaum noch Händler und Verkaufsstände zu finden, die Autos fahren mit relativ hoher Geschwindigkeit und Busse verlangsamen ihr Tempo nur an den Stationen, um Passagiere aus- bzw. einsteigen zu lassen. Man biegt nach links ab und gelangt über einen Flyover auf den Eastern Metropolitan Bypass (EMB). Trotz der anhaltenden Weitläufigkeit dieser Umfahrungsstraße erwächst dem Passanten wiederum das Gefühl, sich in einer urbanen Umgebung zu befinden, obwohl das Straßenbild der zu Beginn erwähnten Situation in keiner Weise ähnelt: Gebäude und Siedlungen wirken groß, schwer zugänglich und der Straße abgewandt. Squatters wie Shopping Malls oder Büros scheinen kein Interesse am interaktiven Austausch zu bekunden, signalisieren introvertierte Orientierung. Ausnahmen bilden lediglich Verkehrsknotenpunkte, welche zugleich auch als Sammelpunkte des öffentlichen Verkehrs fungieren.

Man kann deutlich spüren, dass man sich entlang einer Grenze bewegt, mehr noch: Man definiert sie durch den bloßen Akt der Benutzung und wird letztendlich Teil von ihr. In diesem Fall hat die Art der Fortbewegung weniger Einfluss auf den Austausch mit der Umgebung: Auch wenn sich die eigene Wahrnehmung des Ortes mit dem Fahrrad verändern würde, so würden sich durch die bloße Bewegung entlang der Straße kaum mehr Möglichkeiten der Interaktion ergeben.

Entscheidend an diesem Beispiel ist folgende Annahme: Interaktion kann nur auf Basis beidseitiger Beteiligung zustande kommen bzw. als Prozess erhalten bleiben. Einen solchen Austausch zu unterbinden, ist jedoch auch auf Initiative nur einer Partei möglich und – so die These – wird eher durch ökonomische, gesellschaftliche oder politische Abhängigkeiten bedingt. Nicht gewünschte Annäherungen können somit nicht gänzlich ausgeblendet, aber zumindest in der subjektiven Wahrnehmung relativiert und auf Distanz gehalten werden. Vergleichbar mit einer überirdischen Metro ohne Stationen ist die Umgebung zwar sichtbar, aber nicht greifbar. An diesem Punkt stellen sich zwei grundlegende Fragen in Bezug auf die charakterlichen sowie strukturellen Eigenschaften von Verbindungen:

**Welche Rolle spielt der ausgrenzende Charakter von Verbindungen im Hinblick auf urbane Entwicklungsprozesse? Gibt es ein grundlegendes System, eine Hierarchie der Fortbewegung, welche ein solches urbanes Wachstum gezielt beeinflussen kann?**

**Was bedeutet die Metro ohne Station für die Definition der örtlichen Umgebung? Ist es möglich, über räumlich weite Distanzen soziale Bündelung zu fördern und folglich ein räumlich dezentrales System als sozialen Hub zu begreifen?**



Schema ausgrenzende Verbindungen (Metro ohne Station)

## HIERARCHIE DER FORTBEWEGUNG.

Laut dem aktuellen „Comprehensive Mobility Plan“ (CMP) dienen mehr als 60% der zurückgelegten Wege innerhalb der Kolkata Metropolitan Area (KMA) der Erwerbstätigkeit bzw. fallen weitere 16% in die Kategorie „Educational Trips“.<sup>1</sup> Über 80% dieser Bewegungen werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln bestritten, wovon wiederum knapp zwei Drittel zumindest teilweise mit dem Bus zurückgelegt werden.<sup>2</sup> Weiters geben über 80% der „Low Income Group“ an, täglich den Bus zu nutzen,<sup>3</sup> das billigste öffentliche Verkehrsmittel, bei welchem diese Einkommensklasse durchschnittlich immer noch rund 10% ihres monatlichen Verdienstes für Transport ausgibt.<sup>4</sup> Die Abhängigkeit vom öffentlichen Transport ist also groß. Die von öffentlicher Hand unternommenen Anstrengungen stehen jedoch nicht in Relation zu diesen Abhängigkeiten. Die wichtigsten städtischen Busunternehmen sind Privatfirmen, nur die Metro wird von der Stadt ausgebaut, subventioniert und damit für die breite Bevölkerung zugänglich gemacht.

1 Vgl. IDFC 2008, 32.

2 Vgl. Ebda., 34.

3 Vgl. Ebda., 31.

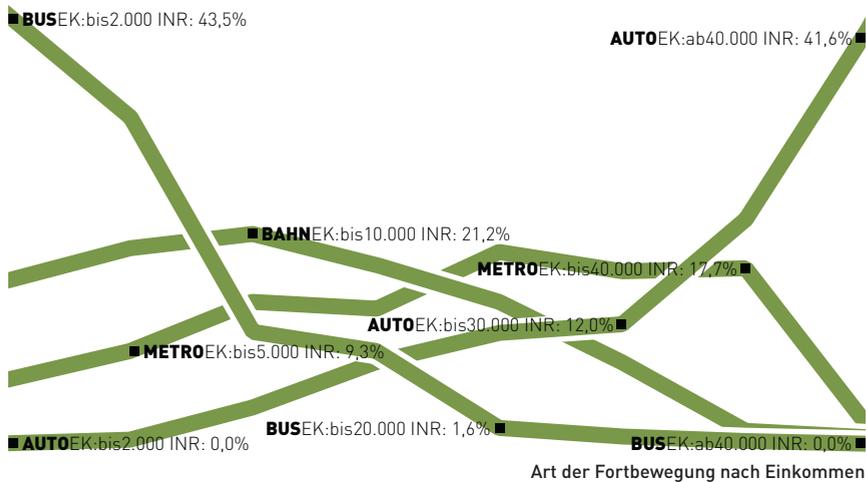
4 Vgl. Ebda., 30.

Wer schon einmal zur Stoßzeit in einem überfüllten Bus von beispielsweise Salt Lake City ins Zentrum der Stadt gefahren ist, der weiß, wie es sich anfühlt, mit beinahe hundert anderen Fahrgästen zusammengedrängt in einem Bus für maximal 35 Passagiere zu reisen und für eine Strecke von weniger als 10 Kilometern knapp eineinhalb Stunden zu benötigen. Diese Tortur bei über 30-35 Grad Celsius und mindestens 80 % Luftfeuchtigkeit zweimal pro Tag hinter sich zu bringen, wird schon nach weniger als einer Woche vom Erlebnis zur Strapaze. Ähnliches gilt für den Zugverkehr: Der Anblick der Bahnsteige und die Befindlichkeit in lokalen Zügen wird durch folgendes Zitat des indischen Schriftstellers Kiran Nagarkar treffend wiedergegeben. Seine Zeilen beziehen sich zwar auf Mumbais Pendlerzüge, sind aber ebenso gut auf Kalkuttas Situation anwendbar:

*[...] versuchen sie einfach mal, zur Rushhour in einem der Pendlerzüge einzusteigen. Im Sommer ist es bei uns zwischen 35 und 37 Grad heiß. Nein, besser noch, fahren Sie zu Monsunzeiten mit dem Zug. Draußen schüttet es, die Luftfeuchtigkeit liegt bei hundert Prozent, und zwischen den Stationen sind die Türen und Fenster geschlossen. Um in einen der Waggon hineinzukommen, müssen Sie sich wie ein wirklich linker Rugbyspieler benehmen, Sie müssen drücken, stoßen, um sich schlagen. Aber das ist noch gar nichts gegen das Aussteigen. Dafür brauchen Sie übermenschliche Kräfte und wenn Sie nur zwei Stationen hinter Ihrem eigentlichen Ziel ausgespuckt werden, können Sie von Glück reden.<sup>5</sup>*

Der Bus wird unter den beschriebenen Voraussetzungen in Kalkutta bei einem Einkommen über 15.000 Rupees (ca. 280 \$) pro Monat kaum noch genutzt und stellt somit klar das Haupttransportmittel der ärmeren Schichten dar. Die Bahn schafft es, vor allem auf bestimmten Strecken, auch Teile der Mittelklasse anzusprechen, wobei diese tendenziell versucht, dem Massentransport auszuweichen und beispielsweise auf Auto-Rickshaws oder Shared-Taxis zurückzugreifen. Grund dafür sind vor allem die angesprochenen Strapazen, welche mit der Nutzung von Massentransportmitteln (im wahrsten Sinn des Wortes) verbunden sind, wobei erwähnt werden muss, dass in der angeführten Statistik teurere, private AC-Busse nicht berücksichtigt werden. Auf diese wird sehr wohl auch von der Mittelschicht zurückgegriffen, da sie nicht so überfüllt sind und damit ein Minimum an Komfort bieten. Die Metro wird, Dank der finanziellen Förderung der Stadt, von einem Großteil der Bewohner

<sup>5</sup> Nagarkar 2007, 26.



Kalkuttas angenommen,<sup>6</sup> wobei anzunehmen ist, dass mit der geplanten Erweiterung bzw. Konstruktion einer neuen Linie Abdeckung und Nutzung steigen werden. Wer es sich leisten kann, fährt mit dem Auto, was dazu führt, dass die oberste Schicht kaum noch eine andere Art des Transportes nutzt. Somit hat jede Schicht offensichtlich ihr „bevorzugtes“ Verkehrsmittel, was vor allem hinsichtlich Planung und Organisation neuer urbaner Quartiere wichtig ist und von den Entwicklern, wie zuvor erwähnt, scheinbar gezielt eingesetzt wird.

Die Frage nach der Existenz einer Hierarchie in der Fortbewegung ist folglich klar mit Ja zu beantworten: Es gibt sie. Sie ist stark, permanent und praktisch überall präsent und bietet somit die Grundlage dafür, Interventionen nicht nur gezielt auf bestimmte gesellschaftliche Ebenen maßzuschneidern, sondern vor allem ihren Nutzen gezielt auf diese zu beschränken.

**Der Charakter der Verbindungen ist grundsätzlich steuerbar und folglich nicht zwangsläufig ausgrenzend. Jedoch ist davon auszugehen, dass mit dem steigenden Grad der individuellen Mobilität, auch die Exklusivität der zugehörigen Interventionen steigt. Die Hierarchie der Fortbewegung beschreibt dieses Verhältnis von Mobilität und Ausgrenzung.**

Zunächst muss erwähnt werden, dass in Kalkutta oft über das offensichtlich bestehende Verkehrsproblem debattiert wird und als Schlussfolgerung die Grundlage zur Entwicklung neuer Projekte ausschließlich auf der Planung privat nutzbarer Infrastruktur fußt.

6 Vgl. IDFC 2008, 31.

In diesem Sinne scheint es wenig verwunderlich, dass auch die Anzahl der privaten Autos in Kalkutta kontinuierlich steigt, was laut „Comprehensive Mobility Plan“ (CMP) vor allem auf steigende Einkommen der Mittelschicht und auf die fallenden Autopreise zurückzuführen ist.<sup>7</sup> Die Anschaffung eines Autos ist folglich meist nicht nur praktisch motiviert, sondern fungiert gewissermaßen als Statussymbol der gesellschaftlichen Zugehörigkeit, unterscheidet obere von unterer Mittelschicht.



Salt Lake City: Verkehrsfläche

Statistisch gesehen verfügt die Stadt aber über das am schlechtesten ausgebaute Straßennetzwerk der vier größten Städte Indiens: Durchschnittlich werden nur 5,4% der Gesamtfläche als Verkehrs-Infrastruktur genutzt, wohingegen die „Urban Development Plans Formulation & Implementation Guidelines“ (UDPFI) im allgemeinen für Städte wie Kalkutta 15-18% empfehlen.<sup>8</sup> Doch muss beachtet werden, dass diese Zahl für einen errechneten Mittelwert steht, also keinerlei Aussage im Hinblick auf Unterschiede in der Aufteilung innerhalb der Stadt trifft. Tatsächlich werden beispielsweise in Salt Lake City rund 23% des Townships für Verkehr genutzt,<sup>9</sup> wohingegen die Anzahl befestigter Straßen in innerstädtischen Bezirken wie das, im nördlichen Teil der Altstadt gelegene Viertel, Bagbazar schätzungsweise unter dem erwähnten Durchschnittswert von 5,4% liegen dürfte.

Autostraßen wie der EMB können auf diese Weise aber klar und eindeutig als Projekte für einen kleinen oberen Teil der Bevölkerung entlarvt werden, da Nutzen und Profit aus einer solchen Intervention einem großen Teil der Bevölkerung verwehrt bleiben. Vor allem in Hinblick auf ärmere Teile der

7 Vgl. IDFC 2008, 12.

8 Vgl. Ebda., 12.

9 Dembowski 2001, 95.

Bevölkerung lässt sich sagen, dass eine solche Verbindung immer auch gegenteilige Wirkung hat, d.h. ein Hindernis bzw. eine Bedrohung der Existenz darstellt, da Enteignungen und Umsiedlungen gleichermaßen Grundlage wie Folge einer solchen Intervention sind und die Weitläufigkeit des Gebietes es erschwert, rentable Arbeit bzw. Einkommensquellen zu finden.



Bagbazar: Verkehrsfläche

Auch bei Wohnprojekten zeigt sich angesichts einer solchen Betrachtungsweise die Unausgewogenheit ihrer Profiteure: Das Real Estate Projekt Upohar, ca. 2,5 Kilometer östlich des EMB gelegen, bewirbt beispielsweise nicht einmal die Möglichkeit der Anbindung mittels nahe gelegener Bahn bzw. Metro,<sup>10</sup> weil offensichtlich davon ausgegangen wird, dass diese nicht genutzt werden. Auch die Location Map zeigt diese nicht und gibt selbstverständlich alle Distanzen in Auto-Fahrzeit und Kilometern an.

*Less than two kilometres from the Peerless Hospital, near Udayan and the Satyajit Ray Film and Television Institute, Upohar is just off the EM Bypass. About eight kilometres from the Park Circus Connector. Five kilometres south of the Kasba Connector. Only nine kilometres from the Gariahat crossing and within a kilometre from Garia Railway Station.<sup>11</sup>*

10 Vgl. Bengal Ambuja™ 2011.

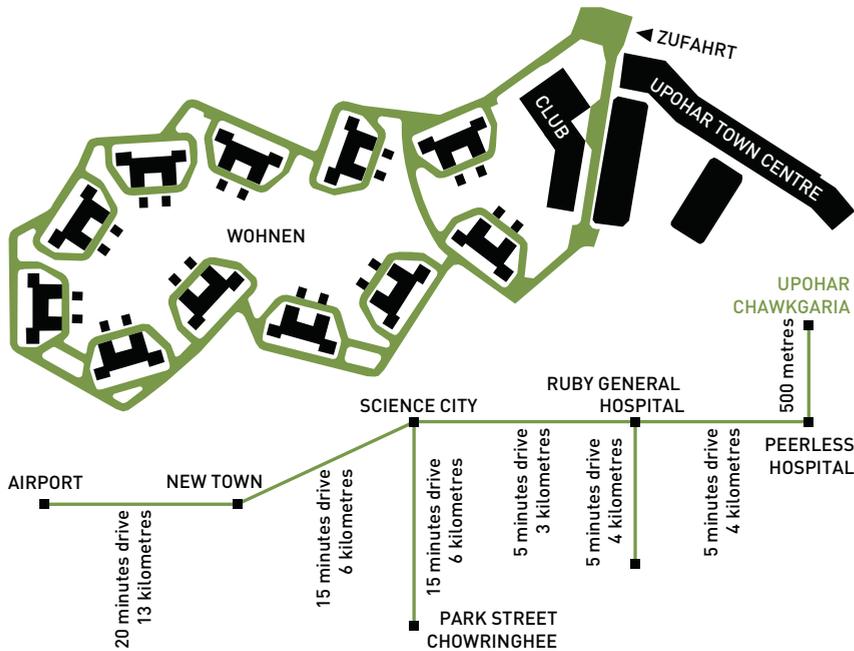
11 Ebda.

**Verbindungen und die Art, diese zu nutzen, bieten generell die Möglichkeit, einen subtilen und wenig offensichtlichen Selektionsprozess einzuleiten und gezielt bestimmte Gesellschaftsgruppen zu fördern bzw. andere zu benachteiligen. Nicht nur die Nutzung der Verbindung selbst ist von dieser Selektion betroffen, sondern vor allem die hintergründigen Intentionen von beispielsweise Wohnprojekten.**

Die strukturelle Organisation Kalkuttas bzw. ihre räumliche Ausformulierung entpuppt sich daher bei genauer Betrachtung oft als Indikator sozialer Begebenheiten und lässt Erklärungen für bestimmte räumliche Phänomene in gesellschaftlichen Konventionen vermuten. Für manche Teile der Gesellschaft scheint es beispielsweise statusbedingt unmöglich zu sein, sich mit dem Fahrrad fortzubewegen, obwohl dieses in Vierteln wie Salt Lake City eine praktische und umweltfreundliche Alternative zum Auto darstellen könnte. Das Viertel zeichnet sich vor allem durch breite Straßen und die daraus resultierende Überschaubarkeit des Verkehrs aus. Jedoch ist Salt Lake City zu weitläufig, um sich zu Fuß zu bewegen bzw. um mittels Busrouten ausreichend abgedeckt zu werden. Taxis findet man meist nur an den Hauptstraßen, wo auch Auto-Rickshaws auf fixen Routen die Anbindung an wenige wichtige Knotenpunkte offerieren, wobei dieses System auf Grund der strukturellen Weitläufigkeit nur mäßig effizient ist. Fazit: Fahrrad-Rickshaws gelten als beliebtes Kurzstrecken-Fortbewegungsmittel der Bewohner, da sie für den individuellen Transport innerhalb des Townships am geeignetsten zu sein scheinen. Offensichtlich verhindern keineswegs praktische Gründe die Fahrradnutzung als vielmehr gesellschaftliche Dünkel.

**Diejenigen, die es sich leisten können, sind tendenziell nicht mehr bereit, die Strapazen billiger Fortbewegungsmittel auf sich zu nehmen, was dazu geführt hat, dass auch der Ausbau und die Verbesserung des öffentlichen Verkehrsnetzes nur halbherzig geschieht. Die Folge ist die Reduktion von Schnittpunkten (zufällig bedingter Interaktion) zwischen den gesellschaftlichen Klassen.**

Eine junge Akademikerin, welche in Salt Lake City arbeitet, unverheiratet ist und noch bei ihren Eltern im Norden Kalkuttas (in Dum-Dum) lebt, verdient in Relation zu ihren notwendigen Ausgaben überdurchschnittlich gut. Ihr Weg zur Arbeit beträgt knapp 5 Kilometer und wäre relativ schnell und unkompliziert, abseits verstopfter Hauptverkehrsadern, mit dem Bus für ca. 8-10 Rupees (ca. 20 Cents) bzw. mit Auto-Rickshaws für rund 10-15 Rupees (ca. 30 Cents) zu bewerkstelligen. Auf Nachfrage erzählt sie, dass sie täglich mit dem Taxi sowohl zur Arbeit als auch wieder nach Hause

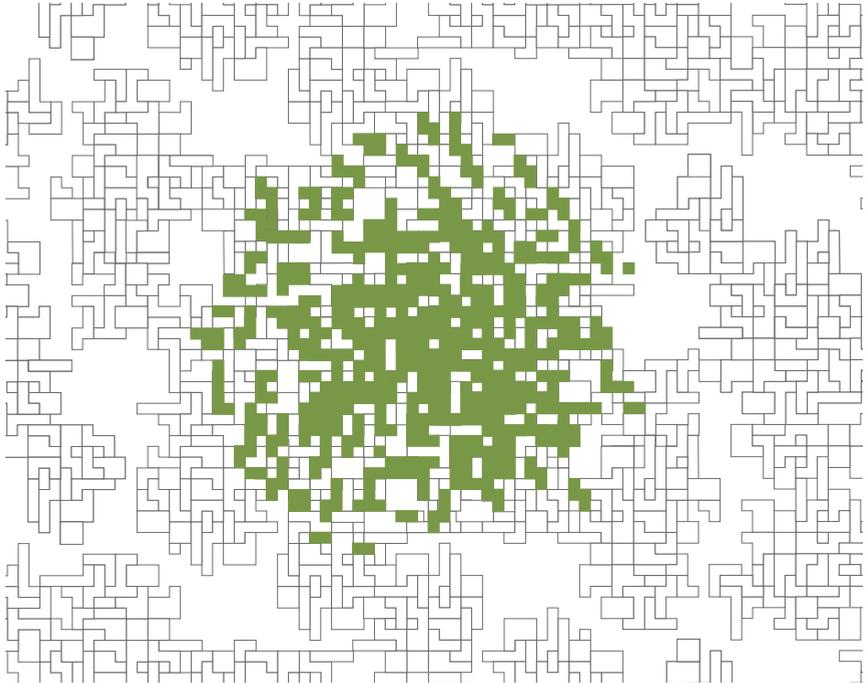


Zufahrtsplan (o.) & Location Map (u.) der Upohar Community

fahre, was sie rund 40 Rupees (ca. 75 Cents) pro Strecke koste. Auf die Frage, ob es denn schneller ginge, antwortet sie sinngemäß: „Nein, aber das ist der tägliche Luxus den ich mir gönne“ und fügt hinzu: „*Es ist die einzige Zeit am Tag, in der ich meine Ruhe habe und in mich gehen kann.*“

Sie konstruiert sich in gewissem Sinne selbst eine Metro ohne Station, um die Zeit der Fahrt für sich nutzen zu können und sich den vielfältigen, alle Sinne strapazierenden Einflüssen der Stadt wenigstens für einen Moment zu entziehen. Durch die Tatsache, dass sie die Zeit, welche sie aufwendet, um räumliche Distanzen zu überbrücken, für sich nutzt, ja sogar beansprucht, nimmt sie auch Entfernungen anders wahr.

**Die Metro ohne Station ist als ein gezielt einsetzbares Mittel zu sehen, welches in der Lage ist, die Wahrnehmung von Distanz bis zu einem gewissen Grad zu relativieren und nach eigenen Maßstäben der Betrachtung neu zu definieren. Sie ist die Möglichkeit, trotz größerer Entfernungen (hervorgerufen durch Dezentralität) das eigene (soziale, aber auch ökonomische) Netzwerk zu erweitern und dient dazu, soziale und gesellschaftliche Bezüge neu zu organisieren bzw. selektiv auszuwählen.**



Schema Bündelung von Interessen

## DEZENTRALE HUBS.

Verbindungen und die sich von einander unterscheidenden Möglichkeiten, Distanz zu überbrücken (Arten der Fortbewegung), machen es scheinbar möglich, das Verhältnis zwischen funktionalem und sozialem Raum partiell zu verändern. Die Frage nach der aktiven Steuerung des Verhältnisses dieser beiden Komponenten des Raumes geht in diesem Zusammenhang davon aus, nicht in der metaphorischen Metro gefangen zu sein: Viel eher ist anzunehmen, dass sie für eigene Interessen gezielt eingesetzt werden kann, um ungewünschte Situationen auszublenden. In diesem Zusammenhang wirft sich eine weitere, fundamentale Frage hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Bewohnern und Stadt auf: Anscheinend geht man generell davon aus, dass man von solchen ungewünschten Situationen umgeben ist, warum es überhaupt erst notwendig wird, eine Methode zu entwickeln, das Ungewollte programmatisch und bei Bedarf ausblenden zu können.

Die örtliche Umgebung bzw. deren Wahrnehmung steht folglich in Verbindung mit den unterschiedlichen Mobilitäten der Bewohner, ist individuell unterschiedlich: Es handelt sich um das Verhältnis zwischen geografischer und wahrgenommener Distanz.

Die Ambivalenz zwischen Zentralität und Dezentralität wird so deutlich erkennbar: Während die räumliche Struktur aus dezentral organisierten

Einzelementen und ihren Verbindungen besteht, so kommt es auf gesellschaftlicher Ebene zur Bündelung von Interessen, Bedürfnissen und Gruppierungen. Voraussetzung für eine solche Entwicklung ist allerdings die Verbindung und die Möglichkeit, diese nach eigenem Ermessen nutzen zu können.

Die Urbanisierung rund um den Eastern Metropolitan Bypass (EMB) veranschaulicht diese These, stellt ein Beispiel für den gesteuerten Umgang mit örtlicher Umgebung und das subjektivierte Empfinden von Distanz dar: Der EMB sollte die im Norden gelegenen Wirtschaftshubs mit dem bis dato nur schlecht erschlossenen Süden verbinden und dabei eine potenzielle Entwicklung auf dieser Strecke fördern. Eines der grundlegenden Probleme dabei war allerdings, dass die Umgebung des geplanten EMB, entgegengesetzt vieler Behauptungen, vor der Projektierungsphase sehr wohl – nämlich für Wohnzwecke (unkontrolliert entstandene Flüchtlingssiedlungen) - genutzt wurde.

*After the reclamation of the Salt Lakes for extension of the City, approach roads have been built, as also a peripheral by-pass called the Eastern Metropolitan By-pass. A part of this running from north to south, passed through the wetlands. This construction required filling up of parts of the wetlands and of the solid-waste disposal ground. The corollaries included adverse effects on the drainage, loss of wetlands, and eviction of people.<sup>12</sup>*

Vor allem ärmere Bewohner der Stadt lebten in den im Osten gelegenen Randgebieten und nutzten in vielen Fällen die natürlichen Ressourcen als Lebensgrundlage. Grundsätzlich lässt sich sagen, dass das Gebiet westlich des EMB mit teilweise informell entstandenen Siedlungen bebaut war und östlich des EMB die heute geschützten „East Kolkata Wetlands“ (EKW) liegen. Vor allem westlich des heutigen EMB befanden sich bewohnte Stadtteile wie das chinesische Viertel „Tangra“, „Tiljala“, „Topsia“ oder „Belegata“. Diese Stadtteile sind als „arme Viertel“ verrufen, zeichnen sich durch enge Straßen bzw. schlechte Infrastruktur aus und beherbergen zum Teil offiziell als „Bustees“ eingestufte Siedlungen.

Dieser Status kommt in West Bengalen einem Schutz gleich und soll die Umsiedlung von Slumbewohnern verhindern, um den Betroffenen wenigstens etwas Stabilität zu gewährleisten. Das Land gehört offiziell zum Bundesstaat West Bengalen, wobei dieser aber nicht auf jene Region zugreifen darf. Die einzige Ausnahme bildet die „Public Purpose“ Klausel,

WEST EAST  
S N

0 1 2 KM

30-45 MIN

FLUGHAFEN

SALT LAKE CITY

SECTOR V

CBB

PARK CIRCUS

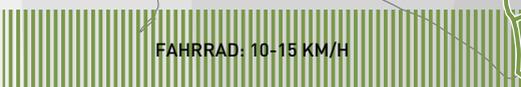
SCIENCE CITY

GARIA HAT

RUBY L



ZU FUSS: 3-5 KM/H



FAHRRAD: 10-15 KM/H



AUTO: 20-30 KM/H



MOTORRAD: 30-40 KM/H

B-P TOWNSHIP

welche besagt, dass der Schutz im öffentlichen Interesse außer Kraft gesetzt werden darf.<sup>13</sup>

Mit der Realisierung des EMB kollidierte die offizielle Linie der Regierung, Bustees schützen und strukturell verbessern zu wollen mit den Entwicklungsperspektiven des Gebietes von vorne herein, da das Land über Nacht für Investoren interessant wurde. Im Hinblick auf das Verhältnis zwischen offizieller Linie und den Wünschen von Politik und Wirtschaft lässt sich trotz des Bekenntnisses zum Schutz der Bustees vermuten, dass schon von Beginn an mit der Akquise von Land und der Enteignung vieler Bewohner spekuliert wurde.

Eine vollkommene Neustrukturierung der angesprochenen Stadtteile wäre damals wie heute sogar dem kühnsten Spekulanten unrealistisch erschienen. Die potenzielle Entwicklung konnte folglich nur parziell und innerhalb der bestehenden Struktur stattfinden, was vor allem hinsichtlich der Schaffung von Qualität neue Strategien der Entwicklung notwendig machte.

Vor dem Hintergrund dieser, zum damaligen Zeitpunkt vorgefundenen, Voraussetzungen stellte die räumliche Flexibilität von potenziellen Käufern, Betreibern und Konsumenten eine essenzielle Grundlage dar. Ein Umstand, der verdeutlicht, dass mit dem Projekt EMB die, erst Anfang der 1990er Jahre vollzogene, Liberalisierung Indiens und der damit verbundene steigende Wohlstand der Mittelschicht vorweggenommen wurde. Anders formuliert: Der EMB basiert auf einer Maßnahme, welche zum Zeitpunkt ihrer erstmaligen Konzipierung (1966<sup>14</sup>) noch nicht bzw. nicht in dem Ausmaß abzusehen war, wie dies heute der Fall ist. Unter diesem Aspekt lässt sich der EMB entweder als strategisch langfristiges Spekulationsobjekt oder als ein Projekt sehen, welches auf die Bedürfnisse eines nur sehr kleinen Teils der Bevölkerung eingeht.

Bis Anfang des vergangenen Jahrzehnts sollte die Umgebung des EMB der unumstritten beliebteste Bauplatz der Stadt sein. Vor allem Shopping Malls, Krankenhäuser und Hotels entstanden unter der Prämisse der unkontrollierten Entwicklung, wobei vor allem Investoren vorteilhafte Bedingungen vorfanden. Alleine im nördlichen Teil der Umfahrung, auf einem Streckenabschnitt von knapp 20 Kilometern, befinden sich zehn private Krankenhäuser bzw. nicht weniger als fünf Hotels aus dem gehobenen Segment. Es finden sich riesige Shopping Malls wie die Mani Square Mall oder Food Bazaar, groß angelegte Lebensmittelgeschäfte wie Metro oder MORE und Showrooms aller Art.

---

13 Vgl. Thika Tenancy 1981, 300.

14 CMPO 1966.

Die strukturelle Organisation dieser Einrichtungen zeigt, dass die unterschiedlichen Elemente nicht mehr über ein klassisches Einzugsgebiet verfügen, da sie von einer Bevölkerungsschicht (der aufkommenden Mittel- und Oberschicht) genutzt werden, welche, bedingt durch steigenden Wohlstand einerseits offensichtlich in der Lage und andererseits dazu bereit ist, Nähe anders wahrzunehmen: Die Bündelung, wie sie etwa früher räumlich innerhalb eines klassischen Stadtzentrums vorherrschte, findet einzig und alleine durch die Verbindung – den EMB – statt, an welchem sich folglich die strukturelle Ambivalenz des Aufeinandertreffens von räumlicher Dezentralität und funktionaler Zentralität ausmachen lässt.

Der EMB ist Verbindung, Einzugsgebiet und Shopping Mall zugleich, benötigt aber im Gegensatz zum traditionellen Stadtzentrum und der herkömmlichen, alleinstehenden Shopping Mall keinen räumlich zentralen Ort des Austausches und der Interaktion. Das antike Modell der Agora wird verworfen (erweitert? / neu interpretiert?), da Zentralität einzig und allein durch gesellschaftliche Bündelung und folglich nicht mehr für alle – also selektiv - hergestellt wird. Folglich gehören all die erwähnten Einrichtungen zusammen, bilden eine Einheit, obwohl sie sich räumlich nicht gruppieren.

**Die örtliche Umgebung unterzieht sich einem Bedeutungswandel von einem geografisch geprägten Nähe-Empfinden (der Umgebung) hin zu einem subjektiv konstruierten Netzwerk an Verbindungen und Bezügen. Vor diesem Hintergrund entsteht eine neue Art von Zentralität, dessen Qualität darin besteht, dass sie, im Unterschied zu herkömmlichen Stadtzentren, nur von bestimmten Bevölkerungsschichten wahrgenommen und als solche konsumiert werden kann.**

In diesem Zusammenhang scheint es von Interesse zu sein, die grundsätzlich stärker werdende Abhängigkeit vom Urbanen, welche auch eine Abhängigkeit von Flexibilität darstellt, zu beleuchten:

Mit dem Aufschwung des tertiären Sektors stiegen auch die Zahl der Pendler bzw. Entfernung und Zeit, welche auf sich genommen werden, um zum Arbeitsplatz zu gelangen. Man schätzt, dass derzeit rund ein Drittel aller Arbeitskräfte in Kalkutta täglich von außerhalb der Stadt kommt.<sup>15</sup> Die Flexibilität, welche die Globalisierung durch den virtuellen Austausch von Daten und Informationen herstellt, führt folglich zu neuen bzw. sich wandelnden Abhängigkeitsverhältnissen auf lokaler Ebene, die auch in Verbindung mit der Fortbewegungsart gesehen werden müssen.

15

Vgl. Kundu 1994, 10.

Der eigentliche Wohnort beispielsweise definiert sich folglich nicht mehr oder nur mehr peripher über tatsächliche örtliche Qualitäten, sondern über den täglichen Weg, der zurückgelegt werden muss. Die Nähe zum Arbeitsplatz wird folglich durch verschiedene Möglichkeiten der Fortbewegung subjektiv unterschiedlich empfunden. Diese Voraussetzung führt dazu, dass sich die gesellschaftliche Zusammensetzung von Wohnquartieren tendenziell eher an ähnlichen Formen von Mobilität als an einzelnen Branchen und Industriestandorten orientiert. Damit wird eine räumliche Trennung der Gesellschaftsschichten und Klassen ermöglicht.

Je nach Mobilität gelten folglich unterschiedliche räumliche Voraussetzungen: Während sich für die Mittelschicht bzw. obere Klassen die Möglichkeit ergibt, sich vom alten Kalkutta bzw. generell von ungewollten Situationen zu distanzieren, sind ärmere, weniger mobile Bevölkerungsschichten immer noch davon abhängig, in ihrem Lebensumfeld auch Arbeit zu finden.

Diesen Umstand findet man beispielsweise im Zusammenhang mit sog. Rehabilitation Camps. Dabei handelt es sich um Parzellen, welche den ehemaligen Bewohnern akquirierter Gebiete als Entschädigung zur Verfügung gestellt werden.

Neben der meist unfreiwilligen Umsiedlung der Menschen unter dem Deckmantel des „Public Purpose“ liegt der Hauptkritikpunkt der Gegner und Aktivisten in der strukturellen Umsetzung dieser Rehabilitation Camps. In ihrer Studie zur Umsiedlung einer „Squatter Siedlung“ vom Jadavpur (Bezirk in Süd-Kalkutta), in das Rehabilitation Camp „Jamunanagar“ (nahe des EMB im Osten der Stadt), stellt Ananya Roy fest, dass ein Großteil der Menschen auch nach der Umsiedlung noch zurück nach Jadavpur pendeln musste, da in der neuen Umgebung keine Möglichkeiten der Erwerbstätigkeiten gegeben waren.<sup>16</sup>

*They were building Sukanta Bridge, and we had to move. [...] We were each given a tiny plot of land. There are no jobs there and so we still come to this market every day to earn a living...<sup>17</sup>*

**Die neue, urbane Zentralität ist zwar weiterhin nicht für jeden konsumier- und erkennbar, die von ihr ausgehenden Abhängigkeiten verstärken sich aber dennoch für alle Teile der Bevölkerung. Dies hat zur Folge, dass den Verbindungen und der Art, wie diese genutzt werden, immer größere Bedeutung zukommt bzw. es nur mehr schwer möglich ist, sich diesen neuen Grundvoraussetzungen zu entziehen. Dies gilt vor allem für traditionelle Bevölkerungsgruppen.**

---

16 Vgl. Roy 2008, 36.

17 Ebda., 36.

GURAP RLW STATION

⌚ 7:30 PM

BURDWAN VILLAGE

⌚ 7:00 PM

DANKUNI RLW STATION

⌚ 8:30 PM

ULTADANGA RLW STATION

⌚ 9:10 PM

SALT LAKE CITY

⌚ 9:30 PM

SEALDAH RLW STATION

⌚ 8:55 PM

DHAKURIA RLW STATION

⌚ 8:40 PM

DHAKURIA

⌚ 8:25 PM

BAISHNABGHATA-PATULI

⌚ 8:45 PM



0 5 10 KM



Person 01, Dhakuria (nahe der Altstadt Kalkuttas):

*Der in einem kleinen Büro angestellte Schriftführer lebt mit seiner Familie in seinem Elternhaus im relativ zentral gelegen Stadtteil Dhakuria. Es wäre möglich, direkte Busse nach Salt Lake zu nehmen, jedoch bevorzugt er den hoffnungslos überfüllten Zug. Von der Dhakuria Station bis nach Ultadanga benötigt er mit einmaligem Umstieg ca. 30-40 Minuten. Von dort bringen ihn die Auto-Rickshaws zu seinem Arbeitsplatz. Das Umsteigen mit dem Zug sei zwar anstrengend, meint er, aber er spare sich pro Fahrt ca. eine halbe Stunde Fahrzeit. Dem Bus, fügt er hinzu, würde er ausweichen, wann immer er nur könne.*

Person 02, Baishnabghata-Patuli (Süd Kalkutta, nahe EMB):

*Der als Bauleiter teils im Büro, teils vor Ort arbeitende Familienvater besitzt ein Motorrad, mit welchem er außer zu Monsunzeiten über den EMB zur Arbeit fährt. Die Strecke von knapp 17 Kilometern bewältigt er so in ca. einer halben Stunde und ist damit schneller als Probal, welcher geografisch näher zum Arbeitsplatz lebt. Das Township Baishnabghata-Patuli ist für ihn genau aus diesem Grund lebenswert: Er ist schnell im Büro und muss nicht in bzw. durch die Stadt um den Alltag zu bewältigen. Er kann seine Familie ca. 2 Stunden südlich von Kalkutta ebenfalls relativ unkompliziert per Zug (die Station ist fußläufig erreichbar) oder Motorrad erreichen.*

Person 03, Burdwan (2 Stunden nord-östlich von Kalkutta):

*Der junge Vater lebt am weitesten außerhalb der Stadt, in einem Dorf im Mouza Burdwan, im Verband der gesamten Großfamilie. Das Dorf ist mit dem Auto nicht erreichbar, dorthin gelangt man lediglich über einen Pfad, der ca. 1 bis 2 Kilometer von der nächstgelegenen Straße querfeldein führt. Sein Weg zur Arbeit beginnt folglich per Motorrad, mit dem er ca. eine halbe Stunde zur nächsten Zugstation nach Gurap fährt. Von dort aus nimmt er täglich den Zug Richtung Kalkutta, welcher unzählige weitere Pendler in das Zentrum Kalkuttas befördert. Nach einmaligem Umsteigen und knapp 1 ¼ Stunden später kommt er in Ultadanga an, von wo auch er mit der Auto-Rickshaw zu seinem Arbeitsplatz gelangt. Die insgesamt 2 ½ Stunden Fahrt one-way machen ihm laut eigener Aussage nichts aus, da er die Lebensqualität des Landes nicht gegen die verschmutzte städtische Umgebung eintauschen wolle.*





**IMPRESSIONEN VERBINDUNGEN**



**HANNEMANN HERBAL LTD.**  
A HOUSE OF QUALITY PRODUCTS  
An ISO - 9001:2008 & GMP CERTIFIED COMPANY

**LUX COZI**  
INNERWEAR

**CHOWRINGHEE HOTEL**  
RESTAURANT

ALLAHABAD BANK

TRADE LOAN  
SAVING PLAN

KANDHAKAR CINEMA  
POLICE - TALKING

rol  
a?



TOOL | INFRASTRUKTUR

## TRAFFIC & TRANSPORTATION PLAN = MASTER PLAN

Infrastrukturelle Interventionen bilden die Grundlage der räumlichen Erweiterung urbaner Strukturen. Infrastruktur wird somit zum Leitfaden urbaner Entwicklung. Diese kann in Anlehnung an einen Master Plan entstehen. Im Fall Kalkuttas jedoch, einer Stadt, die sich rigide weigert, regulierende und Klarheit schaffende Planungsgrundlagen wie Master Pläne zu erstellen, ist zu vermuten, dass infrastrukturelle Überlegungen bzw. deren Umsetzung jegliche Planung ersetzen. Auf diese Weise wird es tatsächlich leichter und subtiler möglich, Entwicklungen zu lenken, auch wenn der Einfluss ausschließlich struktureller Natur und somit - bezogen auf urbanes Wachstum (die Entstehung von Wohnquartieren, Einkaufszentren, Büros...) - indirekt bleibt. Geht man aber davon aus, dass eben jener indirekte Einfluss gewollt ist, eine Möglichkeit darstellt, gezielt „wilde“ Wachstumsprozesse in Gang zu setzen, müssen infrastrukturelle Interventionen als wesentlicher Teil unkontrollierter Urbanisierung gesehen werden.

Unter der Annahme, dass dem Kontrollverlust ein Naturell der Eigendynamik – das zu Beginn angesprochene Equilibrium, hervorgerufen durch gegensätzlich gepolte Einflüsse - zu Grunde liegt, ist zu erkennen, dass Infrastruktur eine solche Eigendynamik zwar initiieren und fördern kann, niemals aber selbst einer solchen unterliegt. Infrastruktur ist somit gerade auf Grund ihrer Planbarkeit ein wertvolles Tool zur Beeinflussung unkontrollierter Wachstumsprozesse, da sie selbst nie außer Kontrolle geraten kann.

**Infrastruktur kann unkontrollierte Entwicklungen fördern, niemals aber selbst von der, solchen Prozessen zu Grunde liegenden, Dynamik erfasst werden. Sie ist folglich als Tool zu betrachten, welches gezielt eingesetzt werden kann, um Unkontrollierbarkeit zu erwirken: eine Art kalkulierter Kontrollverlust.**

Dieser Verdacht wird durch die offizielle Linie, welche Kalkuttas Administration in städtebaulicher Hinsicht verfolgt, erhärtet: Die geplante Stadtentwicklung beschränkt sich auf strategisch ausgerichtete Konzepte, d.h. es existiert kein konventioneller lediglich ein sog. Perspektiven-Plan, welcher eher strategische Ziele definieren, als konkrete Lösungen vorschlagen soll.

*Future land use pattern in KMA has not been conceived through production of land use plans, in the manner of master plans, as conventionally done, because the socio-economic factors which are basically responsible to shape the development pattern in future are continuously changing over time and space. It is felt, that the future land use in KMA would be better planned through the application of the concept of zoning. Master plans are mostly rigid to accommodate the changing condition, zoning on the other hand could provide consciously a sufficient flexible frame for the future.<sup>18</sup>*

Dokumente, wie jener derzeit aktuelle „Perspective Plan of K.M.A – 2025: Vision 2025“,<sup>19</sup> sind in diesem Sinne meist allgemein gehalten und geben Behörden wie Projektentwicklern einen großen Interpretationsspielraum.

Weitaus umfassendere Informationen findet man in den Traffic & Transportation Plans, den verkehrsplanerischen Konzepten der Stadt. Auffallend ist dabei, dass sich sowohl in der Vergangenheit als auch in der aktuellen Situation markante Beispiele für eine infrastrukturell gesteuerte Planung finden lassen. Die Erschließung des Ostens der Stadt geht folglich gänzlich, vom EMB bis zum in Planung befindlichen Eastern Expressway (EEW), auf verkehrsplanerische Argumentationen, Initiativen und Interventionen zurück.

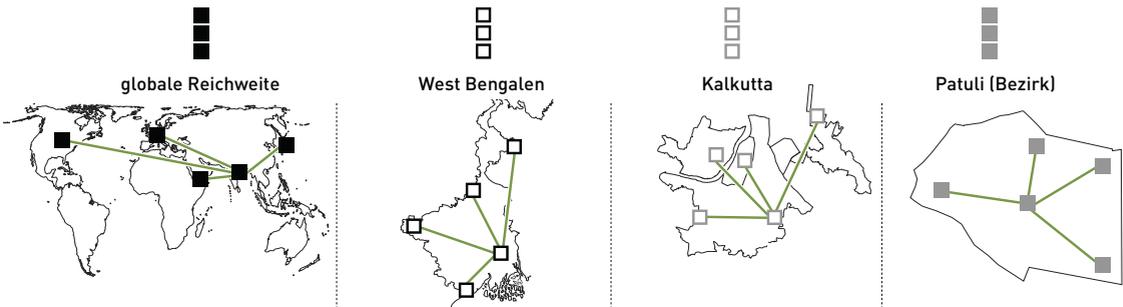
**Die Initiierung von Infrastruktur entledigt sich nicht des zu Beginn erwähnten Autoren- und Urheberrechtsdenkens, wird darum argumentativ auch nicht mit urbanem Wachstum geführt, sondern in vielen Fällen separat von diesem initiiert, gerechtfertigt und umgesetzt. So wird ermöglicht, infrastrukturelle Maßnahmen auf rein funktionaler Ebene zu begründen. Allerdings liegt der Verdacht nahe, dass hinter der rational geführten Argumentation der gezielte Wunsch nach Urbanisierung (welche folglich vermeintlich unkontrolliert, entlang der neuen Straßen passiert) steht.**

---

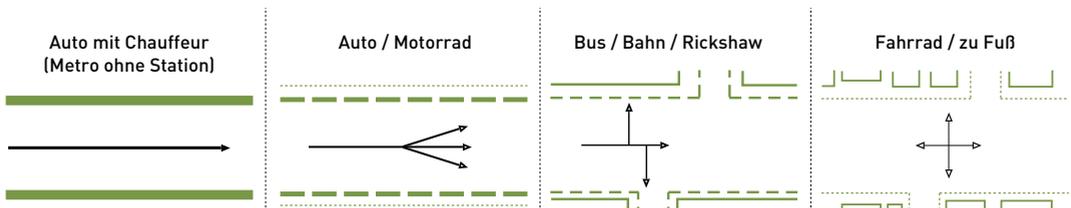
18 KMDA 2005, 11-11.

19 Ebda.

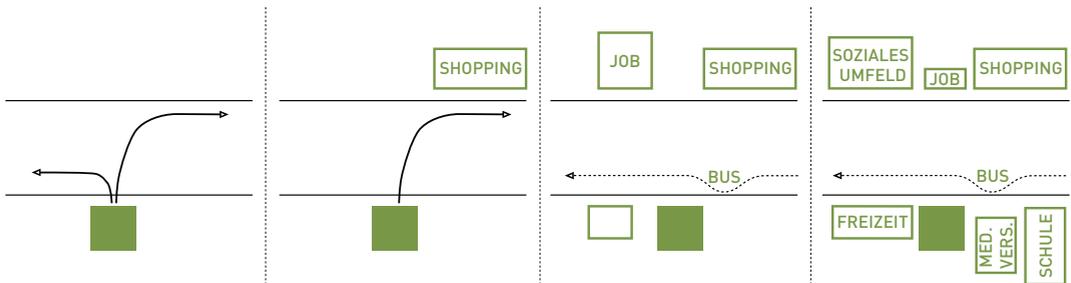
**DURCHMISCHTE STRUKTUR**



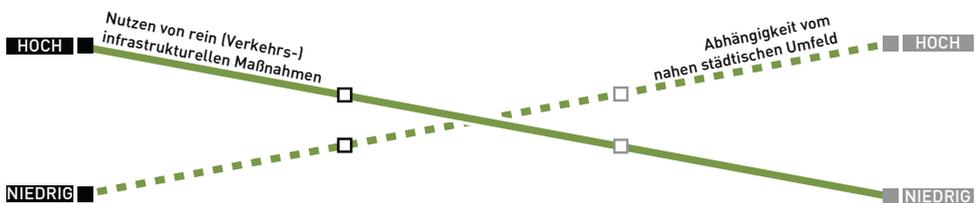
**HIERARCHIE D. FORTBEWEGUNG: UNTERSCHIEDUNG DURCH REICHWEITE**



**WAHRNEHMUNG DES STÄDTISCHEN UMFELDS IN ABHÄNGIGKEIT ZUR ART D. FORTBEWEGUNG**

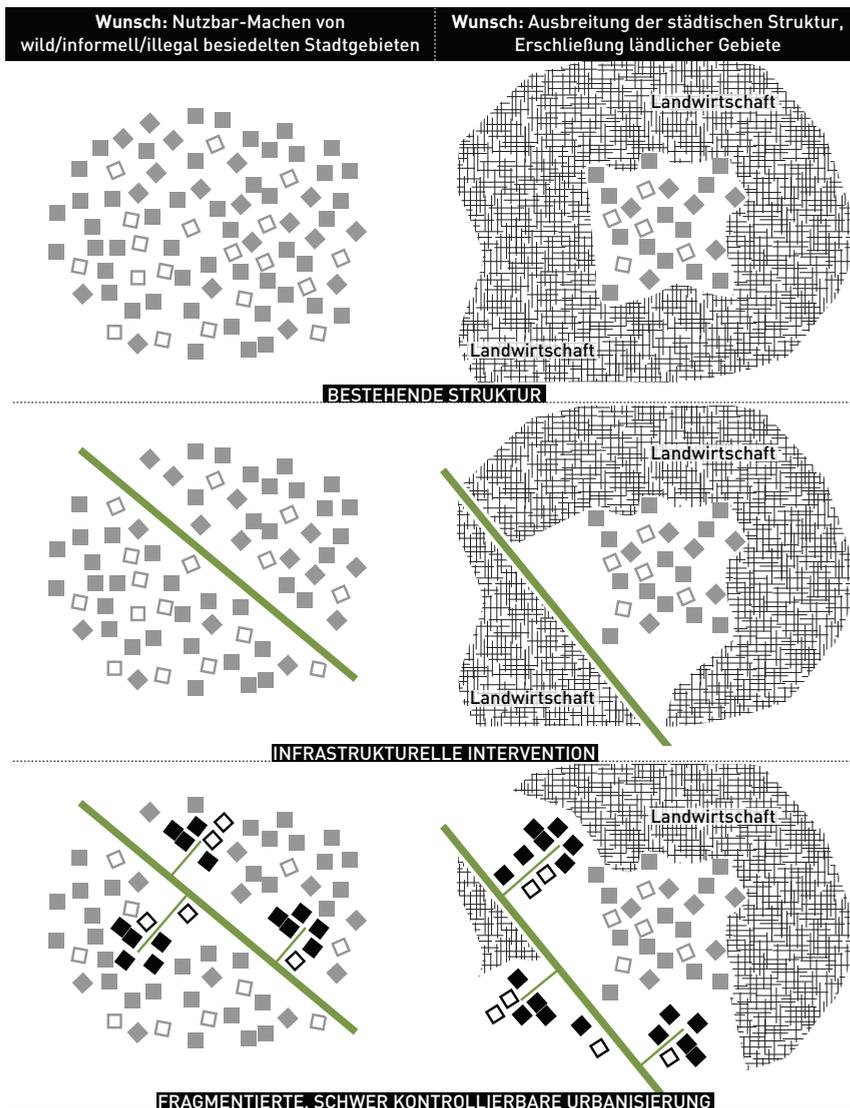


**ABHÄNGIGKEIT VOM STÄDTISCHEN UMFELD IN BEZUG AUF REICHWEITE**

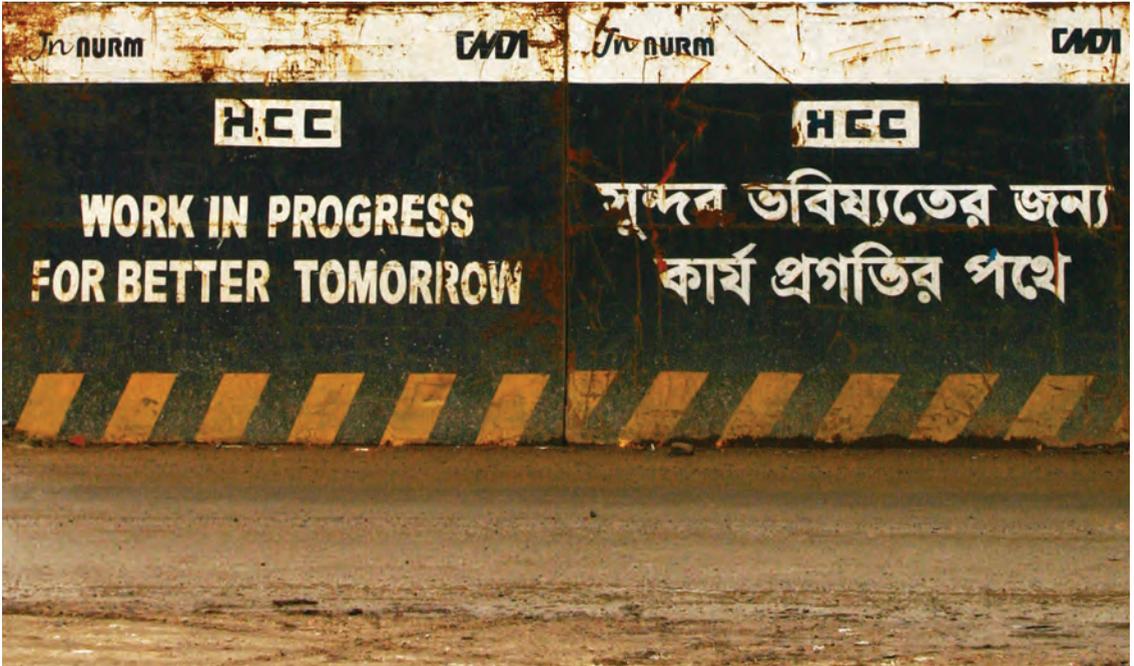


## SCHEMATISCHE ZUSAMMENFASSUNG VERBINDUNGEN / INFRASTRUKTUR

Die gezeigten schematischen Darstellungen verstehen sich als Ergänzung zu diesem Kapitel (Rekonstruktion / Verbindungen). Die linke Seite soll die vorangegangene Analyse der Verbindungen veranschaulichen, während rechts die These graphisch dargestellt wird, Infrastruktur könne unkontrolliertes Wachstum initiieren. Diese Frage wird in der folgenden Case Study (Case01: EEW & EMB) anhand der Gegenüberstellung zweier Projekte ausführlicher behandelt.







IMPRESSIONEN INFRASTRUKTUR



WDA

412

14

11-11

## **CASE 01**

# **EASTERN EXPRESSWAY & EASTERN METROPOLITAN BYPASS**



## EASTERN EXPRESSWAY

Der Vorschlag der Vision 2025 könnte im Wesentlichen als Erweiterung bzw. Ausweitung Ost-Kalkuttas beschrieben werden. In Anlehnung an europäische Metropolen hält man weiterhin an der „multicentered strategy“<sup>20</sup> fest und versucht diese mittels einer radialen infrastrukturellen Organisation umzusetzen.

Der vorgeschlagene EEW sieht eine weiträumige Umfahrung des geschützten Gebietes der EKW vor, die durch sog. Connectors mit zentralen Knotenpunkten der Stadt verbunden werden soll.

Entlang dieser Umfahrung sollen Entwicklungsgebiete für urbanes Wachstum entstehen. Dieses Gebiet stellt aus Sicht der Investoren ideales Bauland dar, da man sich nicht um bestehende infrastrukturelle Probleme, die Umsiedlung dicht bewohnter Viertel und den damit verbundenen Image-Schäden beschäftigen muss. Der EEW bietet eine ideale Anbindung an die wirtschaftlichen Zentren der Stadt – man erreicht sowohl Salt Lake City als auch den Flughafen in einer knappen Stunde, schneller also, als aus der historischen Altstadt kommend.

An dieser Stelle findet man das Prinzip des Neuanfangs wieder, der jedoch stattfindet, ohne sich des Alten entledigen zu müssen. Problematisch erscheint in diesem Zusammenhang allerdings die damit verbundene Strategie der Tabula Rasa, welche einen solchen Neuanfang gewissermaßen vorbereitet. Ähnlich der Situation vor der Umsetzung des EMB ist auch das diesmal betroffene Land nicht ungenutzt bzw. unbewohnt, sondern stellt die Lebensgrundlage vieler Bauern dar, welche meist im Verband der Familie Grund und Boden kultivieren. Auch die Nähe zu den EKW, den Connectors, welche diese Sumpflandschaft gewissermaßen teilen werden und die Tatsache, dass die initiierte Bebauung entlang dieser Strecken kaum kontrollierbar sein wird, gelten als wesentliche Probleme des Projektes und rufen Umweltschützer wie Aktivisten auf den Plan.

Widerstand formiert sich allerdings nicht nur innerhalb der Bevölkerung, sondern auch vor einem rechtlichen Hintergrund: 2002 wurden die EKW in die Liste der Ramsar Konvention, einer Organisation, welche sich für den weltweiten Schutz von Wetlands einsetzt, aufgenommen. 2006 wurde vom Department of Environment der Regierung West Bengalens ein Gesetz zum verbindlichen Schutz des Gebietes, der Wetland Management an Conservation Act,<sup>21</sup> verabschiedet und schon 15 Jahre zuvor gab es

<sup>20</sup> Vgl. KMDA 2005, 1-8.

<sup>21</sup> Rainwaterharvesting.org 2011.

ein Urteil des Obersten Gerichtshofes Kalkuttas, welches die weitere Bebauung der Wetlands untersagte.<sup>22</sup>

Kurz gesagt: Das Projekt, welches von der offiziellen Planungsbehörde Kalkuttas, der „Kolkata Metropolitan Development Authority“ (KMDA) vorgeschlagen wurde, widerspricht internationalen Abkommen, nationalen Gesetzen und einem Urteilsspruch des Obersten Gerichtshofes.

Laut „Comprehensive Mobility Plan“ (CMP) soll alleine die durchgängig vierspurige Umfahrung 86,2 Kilometer lang sein, wobei die Projektkosten mit 40,6 Millionen Rupees (knapp 90 Mio. \$) beziffert werden.<sup>23</sup> Die unmittelbar an den Eastern Expressway angeschlossenen Arterial Roads oder Connectors sollen weitere 58,2 Kilometer Straßennetzwerk umfassen und noch einmal 16,6 Millionen Rupees (rund 36 Mio. \$) kosten.<sup>24</sup> Mit Ausnahme des südlich Garia gelegenen Sonapur Townships sind alle diese Projekte als „Short Term“ Projekte vorgesehen, was nicht nur angesichts des Umfangs und der Tragweite der Vorhaben für viele Beobachter als wenig realistisch eingestuft wird.

Betrachtet man Projekte wie Salt Lake City oder den EMB als Resultat einer Dezentralisierungspolitik der urbanen Struktur Kalkuttas, so muss man in Hinblick auf das Konzept des Eastern Expressway bzw. der dort vorgeschlagenen Entwicklungszentren nicht mehr von einer „partiellen Auslagerung“ im Sinne einer Dezentralisierung, sondern vielmehr von einer Zerstreuung bzw. Auflösung des Ballungsraumes sprechen.

Eine solche Auflösung oder Auflockerung der urbanen Struktur mag zwar in räumlicher Hinsicht notwendig erscheinen, die Art und Weise, wie sie in der Vision 2025 aber vorgeschlagen wurde, wäre weniger eine Lösung der bestehenden strukturellen und sozialen Probleme, sondern eher eine Möglichkeit, die Lösung dieser zu umgehen. Der EEW macht sich also gezielt die beschriebenen Möglichkeiten der Verbindung für die Entwicklung neuer, exklusiver Townships außerhalb der Stadt zu Nutze, welche sich weiter von den Problemen der „alten Stadt“ abgrenzen. Selbst wenn man in einem solchen Rahmen „low-income- housing“ planen würde, wären die Voraussetzungen, sich in den neuen Strukturen zu etablieren, für jene Gesellschaftsschicht nicht gegeben. Ein Beispiel für die in einem solchen Zusammenhang entstehenden Probleme liefert der Fall des zuvor erwähnten Rehabilitation Camps, nahe des EMB.

---

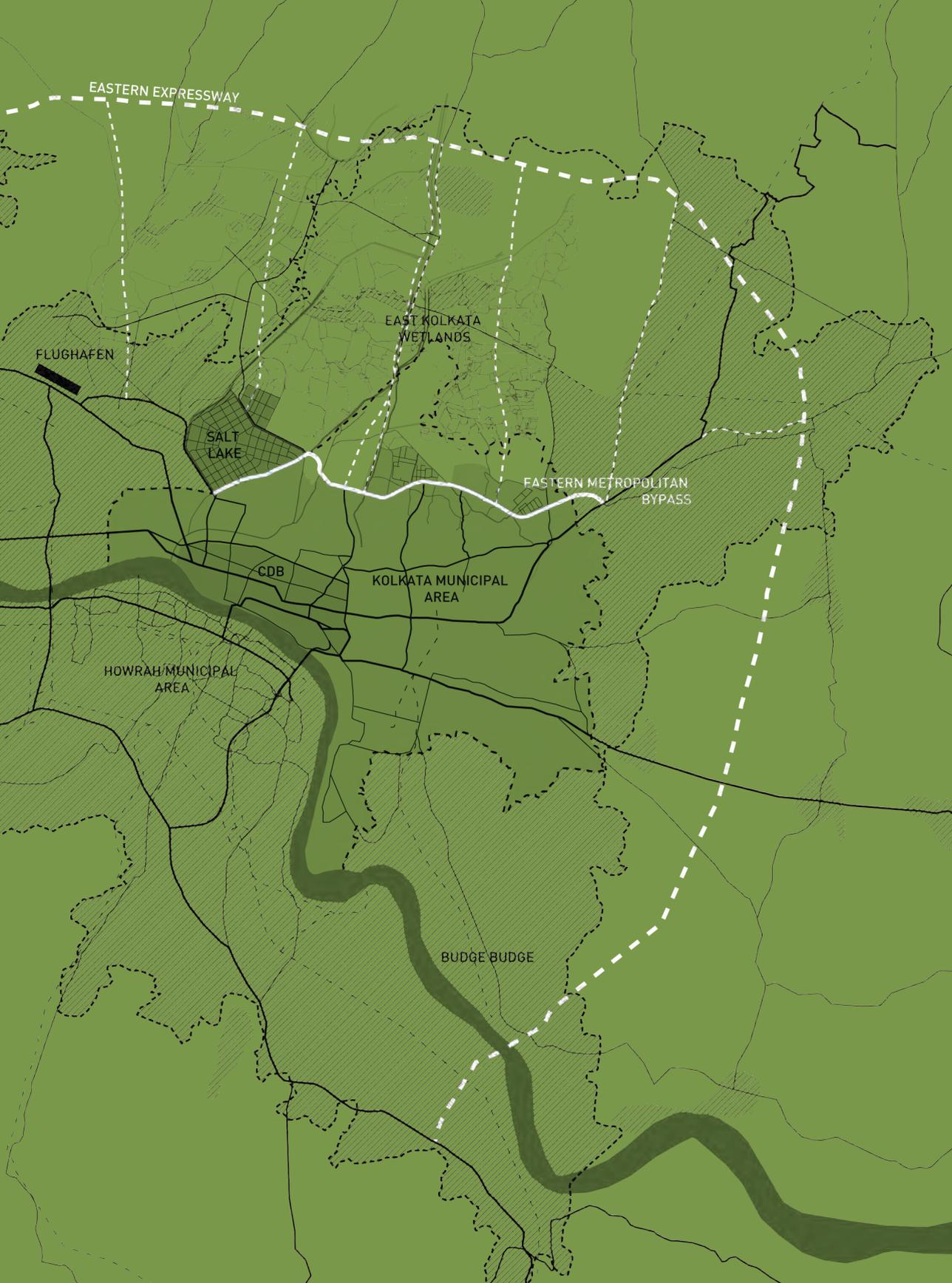
22 Rainwaterharvesting.org 2011.

23 Vgl. IDFC 2008, Annex, Part (B): Project List: New Ring Roads/Expressways/Highways

24 Vgl. Ebda. Project List: New Major Arterial Roads with Pedestrian and Bicycle Paths.



- KMA [Kolkata Metropolitan Area]
- KMC [Kolkata Municipal Area]
- Hauptstraße
- EMB [Eastern Metropolitan Bypass]
- — — — EEW [Eastern Expressway]
- geplante Connectors
- Zugschienen
- //// bebaute Fläche



EASTERN EXPRESSWAY

FLUGHAFEN

SALT LAKE

EAST KOLKATA WETLANDS

EASTERN METROPOLITAN BYPASS

CDB

KOLKATA MUNICIPAL AREA

HOWRAH MUNICIPAL AREA

BUDGE BUDGE

## EASTERN METROPOLITAN BYPASS

*Not so long ago, Calcuttans had to face an arduous journey just to get from the one end of the city to another. Then came the great Eastern Metropolitan Bypass and changed Kolkata. It's the lifeline of the city, bringing Kolkatans closer to the good things in life.<sup>25</sup>*

Die Grundlage für die Umsetzung der vom BDP 1966 vorgeschlagenen Dezentralisierung der Stadtstruktur bildete der im selben Jahr veröffentlichte „Traffic and Transportation Plan“<sup>26</sup> (TTP). Ein wesentliches Problem des historischen Zentrums, neben hoher Dichte und unkontrollierter Entwicklung in und um den Kern, stellte das große Verkehrsaufkommen dar, das strukturell nicht bewältigt werden konnte. Auch die schlechte Verbindung über den Hoogly nach Howrah beschränkte sich auf eine in der innerstädtischen Zone gelegenen Brücke, die Howrah Bridge – die am stärksten frequentierte Brücke weltweit – welche nur suboptimal an Haupteinfahrtstraßen der Stadt angebunden ist.

Der TTP sah vor, bestimmte Funktionen wie beispielsweise einen LKW-Terminal auszulagern, um die Verkehrslast im innerstädtischen Bereich zu mindern oder zumindest besser kontrollieren zu können. Auch in Bezug auf die tatsächliche, partielle Auslagerung des innerstädtischen CBD lag der Schlüssel zu einer erfolgreichen Umsetzung eigentlich in den Verbindungen, welche die Kommunikation unter den einzelnen Teilen gewährleisten würden.<sup>27</sup>

Es wurden eine Reihe infrastruktureller Maßnahmen vorgeschlagen, welche beispielsweise die sich in Entwicklung befindlichen Wachstumszentren, Kona (Howrah Seite, Industriegebiet), Kalyani (nördliches Ende der Metropolregion, vorgeschlagene Etablierung eines CBDs), Salt Lake City bzw. den NSC Bose International Airport und die Zentren des Zugverkehrs (Howrah Station/Howrah, Sealdah Station/ Kalkutta) miteinander verbinden sollten.<sup>28</sup>

Unter anderem wurde die Erschließung der östlichen Randzone Kalkuttas mittels einer Art Stadtautobahn, dem EMB, vorgeschlagen. Er sollte das neu entstehende Salt Lake City bzw. den nahe gelegenen Regionalbahnhof Ultadanga im Norden mit dem Stadtteil Garia im Süden verbinden. Der EMB war Teil eines geplanten Ringes, welcher Kalkutta und Howrah

25 Bengal NRI Complex Ltd. 2011 road, 5.

26 Vgl. Kundu 1994, 58.

27 Vgl. Edba., 58.

28 Vgl. Edba. 1994, 58.

besser und schneller miteinander verbinden sollte und die Howrah Bridge und ihre Umgebung im Stadtkern entlasten sollte. Im Zuge der Planungen waren unter anderem eine zweite Brücke über den Hoogly, die Vidyasagar Setu, sowie eine direkte Anbindung des EMB Richtung Norden (Kalyani) geplant.<sup>29</sup>

Neben der besseren regionalen Anbindung und Erschließung des bisherigen Zentrums war auch die Aktivierung neuer Entwicklungsgebiete im Osten der Stadt eine zweite, wichtige Intention des Projektes.<sup>30</sup> Anfangs waren die erschlossenen Zonen entlang des EMB vor allem für Industriezonen sowie für „Low-“ und „Middle Income Group Housing Projects“ geplant, was hinsichtlich der kostspieligen Auffüllung von Sumpfböden, der schnellen Aufwertung des ehemals wertlosen Landes und der damit verbundenen politischen Kontroversen kaum umgesetzt werden konnte.

In Verbindung mit seiner strategischen Lage stellte der EMB auch die Möglichkeit dar, das Zentrum und die viel zu kleinen, teilweise noch nicht auf motorisierten Verkehr ausgerichteten, innerstädtischen Straßen<sup>31</sup> mittels der neuen Umfahrung zu entlasten und punktuell, wie auch für den EEW vorgeschlagene Connectors mit zentralen Verkehrsknotenpunkten zu verbinden. Ein Konzept, von welchem sowohl Alt als auch Neu profitieren sollte, würde es doch das historische Zentrum entlasten und gleichzeitig der neu geschaffenen Entwicklungszone zu mehr Zentralität im Kontext mit der Metropolregion verhelfen.

Zusammen mit seiner erst später realisierten Verlängerung Richtung Norden, der V.I.P. Road, kann der EMB durchaus als gezielt eingesetzter Motor der östlichen Stadtentwicklung bezeichnet werden. Die V.I.P. Road verbindet den EMB mit dem Flughafen, was vor allem hinsichtlich der Wertsteigerung des Baulandes wesentlich ist. Ferner gibt es zwei wichtige Anbindungen an das Zentrum Kalkuttas, den „Park Circus Connector“ und etwas weiter südlich den „Rashbehari Connector“. Bei EMB, V.I.P. Road und „Park Circus Connector“ handelt es sich heute um die drei am stärksten befahrenen Straßen der gesamten Metropolregion. Über 300.000 Fahrzeuge nutzen diese Verbindungen täglich.<sup>32</sup>

Das Projekt wurde bis zu seiner Inbetriebnahme 1984 in drei Realisierungsphasen umgesetzt, wobei der erste Bauabschnitt zwischen

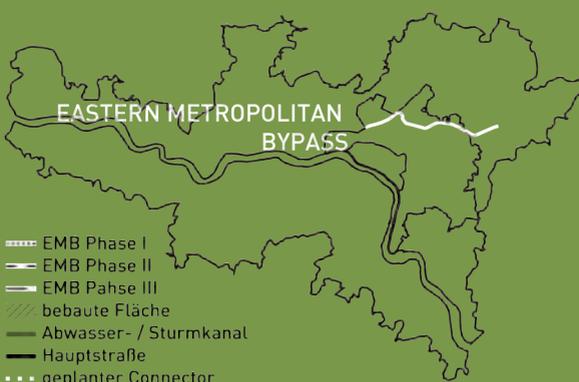
---

29 Vgl. Kundu 1994, 58.

30 Vgl. Ebda., 58.

31 Vgl. IDFC 2008, 10.

32 Vgl. Ebda., 22.



EASTERN METROPOLITAN BYPASS

- EMB Phase I
- EMB Phase II
- EMB Phase III
- bebaute Fläche
- Abwasser- / Sturmkanal
- Hauptstraße
- geplanter Connector
- Zugschienen
- Krankenhaus
- F Freizeit / Shopping
- B Business / Hotel
- V Verkehr
- W Wohnen / Township
- E Bildung / Forschung

KRISHNAPUR CANAL

EAST KOLKATA WETLANDS

FLUGHAFEN

SOUTH DUM DUM

V.I.P. ROAD

SALT LAKE CITY

SECTOR V

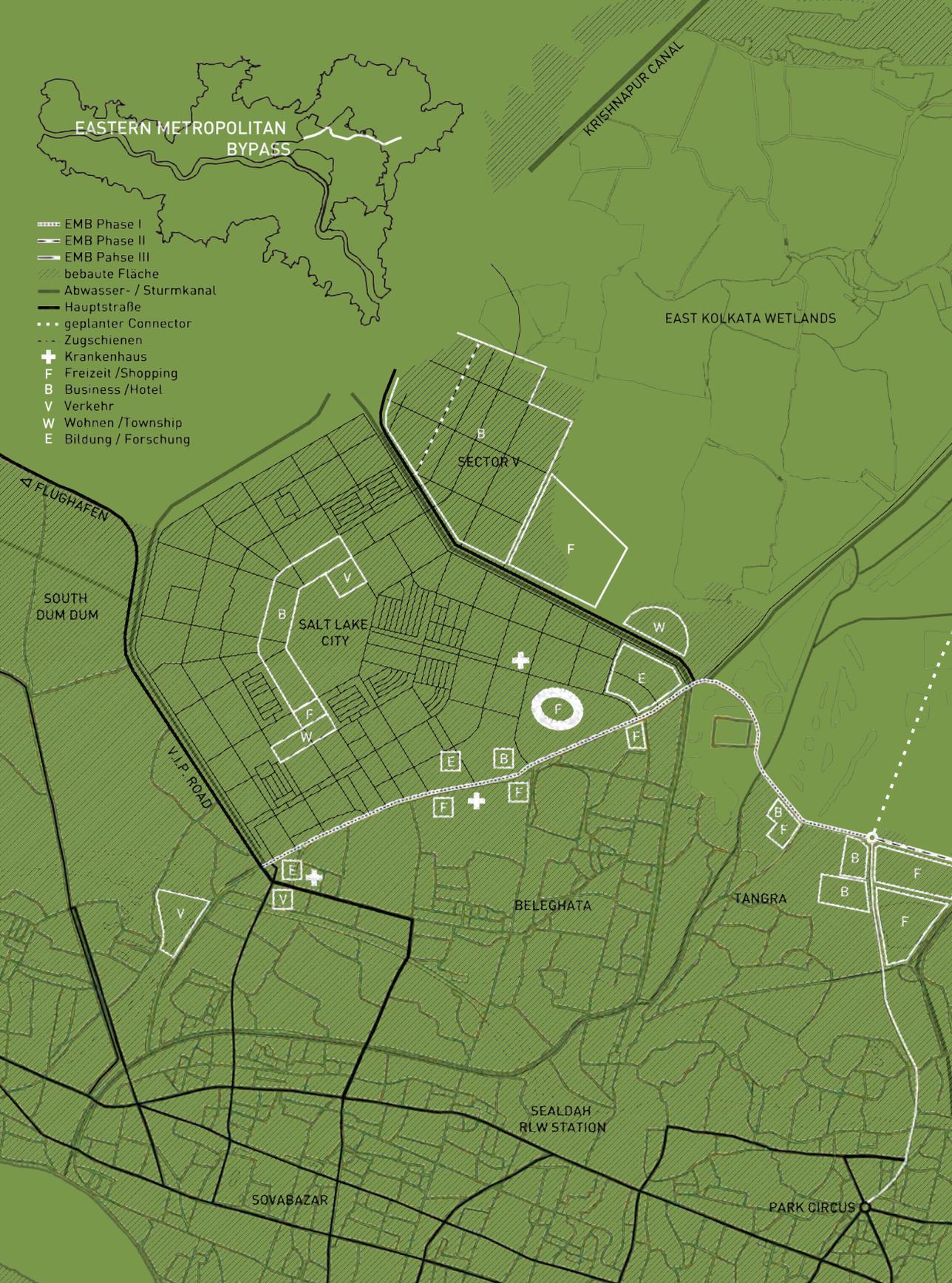
BELEGHATA

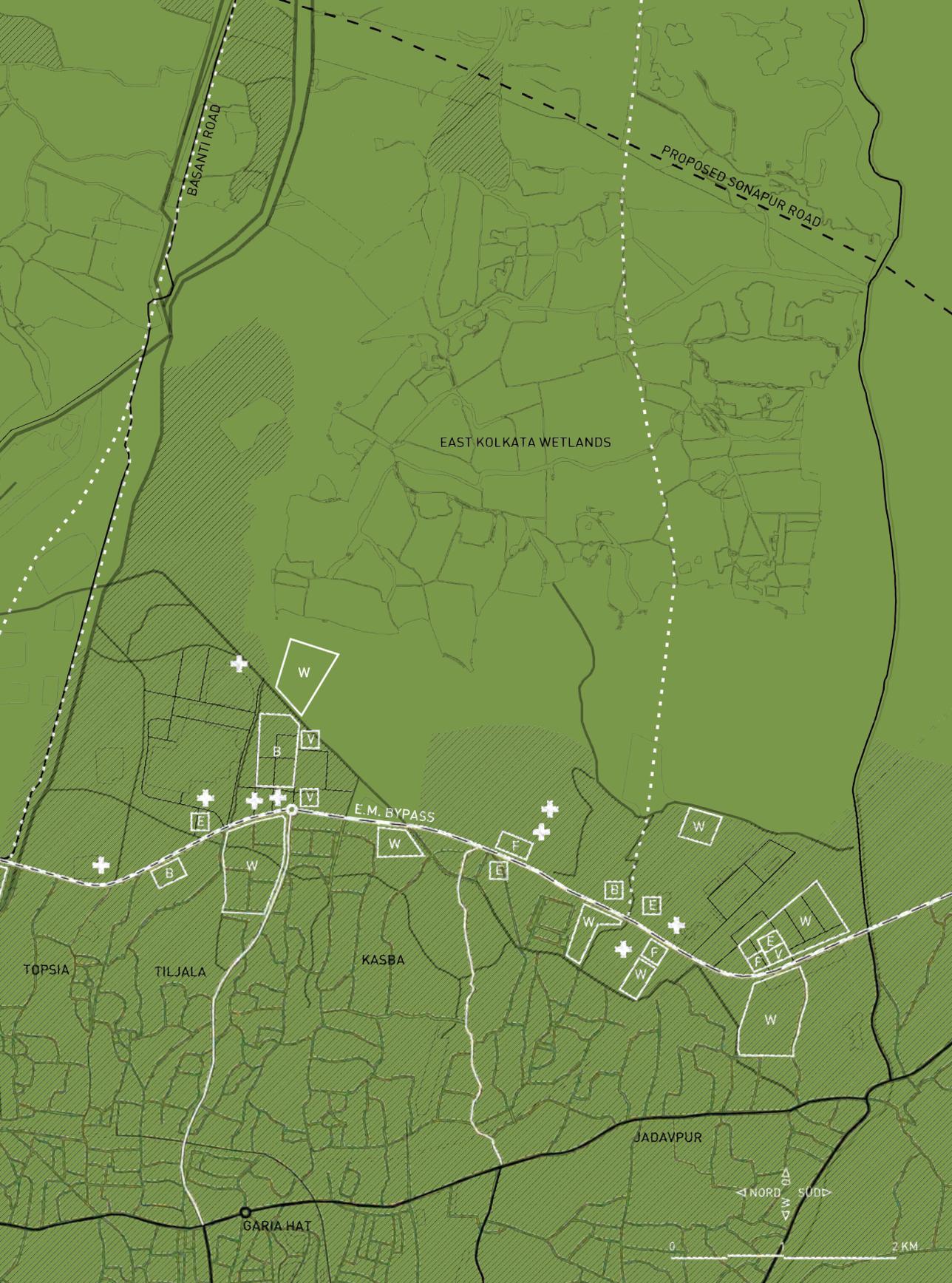
TANGRA

SEALDAH RLW STATION

SOVABAZAR

PARK CIRCUS





BASANTI ROAD

PROPOSED SONAPUR ROAD

EAST KOLKATA WETLANDS

E.M. BYPASS

TOPSIA

TILJALA

KASBA

JADAVPUR

GARIA HAT

NORD SUDA

0 2 KM

Ultadanga und Park Circus Connector im Nord-Osten Kalkuttas heute zum frequentiertesten Teil der Strecke gehört.<sup>33</sup> Die zweite Phase verbindet den Park Circus Connector mit dem Prince Anwar Shah Connector und ist der Abschnitt, in welchem in funktioneller Hinsicht wohl die fragmentierteste Entwicklung zu beobachten ist.

Neben einer Vielzahl von Krankenhäusern und Shopping Malls entstanden hier auch Townships und Industriegebiete, welche vor allem aufgrund der Kontroverse um die East Kolkata Wetlands (EKW) die Polarisierung auf politischer wie fachlicher Ebene vorantrieben. Der südlichste und letzte Bauabschnitt führt vom Prince Anwar Shah Connector nach Garia, dem süd-östlichsten Bezirk der Metropolregion.

DAMALS WIE HEUTE:

#### URBANISIERUNG MITTELS INFRASTRUKTUR

Kalkutta wird von seinen Architekten vor allem in Bezug auf das Transportnetz oft mit europäischen Metropolen wie London oder Paris verglichen. Meist geht es darum, die Entwicklung in Richtung Osten mit Bezug auf eine radial ausgerichtete Stadtstruktur zu rechtfertigen und das traditionelle Nord-Süd-Wachstum zu brechen. Im Basic Development Plan (BDP) findet sich dazu:

*The extreme lineal form of the conurbation presents a marked contrast to the forms urban development found in many other river cities. In both London and Paris, for example, growth has tended to radiate outwards in all directions from a strong and long-established centre on the river. This has not happened in Calcutta (or has happened only to a very limited degree in the case of Calcutta city itself because of the confining and constricting nature of the topography.<sup>34</sup>*

Der offensichtliche Wunsch, Kalkutta in eine radiale, dezentral organisierte Struktur umzuleiten, stand im Gegensatz zur eigentlich vom BDP vorgeschlagenen Strategie der Etablierung eines neuen Zentrums im Norden der Stadt.

Vor allem ein Aspekt könnte interessant für das Verständnis der heutigen Situation bzw. einen Ausblick in zukünftige Entwicklungen sein: Dieser betrifft den historischen Hintergrund des Projektes. Der EMB wurde zum ersten Mal 1966 im Traffic and Transportation Plan

33 Vgl. Kundu 1994, 60.

34 CMPO 1966, 14.

(TTP) erwähnt, also noch lange vor dem wirtschaftlichen Tiefpunkt und der folgenden Liberalisierung des gesamten Landes, von welcher vor allem Einrichtungen wie Salt Lake City profitieren sollten. Zum damaligen Zeitpunkt war die Entscheidung über die Realisierung des ersten Townships Kalkuttas zwar schon gefällt, die grundlegenden Voraussetzungen in wirtschaftlich-organisatorischer Hinsicht bestanden allerdings noch nicht. Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung waren Ausmaß und Kontroversen, welche dieses Projekt auslösen sollte, folglich noch nicht oder nur bedingt abschätzbar; ebenso wenig der Erfolgsumfang des Townships Salt Lake City, wie er sich aus heutiger Sicht darstellt. Was Salt Lake City heute zu einer unverzichtbaren Komponente im Stadtgefüge Kalkutta macht – die Funktion des IT-Hubs, Standort multinationaler Konzerne wie auch vieler kleiner Privatunternehmen – war Ende der 1960er Jahre kaum vorhersehbar. Der EMB basiert gewissermaßen auf einem starken Salt Lake City, eine Wechselwirkung, welche umgekehrt auch für die Erfolgsaussichten des Townships galt: Salt Lake City bezieht seine Stärke vor allem aus seiner strategisch zwiespältigen Position – die Nähe und gleichzeitige Distanz zur Altstadt sowie die gute Anbindung an den Flughafen.

Zusammenfassend kann man sagen, dass das Projekt des EMB und der Zusammenhang mit Salt Lake City zur Entstehungszeit spekulativer Natur waren und als Motor einer Entwicklung eingesetzt wurden, welche erst Jahrzehnte später stattfinden sollte. Ein ähnlicher Aspekt, der damit eng in Verbindung steht, wurde bereits im Kapitel „Dezentrale Hubs“ hinsichtlich der sich erst ab den 1990er Jahren verändernden Mobilitätsverhältnisse der Mittelschicht beschrieben.

Dieser Aspekt findet eine Parallele im derzeit geplanten Eastern Expressway (EEW), einem Projekt, welches ebenfalls kontrovers diskutiert wird und darum als höchst spekulativ und ungewiss gilt. Dabei stellt sich allerdings die Frage nach einem Pendant zu Salt Lake City, welches ähnliche Wechselwirkungen und Dynamiken der Urbanisierung entfachen kann. Eine Parallele lässt sich an diesem Punkt zu dem derzeit wahrscheinlich umstrittensten Projekt Kalkuttas, der New Town in Rajarhat ausmachen: Das Projekt befindet sich nördlich von Salt Lake City und soll, laut Plan, eine auf dem Reißbrett entworfene Planstadt für über eine Million Bewohner werden. Strukturell könnte dieses Projekt eine ähnliche Rolle wie Salt Lake City gegenüber dem EMB übernehmen, was

allerdings hinsichtlich der derzeitig stattfindenden Kontroverse, welche zu einem teilweisen Baustopp geführt hat, unrealistisch erscheint.

Im Folgenden wird versucht die Entwicklungsprozesse der beiden Projekte schematisch gegenüberzustellen:

#### **Prä EEW 1: East Kolkata Wetlands.**



derzeitige ländliche Struktur in den East Kolkata Wetlands

Das Sumpfgebiet östlich der Stadt Kalkuttas wird als die „East Kolkata Wetlands“ (EKW) bezeichnet. Seit Beginn des 20. Jhdt. wurden die EKW sukzessive in eine natürliche Abwasseraufbereitungsanlage umgewandelt, welche neben der natürlichen Filterung von Abwasser auch als Nahversorgungsgebiet der Stadt fungiert. Der geplante EEW selbst umrandet diese geschützte Zone zwar, doch die ebenfalls geplanten Connectors verlaufen teilweise mitten durch die EKW, würden somit dramatisch und folgenschwere Einschnitte in das Ökosystem nach sich ziehen.

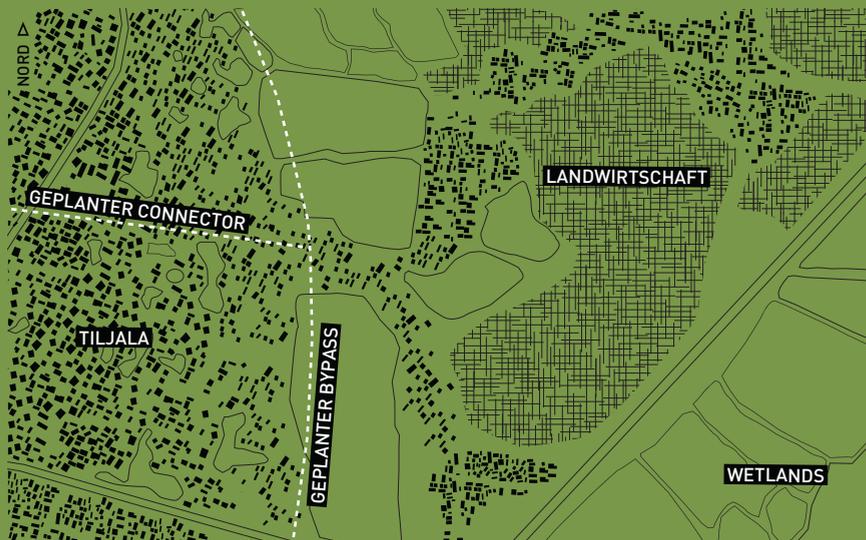
#### **Prä EMB 01: East Kolkata Wetlands.**

Die Voraussetzungen vor der Initiierung des EMB waren ähnlich jenen des momentan geplanten EEW. Der EMB verläuft innerhalb des ursprünglichen Wetland-Gebietes und trennt beispielsweise das südlich von Salt Lake City gelegene Dhapa, welches seit Jahrzehnten für „Sewage-Farming“ bekannt ist, in zwei Teile.

## Prä EEW 2: Rural West Bengal.

Die Bewohner der von der geplanten Intervention betroffenen Gebiete sind der Landbevölkerung zuzuordnen, welche sich in der Regel von der Kultivierung kleiner Ländereien sowie von Fischerei ernährt. Es handelt sich um kleine Dörfer, welche immer noch im traditionellen Panchayat-System, einem Rat der Ältesten/Weisen, verwaltet werden. Städtische Einflüsse sind hier, vor allem aufgrund der eingeschränkten Mobilität der Bewohner sowie der schlechten Anbindung an die Stadt, kaum zu finden.

## Prä EMB 2: Tangra, Topsia, Kasba.



Situation vor EMB (1970er Jahre, heutige Ruby Crossing)

Die größtenteils aus Flüchtlingssiedlungen entstandenen Viertel waren für die erste Besiedlung des Ostens Kalkuttas verantwortlich. Zunächst fand diese Urbanisierung unkontrolliert und illegal statt. Heutzutage ist aber zu bemerken, dass die Siedlungen zu großen Teilen nicht mehr illegal, sondern entweder Privateigentum sind oder über die Thika Tenancy geschützt werden. Der EMB erhöhte den Druck auf diese Siedlungen, da das Land gewissermaßen über Nacht im Wert gestiegen war und nun vor allem private Investoren anzog. Die tragisch-ironische Parallele zum EMB wird in diesem Fall dadurch hergestellt, dass die Flüchtlinge im Osten Kalkuttas einen ähnlichen Hintergrund hatten wie jene Menschen, deren Existenz heute bedroht ist. In Flüchtlingswellen kamen viele Bauern und Landbewohner in die Stadt, ließen sich nieder und wurden durch Projekte

wie den EMB wieder vertrieben und enteignet. Heute scheint die Stadt zur Landbevölkerung zu kommen, wobei sich allerdings die Abhängigkeiten nicht geändert haben. Die Gefahr der Enteignung und Umsiedlung stellt sich folglich nicht mehr nur innerhalb urbaner Gebiete, sondern ist ebenfalls als Grundlage für städtisches Wachstum, im Sinne eines Prozesses des Auseinanderfaltens, zu betrachten.

### On EEW: Connectors und Service Points.



Service Points entlang des geplanten Connectors

Die Befürchtung der Kritiker des Projekts bezieht sich im Wesentlichen auf zwei Aspekte: Zuerst geht es um die Connectors, welche schätzungsweise schneller urbanes Wachstum anziehen werden als der EEW selbst, da sie strategisch besser und näher an die zentralen Punkte der Stadt angebunden sind. Sie führen allerdings durch die geschützte Zone der EKW, stellen folglich eine akute Bedrohung für die Erhaltung dieser dar. Der zweite Punkt betrifft die Kontrolle dieses Wachstums: Der Argumentation der Befürworter zufolge muss entlang der gesamten Strecke Service, in Form von Tankstellen, Restaurants usw. angeboten werden bzw. ist absehbar, dass solche Einrichtungen von selbst entstehen, da sie den traditionellen Fischern die Möglichkeit geben werden, mehr als bisher zu verdienen. Die Befürchtung ist folglich, dass der EEW gewissermaßen einen internen Zerstörungsprozess der EKW in Gang setzen könnte.

### **On EMB: Science City & Ruby Hospital.**

Neben Salt Lake City im Norden sind die beiden wichtigsten Knotenpunkte des EMB die Verbindungen in das Stadtzentrum. „Science City“ und „Ruby“ sind die beiden Verkehrshubs, von welchen die wichtigsten Connectors Richtung Stadtzentrum führen.

Während das Gebiet rund um die Science City nur sehr fragmentiert bebaut wurde, entstanden rund 3,5 km weiter südlich, an der Ruby Kreuzung, Krankenhäuser, Shopping Malls, ein Industriegebiet und Wohnsiedlungen. Anders als bei der Science City verlaufen die Grenzen der EKW hier nicht unmittelbar am EMB, was die Entwicklung und Bebauung des Gebietes erleichterte.

#### **With EEW: Verstädterung.**

Es ist anzunehmen, dass mit der Etablierung des EEWs und seiner Connectors das umliegende Land aufgrund seiner Aufwertung für Investoren und deren Projekte attraktiv wird: In vielen Fällen bedeutet dies einen Machtkampf, welcher wiederum die sukzessive Enteignung und Umsiedlung der traditionellen Bewohner zu Folge hat. So ergibt sich ein Kreislauf, in welchem der Landbevölkerung zuerst ihre Lebensgrundlage entzogen und Anpassung in Form von Slums und Squatter Siedlungen noch solange geduldet wird, bis man schließlich umsiedelt und den Prozess gewissermaßen von Neuem startet:

*[...] Last year, the party built new roads, put in new water taps, all before the elections. But these developments cannot be for us. I think that we will be evicted. We will be given a place to stay, but it will be even more remote than this place, further from our livelihoods, isolated from all services. You see, there is an unwritten law here – that the poor like us develop areas, fill in marshes, build homes, struggle to get infrastructure, and are then evicted to make way for the rich who move into a now desirable area.<sup>35</sup>*

#### **With EMB: East Kolkata Township & Baishnabghata-Patuli.**

Als die Realisierung des EMB beschlossen bzw. absehbar war, kam unter den Planern die Angst vor weiterer unkontrollierter Entwicklung auf. Man war sich darüber im Klaren, dass der EMB eine Aufwertung des Landes nach sich ziehen würde und wollte einer planlosen Besiedlung vorbeugen bzw. die Dichte der Siedlungen erhöhen.

35

Roy 2008, 154.



1970er-1990er Jahre (heutige Ruby Crossing): Versuch Wachstum entlang des EMB zu regulieren

*It is observed that even without any effect from the development authorities this area will grow and accommodate more people. But the nature of this development will not make optimal use of land resources, nor will provide necessary infrastructure facilities, open spaces, community centres, markets etc.*

*It has already been noted that although the growth rate is quite high, the density is rather low indicating mal-use of land.<sup>36</sup>*

Mit Hilfe finanzieller Mittel der Weltbank wurden noch Ende der 1970er Jahre zwei Township Projekte ins Leben gerufen: Das East Calcutta Township in der Nähe des heutigen Ruby Hospitals im Stadtteil Kasba und das Baishnabhata-Patuli Township 5 km weiter südlich, nahe dem südlichsten Stadtteil Kalkuttas Garia. Beide dieser Projekte erforderten als erstes die Akquise des Landes, welches hauptsächlich von armen Menschen bewohnt wurde. So finden sich in beiden Konzepten sowohl „low-income-housing“ Projekte als auch Zonen, welche die Industrie-Ansiedlung fördern sollen.

Interessant ist der Vergleich zwischen offizieller Planung der CMDA und deren Umsetzung bzw. derzeit bestehender Situation. Um das East Kolkata Township umsetzen zu können, gab es Pläne, die dortige Milchproduktion im großen Maßstab zu organisieren und zu bündeln. Folglich sah man,

36

CMDA 1976, 1.

laut CMDA, große Rinderstallungen auf der Ostseite des EMB vor,<sup>37</sup> nach welchen man heute vergeblich sucht. Das „Kasba Industrial Estate“ befindet sich heute an eben jener Stelle, wo man einst die Kuhstallungen geplant hatte. Auch das Ruby- und das Desun Hospital werden in den Plänen von 1982 nicht erwähnt, was die Standfestigkeit und Sicherheit der Planung in Kalkutta generell hinterfragt und die Geschwindigkeit der baulichen Entwicklung ein weiteres Mal unter Beweis stellt.

### Along Eastern Expressway: Kollaps.



Entstehung von Townships entlang des geplanten Connectors

Ähnliches wäre wahrscheinlich auch im Zusammenhang mit dem EEW zu erwarten: Eine ständig expandierende Entwicklung, welche irgendwann selbst jene Außenstehenden erfasst und mobilisiert, die diesem Prozess anfangs noch neutral gegenüberstanden. Ein Kollaps wäre in einem solchen Fall vor allem darum nicht auszuschließen, weil die gegenwärtige Entwicklung einige Beispiele dafür liefert: So weist beispielsweise der 2011 vollzogene politische Machtwechsel in West Bengalen auf das steigende Interesse und Engagement der Bevölkerung in Bezug auf Entwicklungsfragen hin. Weiters häufen sich die Beispiele des kollektiven Widerstandes gegen derartige Tendenzen – Begriffe wie Nandigram oder Singur verweisen auf den Erfolg solcher Bewegungen und dienen mittlerweile als Vorbild für andere Protestaktionen im ganzen Land.

37

Vgl. CMDA 1980, 6.

## Along EMB: Modernes Real Estate Development.



Ruby Crossing heute: fragmentierte Real Estate Entwicklung entlang des EMB

Im Fall des EMB lösten die Auswüchse der immens anwachsenden, erweiterten und umfangreicheren Projekte eine emotionale Debatte und Kontroverse innerhalb der Bevölkerung aus. Darin wird vor allem die Frage nach der Ausgewogenheit urbaner Entwicklung einerseits und sozialer wie ökologischer Verantwortung und Nachhaltigkeit andererseits gestellt. In diesem Zusammenhang ist vor allem von einer aufstrebenden Mittelschicht die Rede, welche mehr und mehr ihre Verantwortung innerhalb der demokratischen Möglichkeiten wahrnimmt, die von den Betroffenen mangels Informationen und Bildung oftmals nicht selbst initiiert werden können. Dazu zählen Initiativen gegen die Umsiedlung und Vertreibung ganzer Siedlungen, aber auch Engagements zum Schutz der EKW.

Aus struktureller Hinsicht ist zu beobachten, dass sich die großflächige Entwicklung von Townships tendenziell vom EMB fortbewegt hat und das derzeitige Wachstum eher von kleineren Maßnahmen geprägt wird. Vor allem im Zusammenhang mit der wachsenden Kritik an der Urbanisierung dieses Gebietes ist diese Tendenz nachvollziehbar. Auch scheinen diese Projekte zu einem großen Teil von privaten Investoren initiiert und nicht auf Regierungsinitiative zurückzuführen zu sein.







**IMPRESSIONEN EASTERN METROPOLITAN BYPASS**

A photograph of a city skyline across a body of water, framed by green foliage in the foreground. The text 'ABGRENZUNG' is centered in the upper half of the image.

# ABGRENZUNG



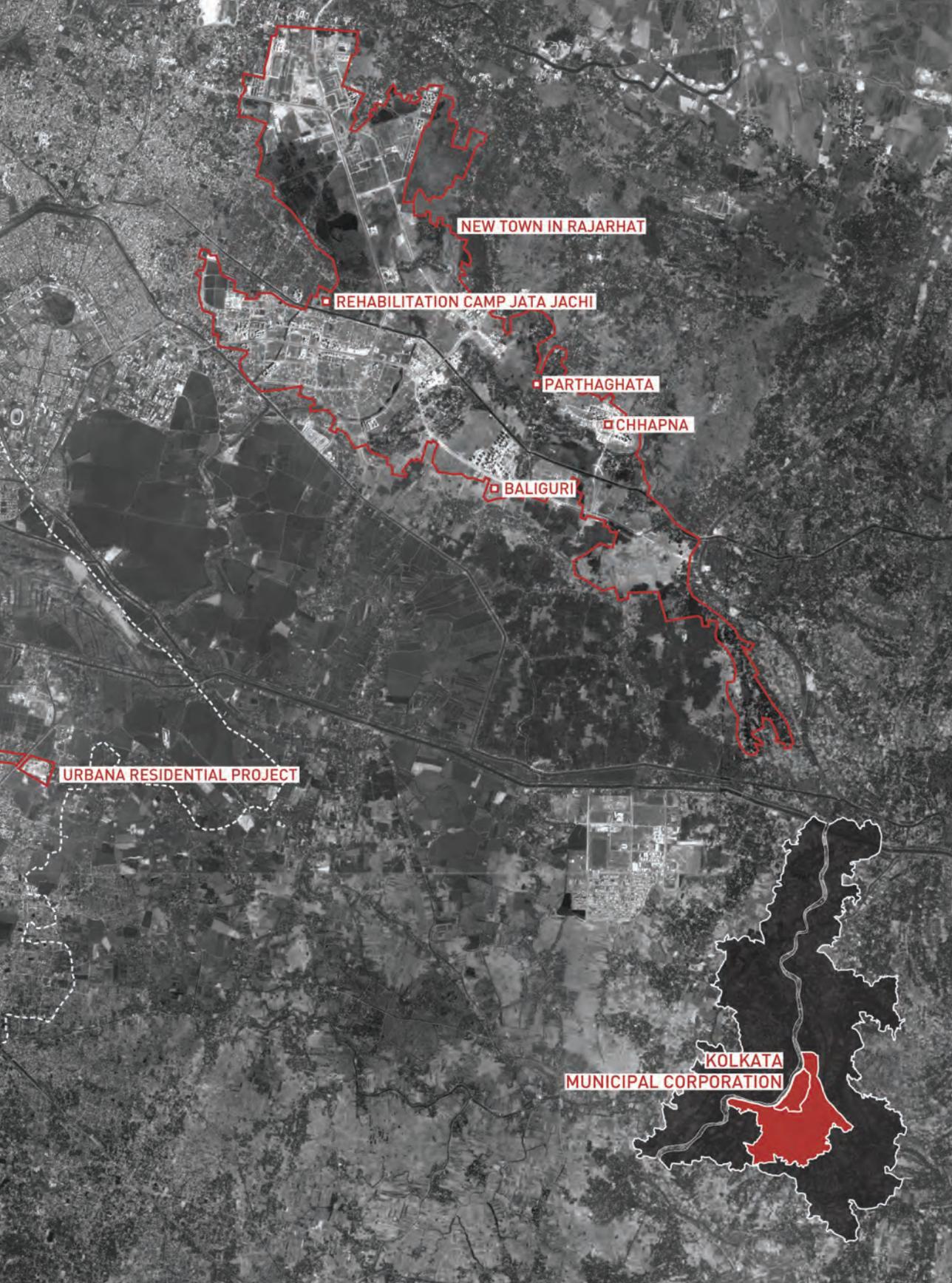


KRANKENHAUS

KASBA INDUSTRIAL ESTATE

WEST EAST  
N S

0 1 2 KM



NEW TOWN IN RAJARHAT

REHABILITATION CAMP JATA JACHI

PARTHAGHATA

CHHAPNA

BALIGURI

URBANA RESIDENTIAL PROJECT

KOLKATA  
MUNICIPAL CORPORATION

Die Stadt Kalkutta ist von Gegensätzlichkeiten geprägt. Vor allem für außenstehende Besucher wird bald klar, dass sich die täglichen Abläufe grundlegend von jenen in Europa unterscheiden. Ob es eine Fahrt mit dem Bus, eine Anmeldung in der Bibliothek, einen Einkauf im Supermarkt oder die Mittagspause bei der Arbeit betrifft: In nahezu allen Lebensbereichen gestalten sich Verständnis und Umgang mit den Herausforderungen des Alltags grundlegend anders.

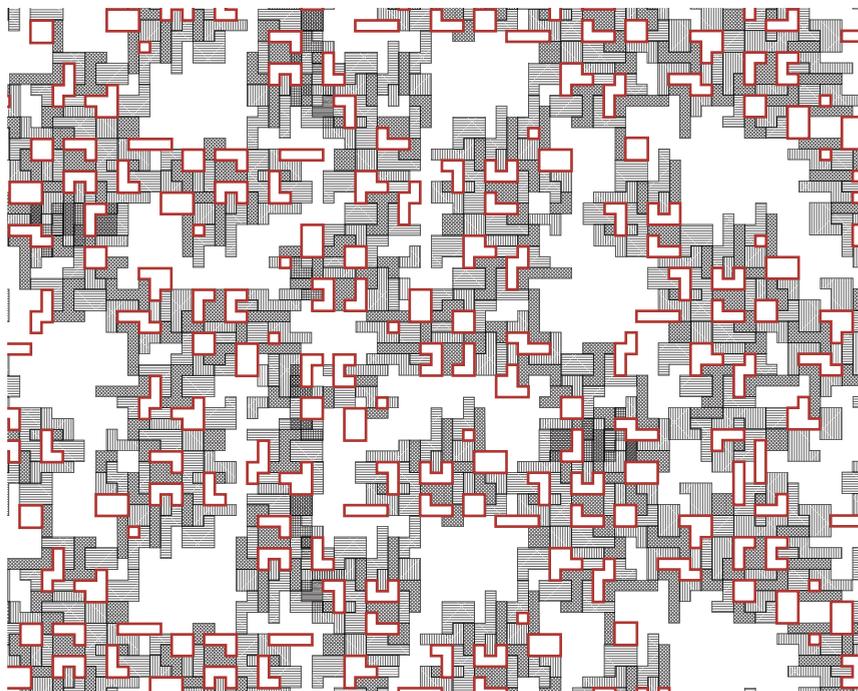
Der Puls der Stadt scheint offensichtlich einem anderen Rhythmus zu folgen und vermittelt den Eindruck, keiner Kontrolle zu unterliegen. Es sind Themen wie Armut, Hygiene oder die grundlegende Versorgung der Bewohner, welche dem Außenstehenden sofort ins Auge springen, wenn er zum ersten Mal durch die Straßen Kalkuttas wandert. Es ist kaum möglich, sich in der Stadt zu bewegen ohne Umstände und Lebensbedingungen, mit denen die Stadt zu kämpfen hat, zu registrieren. Probleme, welche allgegenwärtig, ständig fühlbar und permanent sichtbar sind und den Eindruck erwecken jeden Morgen neu erfunden zu werden um am Ende des Tages wieder im gleichen Zustand zu versinken.

Die größte Irritation ergreift den Außenstehenden jedoch angesichts der Tatsache, dass diese Probleme offensichtlich wenig bis gar keine Beachtung im Alltag der breiten Bevölkerung finden. Es scheint selbstverständlich zu sein, dass rund ein Drittel der Bewohner Kalkuttas in inadäquaten Lebensverhältnissen lebt,<sup>38</sup> Kinder auf der Straße im Abwasser baden, Frauen am Straßenrand auf offener Flamme kochen und Menschen nachts, scheinbar leblos, auf blankem Asphalt schlafen.

Aufgrund dieser Voraussetzungen ist es naheliegend, sich auf die Suche nach Strategien zu begeben, welche es möglich machen, eine derartige, auf dem räumlichen Aufeinandertreffen unterschiedlicher Pole basierende Struktur zu schaffen bzw. Kontinuität und Stabilität eines derartigen Systems zu gewährleisten.

Die folgende Betrachtung basiert insofern auf einer zentralen Perspektive, als dass sie versucht, von den einzelnen angesprochenen Hubs auszugehen und sich mit Umgang und Austausch innerhalb ihrer Umgebung als auch mit deren internen Abläufen auseinanderzusetzen. Im Anschluss wird versucht, diese Strategien und deren systematische Anwendung – ein Tool – zu charakterisieren.

38 Vgl. Kundu 1994, 10.



Schema Ab-/Ausgrenzung

## ABGRENZUNG = IDENTIFIKATION

Ein Netzwerk setzt sich aus Punkten, welche durch Linien miteinander verbunden werden, zusammen. Die Frage „Was macht den Punkt zum Punkt – was unterscheidet ihn vom Hintergrund?“ ist im Zusammenhang mit einem graphischen Beispiel einfach zu beantworten: Ein beispielsweise schwarzer Punkt hebt sich vom weißen Papier auf Grund seiner Farbe ab. Je stärker der Kontrast, umso deutlicher wird der Punkt sichtbar – die Grenze zwischen Punkt und Papier wird schärfer, eindeutiger – was wiederum das Zeichnen einer Verbindungslinie zunächst überhaupt erst ermöglicht (Minimum an Kontrast) und in weiterer Folge sukzessive erleichtert (Erhöhung des Kontrastes). Diese Metapher veranschaulicht die These des folgenden Kapitels, stellt die Basis für das Verständnis der Urbanisierung Ost- Kalkuttas dar.

Anhand dieses konkreten Beispiels ist in Bezug auf die charakterlichen Eigenschaften und Motivationen räumlicher Abgrenzung zu vermuten, dass jene Tendenz nicht nur praktischer Natur, sondern vor allem als identitätsbildende Maßnahme zu verstehen ist. Ausgehend von der Annahme, dass man erst durch räumliche Abgrenzung als Punkt/Element erkennbar wird, lässt sich diese Annahme ausweiten und als Grundlage für die Identifikation mit gesellschaftlichen Zugehörigkeiten verstehen.

Im Folgenden wird daher davon ausgegangen, dass Abgrenzung eine wesentliche Rolle bei der Bildung von Identität und der Erhaltung gesellschaftlicher Bezüge spielt.

Zunächst muss an dieser Stelle erwähnt werden, dass sich die gegenwärtige Situation im Osten Kalkuttas vor allem durch ihre strukturelle Kleinteiligkeit auszeichnet. Das vorliegende Bild einer fragmentierten Struktur ist vor allem auf den Entstehungsprozess zurückzuführen, welchen ich schon im Rahmen der vorangegangenen Case Study (Case01-Eastern Expressway & Eastern Metropolitan Bypass) zu skizzieren versuchte.

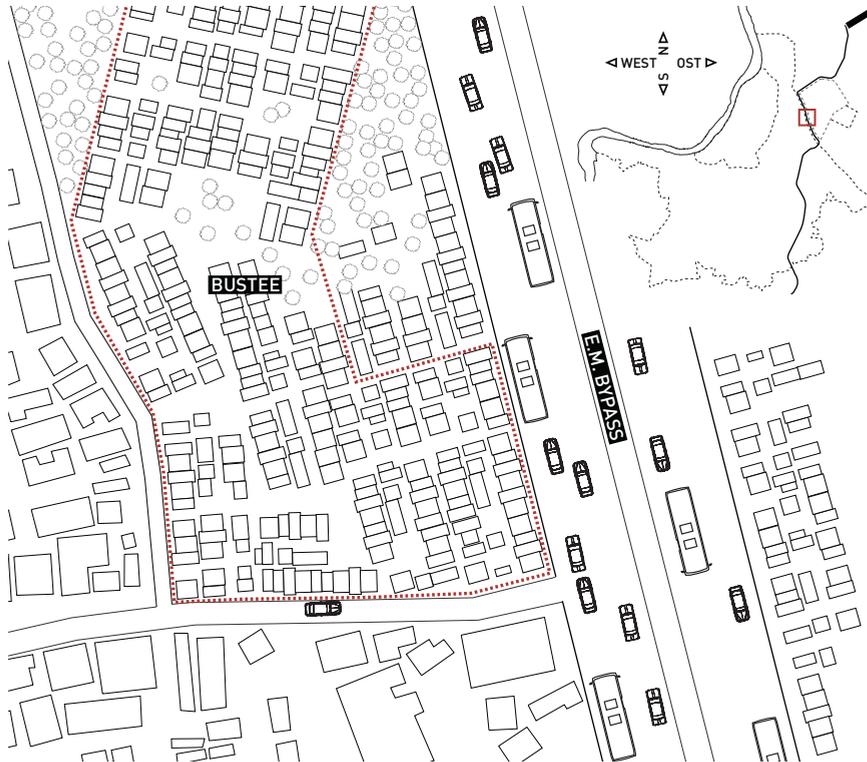
Interessant ist dabei, wie und vor allem unter welchen Voraussetzungen und Einflüssen derartige strukturelle Zusammensetzungen zustande kommen. Um die Umstände der Entstehung einer solchen Situation im Hinblick auf die angesprochene Abgrenzung zu vermitteln, möchte ich mich einer Geschichte bedienen, welche man in Kalkutta über die Entstehung eines als besonders renommiert geltenden Privatkrankenhauses erzählt:

Anfang der 1990er Jahre treffen sich eines Abends zwei einflussreiche Männer in einer Bar Kalkuttas; der eine ein hochrangiger Politiker von nationalem Einfluss, der andere Immobilieninvestor, welcher sein Geld unter anderem mit Projekten im aufstrebenden Osten der Stadt verdient. Bei einem Glas Whiskey kommt man über einen, im nördlichen Teil des EMB, gegenüber Salt Lake City gelegenen Ort ins Gespräch. Es handelt sich um bewohntes Gebiet, dessen Bewohner der untersten, ärmsten Gesellschaftsschicht angehören (überwiegend Menschen mit Flüchtlingschicksalen). Was sie offiziell vor Vertreibung und Bebauung schützt, ist die Klassifizierung der Siedlung als sog. Bustee.

Der Investor bekundet sein Interesse und beginnt auszuloten, ob es möglich wäre, diesen Ort für ein Immobilienprojekt zu gewinnen. Doch der Politiker ist zunächst skeptisch, da er weiß, dass die Bewohner auf Grund des Schutzes nur schwer umgesiedelt werden können. Er weiß aber auch, dass besagter Ort wohl einer der am besten gelegenen der Stadt ist, da er sich direkt am EMB befindet. Früher oder später wird dieser Ort in jedem Fall bebaut werden, warum also nicht doch selbst davon profitieren? Als er vorsichtig seine Bedenken äußert, zeigt sich der Investor flexibel und schlägt vor, ein Krankenhaus zu bauen. Damit wäre es möglich, die „Public Purpose Klausel“<sup>39</sup>, die erlaubt, den offiziellen Schutz der Bustees

39

Vgl. Thika Tenancy 1981, 300.

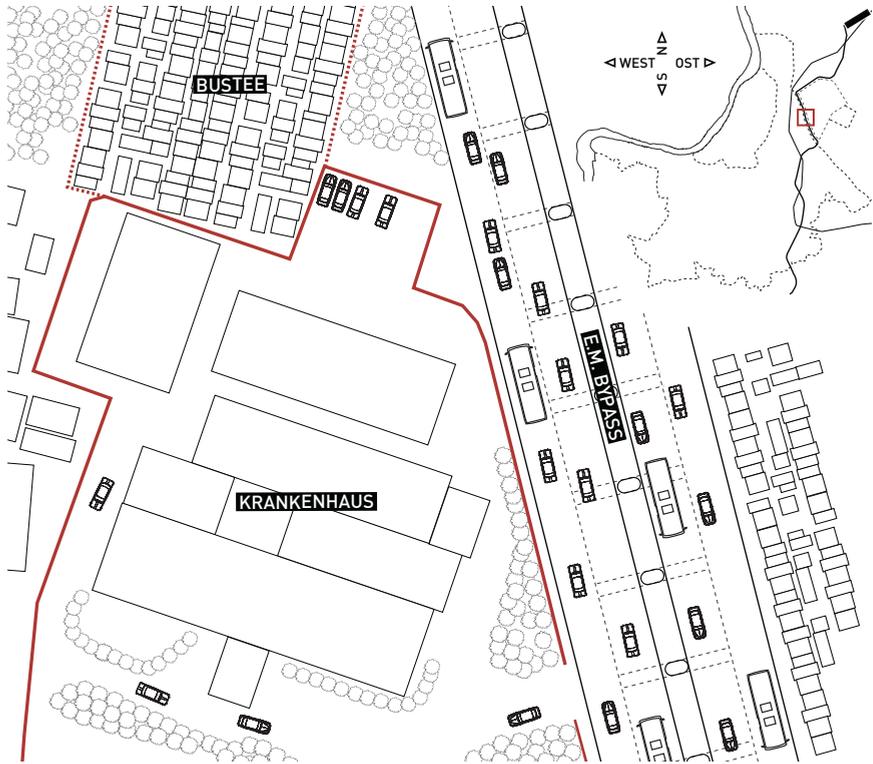


1990er Jahre: vor Bebauung geschütztes Bustee am EMB

im öffentlichen Interesse zu umgehen, glaubhaft anzuwenden und die Bewohner zu enteignen. Nach dem zweiten Glas Whiskey, das der Investor spendiert, willigt der Politiker ein, wobei man sich einigt, nicht den gesamten Ort zu akquirieren, sondern nur einen Teil für das Krankenhaus zu verwenden. Der Politiker verspricht dem Investor sich für diese Idee – die Umsiedlung armer Menschen und den Bau eines Privatkrankenhauses unter dem Deckmantel des öffentlichen Interesses - stark zu machen.

Im Jahr 1993 kommt es zur teilweisen Umsiedlung der Bewohner des Bustees, welches bereits 1992 akquiriert und an den Investor vergeben wurde. Dieser hatte allerdings kein Interesse daran, in Eigeninitiative die besagte Klinik zu bauen, geschweige denn zu betreiben, was ihn dazu veranlasste, das nunmehrige Bauland teuer und zu einem Vielfachen seiner ursprünglichen Aufwendungen an den Betreiber einer renommierten Krankenhauskette zu verkaufen. Es profitierten folglich alle Beteiligten – nur nicht die bisherigen Bewohner des Bustees.

Tatsächlich befindet sich heute an dieser Stelle eines der renommiertesten Krankenhäuser Kalkuttas, wobei sich in der Zwischenzeit auch zwei



heute: Krankenhaus auf Gebiet des früheren Bustees

überdimensionale Shopping Malls in unmittelbarer Umgebung angesiedelt haben. Auch in diesen Fällen sind sich die meisten Erzähler einig, dass an den betroffenen Stellen vor 15 Jahren ebenfalls noch Menschen der untersten Gesellschaftsschicht in improvisierten Siedlungen lebten. Im Fall des Krankenhauses kann man nach kurzer Suche tatsächlich heute noch jenen Teil des Bustees finden, welcher damals - vor knapp 15 Jahren - verschont und nicht umgesiedelt wurde.

Dieses Beispiel verdeutlicht zunächst das geradezu spontane Zustandekommen paradoxer räumlicher Konstellationen und erklärt das räumliche Aufeinandertreffen völlig konträrer Charaktere. Auch wenn der Wahrheitsgehalt der erwähnten Geschichte nur schwer auf seine Richtigkeit zu überprüfen ist, macht es die Erzählung doch möglich, eine Vorstellung der Willkürlichkeit und Unvorhersehbarkeit solcher Ereignisse zu bekommen.

Es gilt die Annahme, dass man bemüht ist, die strukturelle Unsicherheit, von welcher man zunächst selbst profitierte, zu relativieren und mittels Abgrenzung ein Gefühl der Stabilität zu erzeugen. Insofern wird verdeutlicht, dass es sich auch unter vermeintlich gleichgesinnten

Elementen um klar definierte Grenzen handelt und kaum weiche, fließende Übergänge zwischen einzelnen Objekten existieren. Sowohl Krankenhaus als auch Shopping Malls sind de facto an allen vier Seiten geschlossen, ausgenommen einer kleinen Eingangs-Öffnung in Richtung EMB. Wie sehr sich die Umgebung auch verändern mag, so lange der EMB bestehen bleibt, bedeutet es für die Mall keinen Unterschied innerhalb eines Slums, Gemüsefelds oder eines historischen Stadtteils positioniert zu sein, da sie ihre Umgebung - typologisch bedingt - ohnedies weitgehend negiert.

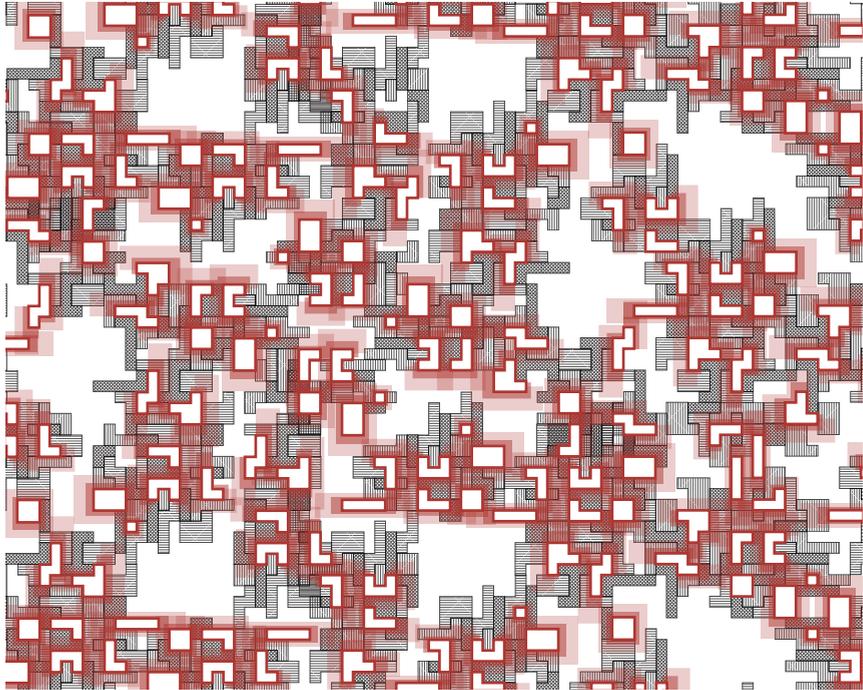
Räumlich betrachtet entsteht eine zersplitterte Struktur, deren Grenzen durch die Gegensätzlichkeiten ihrer Fragmente offensichtlich und permanent sichtbar sind. Sie sind einerseits Ausdruck präventiv vollzogener Abgrenzung (Krankenhaus/Shopping Mall) und andererseits Indikatoren für bestehende Differenzen (Bustee/Krankenhaus).

Reglementierungen, wie jene zum Schutz der Bustees, scheinen einer ähnlichen Willkürlichkeit der Interpretation zu unterliegen wie die Vielzahl der Bedürfnisse, Wünsche und Vorstellungen der Bewohner, was ein weiteres Mal ersichtlich macht, dass Stabilität nicht übergeordnet, vom System, sondern von den Elementen selbst, intern, hergestellt werden muss: Auf Grund ihrer dispersen räumlichen Anordnung sind sie gewissermaßen dazu gezwungen Stabilität von innen heraus, gewissermaßen autark und - so weit als möglich - auf Eigeninitiative herzustellen.

In diesem Sinne ist anzunehmen, dass es sich nicht nur um simples Aneinandervorbeileben handelt, sondern auf Grund der permanent vorhandenen Möglichkeit der Veränderung vielmehr von systematisch angewandten, räumlichen wie auch ideologischen Abgrenzungsmechanismen auszugehen ist.

**Unter der Annahme, dass diese Abgrenzung gegenüber anderem als Erkennungswert, als Mittel der Identifikation dient, stellt sich die Frage nach Mustern zur Herstellung solcher Wiedererkennungswerte. Dabei ist es vor allem von Interesse, welche Auswirkungen diese Muster auf ihre Umwelt haben: Welche Konsequenzen hat welche Art von Aus- / Abgrenzung bzw. mit welchem Ziel werden sie angewandt?**

**Hinsichtlich der These, dass die einzelnen Elemente versuchen, Stabilität auf Eigeninitiative herzustellen, muss auch die Frage nach der Schaffung von interner Qualität gestellt werden. Wie definiert sich ein Ort, der sich nie gänzlich seinem Umfeld entziehen kann, dieses aber offensichtlich permanent anstrebt?**



Schema: Wirkung von Aus-/Abgrenzung auf das Umfeld

## EFFEKTE DER SEGREGATION

Das Salt Lake Township im Nordosten der Stadt sollte einen Beitrag zur Lösung der akuten Wohnungsnot in den 1950er und 1960er Jahren leisten und rund 40.000 Menschen beherbergen,<sup>40</sup> wobei auch Wohnungen für die sogenannte „low-income Group“ bzw. der „middle-income Group“ geplant waren.<sup>41</sup> Doch schon eine Studie der niederländischen Firma NEDECO aus den 1950er Jahren stellte klar, dass eine eventuelle Auffüllung des Gebietes unter den vorgefundenen Bedingungen nur eine sehr lose, klein strukturierte Bebauung mit maximal ein- bis zweigeschoßigen Gebäuden zulassen würde.<sup>42</sup>

Diese Voraussetzung machte schnell klar, dass das Salt Lake Township „*taking on the shape of a city of palaces obviously for the affluent class of people. Middle-class families are getting huddled together in small flats in multi-storeyed structures where peaceful living tends to be an impossibility.*“<sup>43</sup> Trotz des anfänglichen Bekenntnisses zur Entwicklung von

40 Vgl. CMDA 1966, 2.

41 Vgl. Chattopadhyaya 1996, 84 & 102.

42 Vgl. Kundu 1994, 40.

43 Chattopadhyaya 1990, 103.

Wohnungen für alle Einkommensschichten ist man sich heute einig, dass Salt Lake City eigentlich von Beginn an für die Oberschicht angelegt war.

Das Grundkonzept sah vor, das Township radial um einen Park zu errichten. Um diesen sollten zentrale Funktionen wie der Busbahnhof Karunamoyee, ein neuer Central Business District (CBD), Shopping Centers wie die City Centre Mall des indischen Stararchitekten Charles Correa und die ausgelagerten Ämter der Stadt- und Landesregierung situiert werden. Sie würden hinsichtlich ihrer Größe einer aufwendigeren Konstruktion bedürfen, aus welchem Grund man sich entschloss, den größten Teil der restlichen Fläche für die plotweise, tendenziell kleinteiligere Entwicklung freizugeben.<sup>44</sup> Die vertretene Konstellation der Bewohner resultiert folglich aus den hohen Grundstücks- bzw. Gebäudepreisen, was trotz des Umstandes, dass es sich aus typologischer Sicht um ein offenes Konstrukt handelt, dazu geführt hat, dass Salt Lake City eine relativ homogene Bevölkerung – die obere Mittel- und Oberschicht – aufweist.

Einer, der wohl offensichtlichsten Unterschiede im Vergleich zu innerstädtischen Bezirken wird schnell ersichtlich, wenn man sich innerhalb des Townships bewegt: Es fällt auf, dass das bekannte Treiben und Leben auf den Straßen fehlt. Die Frage, warum sich hier nur selten Garküchen, Straßenhändler und Teestände finden lassen, ist jedenfalls nicht mit einer offensichtlichen räumlichen Abgrenzung zu erklären, da physische Barrieren, welche unerwünschten Personen den Zutritt verwehren könnten, nicht vorhanden sind.

Das Argument, die Bodenverhältnisse würden keine dichtere Bebauung zulassen, führte neben weitläufiger Bebauung dazu, dass Salt Lake City zu einem mit öffentlichem Verkehr schlecht versorgtem Township wurde, welches hauptsächlich auf individuelle Flexibilität ausgerichtet ist. Die großen Arbeitgeber - wie beispielsweise administrative Ämter der Stadt - ausgenommen, ist die restliche Struktur grundsätzlich nur sehr schlecht angebunden: Während die gebündelten Arbeitsplätze für Pendler und aus anderen Stadtteilen anreisende Arbeitskräfte zu Stoßzeiten gut erreichbar sind, bleiben vor allem die Wohnviertel schlecht annektiert.

Das Resultat ist, dass sich große Unternehmen innerhalb Salt Lake Citys nur in der Nähe des zentral gelegenen Busbahnhofs Karunamoyee bzw. entlang der Busrouten ansiedeln können, was wiederum den Effekt hat, dass sich das Leben auf der Straße ebenfalls in diesen Gebieten zentriert. Umgekehrt wird das Treiben so gezielt gebündelt und aus den

---

44

Vgl. Kundu 1994, 40.

Wohnbezirken Salt Lake Citys ferngehalten. Straßenhändlern wird es erschwert, viele Menschen innerhalb eines möglichst überschaubaren Radius zu erreichen: Unrentabilität hindert ärmere Stadtbewohner daran, sich in diesem Umfeld anzusiedeln. Diese Teilregionen sind folglich ohne individuelle Fortbewegungsmöglichkeit kaum bewohn- und beispielbar, da beispielsweise einfache Einkäufe mangels Erreichbarkeit unmöglich oder der Schulweg im öffentlichen Berufsverkehr Kindern kaum zumutbar wäre.

Salt Lake City schaltet folglich allein aufgrund seiner Struktur auch jene Mechanismen aus, welche solche Versorgungsengpässe normalerweise kompensieren können: Straßenmärkte, Teestände, Garküchen, die innerhalb einer solch weitläufigen Struktur nur unzureichend Kunden ansprechen würden und sich folglich gar nicht oder nur sehr limitiert, bilden. Es handelt sich hierbei gewissermaßen um den Entzug des Nährbodens, eine Art Ausgrenzung auf struktureller Basis.

Straßen, Parks und Lücken zwischen einzelnen privaten Grundstücken entpuppen sich folglich lediglich als das Bild öffentlicher Räume, die das Gefühl von Öffentlichkeit bloß suggerieren: Die gezielt verhinderte Entstehung bestimmter Strukturen führt zu einer Pseudoöffentlichkeit, deren Ursprung nicht mehr ausschließlich in räumlicher Aus- bzw. Abgrenzung zu finden, sondern gleichermaßen auf ideologischer Ebene verankert ist. Die auf struktureller Ebene subtil in räumliche Ausgrenzung verwandelte gesellschaftliche Polarisierung und Kategorisierung führt eindeutig zu einer bewusst vollzogenen Segregation weiter Teile Salt Lake Citys.

Segregation, bedingt durch den strukturellen Entzug des Nährbodens ungewollter Entwicklungen, ist in der Lage, eine effektive Trennung zwischen unterschiedlichen Gesellschaftsschichten herzustellen. Im Speziellen wird öffentlicher Raum dabei zwar suggeriert, ist aber gezielt so ausgelegt, dass er der Bildung bestimmter Strukturen entgegenwirkt - selektiert - und geplante wie ungeplante Entwicklungen bis zu einem gewissen Grad zu homogenisieren im Stande ist.

Das Beispiel Salt Lake Citys lässt vermuten, dass vor allem im Bereich des Wohnens das Bedürfnis nach Homogenisierung stark vorhanden ist. Im Gegensatz dazu scheinen Dienstleistungszentren, wie im Falle der administrativen Einrichtungen, sowohl Orte der Kommunikation als auch der Interaktion verschiedener Klassen zu sein. Sie bedingen nicht nur öffentliche Anbindungen, sondern schaffen auch die Basis für periphere Entwicklungen informeller wie formeller Natur.



LAKE TOWN

FLUGHAFEN



ULTADANGA  
RLW STATION

FUSSWEG  
KARUNAMOYEE-BLOCK AE  
ca. 45 MIN.

- öffentliche Funktionen
- Busroute
- Fußweg
- Ein-/Ausfahrt

SHOPPING ADMINISTRATION ADMINISTRATION ADMINISTRATION WOHNIEN

KARUNAMOYEE  
BUS TERMINAL

NEW TOWN

BELEGHATA

SECTOR V

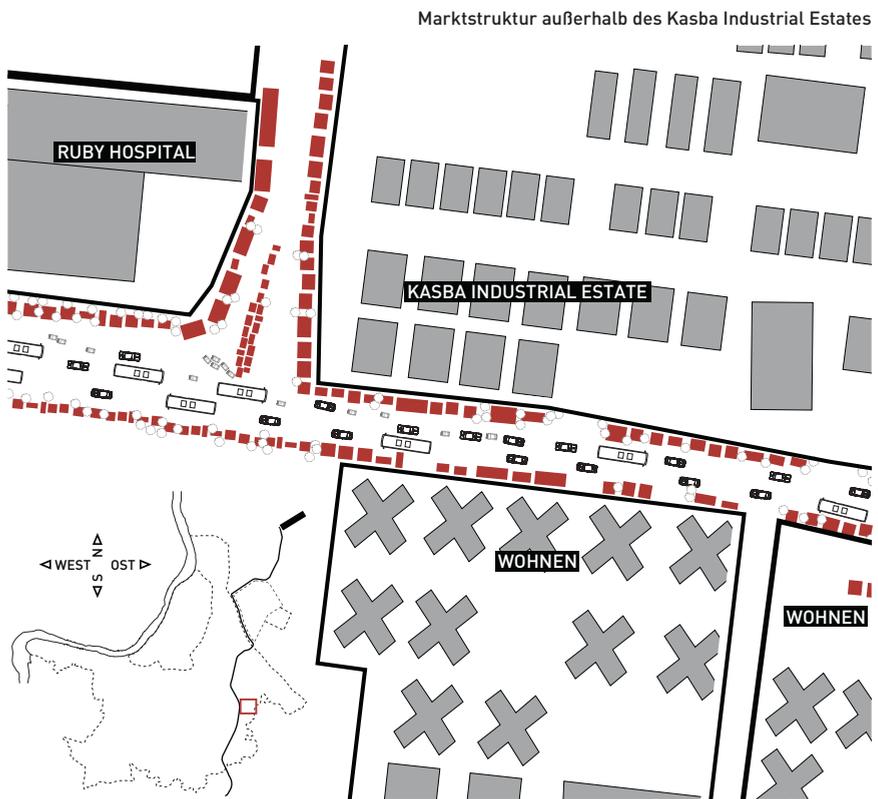
SALT LAKE  
STADIUM

EAST KOLKATA WETLANDS

E.M. BYPASS

Von Interesse scheint an dieser Stelle vor allem der Gegensatz zwischen Segregation/Abgrenzung und Interaktion, formell und informell, zu sein. Diese Ambivalenz möchte ich anhand eines weiteren Beispiels, des hinter dem Ruby Hospital gelegenen Kasba Industrial Estates, einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte am EMB, untersuchen.

Die Umgebung des „Kasba Industrial Estate“ veranschaulicht die wohl offensichtlichste Methode von Abgrenzung: die Mauer. Noch in den 1970er Jahren befand sich da, wo heute das Kasba Industrial Estate steht, eine der größten und wichtigsten Milchproduktionen Kalkuttas, von wo aus weite Teile der Stadt mit Milch beliefert wurden. Bis zur tatsächlichen Realisierung des EMB gab es Pläne, diese Milchproduktion zu erneuern und zu bündeln, kurz - zu erhalten.<sup>45</sup>



45 Vgl. CMDA 1980, 5.

Ort vor der weiteren Urbanisierung zu schützen, nicht mehr haltbar. Es entstanden Krankenhäuser, Showrooms und Verkaufsräume sowie weitere Wohnungen und das Industriegebiet Kasba Industrial Estate.

Die gegenwärtige Situation auf dieser Seite des EMB ist vor allem durch offensichtliche, räumliche Abgrenzung geprägt : Nicht nur das Industriegebiet selbst wird von einer Mauer begrenzt, sondern auch die dort gelegenen Wohnsiedlungen und das davor stehende Krankenhaus. Nimmt man also die Straße vom EMB Richtung Osten, so findet man sich de facto in einer Art Tunnel wieder, gebildet durch parallel zur Straße verlaufende Mauern.

Die klare Abgrenzung der geplanten Einrichtungen ermöglichte intern eine kompakte und dichte Organisation der Funktionen (Hubs), welche andernorts in ihren undefinierten Zwischenräumen – zum Beispiel auf der Straße - die potenzielle Entstehung informeller Strukturen förderten. Tatsächlich etablierte sich hier ein Markt, welcher neben Garküchen und Teeständen auch Gemüse, Obst und alltägliche Produkte anbietet. Viele der Verkäufer sind pendelnde Bauern, die je nach Bedarf für kurze Zeit in ihren Ständen wohnen oder abends die Stadt wieder verlassen.

Das räumlich also offensichtlich abgetrennte Kasba Industrial Estate schafft durch seinen Bezug zur Umgebung - „do not enter“ - klare Verhältnisse und ermöglicht, bzw. fördert sogar die Bespielung und Nutzung seiner Umgebung. Es fungiert trotz seiner Unzugänglichkeit als Nährboden für Öffentlichkeit und schafft Möglichkeiten zur Interaktion unter den verschiedenen Gesellschaftsschichten. Ein entscheidender Aspekt dabei ist der Umstand, dass das Gebiet trotz Abgrenzung im gegenseitigen Austausch mit seiner Umgebung steht. Viele der Angestellten nutzen die Garküchen um hier mittags zu essen, Tee zu trinken bzw. abends einzukaufen.

Man kann also gewissermaßen von einer wechselseitigen Abhängigkeit sprechen, welche dazu führt, ein von unterschiedlichen Funktionen geprägtes Zentrum im herkömmlichen Sinn zu schaffen. Interessant ist, dass sowohl lokale Abhängigkeiten bestehen – hunderte Beschäftigte des Industriegebietes essen täglich am Markt zu Mittag – als auch jede Einrichtung Teil eines anderen, übergeordneten Systems ist (Während das Industriegebiet vermutlich in unterschiedlichen Teilen West Bengalens/ Indiens/der Welt agiert, verfügt das Krankenhaus über ein lokales Einzugsgebiet bzw. die Wohnsiedlungen über individuell unterschiedliche Bezüge). Es existieren also sowohl zentrale Abhängigkeiten als auch



Marktstraße Kasba Industrial Estate heute: zweispurig

dezentrale Beziehungen, die gleichermaßen den Charakter dieses Ortes prägen und beeinflussen.

Die Maßnahme der Abgrenzung, welche es eigentlich ermöglicht, räumlich Ungewolltes auszublenden ohne sich am stattfindenden Austausch – dem sozialen Raum – zu beteiligen, agiert in diesem Fall plötzlich gegensätzlich: Sie wird selbst zur Initiatorin gesellschaftlichen Austausches und zur Schnittstelle unterschiedlicher Gesellschaftsgruppen.

**Räumliche Abgrenzung bedingt nicht zwangsläufig Segregation. Zu beobachten ist der Zusammenhang mit der Nutzung: Während vor allem Wohnviertel zur Ausgrenzung in räumlicher wie ideologischer Hinsicht – Segregation – neigen, kann man in Bezug auf Arbeits- und Industrieinrichtungen gewissermaßen einen subversiven Effekt der Abgrenzung feststellen. Dieser zeigt sich zwar nicht innerhalb des Industriegebiets selbst, wohl aber in seiner unmittelbaren Umgebung, gewissermaßen als Nebeneffekt.**

Folgt man der Marktstraße bis ans Ende, überquert man zunächst eine Brücke, hat vermeintlich sowohl Stadt als auch Markt hinter sich gelassen und blickt auf die vermeintliche Stille der EKW. Tatsächlich handelt es sich jedoch um die Ruhe vor dem Sturm, denn man befindet sich auf dem Baugrund eines der zurzeit ambitioniertesten Real Estate Projekte Kalkuttas: der Gated Community Urbana:



geplante, vierspurige Zufahrtsstraße Urbana Community

*Do feel free to look around, but don't be surprised if you forget that you're still in the city. After all, it's a whole new world here. Where you can leave the dust and smog far behind as you walk through lush parklands. Where you can save energy just by switching on your air-conditioner. And where you only have to look out the window to feel like you're on top of the world.<sup>46</sup>*

Lässt man das Projekt, welches sich gerade in den Anfängen der Realisierung befindet (wobei der erste Bauabschnitt, welcher 2014 fertiggestellt werden soll,<sup>47</sup> bereits ausverkauft ist<sup>48</sup>), gedanklich schon frühzeitig existieren, so findet man in Bezug auf das Gebiet des Kasba Industrial Estates zunächst ein ähnliches Beispiel von räumlicher Abgrenzung. Allerdings ist in Anbetracht der unterschiedlichen Nutzungen dennoch davon auszugehen, dass die beiden Projekte unterschiedliche Auswirkungen und Einflüsse auf ihre unmittelbare Umgebung haben werden.

Dabei geht es weniger um die Art sich abzugrenzen, sondern viel eher um die Wechselwirkung, welche die Elemente mit ihrer geografisch nahen Umwelt bereit sind einzugehen: Der Unterschied liegt darin, mit welcher Umgebung Austausch gewünscht und praktiziert bzw. welche

<sup>46</sup> Bengal NRI Complex Ltd. 2011.

<sup>47</sup> Vgl. Living Media India Ltd. 2011, 64.

<sup>48</sup> Vgl. Bengal NRI Complex Ltd. 2011.

Umgebung gezielt ausgeblendet wird. Im Falle das Urbana Projektes fehlt im Gegensatz zum Kasba Industrial Estate jegliches Interesse an lokalem Austausch:

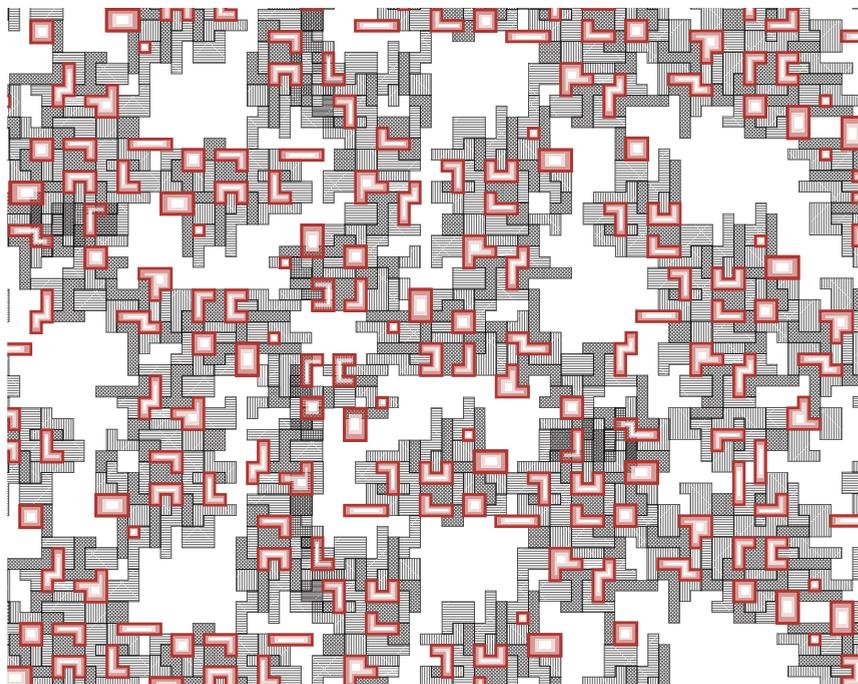
*[...] Where you'll feel at home in the company of like-minded neighbours. And where the world outside your window looks a lot like it does in your dreams.<sup>49</sup>*

Hinsichtlich dieser Aussage sind zwei grundlegende Ziele des Projektes zu erkennen: die möglichst homogene Zusammensetzung der Bewohner einerseits und die Schaffung einer vorgegebenen, ebenfalls einheitlichen Traumwelt andererseits. Bedarf an einem, auf Gegenseitigkeit beruhenden, Austausch mit der unmittelbaren Umgebung wird folglich nicht angemeldet. Im Gegenteil: In der offiziellen Broschüre wird damit geworben, dass innerhalb der kommenden 24 Monate der besagte Markt der Zufahrt zum Urbana Projekt weichen und die Straße auf vier Spuren erweitert werden wird.<sup>50</sup>

**Polarisierung – und die in ihr begründete Bereitschaft zur Segregation - entsteht vor allem durch den Wunsch nach einer homogenen gesellschaftlichen Zusammensetzung der Bewohner. Der Versuch zu vereinheitlichen schafft Denkstrukturen in Stereotypen – Familie, Frau, Mann usw... - die wiederum exakt anleiten, wer sich wem gegenüber wie zu verhalten und inwiefern abzugrenzen hat.**

49 Bengal NRI Complex Ltd. 2011.

50 Ebd. road, 8-9.



Schema: Herstellung von interner Qualität durch Aus-/Abgrenzung

## RELATIVIERUNG DES ORTES

Die in Entstehung befindliche Gated Community Urbana bietet auch eine gute Möglichkeit, sich mit den internen Vorgängen von Segregationsprozessen zu befassen. Dabei sei angemerkt, dass es vor allem darum geht, die Intentionen der Initiatoren bzw. die Motivationen der zukünftigen Bewohner zu beleuchten. Urbana gilt aufgrund seiner guten Lage und dem angebotenen Luxus derzeit als Prestigeprojekt im Residential Segment Kalkuttas,<sup>51</sup> was sich in seiner Popularität widerspiegelt, und es daher zu einem geeigneten Objekt der Analyse macht.

*In your dreams, there is no pollution, every road is an open highway,  
and you're the hero who saves the earth from global warming but  
then you wake up and the world still looks the same from your  
window.*

*...not anymore...*

*Kolkatas tallest towers will change your world.  
Change your environment. Change your weekends. Change your  
lifestyle.*

*URBANA – Change your world.<sup>52</sup>*

51 Vgl. Living Media India Ltd. 2011, 64.

52 Bengal NRI Complex Ltd. 2011 E-brouchure, 3.



Das erklärte Ziel des Projektes ist es, eine homogene Bevölkerung – "company of like-minded neighbours"<sup>53</sup>– zu schaffen. Ebenso ist immer wieder die Rede von „your dream“,<sup>54</sup> einer Traumwelt also, welche unter der Prämisse, dass die realen Probleme schon nicht gelöst werden, dem Anschein nach doch wenigstens eine surreale Alternative (eine heile/schöne Welt) anbieten soll.

Die grundsätzliche Frage nach der Qualität des Ortes ist allerdings im Hinblick darauf zu erörtern, ob bzw. wie es möglich ist, permanente und beständige Qualitäten zu schaffen – der angesprochenen surrealen Alternativwelt zur Beständigkeit zu verhelfen.

In diesem Zusammenhang beobachtet man, dass Segregation punktuell tatsächlich in der Lage ist, gesellschaftliche Konstellationen zu vereinfachen und kategorisierbar zu machen. Dieser Prozess schafft zwar optisch und typologisch klare Verhältnisse, bedingt aber in gesellschaftlicher Hinsicht die Konstruktion artifizierender Gemeinschaften. Auch wenn das Projekt Urbana noch nicht fertiggestellt ist, so lässt sich sagen, dass die Bewohner dieser Ansiedelung zumindest die Vorstellung von „your dream“ bzw. „your world“ aus dem oben angeführten Zitat gemein zu haben scheinen:

Diese vermeintlich individuelle Welt entzieht sich in Wirklichkeit jeglicher subjektiven Interpretation und stellt vielmehr die Vermittlung eines Bildes, eines Stereotypus dar, welcher folglich zur kollektiven – Individualität suggerierenden - Traumwelt erhoben wird. Der gemeinschaftliche Traum fungiert demnach als Basis für die Entstehung einer solchen künstlich-homogenen Gemeinschaft. Mit der Beschwörung von „your world“, steht und fällt der Zusammenhalt der Gemeinschaft Urbanas.

**Segregation beschreibt neben der Möglichkeit, die Bezüge und Verbindungen nach außen selbst wählen, gewichten und mitbestimmen zu können vor allem den Vorgang im Inneren, einen gemeinsamen Traum zu installieren, wahr werden zu lassen und zu erhalten. Die Segregation stabilisiert diesen Traum, hält ihn im Gleichgewicht, welches er selbst nicht im Stande wäre zu gewährleisten, da er außerhalb der definierten Grenzen seinen natürlichen Gegensätzen - Individualität, Diversität und Konfrontation - ausgesetzt wäre.**

In diesem Zusammenhang erscheint auch die Strategie des Neuanfangs als logische Konsequenz, stellt sie doch eine Möglichkeit

---

53 Vgl. Bengal NRI Complex Ltd. 2011.

54 Vgl. Ebda. E-brouchure, 3.

dar, für die angehenden Bewohner gleiche Voraussetzungen und Erwartungshaltungen – einen gemeinsamen Ausgangspunkt - zu schaffen; einen Neuanfang, der die Bildung von „Stadtoasen“ fördert, welche oft in ihrer örtlichen Bezugslosigkeit an den, aus der bildenden Kunst stammenden, Begriff „drop sculptures“ erinnern. Typologisch gleichen sie eher einem Vergnügungspark als einer realen Wohnsiedlung, da zwar in der Überschwänglichkeit des Wettbewerbs die Türme immer höher wachsen, das Wasser der Pools immer sauberer und das Freizeitangebot immer luxuriöser wird, sich strukturell allerdings kaum Unterschiede zwischen den einzelnen Projekten bzw. sich kaum Möglichkeiten der subjektiven Betrachtung und Nutzung des Angebots ergeben.

In diesem Zusammenhang möchte ich Wirkung und Funktion der „Stadtoase“ mittels einer weiteren, dem Traum nicht allzu weit entfernten, Metapher beschreiben, der Fata Morgana. Diese beschreibt einen durch Ablenkung von Licht erzeugten optischen Effekt, welcher eine surreale Situation real erscheinen lässt. Wichtig ist, dass dieser optische Effekt nur ab einer bestimmten Entfernung auftritt, was dazu führt, dass man ausschließlich von außen auf eine Fata Morgana blicken, sich aber niemals in ihr befinden kann. Das Auftreten der urbanen Fata Morgana beschreibt genau das umgekehrte Phänomen: Der Betroffene befindet sich innerhalb eines Elements, welches ihm das Gefühl vermittelt, sich in einer Wirklichkeit zu befinden, die tatsächlich aber nicht der Realität entspricht. Darüber hinaus ist das Trugbild in der Lage, tatsächlich existierende Situationen – außerhalb der Struktur - subjektiv zu interpretieren, unwirklich erscheinen zu lassen und somit „Realität“ je nach Bedarf zu relativieren und justieren.

**Die räumliche Abgrenzung erlaubt den Betroffenen, den Charakter des Ortes unabhängig von seiner räumlichen Umgebung, in sich geschlossen, zu betrachten. Dadurch wird ermöglicht, herkömmliche Qualitätskriterien (Kiez, Nachbarschaft...) zu hinterfragen, bei Bedarf neu zu konstruieren bzw. durch neue Werte zu ersetzen (Swimming Pool, Golfplatz...). Damit verlieren räumliche Faktoren an Bedeutung bzw. wird deren Einfluss in Frage gestellt, was es möglich macht deren Qualitäten durch neue Aspekte zu bewerten. Dem Element (dem Bereich innerhalb der Mauer) kommt dabei die Rolle des Kerns zu, einem introvertierten Ort, dessen Zutritt der Kontrolle der Bewohner obliegt. Nur unter dieser Prämisse wird es möglich, die Fata Morgana aufrecht zu erhalten, durch Suggestion Stabilität zu schaffen.**







**IMPRESSIONEN ABGRENZUNG**





## HINTERGRUND

„Planning was an afterthought“,<sup>55</sup> bemerkte Nitai Kundu 1994 und bezog sich damit auf eine heute über 50 Jahre alte Geschichte eines Prozesses, welcher durch das Wort „Planung“ bestenfalls seine Legitimation erfährt. Eben jenem Begriff der Legitimation scheint in der gegenwärtigen Situation Kalkuttas besondere Bedeutung zuzukommen. Generell ist es schwierig, mittels Begriffen wie legal oder illegal zu bewerten und einzuteilen, da man dabei gerade in Kalkutta oft Gefahr läuft, in moralische Konflikte zu geraten.

Als bestes Beispiel dafür kann man ein weiteres Mal die Geschichte des Krankenhauses anführen. Hier stellt sich die Frage, ob es möglich ist, derart extreme Situationen bzw. Interventionen objektiv nach ihrem Nutzen bzw. ihren Auswirkungen auf das Gesamtsystem zu beurteilen. Da legal und illegal strafrechtliche, also von moralischen Aspekten freie Begriffe sind, können sie zu solchen Handlungen auch keine Legitimation in dieser Hinsicht liefern. In diesem Zusammenhang möchte ich einen Begriff ins Spiel bringen, der sich gegenwärtig innerhalb der theoretischen Auseinandersetzung großer Popularität erfreut, hinsichtlich praktischer Anwendung allerdings kritisch zu sehen ist: den Begriff des Informellen.

2005 veröffentlichte das in Caracas angesiedelte Kollektiv „Urban Think Tank“ eine Studie mit dem Titel „Informal City“,<sup>56</sup> in der man sich zu Beginn der Definition des Terminus „informell“ widmet:

*1) Form - äußere plastische Gestalt; Darstellungsweise; Erscheinungsweise; festgelegte Verhaltensweise.*

*2) formell- dem Gesetz oder der Vorschrift nach - offiziell; bestimmten gesellschaftlichen Formen genau entsprechend; aufgrund festgelegter Ordnung, aber nur äußerlich, um dem Anschein zu genügen. Man beachte Wendungen wie formelles Abendessen, formelles Verhalten, formelle Kleidung. Wenn bestimmte Formen zu Normen werden, werden sie kodifiziert und damit zu akzeptierten Standardregeln. Vitruv gab uns die zehn Bücher über Architektur, Grammatiker geben uns Sprachregeln. Immer liegt solchen Regeln die Annahme zugrunde, dass man etwas falsch und richtig machen kann. Deshalb brauchen wir den folgenden Begriff:*

55 Kundu 1994, 9.

56 Vgl. Brillembourg/Feireiss/Klumpner 2005.

*3) informell - der dem Begriff formell entgegengesetzt ist. Indem wir das Thema unserer Studie als "informelle Stadt" bezeichnen, greifen wir die Standarddefinition auf und verwerfen sie zugleich. Die Barrios von Caracas, auf die wir uns in unserer Studie konzentrieren, sind zweifellos nicht nach Standardvorschriften entstanden, und sie sind zweifellos inoffiziell. Aber sind sie tatsächlich "unordentlich" ? Haben sie keine Form?<sup>57</sup>*

Interessant an dieser Definition ist der offensichtliche Versuch, sich einerseits einer Bewertung im Sinne von richtig und falsch zu entziehen, dies aber andererseits durch das explizite Entgegensetzen des Begriffes informell erreicht werden soll. Die vergleichende Haltung wird folglich weder ganz ausgeschaltet, noch klar definiert, was in weiterer Folge zu einer Subjektivierung des Begriffes informell führt. Vor dem Hintergrund der Möglichkeit, diesen Begriff subjektiv zu interpretieren und anzuwenden, ist er auch mit Vorsicht zu betrachten.

Als Beispiel möge nun das Bustee am EMB, welches dem Krankenhaus weichen musste, dienen: War es formell oder informell? Schätzungsweise entstand es illegal, war jedoch zum Zeitpunkt der Übernahme offiziell vor Veränderung geschützt. Vor der Entstehung des EMB betätigten sich die Bewohner in Landwirtschaft oder Fischzucht, gingen also traditionellen Tätigkeiten nach, welche auch die Typologie der Siedlung prägten und formten. Heute noch kann man in diesem Fall sowie in weiteren Slums typologische Einflüsse erkennen, die eindeutig auf ländliche Strukturen zurückzuführen sind.

Wenn also überhaupt, ist der Begriff informell auf das Bustee erst ab jenem Zeitpunkt anwendbar, als man dieses Gebiet als „urbanen Raum“ deklarierte, also für das Städtische beanspruchte. Aus dieser Perspektive wäre es im Sinne der Definition naheliegender, Krankenhaus und EMB als informelle Entwicklungen zu beschreiben, da sich diese Projekte den ursprünglichen, traditionellen Normen und Kodifizierungen des Ortes entgegenstellen. Sie folgen zwar einer festgelegten Ordnung, da sie offiziell über die Planungsbehörde legitimiert wurden, verstoßen gleichzeitig aber gegen andere Ordnungen wie beispielsweise den erwähnten Schutz des Bustees. Diese Problematik des Informellen bringt auch Ananya Roy im Zusammenhang mit der Schaffung städtischer Armut bzw. dem Konflikt Land/Stadt, ins Spiel:

---

57

Brillembourg/Feireiss/Klumpner 2005, 298.

*Both forms of housing are informal but embody very different concretizations of legitimacy. The divide here is not between formality and informality but rather a differentiation within informality.*

*[...] the metropolitan fringes have become a key location for the informal housing practices of the elite. Here there are gated communities [...] that splinter the urban landscape, but many of them happen to be informal subdivisions also. Unlike squatter settlements, such forms of high-end informality usually enjoy premium infrastructure and guaranteed security of tenure.<sup>58</sup>*

Die praktische Anwendung des Begriffes schafft es also nicht, Regeln außer Kraft zu setzen bzw. unabhängig von Regeln zu beschreiben, sondern stellt im Gegenteil die Grundlage für Kategorisierung, Einteilung und folglich Bewertung im Sinne von richtig und falsch dar. Geht man davon aus, dass der Begriff „informell“ also nicht objektiv definierbar ist, gleichzeitig aber immer eine Kategorisierung bewirkt, so kann man nicht mehr von einem Attribut, der Beschreibung eines Zustandes sprechen, sondern muss vielmehr von einem aktiv und gezielt einsetzbaren Mittel zur Bewertung unterschiedlicher Situationen und Strukturen ausgehen. In diesem Zusammenhang wäre es folglich also besser von Informalisierung zu sprechen, einer subjektiv angewandten Einteilung in formell und informell bzw. gut und schlecht. Mit einem weiteren Verweis auf die Arbeit Ananya Roys möchte ich im Folgenden von einer solchen Informalisierung als gezielt anwendbarem Tool ausgehen.

*[...] I hold that these critiques must be subsumed within a more substantial conceptual disagreement, one that rejects the notion of an informal sector and instead views informality as a mode of urbanization. [...] I have used the term urban informality to indicate an ongoing logic, a system of norms that governs the process of urban transformation itself.<sup>59</sup>*

**Informalisierung beschreibt den Vorgang von Legitimierung, welche die moralische Verantwortung zwar nicht ersetzen, wohl aber umgehen kann. Insofern kann man das Wirken von Informalisierung als Initiative auf emotionaler Ebene beschreiben, was in weiterer Folge zur Kategorisierung und Polarisierung der einzelnen Elemente führt. Situationen und Entwicklungen werden entweder legitimiert oder kriminalisiert.**

58 Roy 2005, 149.

59 Ebda., 148.

## STAND-BY: ZWISCHEN FORMELL UND INFORMELL.

Grundsätzlich stellt sich der Nachweis systematischer Informalisierung als schwierig heraus, da dieser Vorgang nicht auf dokumentierbaren und rationalen Verfahren basiert, sondern sich emotionaler Auseinandersetzungen bedient. Dennoch scheint es möglich, an der Schnittstelle zwischen Behörden und Bewohnern – zwischen formeller und informeller Entwicklung – Evidenzen für die systematische Anwendung nachzuweisen.

Die politische Organisation West Bengalens basiert vor allem in den unteren Bevölkerungsschichten auf dem direkten Kontakt zwischen politischen Vertretern und der Bevölkerung. Dies hat zwei einfache Gründe: Der erste ist rein praktischer Natur, da der arme Teil der Bevölkerung nicht über klassische Medien erreichbar ist, weder Fernsehen zur Verfügung hat, noch in der Lage ist, Zeitungen oder Inserate zu lesen. Der zweite Grund betrifft die traditionelle Lebensweise armer städtischer Bevölkerungsschichten, welche überwiegend als verstädterte Landbevölkerung zu bezeichnen ist, die aus ökonomischen Gründen mehr oder weniger dazu gezwungen wurde in die Stadt zu ziehen. Diese Menschen leben im Wesentlichen ein einfaches Leben, fernab marktwirtschaftlicher Ambitionen. Es fehlt ihnen das notwendige Wissen über rechtsstaatliche Mittel ebenso wie das Bewusstsein für Verantwortung innerhalb eines demokratisch ausgerichteten Systems.

Die Dörfer West Bengalens werden traditionell von sog. Panchayats (panch=fünf, yat=Versammlung) verwaltet, wobei es sich dabei um eine eigenständige Art der Verwaltung durch einen Rat der Ältesten bzw. Weisen handelt. Das System beinhaltet eine strenge Hierarchie, welche dem theoretischen Modell einer Demokratie entgegengesetzt, eine klare Rollen- und Kompetenzverteilung darstellt. Wichtig für die nachfolgende Argumentation ist dabei, dass innerhalb des Panchayat-Systems der Rat - eine zentrale Autorität - sowohl über die Ausrichtung der Gemeinschaft wie auch über die Anliegen des Einzelnen entscheidet.

Die Politik bedient sich einer ähnlichen Autorität – gewissermaßen der Struktur des Panchayat-Rates – die sie eigentlich nicht besitzt, um an Popularität und Einfluss zu gewinnen<sup>60</sup>: Den Betroffenen werden nicht nur politische Inhalte vermittelt, sondern es wird vor allem mit dem Einzelnen über individuelle Zugeständnisse verhandelt, welche wiederum an Bedingungen geknüpft werden. Die Grundlage dafür ist aber, dass diese

---

60

Vgl. Roy 2005, 14.

Menschen weiterhin nicht über Rechte und Verantwortung innerhalb eines demokratischen Systems informiert werden bzw. daran gehindert werden, von ihnen Gebrauch zu machen.

Dieser Aspekt wurde vor allem dann ersichtlich, wenn sich Widerstand gegen - von offizieller Seite initiierte - Projekte auf rechtsstaatlicher Ebene regte. Viele Betroffene sind schlichtweg nicht in der Lage, ein Gerichtsverfahren finanzieren zu können und sogar, wenn Eigeninitiative gelingt, ist es äußerst schwierig, gegen das breite Spektrum an Handlungsmöglichkeiten der Behörden Oberwasser zu gewinnen.

Dieses System beschränkt sich dabei nicht nur auf ein einmaliges, kalkuliertes Handeln, um zu einem definierten Ziel zu gelangen, sondern basiert vielmehr auf der Schaffung permanenter Instabilität in Form von Abhängigkeiten, welche bei Bedarf abgerufen und gezielt eingesetzt werden können. Die Konsequenz daraus ist, dass seitens der politischen Akteure rein strukturell kein Interesse daran besteht, Armut und Leben in illegalen Siedlungen wie Bustees oder Squatters zu verringern.

Die Entstehung von Bustees und Squatters geht demnach nicht zufällig, informell und ohne Kontrolle vonstatten, sondern im Gegenteil, auf Initiative und zum Vorteil politischer Vertreter. Ananya Roy beschreibt solche Situationen in ihrer Studie *Calcutta Requiem*<sup>61</sup> und macht auf das politische Kalkül hinter solchen, scheinbar zufällig gewachsenen Strukturen aufmerksam:

*Nukul's family, like thirty-five others, were relocated by the CPM onto land owned by the railway authority, a public agency with weak local presence and thus unlikely to press immediate evictions*<sup>62</sup>.

In diesem Zusammenhang geht Roy weiter und beschreibt dieses Nicht-Handeln im Sinne vom Nicht-Erarbeiten langfristiger Lösungsstrategien als gezielt eingesetztes politisches Instrument, dem „urban populism“<sup>63</sup>:

*[...] a system of political bargains and negotiations through which informal vendors, workers and squatters establish tenuous access to land, livelihood, and shelters but are unable to convert this tenuous access into a secure and permanent right to the city. A key feature of urban populism is the manner in which the informalized poor is*

61 Vgl. Roy 2008.

62 Ebd., 56.

63 Vgl. Ebd., XXXV.

*constantly sorted and resorted into groups of beneficiaries and non-beneficiaries, a political logic that is uncertain and arbitrary such that it manufactures loyalty and consent.*<sup>64</sup>

Die Betrachtung des Werkzeugs Informalisierung im Hinblick auf eine systematische Anwendung bezieht sich also weniger auf den Prozess der Kategorisierung zwischen „informell“ und „formell“ selbst, als auf die Möglichkeit, dies bei Bedarf zu tun. Dieser Stand-by-Zustand ermöglicht es den politischen Akteuren erst, derart einseitige Abhängigkeitsverhältnisse wie jenes des Panchayat Systems künstlich zu erhalten und folglich Entwicklungen zu lenken und zu beeinflussen.

## TOOL

Informalisierung basiert auf emotionalen Vorgängen. Daher ist es wichtig festzustellen, dass sie im Allgemeinen keiner direkten Kontrolle unterliegt – den Kontrollverlust gleichermaßen bedingt wie hervorbringt - sondern eher durch Impulse beeinflusst wird.

Vor allem hinsichtlich sozialer und ökologischer Aspekte lassen sich in Kalkuttas junger unabhängiger Stadtgeschichte einige Beispiele sowohl für umgesetzte als auch gescheiterte Versuche der Informalisierung finden. Eines davon stellt der Kampf in und um die East Kolkata Wetlands (EKW) dar, der einerseits als Auseinandersetzung zwischen urbanen und ruralen Interessen zu verstehen ist und andererseits von internen Machtkämpfen zwischen unterschiedlichen Interessensgruppen beeinflusst wird. Neben Konkurrenzkämpfen zwischen einzelnen Fischfarmen war generell Rivalität zwischen Bauern und Fischzüchtern zu verzeichnen, welche nicht nur um Land, sondern vor allem um die natürlichen Ressourcen Müll und Abwasser konkurrierten. Beide Zweige bildeten für die Betroffenen eine wichtige Grundlage zur ertragreichen Bewirtschaftung ihrer Felder bzw. Fischzuchten, wobei etwaige Ausfälle oder Engpässe mit teuren kommerziellen Düngern kompensiert werden mussten. In diesem Zusammenhang erzählt man noch heute von politischen Machenschaften hinter der Vergabe von Abwasser, vergifteten Fischteichen und zahllosen Gewalttaten in den EKW. Die Situation vor der Realisierung des EMB war also von Machtkämpfen geprägt, was strukturell auf kleinteilige und von einander unabhängige Organisationen des Gebietes schließen lässt. Als in den 1980er Jahren aufgrund der Wertsteigerung des Landes auch die

„Real Estate Mafia“ in diesen Kampf mit einstieg, drohte die Lage zu eskalieren:<sup>65</sup>

*These mafias are said to have political connections, both with the Congress and the CPM. Disputes in the area tend to be resolved by muscle if not by gun. Formal interest groups and institutions of liberal democracy such as village panchayats blend into a situation of near anarchy in the wetlands proper.*<sup>66</sup>

Es entstand ein Konflikt, in dem sich die Immobilienbranche die fragmentierte Struktur zu Nutze machte, indem man einerseits den lokalen Konflikt immer wieder ankurbelte und andererseits die eigenen Interessen als „Konfliktlösung“ verkaufte. Vor allem in den lokalen Zeitungen lassen sich viele Berichte finden, in welchen Fischer behaupten, der Konflikt wäre gezielt von sogenannten „local leaders“ zwecks Unruhestiftung initiiert worden, um das Land in weiterer Folge an Investoren verkaufen zu können, „*who would built highrisers there*“.<sup>67</sup> Unruhe und Gewalt werden also von außen geschaffen und bilden gleichzeitig die Basis um die Betroffenen zu kriminalisieren.

Ähnliche Diskrepanzen sind auch immer wieder im Mikrokosmos zwischenmenschlicher Begegnungen zu bemerken, wobei es im folgenden Beispiel um die Rechtfertigung eigener Handlungen geht: Eine 80-jährige Frau lebt im gehobenen innerstädtischen Viertel Ballygunge und beschäftigt rund um die Uhr ein bis zwei Hausangestellte. Sie selbst stammt aus einer reichen Familie, welche unter anderem eine Kohlenmine im Norden West Bengalens besaß. Ihr ganzes Leben war sie selbst nie auf eigene Lohnarbeit angewiesen. Auf die Frage, wie viel sie ihren Hausangestellten bezahle, antwortet sie, sie zahle pauschal 100 Rupees (knapp 2 \$) pro Tag (für 12-14 Stunden Arbeit); pro Monat also ca. 3000 Rupees (ca. 55 \$), ein Verdienst, der auch in Kalkutta als „low-income“ gilt. Auf die Frage, warum sie denn nicht mehr bezahle, antwortet sie sinngemäß: „Wenn sie mit dem Geld nicht auskommen, dann sollen sie doch mehr arbeiten!“

Die Hausangestellten gelten also aufgrund ihres Standes und dem daraus resultierenden Mangel an Bildung nicht nur als dumm und unfähig, sondern vor allem als faul und haben es daher trotz eines Arbeitspensums von mindestens 12 Stunden pro Tag nicht verdient, besser entlohnt zu

65 Vgl. Dembowski 2001, 97.

66 Dembowski 2001, 97.

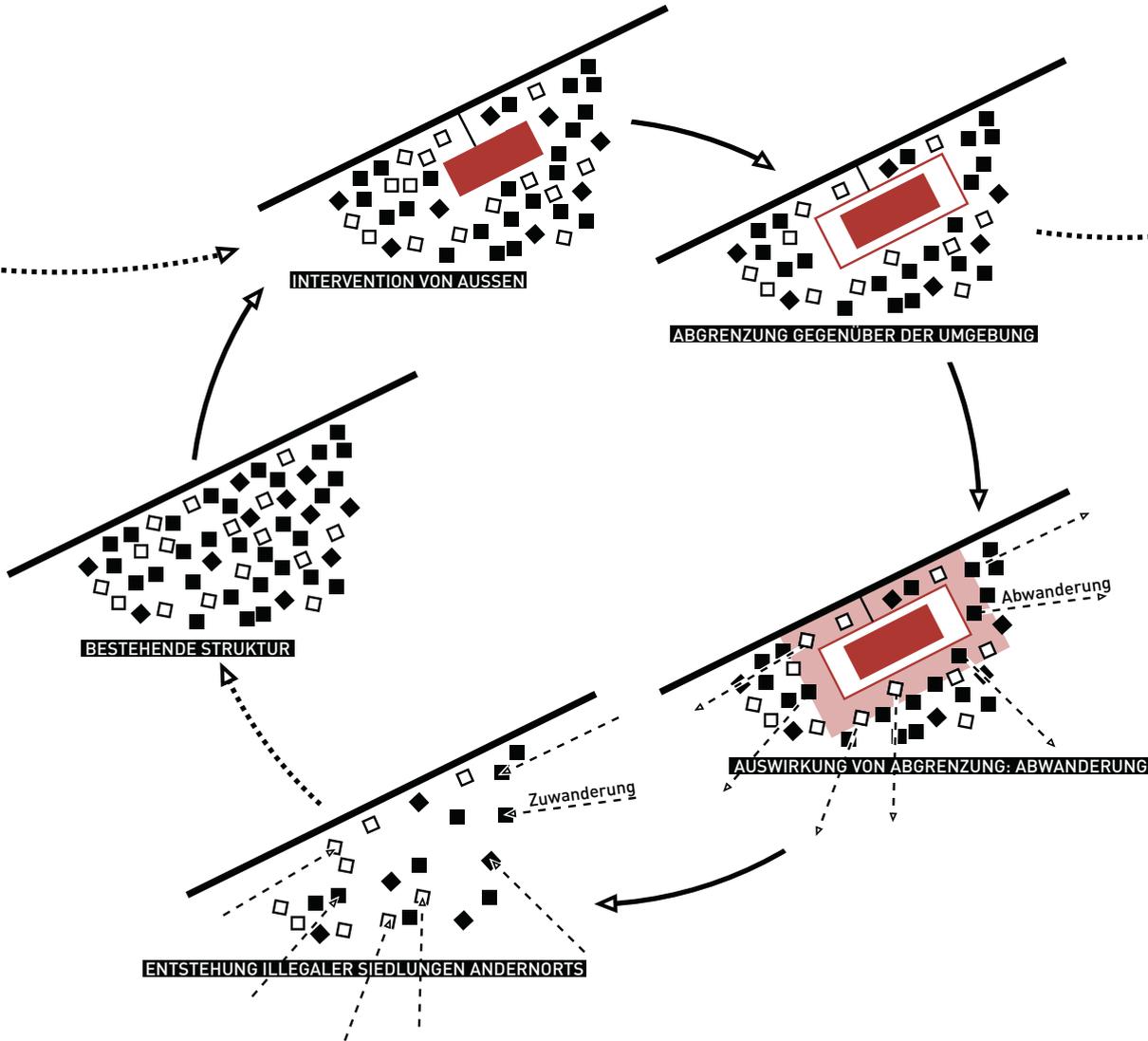
67 The Statesman 1997.

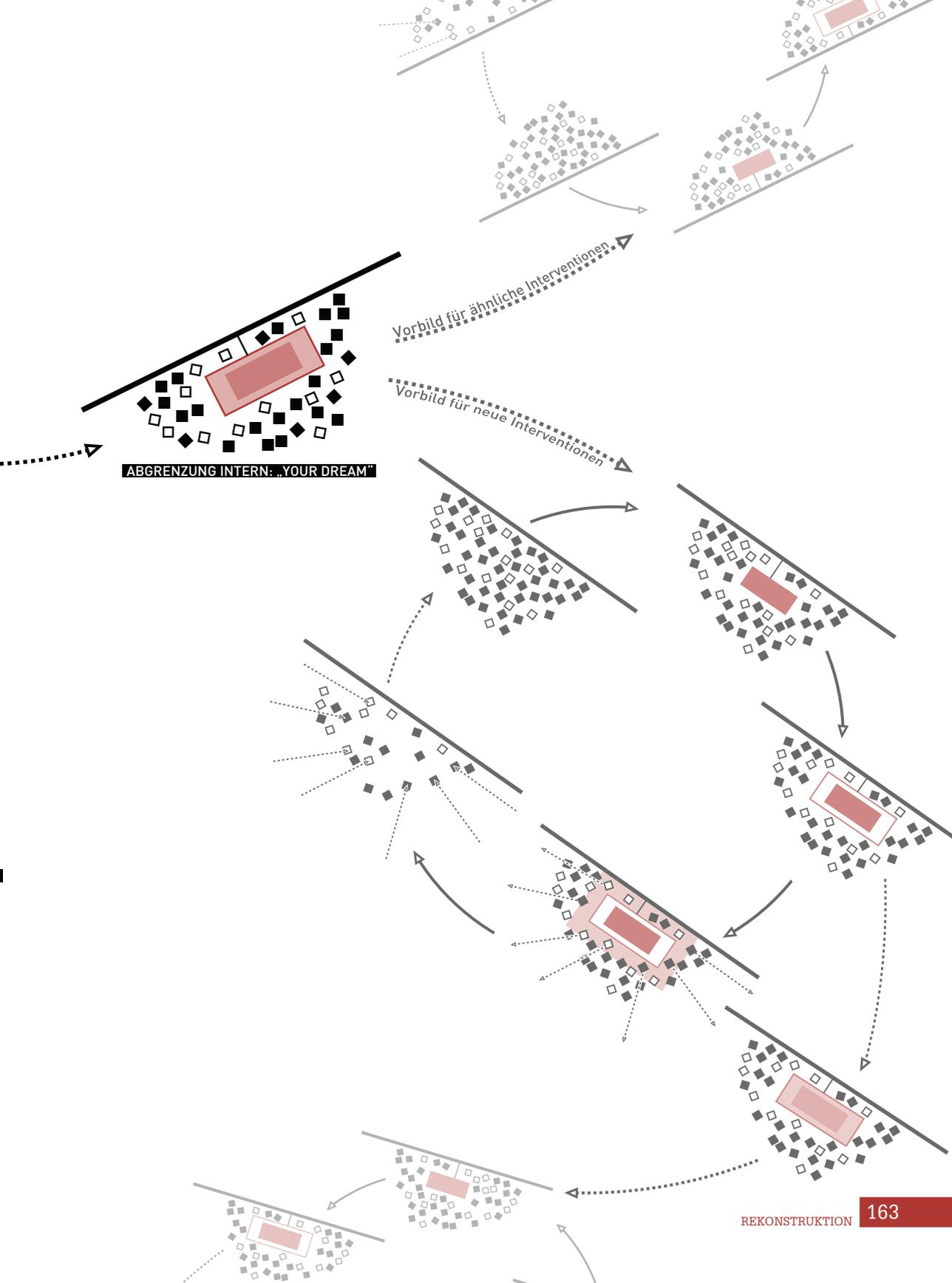
werden. An diesem Beispiel wird ersichtlich, dass es nicht darum geht, einen objektiven Vergleich anzustellen, sondern die Legitimierung der eigenen hohen Ansprüche und Bedürfnisse bei gleichzeitigem Fehlen elementarer Lebensbedingungen anderer zu erwirken.

**Die Informalisierung hat keine objektive Bewertung im Sinne, sondern basiert zum Großteil auf der Legitimierung eigener Bedürfnisse. Kriminalisierung und Herabwürdigung anderer sind folglich als Mittel zum Zweck zu betrachten, deren Grundlage für die moralische Rechtfertigung - der Überbewertung - eigener Interessen dient.**

## WECHSELWIRKUNG VON INFORMALISIERUNG UND SEGREGATION

Die gezeigten schematischen Darstellungen verstehen sich als Ergänzung zu diesem Kapitel (Rekonstruktion / Abgrenzung). Der dargestellte Teufelkreis der systematisch angewandten Informalisierung nimmt Bezug auf Entwicklungen, welche in der folgenden Case Study (Case02: A new town in Rajarhat) ausführlicher behandelt werden.





**ABGRENZUNG INTERN: „YOUR DREAM“**

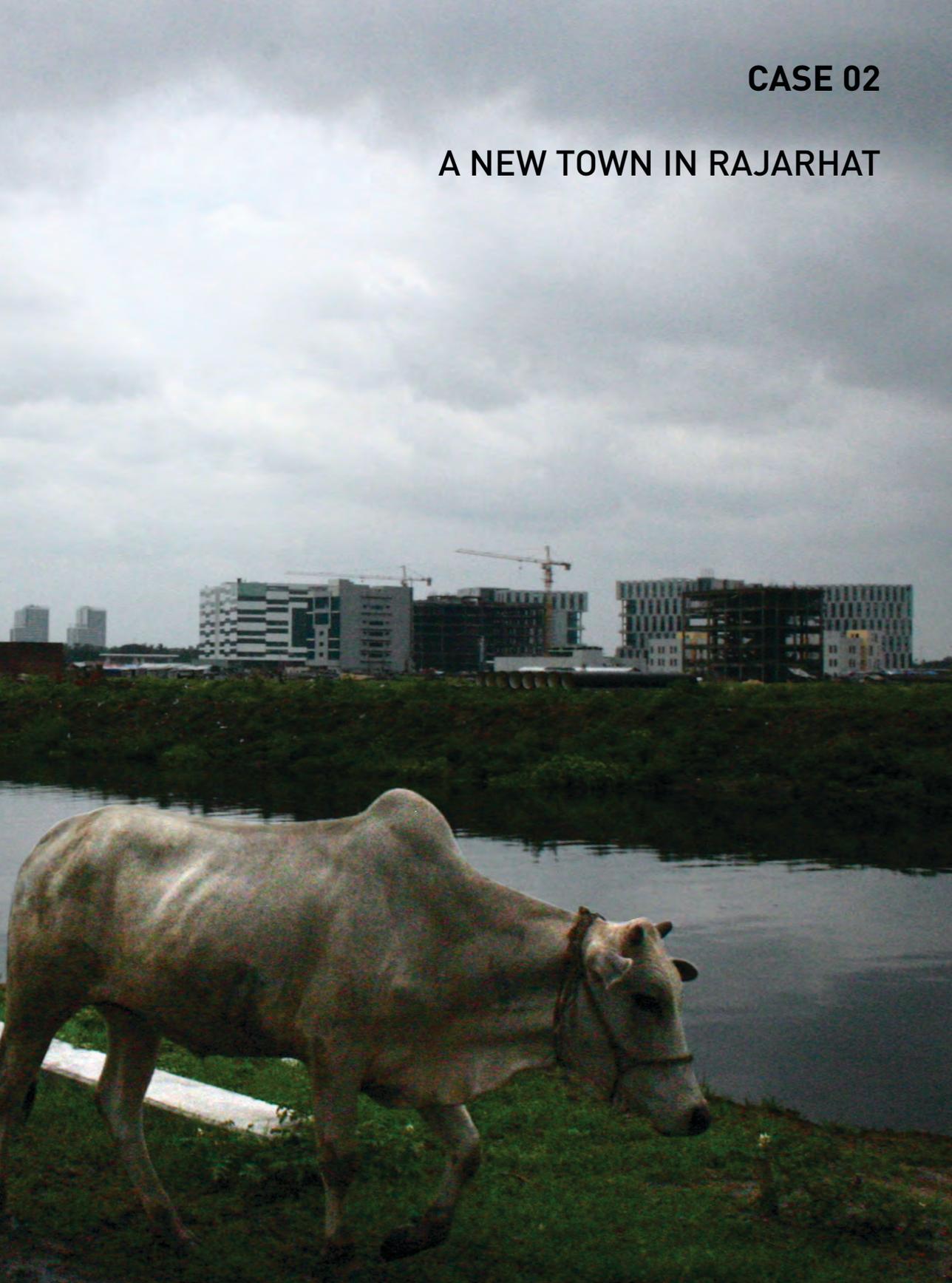
Vorbild für ähnliche Interventionen

Vorbild für neue Interventionen



**CASE 02**

**A NEW TOWN IN RAJARHAT**



## KONZEPT, PLANUNG & INITIATIVE

*Surrounded by the pristine beauty of nature! Natural surroundings: Everywhere you look! The work place: Just a walk away! The best schools and colleges: Down the road! With the best amenities, right next door for you! Lifestyle, work, comfortable living: Delivering the best of both worlds is our endeavor!*

*New town is the future of all satellite cities[...]<sup>68</sup>*

Das derzeit wohl meist diskutierte Projekt Kalkuttas ist das in Entstehung befindliche „New-Town“ Projekt in Rajarhat, einer an Kalkutta angrenzenden Region im Bezirk 24-North Parganas. Teile Rajahrhats, wie beispielsweise Baguiati, zählen bereits zur Metropolregion Kalkuttas, wobei das Gebiet des New-Town Projekts zur Gänze außerhalb der offiziellen Stadtgrenzen liegt.

Das Projekt wurde 1993 zum ersten Mal aufgegriffen, als das Housing Department, Government of West Bengal ein „Technical Committee“ bildete, das mit einer Studie zur Machbarkeit eines Townships nord-östlich Salt Lakes beauftragt wurde.<sup>69</sup> Beweggründe für die Durchführung einer solchen Studie waren Wohnungs- & Platznöte innerhalb der Stadt und die schwindende Möglichkeit, vom EMB weiter Richtung Osten zu expandieren.

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang das politische Interesse, den Osten Kalkuttas großräumig weiterzuentwickeln. Diesen Intentionen konnte allerdings mittels Initiativen aus der Bevölkerung partiell entgegengesteuert werden. Anfang der 1990er Jahre wurde die umfangreiche Etablierung eines „World Trade Centers“ (WTC) auf Protest einer lokalen NGO verhindert, was den rechtlichen Schutz der EKW durch das sogenannte „Wetland Judgement“ nach sich zog. Dies bedeutete auch, dass das Gebiet östlich des EMB kaum mehr für eine großflächige Entwicklung wie jene von Salt Lake City oder Sector V in Frage kam, was die Verantwortlichen nach räumlichen Alternativen suchen ließ. Dazu liest man im 1995 veröffentlichten „New Town in Rajarhat - Project Report“ Folgendes:

*The State Government has designated an area termed as ‘Clacutta Wetland and Waster Recycling Region’. It has been the policy of the State Government to preserve and protect this region and therefore*

68 W.B. HIDCO 2011.

69 Vgl. New Town Project Report 1995, 1.

*settlement development has been prohibited in this region. This has put limitation to organic expansion trend of the city of Calcutta. [...] It has been realised that the decentralisation policy cannot be fully successful without the creation of a large New Town [...] In view of the above the Government of West Bengal intents to establish a large New Town close to the city of Calcutta but outside the CMA. Unless this is done, it would be extremely difficult to effectively preserve the 'Calcutta Wetland and Waste Recycling Region' [...]*<sup>70</sup>

Geografisch liegt das Projekt zwischen Salt Lake City und dem NSC Bose International Airport und ist über die V.I.P. Road und den Salt Lake Bypass gut an die Stadt angebunden. Die New-Town könnte demnach also als „Alternativ-Vorschlag“ gesehen werden, welcher den Druck der Urbanisierung von den nunmehr geschützten EKWn nehmen und in eine andere Richtung lenken sollte.

Die Studie des „Technical Committee“ war Grundlage für den Beschluss, die Erstellung eines konkreten Konzeptes in die Hände der Planungsbehörde Kalkuttas, der CMDA (seit 2001 KMDA), zu geben.<sup>71</sup> Dabei ist ein weiteres Mal hervorzuheben, dass sich der offizielle Zuständigkeitsbereich dieser Behörde auf die Stadtgrenzen beschränkte, also eigentlich keine Kompetenzen für eine derartige Planung vorhanden waren. Dieser Umstand sollte sich vor allem hinsichtlich der Zielsetzungen und Vorstellungen der Projektentwickler und jenen der betroffenen Menschen schon bald als problematisch herausstellen.

Knapp ein Jahr nach dem Auftrag an die CMDA, im Mai 1994, wurde der „Concept Plan“ für das New-Town Projekt dem Komitee des Housing Departments vorgelegt, welches die darin enthaltenen Vorschläge zwar grundsätzlich akzeptierte, allerdings der Auffassung war, einige Veränderungen vornehmen zu müssen. Daraufhin wurde die „Task Force, New Town“ - eine aus hochrangigen Vertretern unterschiedlicher involvierter Regierungsabteilungen sowie einigen Stadtplanern bestehende Expertenkommission - ins Leben gerufen.<sup>72</sup> Interessant ist bei dieser Konstellation vor allem der Umstand, dass jenes für das betroffene Gebiet einflussreiche „Department of Fisheries“ offensichtlich nicht in dieser Task Force vertreten war. Die Stadtplaner waren allesamt Vertreter von Universitäten außerhalb Kalkuttas (Department of Architecture and

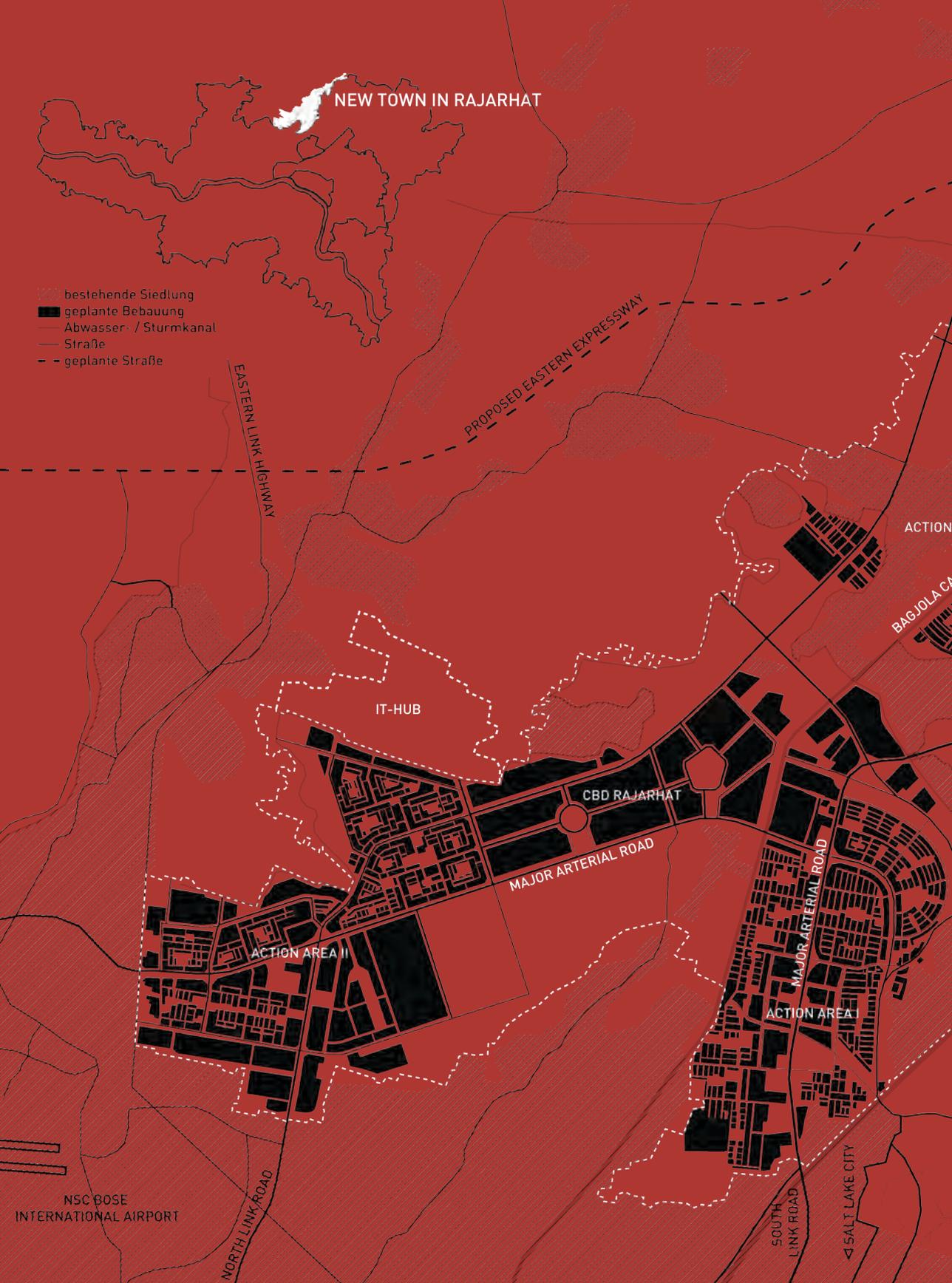
70 New Town Project Report 1995, 5-6.

71 Vgl. Ebda., 1.

72 Vgl. Ebda., 1.

# NEW TOWN IN RAJARHAT

- bestehende Siedlung
- geplante Bebauung
- Abwasser- / Sturmkanal
- Straße
- geplante Straße





ACTION AREA IV

BANTALA  
LEATHER COMPLEX

AREA III

E.W. MAJOR ARTERIAL ROAD

KRISHNAPUR CANAL

FISHERY FEEDING CANAL

BIDYA DHARI RIVER

PROPOSED SONAPUR ROAD

EAST KOLKATA WETLANDS

BASANTI ROAD



Town Planning of the IIT, Kharagpur/West Bengal; School of Planning and Architecture, New Delhi), was zusätzlich auf einen Mangel an ernsthafter Auseinandersetzung mit den lokalen Begebenheiten schließen lässt.

Das erste Konzept wurde folglich von einer Behörde erstellt, welche eigentlich keine Zuständigkeit für dieses Gebiet hatte, grundlegend gegensätzliche Interessen verfolgte und nicht mit den Voraussetzungen und Bedingungen der vorgeschlagenen Region vertraut war. Auch die Revision dieses „Concept Plans“ wurde von Stadtplanern außerhalb Kalkuttas bzw. unter Ausschluss einer für die Region wichtigsten Behörden – dem Department of Fisheries - erarbeitet.

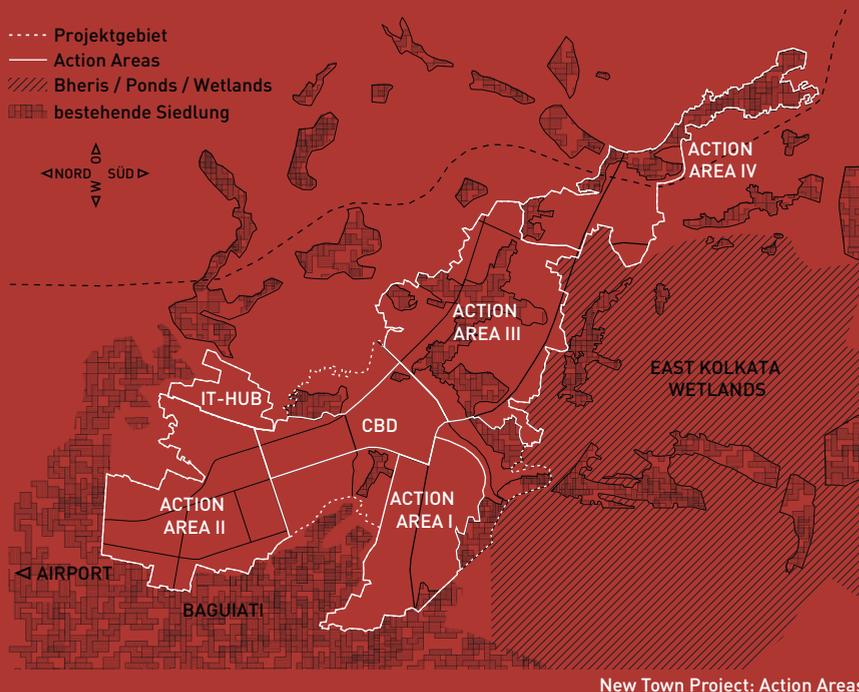
Der Plan sah vor, ein Township auf rund 30,75km<sup>2</sup> Fläche zu errichten, welche zum Zeitpunkt der Planung ausschließlich ländliche Strukturen aufwies und mittels Landwirtschaft und Fischzucht die Lebensgrundlage vieler Menschen darstellte. Das Konzept der New Town sieht drei großflächig angelegte Siedlungsgebiete um einen zentral gelegenen CBD mit angeknüpftem IT-Hub vor.

Die Entwicklung der Siedlungsgebiete ist in vier Action Areas aufgeteilt: Action Area I verläuft nördlich des Sector V, entlang der neu angelegten Major Arterial Road, welche am Ende dieser Zone nach Norden abbiegt und den geplanten CBD durchquert. Nördlich des CBD, ebenfalls von der Major Arterial Road erschlossen, befindet sich die Action Area II, welche damit in unmittelbarer Nähe zum Flughafen liegt. Action Area III & IV sind die am weitesten abseits der bestehenden Struktur gelegenen Zonen und werden im Süden von den offiziellen Grenzen der EKW umschlossen. Nach derzeitigen Angaben soll das Township nach Fertigstellung rund eine Million permanente und eine weitere halbe Million temporäre Bewohner beherbergen<sup>73</sup>. Laut Project Report ist geplant, neben Wohnanlagen für die oberen Einkommensschichten auch für „Low-Income-Housing“ zu sorgen, was Beobachter allerdings mit Verweis auf die derzeitige Planung bezweifeln.

---

73

Vgl. FICCI 2010, 23.



organisiert waren, da der volkswirtschaftliche Ertrag vergleichsweise gering einzuschätzen ist. Die meisten Bauern vererbten das von ihnen bewirtschaftete Land über Generationen, wobei Erbe und Aufteilung unter Geschwistern niemals offiziell protokolliert wurden, sondern auf mündlichen Übereinkommen basieren. Die einzigen Dokumente zum Nachweis des rechtmäßigen Besitzes sind daher oftmals Verträge mit längst verstorbenen Personen, womit die Situation für viele als rechtlich fragil zu beschreiben wäre. Vor allem in den letzten Jahren wurde dieser formale, aber durchaus normale Umstand oft von der Politik - im Sinne der Durchsetzung von Eigeninteressen - gezielt ausgenutzt. So wurde beispielsweise durch die Auszahlung nur eines Erben das gesamte Land übernommen und gezielt Zwietracht in die Familienstruktur gebracht. Damit wurde der Widerstand klein gehalten bzw. die Schuldfrage zumindest teilweise verlagert. In Bezug auf das New Town Projekt spricht man außerdem von gefälschten Kaufverträgen, Gewaltandrohungen oder gezielten existenzgefährdenden Maßnahmen wie beispielsweise dem Abdrehen der Wasserversorgung.

Die Drehscheibe für Planung, Akquise, Verkauf und Steuerung der Entwicklung Rajarhats ist die „West Bengal Housing Infrastructure Development Corporation Ltd.“ (HIDCO). Der zeitliche Druck, dem die HIDCO unterlag, begünstigte den Einsatz derartiger Methoden.:

*Past experience indicates that acquisition of land under Land Acquisition Act 1894 usually is a time consuming process. Besides, there is another problem. If the process cannot be completed within 3 years, the notification will lapse. It is possible to issue re-notification but it would be extremely difficult to hold the land beyond 5 years. The State Govt. has decided to procure land through direct purchase from the owners. A Land Procurement Committee has already been set up for the purpose.<sup>76</sup>*

HIDCO führte die Land-Akquise also nicht nur unter Berufung auf ein Gesetz, welches noch von den britischen Kolonialherren etabliert worden war, durch, sondern hatte zudem noch ein relativ kleines Zeitfenster für die Akquise einzuhalten. Der zeitliche Rahmen von drei Jahren war nach eigener Einschätzung kaum zu bewerkstelligen, was den auf die Bewohner ausgeübten Druck besser verdeutlicht. Zuerst sollte HIDCO das Land für eine Entschädigung von 6000 Rupees pro Katha (113 \$/67 m<sup>2</sup>) durchführen, was unter dem Druck der Opposition später auf 13.650

---

76

New Town Project Report 1995, 51.

Rupees pro Katha (260 \$/67 m<sup>2</sup>) erhöht werden sollte, allerdings angesichts des Wiederverkaufswertes von 100.000 – 150.000 Rupees pro Katha (1.880 – 2.830/67 m<sup>2</sup>)<sup>77</sup> offensichtlich immer noch ein gutes Geschäft für das Department gewesen sein dürfte.

In diesem Zusammenhang wird klar ersichtlich, warum die HIDCO für die einen zum Synonym für den Staat als modernem und zeitgenössischem Stadtentwickler und für die anderen zum hinterhältigen Verräter der Landbevölkerung wurde.

Ende der 1990er Jahre wurde das „Rajarhat Jomi Bachao Committee“ (Save the land in Rajarhat) als Reaktion auf die Urbanisierungspläne und deren kompromisslose Umsetzung gegründet. Im Wesentlichen ging es dabei darum, eine Plattform für Betroffene zu schaffen, auf der man sich austauschen und Rechtsberatung finden konnte. Zudem begann das Jomi Bachao Committee Treffen und Versammlungen aller Betroffenen zu organisieren.

1997 ging das „Jomi Bachao Committee“ zusammen mit Subhas Dutta, einem bekannten Umweltschützer, gegen die Akquise vor Gericht. Die Anklage bezog sich allerdings nicht direkt auf die Enteignung der Menschen, sondern auf das Fehlen eines „Environmental Impact Assessments“ (EIA), welches von einer unabhängigen Behörde erstellt werden und die Umweltverträglichkeit der Intervention bescheinigen sollte. In seinem Urteil von 1999 entschied der OGH zu Gunsten der Kläger und limitierte die Entwicklung des New-Town Projektes auf 622 Hektar, so lange, bis das EIA nachgereicht sei.<sup>78</sup> Im darauf folgenden Jahr wurde das EIA aber schließlich nachgereicht, womit das Projekt wie geplant weiter verfolgt werden konnte.

Das „Jomi Bachao Committee“ konnte es sich nach eigenen Angaben nicht leisten, das EIA vor dem Supreme Court in New Delhi anzufechten und so stand der weiteren Akquise Rajarhats nichts mehr im Wege.

---

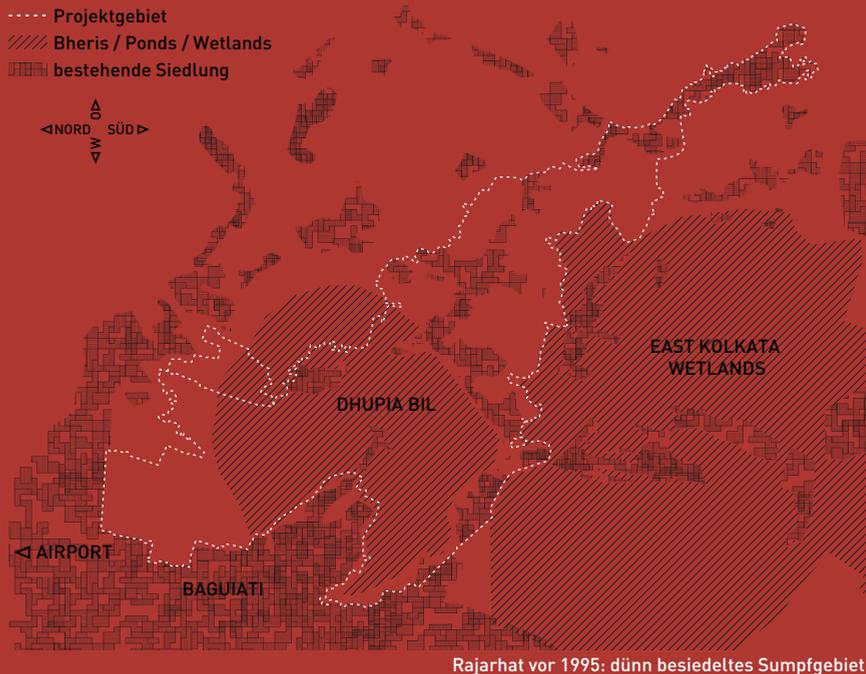
77 Vgl. Bandyopadhyay 2008, 185.

78 Vgl. High Court of Calcutta 1999, 4.

## VOM LAND ZUR STADT.

### EINE STRUKTURELLE CHRONIK DES AUSEINANDERFALTENS.

#### New Town: Planungsprozess.



Die Gefahr, welche für die Entwickler des Projektes von Anfang an bestanden hatte, war die potenzielle Entstehung einer geschlossenen Gegenbewegung der ansonsten eher kleinstrukturiert organisierten Bevölkerung, bedingt durch die, von außen initiierte und gesteuerte, kollektive Bedrohung.

Erfahrungen mit solchen Situationen wurden etwa in Nandigram oder Singur gemacht, wo sogenannte Special Economic Zones (SEZ) errichtet hätten werden sollen und geplant war, mit einem Schlag ganze Dörfer umzusiedeln und zu enteignen. Beide Vorhaben wurden auf Grund des massiven Widerstandes der Bevölkerung aufgegeben und gelten seit diesem Zeitpunkt als Beispiel für den Widerstand gegen die großflächige Enteignung und Umsiedlung der Landbevölkerung im Namen wirtschaftlicher und städtischer Weiterentwicklung.

Ein solches Szenario galt es aus planerischer Sicht nicht nur im Sinne des Projektes, sondern vielmehr auch auf Grund der politischen Glaubwürdigkeit zu vermeiden.

Die Spaltung des Gebietes in einzelne Gruppen war also Grundlage für die Umsetzung des Bauvorhabens. Polarisierung und Kategorisierung innerhalb Rajarhats könnten folglich nicht nur zum Fokus eigener Anliegen führen, sondern darüber hinaus eine Hierarchie der Abgrenzung gegenüber anderen Dörfern und Gruppen etablieren und diese als Kontrahenten deklarieren.

### **Rajarhat: Einigung und Widerstand.**

Die Gründung des Jomi Bachao Committees kann folglich als strukturelle Gegeninitiative zum Versuch der Spaltung der Betroffenen gewertet werden, welche als zentrale Anlaufstelle den Zusammenhalt fördern und forcieren soll. Dadurch war es auch möglich, geschlossen mit rechtsstaatlichen Mitteln gegen das Vorhaben vorzugehen sowie über die Medien Sympathisanten zu mobilisieren.

Aus heutiger Sicht zeigt sich aber in diesem Zusammenhang ein weiterer Vorteil der so oft erwähnten Strategie der Dezentralisierung. Dieser Aspekt betrifft allerdings nicht die räumliche, sondern eine rein organisatorische Ebene: So soll HIDCO „local leader“ aus allen politischen Lagern direkt bezahlt haben, damit diese gewissermaßen als Vertreter der Housing Corporation auftraten<sup>79</sup>. Die local leader sind Vertreter der politischen Parteien und fungieren vor allem in ländlichen und ärmeren Regionen als Ansprechpartner für die Bevölkerung.

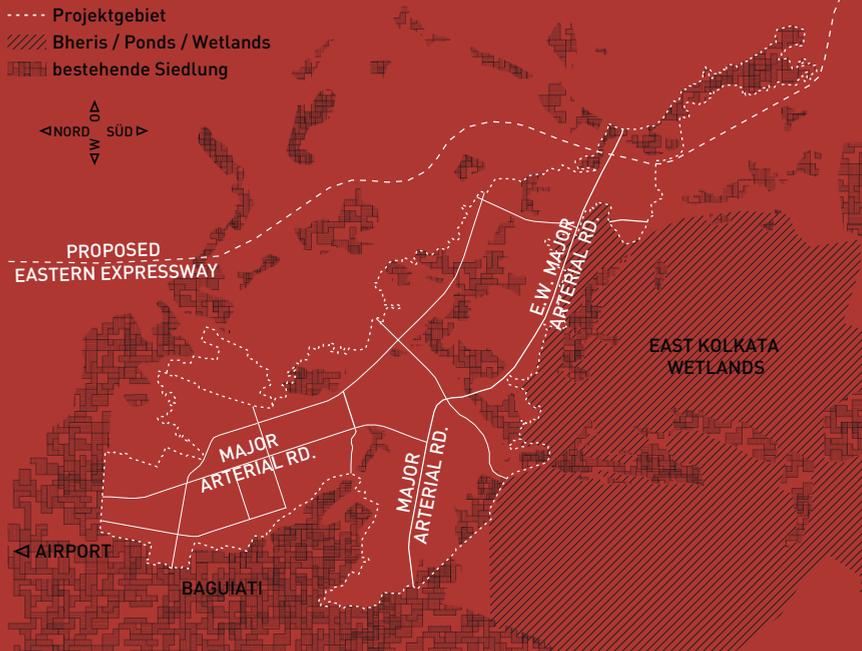
Sie können folglich viel Einfluss auf die Bevölkerung ausüben und beispielsweise gezielt einzelne bevorzugen oder benachteiligen oder zum Verkauf des Landes animieren. Eine Organisation wie das Jomi Bachao Committee ist weitaus weniger flexibel und darauf angewiesen, dass die Betroffenen von selbst kommen. Auf den Treffen und Versammlungen ist es nur beschränkt möglich, die Menschen selbst zu erreichen, da hier meist die Vertreter der Dörfer auftreten.

---

79

Vgl. Jawed (2009).

## New Town: Infrastruktur.



seit 1995: Realisierung der Hauptverkehrsachsen

Der entscheidende Vorteil der Aufspaltung liegt in der Flexibilität, welche für die Entwickler entsteht. Während der initiierte Prozess der Informalisierung nur schwer direkt zu steuern, sondern eher durch Impulse zu beeinflussen ist, beziehen sich die ersten räumlichen Interventionen auf infrastrukturelle Maßnahmen.

Zu den ersten Realisierungen gehört beispielsweise der Ausbau der Major Arterial Road, welche gewissermaßen als Hauptstraße fungiert und das Gebiet gleichzeitig räumlich in 5 Teile spaltet: die Action Areas I – IV und den zentralen CBD.

Dieser Schritt ist vor allem darum für den Prozess der Informalisierung entscheidend, da mit der räumlichen Trennung auch die Bedrohungen der Bewohner unterschiedlich verteilt werden: Während Action Area I beispielsweise als erstes bebaut wird, besteht in Action Area IV noch nicht der gleiche Handlungsbedarf. An diesem Punkt lassen sich Ineinandergreifen und Wechselwirkung der beiden Maßstäbe bzw. deren Werkzeuge gut erkennen und nachvollziehen.

## Rajarhat: Case 02.1: Partharghata.



Partharghata, ein lineares als Marktplatz und regionaler Treffpunkt ausgerichtetes Dorf, spiegelt den Konflikt, welcher innerhalb der Betroffenen gewachsen ist, wider. Hier leben unter anderem lokale Vertreter der politischen Parteien, was den Ort zum Austragungsort politischer Machtkämpfe, von Streitigkeiten und gezieltem Mobbing macht. Bewohner erzählen, dass die „local leader“ der Parteien sich nicht nur gegenseitig behindern und anfeinden, sondern auch diejenigen, welche mit ihren Gegnern Austausch pflegen. Die daraus resultierende generelle Polarisierung in politische Lager sorgt dafür, dass es kaum möglich scheint, gemeinsam gegen eine Bedrohung wie jene der New Town vorzugehen.

Dabei waren hier Umbruch und Veränderung, wenn auch nur in verminderter Form, vergleichsweise schnell zu spüren, da immer weniger Bauern kamen, um ihre Ware am Markt zu verkaufen. Die Struktur des Dorfes hat sich in den letzten Jahren verändert, erzählt ein Bewohner, während hier früher alle direkt oder indirekt von der Landwirtschaft lebten, gibt es heute viele, die täglich in die Stadt pendeln, um dort beispielsweise als Rickshaw Puller zu arbeiten. Auch einen Bus gibt es seit einiger Zeit, welcher Partharghata mit Baguiti verbindet.

In diesem Zusammenhang wird ein weiteres Phänomen sichtbar, welches zeigt, dass sich mit der räumlichen Veränderung die ökonomische Grundlage verschiebt und auch die gesellschaftlichen Beziehungen und Verhältnisse auf kleinster Ebene beeinflusst werden. So ist es für Frauen oft leichter Arbeit als Putzfrau, Köchin oder Maid zu finden, wobei mit einem vergleichsweise sicheren Einkommen zu rechnen ist. Männer hingegen finden in vielen Fällen nur sporadisch und temporär Arbeit wie beispielsweise als Bauarbeiter.<sup>80</sup> Die Tätigkeit der Frau wird in vielen Fällen zur einzigen sicheren Einkommensquelle und überlebenswichtig für die gesamte Familie, was für die Männer, in Hinblick auf traditionelle Familienstrukturen, oft beschämend und erniedrigend wirkt.

### **New Town: Akquise.**

Auf Basis der geschaffenen Kleinteiligkeit ist es den Projektentwicklern nun möglich, auf sämtlichen Ebenen zu agieren: Einerseits ist die HIDCO als Institution zentral organisiert. Man hat also immer den Überblick über die gesamte Situation und kann diese durch die infrastrukturellen Maßnahmen planen und über die „local leader“ punktuell steuern. Von außen betrachtet ist zwar eine zeitliche Chronologie erkennbar (beginnend bei Action Area I, dann Action Area II...), jedoch gibt es hinsichtlich Akquise und Auffüllung des weichen Sumpfbodens unzählige Ausnahmen (beispielsweise in der Action Area III).

Dadurch, dass es also kaum möglich ist, diesen Prozess von außen zu durchschauen, das Vorgehen verwirrend und willkürlich zu sein scheint, werden die Betroffenen nochmals isoliert.

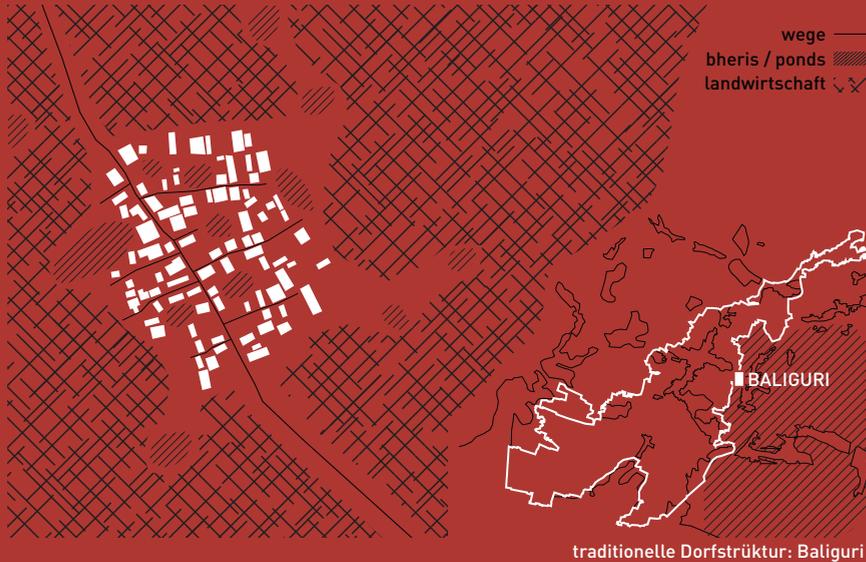
Angenommen, innerhalb der Action Area II werden gegenwärtig drei Quadratkilometer Land akquiriert, so betrifft diese Maßnahme nur ca. ein Viertel der dort lebenden Menschen, was wiederum weniger Widerstand erwarten lässt als im Fall einer einheitlichen Akquise.

### **Rajarhat: Case 02.2: Baliguri.**

Baliguri liegt im Gebiet der Action Area II und ist eines jener Dörfer, dessen Bewohner ihrer landwirtschaftlichen Flächen mit Verweis auf den „public purpose“ enteignet wurden. Das Dorf liegt etwas abgeschiedener von der urbanen Region Kalkuttas, was der Grund dafür ist, dass die akquirierten Flächen noch nicht adäquat erschlossen sind und somit die Konstruktion auf den ehemaligen Feldern noch nicht begonnen hat. Das Dorf selbst besteht noch, wurde also nicht akquiriert, allerdings sehen sich

---

<sup>80</sup> Vgl. Roy 2008, 95.



die Bewohner existenziellen Problemen ausgesetzt, da sie weder auf ihre traditionelle Lebensweise – Landwirtschaft – zurückgreifen können, noch, wie in Partharghata, die Möglichkeit haben, in die Stadt zu pendeln.

Hier wird das Problem der Fortbewegung als ein urbanes, von Abhängigkeit bestimmtes, Phänomen offensichtlich. Dörfer wie dieses scheinen geografisch zwar nahe an Städten zu liegen, können aber trotzdem nicht auf die Ressourcen und Möglichkeiten dieser zugreifen. Was vor dem Projekt in Form von Unabhängigkeit und geringer äußerer Beeinflussung ein Vorteil war, wird nun zur Überlebensfrage. Die Bewohner Baliguris spalten sich in jene, welche Angebote von HIDCO auf Zureden von „local leaders“ ergriffen, nun aber so gut wie keine Hoffnung auf Rückgabe haben. Sie sind schon jetzt gezwungen, ihre Lebensgewohnheiten zu ändern, was in den meisten Fällen das Pendeln in die Stadt bedeutet. Oft entwickelt sich aus dem anfänglichen Pendeln der totale Umzug in städtische Gebiete, wo man sich meist in Bustees oder Squatters wiederfindet.

Bewohner, die Angebote nicht akzeptierten, versuchen sich nun mit Hilfe von Organisationen wie dem Jomi Bachao Committee zu organisieren und für den Rückgewinn ihres Landes zu kämpfen und hoffen vor allem auf ein Umdenken der Politik.

### **New Town: Enteignung – Beispiel: kein Wasser.**

Der Prozess vor dem High Court - vom Jomi Bachao Committee initiiert - verlangt von den Verantwortlichen die Erstellung eines „Environmental Impact Assessment“, welches nachweisen soll, dass das Ökosystem durch die bauliche Intervention nicht nachhaltig beschädigt wird:

*About 68.36% of the area consists of agricultural land with it's majority (about 87.0%) being unirrigated. Irrigation facilities being few, is reached out only 13.0% of the 'Land under Cultivation'. The principal source of irrigation in the area is Government canals (about 57%).*<sup>81</sup>

Diese Angaben stehen im direkten Widerspruch zu jenen der Aktivisten, wobei erwähnt werden sollte, dass sich die landwirtschaftliche Situation durch die ersten Land-Auffüllungen zum Zeitpunkt des EIA schon verändert hatte:

*Rajarhat is one of the most fertile areas of West Bengal and perhaps India. [...] most, if not all, of the land had been producing three to four crops an year. This land was irrigated by the Keshtopur, Bagjola and three other canals adjacent to them.*

*People farming this land used to get more than adequate water from these canals and did not require the aid of government irrigation canals.*<sup>82</sup>

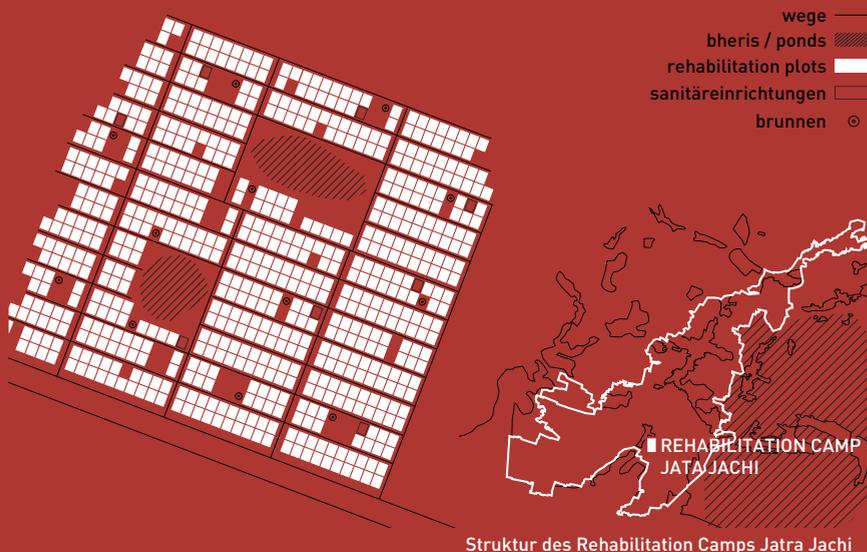
Als Außenstehender fällt es einigermaßen schwer, innerhalb dieser beiden Fronten tatsächlich den Überblick zu behalten, doch sei an diesem Punkt angemerkt, dass es einigermaßen seltsam wirkt, wie sich die Landschaft der Wetlands, welche geschichtlich mit jener Zone der EKW eng verbunden ist und direkt an sie angrenzt, im Unterschied zum geschützten Teil zu einer dermaßen öden und kaum kultivierbaren Landschaft gewandelt haben soll, wie dies im EIA für das Projekt New-Town dargestellt wird. Nun scheint der Weg für die Umsetzung der New Town frei zu sein.

### **Rajarhat: Case 02.3: Rehabilitation Camp.**

Das Rehabilitation Centre Jatra Jachi liegt nahe der Action Area I und steht im krassen Gegensatz zu den bisher beschriebenen Beispielen. Die Menschen, die hier gelandet sind, haben keine Hoffnung auf ernst zunehmende Rehabilitation. Das Rehabilitation Centre ist im Wesentlichen

81 Gosh, Bose & Associates Pvt. Ltd. 2000, 5-2.

82 Sengupta 2011.



Struktur des Rehabilitation Camps Jatra Jachi

ein Stück Land, das von HIDCO ebenfalls akquiriert und mittels Straßen im orthogonalen Raster erschlossen wurde. Eigentlich sollte von HIDCO für eine Basis-Infrastruktur gesorgt werden, was allerdings nur unzureichend geschah. Bei den Toilettenanlagen handelt es sich um primitive freistehende Kabinen, welche quantitativ nur einen Bruchteil der benötigten Anzahl abdecken. Die Wasserversorgung sollte eigentlich über manuelle Wasserpumpen gewährleistet werden, doch die wenigen, händisch zu bedienenden Brunnen reichen auf Grund des sinkenden Grundwasserspiegels nicht tief genug in die Erde, um ausreichend Wasser zu fördern. Rund die Hälfte der Pumpen liegt schon jetzt, knapp fünf Jahre nach dem Zuzug der Menschen, im Trockenen.

Die Bewohner erzählen, dass sie ihre Kinder zu Hause selbst unterrichten, da es in der Nähe keine Schule gibt und auf die Frage, woher sie medizinische Versorgung bekämen, verweisen sie auf ein Health Center nahe der Sealdah Station, die mehr als 13 Kilometer entfernt, in Richtung Zentrum Kalkuttas liegt. Rund 55 m<sup>2</sup> (600 square feet) Land bekommen die Familien für eine jährliche Miete von 20 Rupees (0.42 \$) im Rahmen des „Rehabilitation packages“ für ihr vormalig kultivierbares Landeigentum.<sup>83</sup>

Diese Bewohner, welche vor fünf Jahren noch ihr eigenes Land besaßen und sich auf Basis generationenlanger Tradition von diesem Land ernährt hatten, wurden innerhalb kürzester Zeit zu Menschen zweiter Klasse gemacht. Nilotpal Dutta vom Jomi Bachao Committee erzählt, dass nicht

83

Vgl. Memorandum of Permissive Possession 2006.

einmal dieser Ort – das Rehabilitation Camp – als sicherer Ort gelte, da derzeit ein Prozess im Gange sei, in welchem der rechtmäßige Eigentümer gegen die Akquise vorgehe. Folglich werde man bald auch an diesem Ort, dem man von oberster Stelle zugewiesen wurde, als „informell“ bezeichnet werden.

### **New Town: Baustart.**

Das akquirierte Land wird nun von HIDCO Investoren und Unternehmen verkauft. Davon sind aber, wie bereits erwähnt, nicht nur Baugründe in den ersten Entwicklungsgebieten betroffen, sondern partiell ebenfalls Grundstücke in den derzeit noch entlegenen Gebieten, Action Area III und IV. Sie sind weder adäquat erschlossen, noch liegen sie zwischen schon erschlossenen bzw. bebauten Gebieten, die ihre Position in naher Zukunft aufwerten könnten. Auch hinsichtlich der Versorgung stellt dies ein grundlegendes Problem dar, da es weder Strom oder Wasser, noch Müll- oder Abwasserbeseitigung gibt. Dennoch haben die Investoren ab Einreichung der Unterlagen maximal sechs Monate Zeit mit der Realisierung des Projektes zu beginnen, was diese trotz schlechter Bedingungen zu einem baldigen Projektstart zwingt.

In der Folge kommt es zu einer gänzlich fragmentierten Entwicklung, welche allerdings nicht wie im Falle des EMB auf tatsächlicher Nachfrage beruht, sondern hauptsächlich auf Spekulationen aufbaut. Bei den meisten dieser Projekte wurden die Bauarbeiten mittlerweile ausgesetzt oder das Tempo auf ein Minimum reduziert, da sich keine oder zu wenige Käufer für die Wohnungen – überdimensionale Wohntürme und Blöcke inmitten planierter Felder und ausgetrockneter Kanäle – finden lassen.

Vor allem die Projekte im Bereich der „Action Areas III & IV“ sind von dieser Entwicklung betroffen. Die Baustellen werden in vielen Fällen mit Generatoren betrieben.

### **Rajarhat: Case 02.4: Chhapna.**

In der angesprochenen Action Area II findet man auch die ersten Formen räumlicher Anpassung; so zum Beispiel im Mouza Chhapna: Auch hier wurden die Bauern enteignet, das Land verdichtet und an private Investoren verkauft. Der Name des Projektes, welches hier im Entstehen begriffen ist, spricht für sich: „SP Shukhobrishti Mass Housing Project“. Nach Angaben des Internetforums „Skyscraper City“ sollen rund 20.000 Wohnungen entstehen<sup>84</sup> (laut Definition der UDPFI wäre allein diese Siedlung als „Small Town“ einzustufen<sup>85</sup>).

84 Vgl. SkyscraperCity 2011.

85 Vgl. CRDT/TPPL 1996, XIII.



Anpassung nach Enteignung: Chhapna

Die enteigneten Bauern werden in der Regel nicht von den Konstruktionsfirmen beschäftigt, da man Übergriffe und Sabotageakte befürchtet. Aus diesem Grund sind die Baustellen bereits streng bewachte Orte, die nur von befugten Personen betreten werden dürfen. Viele der Arbeiter kommen aus den benachbarten armen Bundesstaaten Bihar und Orissa und leben für die Zeit der Arbeit auf der Baustelle.

Die ehemaligen Grundbesitzer nutzen diese prekäre Situation als temporäre Einnahmequelle, indem sie in improvisierten Hütten, zwischen den Baustellen beispielsweise Tee oder Zigaretten an die anreisenden Bauarbeiter verkaufen. Diese verbringen in der Regel Monate auf den Baustellen, können von dort nicht weg, da die Anbindung an die Stadt schlecht ist und sieben Tage die Woche gearbeitet wird. So entsteht ein Bild kleiner, der Entwicklung trotztender Hütten zwischen den Schluchten überdimensionaler, sich im Bau befindlicher, Wohnblocks.

Doch die ehemaligen Bauern machen sich nicht nur die Abhängigkeit der Bauarbeiter zu Nutze: Auch die kleinen übriggebliebenen Grünstreifen zwischen Straße und Bauplatz dienen dem Reis- und Gemüseanbau, dessen Ertrag zumindest einen guten Teil des Eigenbedarfs decken kann. Es geht dabei gleichermaßen um eine Form des Widerstandes wie um eine spezielle Art der Anpassung. Während man in Baliguri auf Verzweiflung und in Partharghata auf Unmut stößt, so trifft man hier Menschen, die stolz

darauf sind, der Entwicklung zumindest zwischenzeitlich getrotzt und „das Spiel“ mitgespielt zu haben.

### **New Town: Politische Instabilität- Baustopp.**

Politischer Wille und Rückhalt galten als treibende Kräfte auf dem Weg zur Realisierung der New Town. Doch Rajarhat war ein Projekt der CPI(M), allen voran des Jyoti Basus und des damaligen HICO Chairmans Goutam Deb, wobei vor allem Letzterer immer mehr ins Visier der Kritiker kam. Mamata Banerjee, welche schon in anderen Konflikten als Aktivistin den Ruf einer Frau aus dem Volk bekam, attackierte den HIDCO Vorsitzenden und die Politik der bedingungslosen Land-Akquise öffentlich immer härter und forderte, dass die Enteignung der Bauern, welche nicht in Entschädigungsvereinbarungen eingewilligt hatten, wieder rückgängig gemacht werden sollten. Es entwickelte sich ein Streit, welcher gut veranschaulicht, wie sich mit der Emotionalisierung politischer Themen die Fronten verhärten und eine einvernehmliche Lösung immer schwieriger wird. Während Banerjee der CPI(M) skrupellose Methoden und das ausschließliche Vertreten von Interessen der Oberschicht vorwarf, mutmaßte man auf der anderen Seite, sie würde den wirtschaftlichen Fortschritt West Bengalens systematisch blockieren.<sup>86</sup>

Die Wahl im Mai 2011 wurde von einer rein emotional geführten Debatte überschattet, in welcher sich schon zuvor abzeichnete, dass die CPI(M) vor allem bei den ärmeren Schichten durch ihr bedingungsloses Auftreten in Nandigram, Singur oder Rajarhat zu viel an Popularität eingebüßt hatte. So trat nach der Wahl das ein, was die Investoren befürchtet hatten, den Bauern allerdings auch nicht wirklich weiterhalf. Die CPI(M) ging nach 34 Jahren an der Macht regelrecht unter und wurde von der „Frau aus dem Volk“, Mamata Banerjee, verdrängt. Schon im Juni 2011 gab die neue CM bekannt, dass alle laufenden Vorhaben zur Land-Akquise in Rajarhat eingestellt werden würden:

*We have decided that we will not acquire this total land area of 1,687.*

*We will withdraw the notification given by the previous government.<sup>87</sup>*

Doch schon nach weniger als einer Woche veröffentlichte HIDCO Pläne über neuerliche Landakquisen in Rajarhat.<sup>88</sup>

Diese Situation hatte kaum einen realen Nutzen für die Betroffenen des Gebietes, denn obwohl sie sich nun als Sieger fühlten, ist es unwahrscheinlich, dass die Landwirtschaft in dieses Gebiet zurückkehrt. Banerjee hatte damit aber das Vertrauen der Betroffenen gewonnen,

86 Vgl. Statesman news service 2010.

87 Vgl. IANS 2011.

88 Vgl. Statesman news service 2011.

indem sie offen mit den Initiatoren und Befürwortern des Projektes abrechnete. Es entstand eine emotionale Debatte, welche schon seit längerem in politischen Kreisen zu Auseinandersetzungen und Anfeindungen führt und seit dem Machtwechsel vor allem in Instabilität mündet, wie lokale Zeitungen berichten:

*[The] land has not been handed over to Infosys and Wipro. It couldn't be given because there is no infrastructure around it. There is no high-tension line [...], no road, no sewerage. I am surprised that the last government claimed that 12,000 jobs would be generated by these two companies in two years.<sup>89</sup>*

Auch von Seiten der Investoren - wie beispielsweise dem globalen IT Riesen WIPRO - ist nach dem politischen Wechsel ähnliche Kritik zu vernehmen:

*We had walked into an agreement with the former government and we were shown the land which had no sewerage lines, no power connection or any other infrastructure. The deal was clinched with the hope that the land would be readied for us [...]<sup>90</sup>*

Die Auswirkungen solcher Handlungen betrafen vor allem die Preisentwicklung der ehemals hoch gehandelten Grundstücke, welche Preisabstürze von bis zu zwei Dritteln des ursprünglichen Marktwertes mitmachten. Die reale Entwicklung der New Town stand zwar vor allem in den erwähnten problematischen Gebieten still, doch hinter den Kulissen wurden die Immobilien für Spekulanten attraktiv, was früher oder später auch die Realisierung und Weiterentwicklung vorantreiben wird.<sup>91</sup>

### **Rajarhat: Systematische Verarmung.**

Der Prozess, der innerhalb der Entwicklung der New Town sichtbar wird, ist jener, der zuvor als „Informalisierung“ beschrieben wurde. Hier offenbart sich ein beispielhaftes Szenario, das verdeutlicht, wie über einen langen Zeitraum nicht nur mittels offizieller Planung systematisch Einfluss genommen, sondern vor allem auf gesellschaftlicher Basis agiert wird. In Folge kommt es zur Kriminalisierung traditionell lebender Menschen, welche sich nur selten mit rechtsstaatlichen Mitteln gegen Vorhaben wie die New Town zur Wehr setzen können und daher den Kampf über kurz oder lang verlieren.

Bei genauem Hinsehen kann man dieses Bewusstsein schon in den ganz frühen Konzepten zur New Town erkennen. Die Autoren sahen sogenannte

---

89 Times of India 2011.

90 Ebdä.

91 Vgl. Goswami 2011.

Service Villages vor, in welchen die Bediensteten der Bewohner der New Town wohnen sollten, um den lokalen Bewohnern die Möglichkeit zu geben, am selben Ort verweilen zu können:

*There will be provision for 'Service Villages' at different parts of the New Town. The Service Villages will provide facilities for work and living for the service population. The location of the Service Villages will be near the existing settlement within the Project Area. [...]*<sup>92</sup>

Nilotpal Dutta reagiert auf die Konfrontation mit dieser Passage des „Concept Plans“ gereizt und meint sinngemäß: *„Sie nehmen ihnen nicht nur ihr Land weg, sondern wollen auch noch, dass sie für sie arbeiten. Das gleicht moderner Sklaverei, die von höchster Stelle nicht nur gebilligt, sondern selbst konzipiert und umgesetzt wurde!“*

### **New Town at Rajarhat: Zukünftige Entwicklung.**

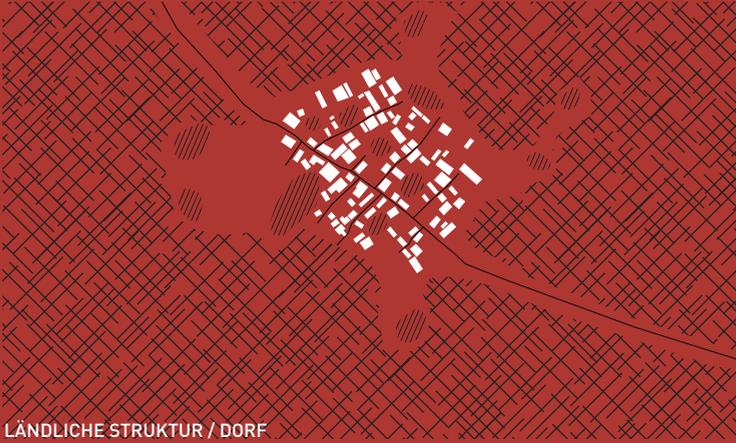
Hintergrund und Voraussetzungen der zurzeit stattfindenden Entwicklung New Towns sind unklar und nebulös, können sich täglich ändern und lassen folglich Zukunftsprognosen nur schwer zu. Die Ausgangslage für Planer, Investoren und Bewohner wurde so zu einem spekulativen Spiel, einem Kräfteressen, welches täglich neue Opfer fordert und neue Sieger hervorbringt. Auch wenn Rajarhat New Town geplant und durchdacht sein mag, so unterliegt seine tatsächliche Umsetzung ganz anderen Faktoren. Das Fehlen eines offenen und konstruktiven Diskurses beweist in diesem Fall eindeutig, dass es auch darum geht, das Fehlen einer einheitlichen gesellschaftspolitischen Linie, welche die Interessen möglichst vieler Schichten vertritt und damit in sich stabiler und berechenbarer wird, mit einzubeziehen.

„Action Area I“ wurde nicht zuletzt aufgrund seiner Umgebung zum Erfolg für Investoren, wobei die Umsetzung in Bezug auf die eigentliche Planung (Wohngebiet) zu hinterfragen ist, da das Land derzeit eher für Unternehmen attraktiv zu sein scheint. Die Action Area II teilt das ehemals landwirtschaftliche Gebiet in Nord-Südrichtung und wird sich wohl eher nach und nach in Form von Einzelprojekten verdichten. Hinsichtlich der Organisation bleibt abzuwarten, ob es ganzheitlich versorgt oder - ähnlich dem EMB - als Summe von Individuallösungen wachsen wird. Action Area III & IV wurden zwar akquiriert, gelten momentan aber als Zonen hoch riskanter Spekulationen, was zu einer absurden Situation führte, in der Bauruinen inmitten weitläufiger, mittlerweile karger Landschaft das Bild prägen.

92

New Town Project Report 1995,13.

1995



2000

LÄNDLICHE STRUKTUR / DORF

2005

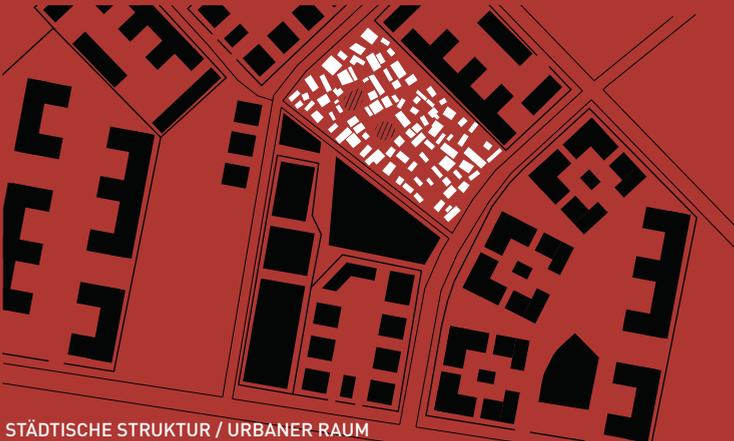


2010

2012

KONFRONTATION STADT / LAND

2015



2020

2025

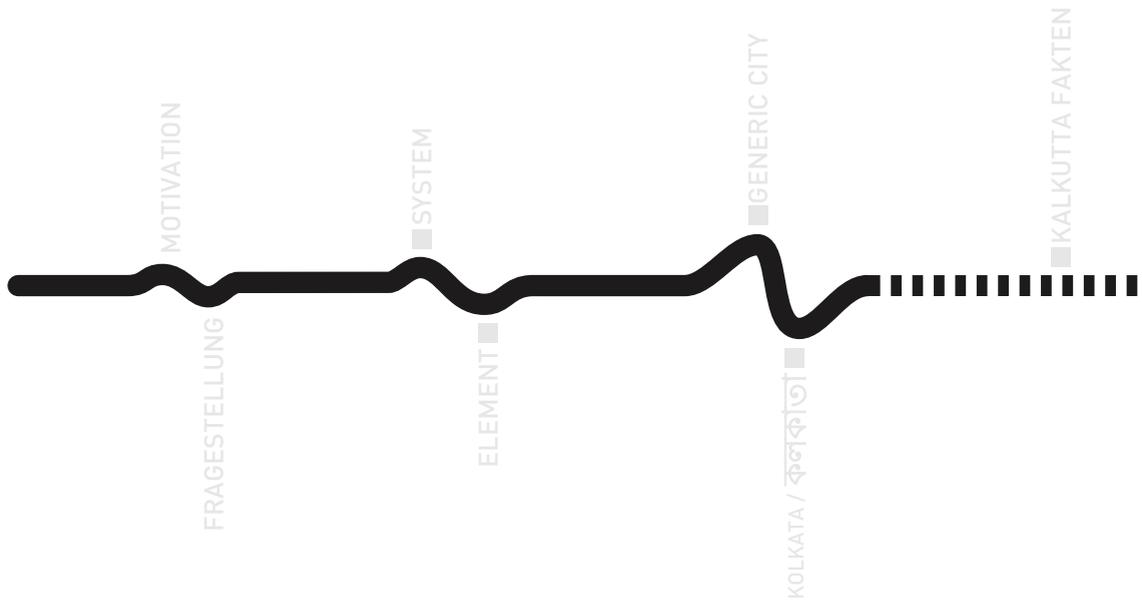
STÄDTISCHE STRUKTUR / URBANER RAUM



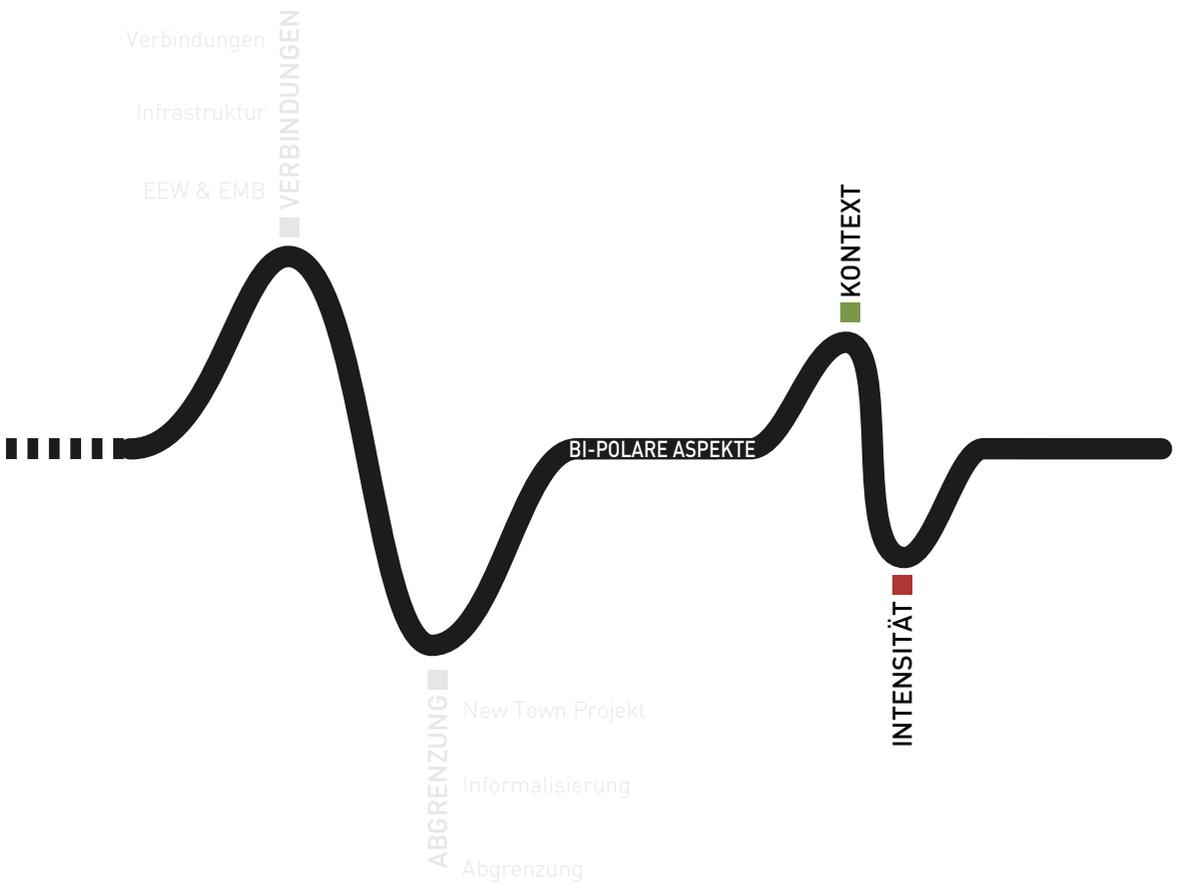


**IMPRESSIONEN NEW TOWN IN RAJARHAT**

# KONSTRUKTION



(RE)KONSTRUKTION: KALKUTTA. Eine Studie zur Beschreibung unkontrollierter Stadtentwicklung. **TEIL IV**

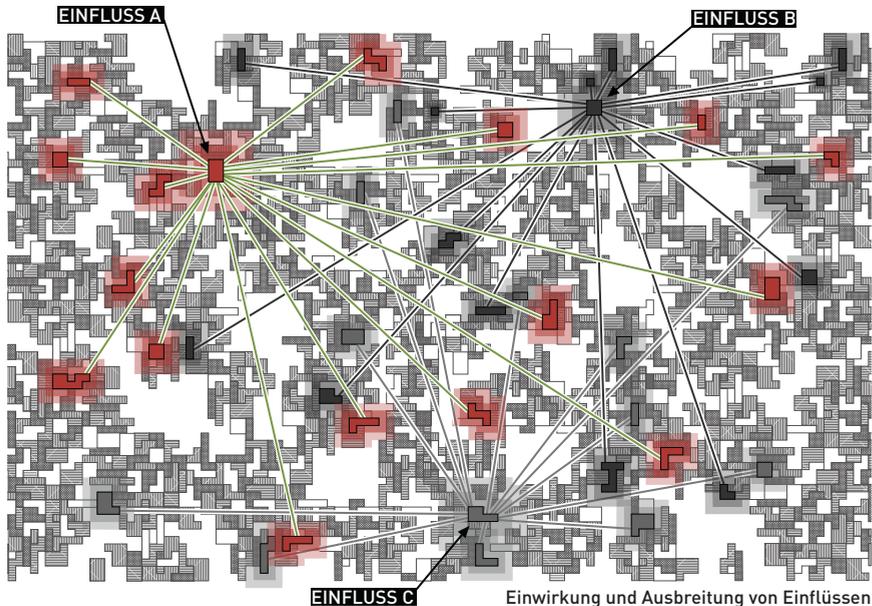


Ziel der Arbeit ist es, eine Beschreibung von Unkontrollierbarkeit anzubieten und diese darzustellen. Der städtische Aktivismus – so die Vermutung – schafft dabei innerhalb vermeintlich unkontrollierten Wachstums Partizipationsmöglichkeiten, eine Form von Kontrolle im weitesten Sinne. Es scheint folglich naheliegend, dass städtischer Aktivismus im Zusammenhang mit einem Mangel an allgemein gültigen Regeln zumindest an manchen Stellen instrumentalisiert und systematisch angewandt wird, um einerseits das Fehlen solcher Reglementierungen zu kompensieren und sich andererseits eben jenen Umstand zu Nutze zu machen. In der vorangegangenen Analyse wurde aufgezeigt, dass der vorgefundene städtische Aktivismus im Wesentlichen auf zwei Motivationen zurückzuführen ist:

Einerseits geht es dabei um die Verwirklichung der angestrebten internen Homogenität – die Schaffung und Aufrechterhaltung des gemeinsamen Traumes. Zusammengefasst lässt sich diese Motivation als Handeln im Konsens beschreiben. Andererseits grenzt man sich nach außen hin ab, behauptet sich gegenüber Andersartigem, um überhaupt erst als Einheit wahrgenommen zu werden. Es handelt sich dabei um die exakt gegenteilige Motivation – Differenzierbarkeit - welche auf Dissens beruht.

Wichtig für das Verständnis solcher Vorgänge scheinen weiterhin die unterschiedlichen Einflüsse und Bezüge zu sein, welche auf städtisches Wachstum einwirken. Zwar ist es - aufgrund der Vielzahl und Vielfältigkeit - weiterhin nicht möglich bzw. zielführend, sich mit deren Ursprung, Intention und tatsächlicher Bedeutung auseinanderzusetzen, doch kann man, in Anlehnung an die vorangegangene Analyse, weitere Aussagen hinsichtlich deren Organisation und Wirkung treffen:

Die wichtigsten Aspekte sind im Zusammenhang mit jenen Tendenzen zu finden, aus welchen die fragmentierte, städtische Struktur hervorgeht, nämlich Ab- und Ausgrenzung, Segregation sowie Hierarchie der Fortbewegung und Bildung dezentraler Hubs. All diese Vorgänge weisen darauf hin, dass offensichtlich versucht wird, Austausch und Interaktion zwischen den verschiedenen Fragmenten – Gruppierungen und Verbänden - systematisch zu verhindern. Man kann also davon ausgehen, dass auf diese - sich voneinander abgrenzenden - Teile völlig unterschiedliche Einflüsse und Bezüge wirken, der städtische Aktivismus seinen Ausgang also jeweils von einzelnen Gruppen nimmt. Folglich ist es notwendig, Kalkutta als ein, aus vielen unterschiedlichen Systemen bestehendes, Konglomerat zu behandeln, in welchem sich zwar alle Teile gegenseitig beeinflussen können, dennoch aber kaum in beiderseitigem



Austausch stehen. Diese Systeme werde ich im Folgenden als Einfluss- bzw. Bezugsebenen bezeichnen.

Abhängig von der Möglichkeit sich fortzubewegen bzw. untereinander zu kommunizieren sind diese Einflüssebenen nicht mehr von städtischen Grenzen eingegrenzt, können räumlich weit über diese hinausreichen, sich aber ebenso auf kleinere Gebiete beschränken. In diesem Zusammenhang stellt sich allerdings verstärkt die Frage, was die Qualität der physischen Stadt letztendlich ausmacht, was Kalkutta von Mumbai, Delhi, Jakarta oder Manila unterscheidet. In allen Fällen sind ähnliche räumliche Tendenzen erkennbar wie die Entstehung von Hubs an den Randzonen der Ballungsräume und die damit einhergehende Ausbreitung urbaner Gebiete, welche im Falle Kalkuttas als Ent- bzw. Auseinanderfallen bezeichnet wurden<sup>1</sup>: Wo liegt also die Einzigartigkeit der spezifischen Stadt, wenn sich die räumlichen Vorgänge und Tendenzen in strategischer Hinsicht mehr und mehr zu ähneln scheinen?

In diesem Zusammenhang kommen ein weiteres Mal die vorherrschenden strukturellen Ambivalenzen innerhalb der „eigenschaftslosen Stadt“<sup>2</sup> ins Spiel. Diese Gegensätze möchte ich im Folgenden nutzen, um in die Beschreibung eines Modells einzusteigen, das die Entwicklungen innerhalb der vermeintlich unkontrollierten Urbanisierung zu beschreiben versucht.

1 Vgl. Kundu 1994, 10.  
2 Vgl. Koolhaas 1996.

## BI-POLARE ASPEKTE

In seinem Buch S, M, L, XL<sup>3</sup> nimmt Rem Koolhaas zum zeitgenössischen Städtebau Stellung. Neben Generic City stellt eine weitere Überlegung die Bigness theory<sup>4</sup> dar, welche insofern eng in Verbindung mit der Generic City steht, als sie die typologischen Tendenzen (Auswüchse?) ihrer architektonischen Teile beschreibt:

*[...] Bigness is no longer part of any urban tissue. It exists; at most, it coexists. Its subtext is fuck context.<sup>5</sup>*

Diese Aussage zeigt, dass Koolhaas trotz seiner These, die Bildung von Identität funktioniere in der Generic City nicht mehr zentral, weiterhin vom Bestehen eines solchen Zentrums ausgeht. Nur unter dieser Voraussetzung ist es auch möglich, sich weiterhin von diesem abzuwenden. Dieser Gegensatz ist eine der augenscheinlichsten Entwicklungen, auf welche man auch im Kontext Kalkuttas stößt:

Einerseits werden die charakteristischen Eigenschaften des historischen Zentrums - Tradition und Beständigkeit – in der neuen Entwicklung Ost-Kalkuttas programmatisch hinterfragt und verworfen – fuck context<sup>6</sup> - andererseits aber dennoch niemals ganz aufgegeben. Die neuen Stadtteile im Osten Kalkuttas haben sich die Möglichkeit erhalten, bei Bedarf jederzeit auf ihren bekannten, zentralen Bezug zurückgreifen zu können. Sie definieren sich folglich nicht mehr über die Nähe, sondern über die Erreichbarkeit des Zentrums, was auf ungleiche Voraussetzungen - hinsichtlich Fortbewegungsart - schließen lässt. Ähnlich dem Umschalten des Fernsehkanals ist gut betuchten Bewohnern moderner, am Stadtrand gelegener Siedlungen möglich, bei Bedarf zwischen Alt und Neu zu wechseln, gewissermaßen zwischen zwei Programmen zu zappen. Man widerruft so auf subtile Weise die laut nach außen getragene Message und gesteht sich leise und unterschwellig die eigene Bewusstseinspaltung ein: Es geht doch nicht ganz ohne das alte – kulturelle – Zentrum, dessen man sich eigentlich gänzlich entledigen wollte.

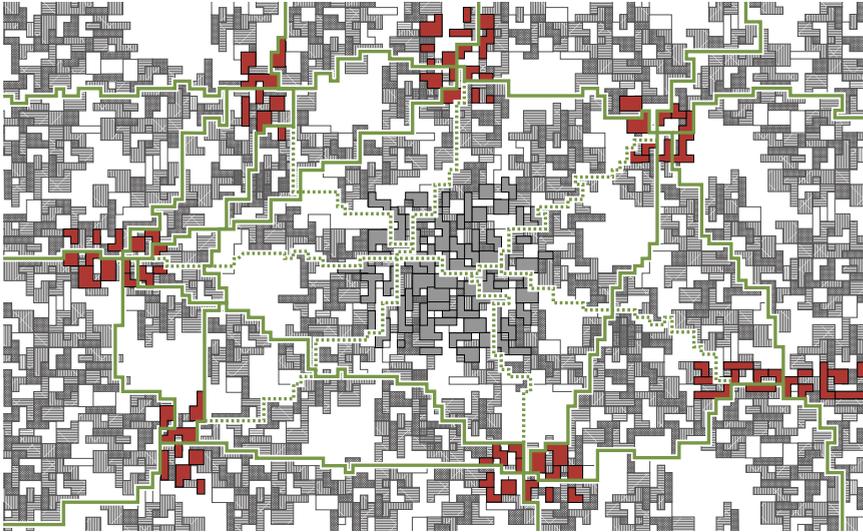
Der historische Kontext tritt in den Hintergrund: Er büßt seine zentrale Monopolstellung zu Gunsten einer dispers organisierten Struktur ein, ist aber dennoch nicht verzichtbar, was darauf schließen lässt, dass ein neuer, fragmentiert organisierter Aspekt der Identifikation hinzukommt,

3 Vgl. Koolhaas/Mau 1995.

4 Vgl. Koolhaas 1995 Bigness.

5 Ebd., 502.

6 Vgl. Ebd., 502.



mögliche Rückbesinnung auf das historische Zentrum

welcher sich über andersgeartete Bezüge – Einflussebenen - definiert. Die Generic City funktioniert folglich nicht als ein einheitliches Ensemble, sondern ist viel eher als eine Ansammlung, ein Treffpunkt unterschiedlich gepolter Bezugsebenen (Ideologien, Parallelwelten) zu sehen. Einerseits haben diese nebeneinander existierenden, eigenständigen und in sich geschlossenen Systeme nichts miteinander zu tun, andererseits werden sie durch ihr räumliches Aufeinandertreffen immer wieder impulsartig zueinander in Verbindung gebracht.

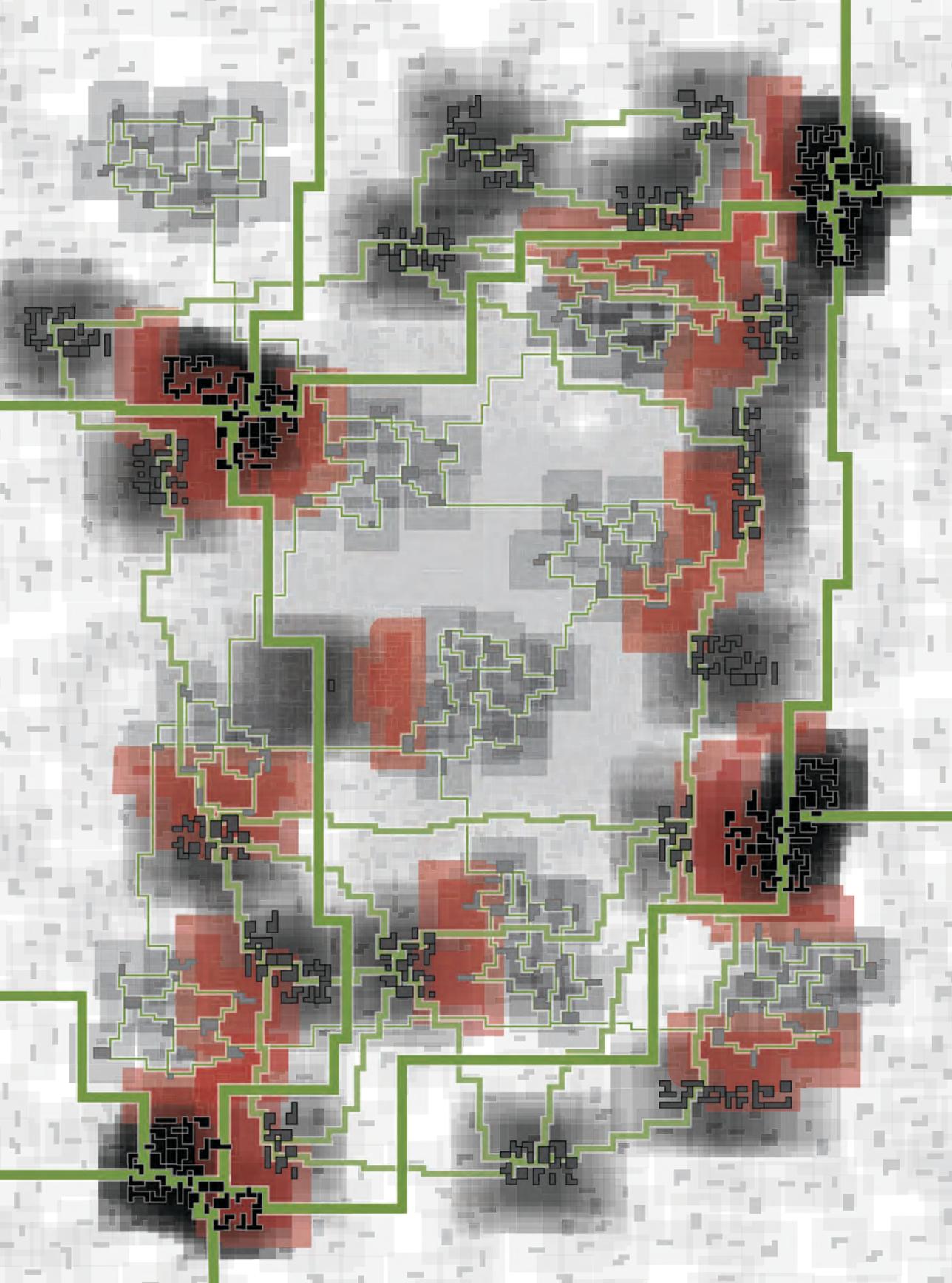
An diesem Punkt könnte man ein weiteres Mal die bi-polare Wachstumsstrategie des Basic Development Plans (BDP) ins Spiel bringen<sup>7</sup> und zumindest auf platonischer Ebene eine Analogie zur heutigen Entwicklung Kalkuttas herausfiltern: Auf gewisse Weise handelt es sich um - von bi-polaren Aspekten - geprägte Wachstums-, Entwicklungs- und Veränderungsprozesse:

Der neue (?)/moderne (?)/zeitgenössische (?) Aspekt stellt sich in Form identitätsbildender Systeme – Einfluss- oder Bezugsebenen - dar, welche dezentral und dynamisch als Netzwerke organisiert und jeweils unterschiedlichen Einflüssen ausgesetzt sind. Diese Einflüsse können oftmals bis zu einem gewissen Grad selbst gesteuert bzw. ausgewählt (entweder ausgeblendet oder andernorts aufgegriffen) werden. Im Folgenden werde ich diesem Zusammenhang von kontextuellen Ebenen bzw. dem Kontext sprechen, welcher mit den einzelnen Einfluss- bzw. Bezugsebenen gleichgesetzt werden kann.

7

Vgl. CMPO 1966, 38.

Der zweite Aspekt betrifft die Einzigartigkeit – das Spezielle – der jeweiligen Stadt (in diesem Fall Kalkutta) welche herkömmlicherweise innerhalb des räumlichen Zentrums geortet werden kann (das kulturelle und absolute Epizentrum einer Stadt). In der bi-polaren Betrachtungsweise löst sich die Symbiose von Zentrum, Geschichte und Identität auf (räumlich wahrgenommene Unkontrollierbarkeit) und wird durch Konflikte und Konfrontationen ersetzt, welche in der Summe ihrer Auseinandersetzungen eine spezifische und einzigartige örtliche Situation schaffen. Räumliche Qualität, im Sinne identitätsbildender Einzigartigkeit, wird nicht mehr durch räumlich spezielle Situationen, sondern durch auftretende Konflikte auf ideologischer, gesellschaftlicher und sozialer Ebene hergestellt. Die Konflikte können Einzigartigkeit suggerieren, entspringen aber allgegenwärtigen Problemen, Intentionen und konventionellen Aktionen. Es handelt sich um den zweiten Bezug des städtischen Wachstums: die Intensität der physisch präsenten Stadt.



## ERSTER ASPEKT: KONTEXTUELLE EBENEN.

In ihrer Studie „Outback Metropolis“<sup>8</sup> untersuchen Peter Trummer und Penelope Dean das Netzwerk des Royal Flying Doctors Service (RFDS) im australischen Hinterland und stellen fest, dass es sich dabei um eine neue Form von Urbanität handelt:<sup>9</sup>

*The territory covered by the RFDS is not a city. It is also not a region. To many it remains a wilderness, an untouched landscape – Nature par excellence. Yet the outback has another reality. It is an urban field.*<sup>10</sup>

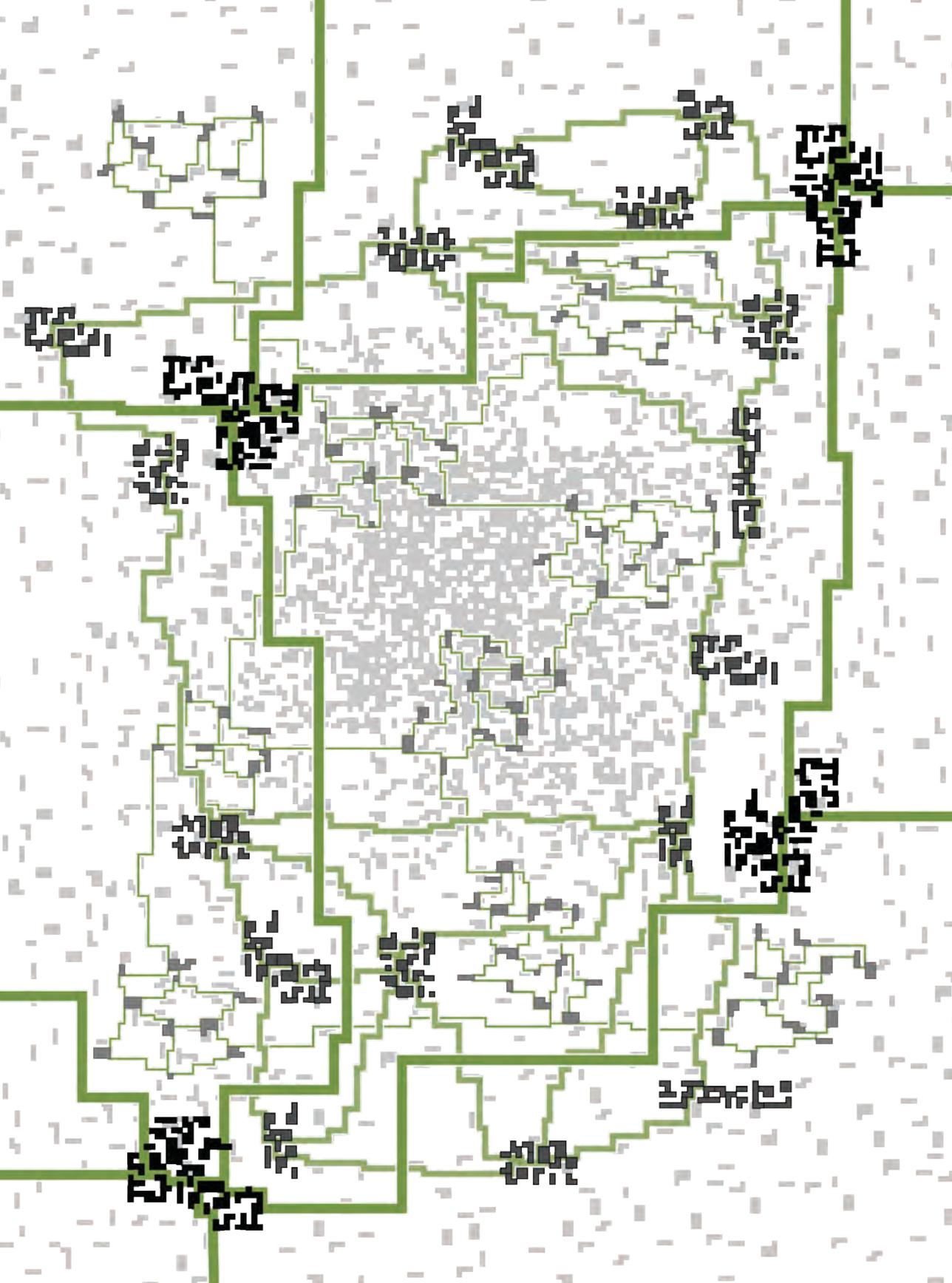
Im Wesentlichen geht es bei dieser Analyse darum, den Begriff des Urbanen und seiner Konnotation des dicht besiedelten bzw. bebauten Raumes zu hinterfragen und auf Basis von verfügbaren Services und Dienstleistungen (in diesem Fall handelt es sich um medizinische Versorgung bzw. Schulbildung der im Outback lebenden Familien) trotz großer Distanzen als eine urbane Struktur zu verstehen bzw. dieses Netzwerk als ein System mit urbanen Zügen zu definieren.

*The terrain has been defined as Polygamy – a territory of dispersed elements with more connections, many layers and also a form. The lifestyle afforded by the network has been defined as Bubble. It can be concluded that the operational mode of it all is Time-Sharing.*<sup>11</sup>

Das polygame Terrain verweist auf die Existenz zerstreuter Elemente, welche in unterschiedlicher Weise miteinander verbunden sind. Dieses Terrain beinhaltet unterschiedliche Ebenen, im Falle der Outback-Metropolis handelt es sich um die Reichweite der Funknetze, der fliegenden Ambulanzen und um die Verteilung der „Bush farmarcies“<sup>12</sup>, medizinische Versorgungsstationen, welche die schnelle Erreichbarkeit von Notfallmedikamenten sichern. Wichtiger Bestandteil der Reichweite ist neben der Distanz vor allem die Zeitspanne, in welcher das Ziel erreicht werden kann.

Entsprechende Zusammenhänge lassen sich auch in Kalkutta finden: Im ersten Teil meiner Analyse Ost-Kalkuttas habe ich ähnliche Voraussetzungen unter dem Titel „Hierarchie der Fortbewegung“ zu beschreiben versucht. Dienstleistungen und Services können auch innerhalb der Stadt nur unter bestimmten Voraussetzungen wahrgenommen werden: Zu Fuß oder mit dem Fahrrad ist die

8 Vgl. Dean/Trummer 2000.  
 9 Vgl. Ebda.  
 10 Ebda.  
 11 Ebda.  
 12 Vgl. Ebda.



Reichweite auf nur wenige Kilometer beschränkt, wohingegen andere Kontexte auf weltweite Bezüge zurückgreifen können. Das Beispiel der Outback-Metropolis ist an dieser Stelle darum anschaulich, da es zeigt, dass diese Bezüge nicht zwingend dem klassischen Phänomen der Globalisierung zuzuordnen sind, sondern es sich um einfache, grundlegende Versorgungsfragen handelt. Ein Bewohner des beschriebenen Rehabilitation Centres Jatra Jachi (Case02: A New Town in Rajarhat) hat demnach – obwohl räumlich nahe der Versorgung – einen beschwerlicheren Weg zurückzulegen, um an medizinische Versorgung zu kommen als ein Farmer im Outback Australiens, tausende Kilometer vom nächsten Krankenhaus entfernt. An dieser Stelle muss man erwähnen, dass die medizinische Versorgung in Kalkutta grundsätzlich keine Frage des am nächstgelegenen, sondern vielmehr des nächsten, dem eigenen System nahe stehenden, Krankenhauses ist. Auch unter der Annahme, dass es gleich viele Krankenhäuser für jede dieser Bezugsebenen in der Stadt gäbe, wäre die effektive Abdeckung, bezogen auf die Erreichbarkeit der Einrichtungen in Anbetracht der unterschiedlichen Möglichkeiten der Fortbewegung, nicht die gleiche. Anderen kontextuellen Ebenen zugehörige Bewohner nehmen beispielsweise oft gezielt weitere Wege auf sich, um die bestmögliche medizinische Versorgung zu bekommen.

In diesem Zusammenhang wird von den Autoren der Studie „Outback Metropolis“ der Lifestyle beschrieben, welcher dem hier vorgeschlagenen Verständnis von Kontext nahe steht:

*It allows an individual to live in physical isolation with, at the same time, a great deal of day-to-day security. This security has two dimensions. On one hand, it occurs as vested trust in a service which operates like a guardian angel – assistance is only a telephone call away and will come directly to you. On the other hand, it is able, through its network makeup, to give rise to a social collective (in itself a security) that transgresses any notion of physical distance.<sup>13</sup>*

Der Kontext schafft eine eigene Welt, welche sich zwar räumlich mit anderen Ebenen überschneidet, aber nicht mit ihnen im Austausch steht. Jedes dieser Systeme verfügt über ein eigenständiges Service-Netzwerk, welches ausschließlich den Angehörigen des jeweiligen Systems vorbehalten ist.

Die Pendler, die täglich von weither kommen, um in der Stadt zu arbeiten, verbringen beispielsweise den Großteil ihrer Zeit zwischen zwei völlig konträren Kontexten, was dazu führt, dass für sie nicht nur die Stadt

in einem anderen Zusammenhang steht, sondern auch ihr Wohnort: Ihr Lebensraum ist weder mit den Grenzen ihres Heimatortes, noch mit der Umgebung ihres Arbeitsplatzes zu definieren. Ihr Kontext ist folglich von beiden Bezugsebenen beeinflusst, dennoch aber weder Teil der einen, noch der anderen: Es handelt sich gewissermaßen um einen Hybriden, welcher als eigenständiger Kontext zu betrachten ist. Die täglich überfüllten Pendlerzüge, die überlaufenen Bahnsteige und Bahnhofshallen und die langen Schlangen an den Ticketschaltern kann man - in Anlehnung an die Outback-Metropolis - als das urbane Feld dieser Menschen bezeichnen. Obwohl dieses räumlich keinen Ort permanent für sich beansprucht, definiert es sich über einen Rhythmus, eine immer wiederkehrende, ortsfremde Veränderung der Geschwindigkeit. Es handelt sich um eine, auf Dynamik basierende, räumlich nicht eindeutig zurechenbare kontextuelle Ebene.

Der Gedanke der unterschiedlichen Ebenen, der Stadt in der Stadt, lässt sich immer weiter spinnen, bis man am Kontext mit der größten Reichweite angelangt ist, welcher globalen Einflüssen näher stehen kann als den lokalen Bezügen Kalkuttas. In diesem Fall ist von einer zusammenhängenden globalen Ebene – einer Global City ohne Form, einem globalen, urbanen Feld – auszugehen, welche räumlich fragmentiert ist, aber sich dennoch als zusammenhängender Bezug über den gesamten Globus erstreckt und dessen kontextuelle Einflüsse nahezu überall vorzufinden sind.

Innerhalb dieser Betrachtung dient der städtische Aktivismus lediglich der internen Vernetzung, Konstruktion und Erhaltung der jeweiligen Kontexte, basiert also auf konsensorientiertem Denken bzw. Handeln. Im Vordergrund steht der interne Austausch, was vermuten lässt, dass Kontext allgemein als Hang zur Homogenisierung, basierend auf Selektion, zu verstehen ist. Der Verband innerhalb der Einflussebenen schafft Stabilität – Rückhalt – und ermöglicht es, sich vor diesem Hintergrund räumlichen Konfrontationen auszusetzen. Das Paradoxe an dieser Betrachtung ist, dass jenes, zunächst als flexibel und spontan beschriebene, dezentrale System eine genau gegenteilige Wirkung und Funktion auf die Betroffenen ausübt: Es schafft Beständigkeit, ideologische Bündelung und gewährleistet Stabilität.

Die Evaluierung und Interpretation dieser Ebenen bedingt neue Kriterien typologischer Beschreibungen, da es im Wesentlichen darum geht, den Charakter der Vorgänge innerhalb Homogenität anstrebender, aber dennoch räumlich flexibler und somit spontaner Veränderung unterworfenen Kontexte zu analysieren. Im Folgenden wird versucht, anhand fünf beispielhafter Aspekte Beschreibungen anzubieten.

## QUANTITÄT.

Der Kontext definiert sich ausschließlich über seine quantitativen Eigenschaften, was dazu führt, dass unter den verschiedenen Einflussebenen eine mehr oder weniger objektiv beurteilbare Hierarchie entsteht: Die Reichweite, jene Distanz, welche innerhalb einer bestimmten Zeit überbrückt werden kann, ist ausschlaggebend für die Zuordnung bzw. Zugehörigkeit zu einem kontextuellen System. Dieser eindeutig messbare Aspekt des Kontexts dient außerdem der Identifikation nach außen, welche folglich nicht nur eindeutig bestimmbar, sondern auch für Außenstehende ersichtlich und erkennbar wird.



## KOMMUNIKATION.

Der Austausch innerhalb der kontextuellen Ebenen findet ebenfalls exklusiv statt, da sich aufgrund der dispersen räumlichen Aufteilung kaum neutrale Orte zur Interaktion finden lassen, welche die Entstehung zufälliger Ansammlungen fördern. Einem Vorteil möglicher Selektion steht somit der Nachteil gegenüber, über keinen Ort mehr zu verfügen, der spontanen Austausch innerhalb des Kontextes zulässt. Öffentlicher Raum, im herkömmlichen Sinne, existiert folglich auch innerhalb der einzelnen kontextuellen Ebenen nicht mehr! Allerdings liegt die Vermutung nahe, dass Kommunikation eng in Verbindung mit der Reichweite der jeweiligen Kontexte steht, d.h., dass größere Reichweiten eher zur Auflösung solcher Orte des Austausches neigen und umgekehrt - im Falle geringerer Reichweiten - diese weiterhin eine wichtige Rolle spielen.



### KONTEXTUELLE DICHTEN.

Die kontextuelle Dichte beschreibt die Stellung des Einzelnen zu seinem jeweiligen Kontext. Sie ist immer durch einen relativen Bezug definiert, was zur Folge hat, dass sich der Kontext erweitern bzw. verkleinern kann, ohne das Verhältnis und damit die vorgefundene Situation des Einzelnen zu verändern. Die kontextuelle Dichte beschreibt folglich ein strukturelles Verhältnis zwischen Netzwerk und seinen Komponenten, welches sich weder verdichten, noch auflösen kann. Dieses Verhältnis kann Aufschluss darüber geben, wie städtischer Aktivismus initiiert wird bzw. werden kann.



## GESCHWINDIGKEIT.

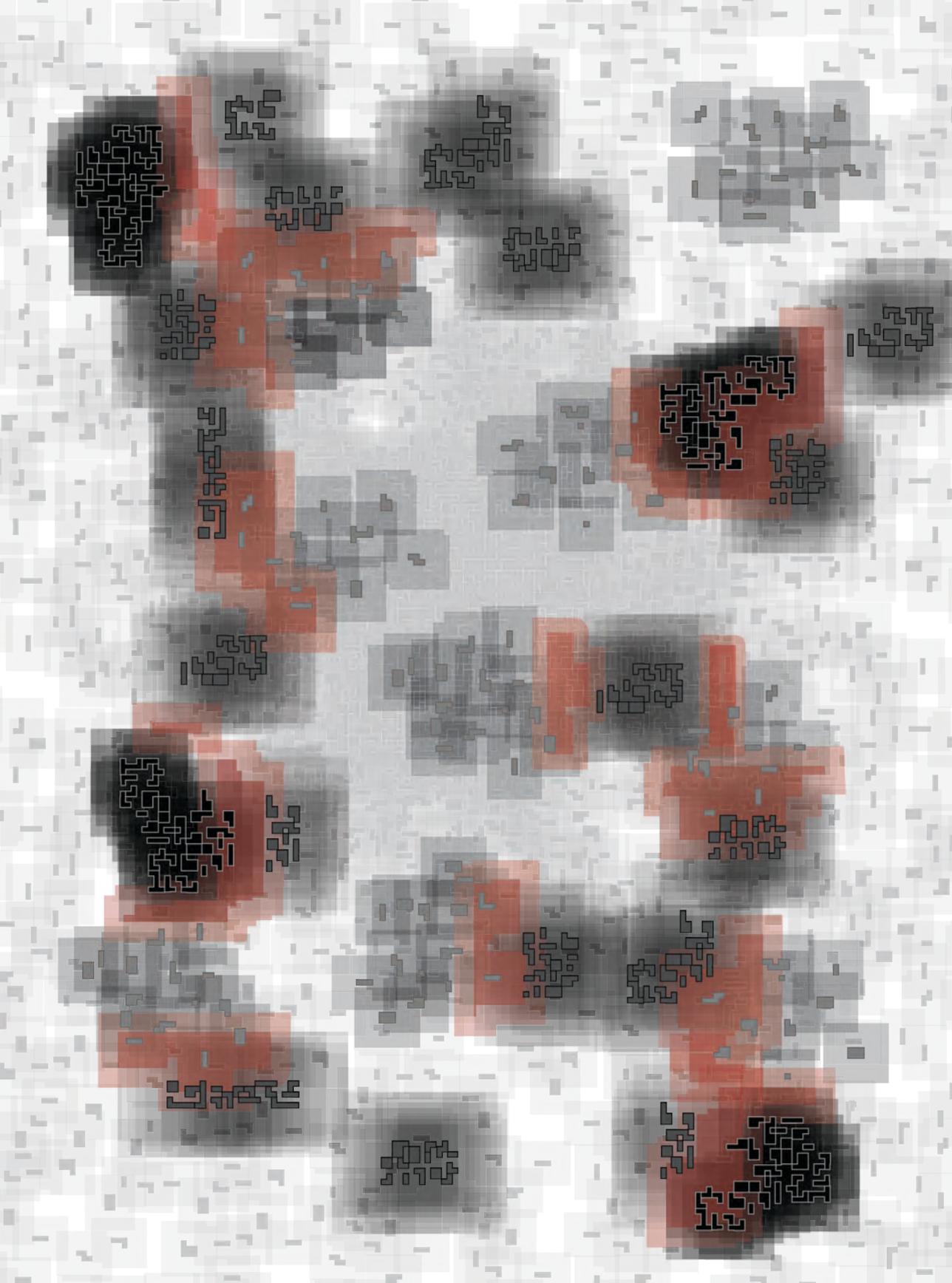
Die kontextuellen Ebenen stellen sich räumlich als eine Vielzahl von Bewegungen dar, welche sich durch ihre unterschiedlichen Geschwindigkeiten differenzieren. Dies führt zur entscheidenden Prämisse, dass sich Wege der einzelnen Ebenen zwar überschneiden können, dabei aber nicht miteinander in Kontakt treten müssen.



## RHYTHMUS.

Der Bewegungsrhythmus kann über Zusammenhalt und Charakter einer kontextuellen Ebene Aufschluss geben. Die angesprochenen Hubs beispielsweise lassen sich anhand ihres Rhythmus unterschiedlichen kontextuellen Ebenen zuordnen. So wird ersichtlich, dass auch jene zentrale Typologie in unterschiedlichen Formen (dynamisch, statisch, Einzelbewegungen, kollektive Wanderungen...) auftritt. Wiederkehrende, kollektive Bewegungen können beispielsweise auf Pendler hinweisen, individuelle Einzelbewegungen über weite Strecken auf ein Wohnquartier der oberen Einkommenschichten.





## ZWEITER ASPEKT: INTENSITÄT

Der niederländische Architekturtheoretiker Bart Lootsma spricht im Zusammenhang mit der Outback-Metropolis davon, dass die zeitgenössische Stadt nicht mehr als räumliche Manifestation einer Gemeinschaft gesehen werden kann, sondern vielmehr als Stadt bestehend aus vielen Städten<sup>14</sup> - einer Überlagerung unterschiedlicher eigenständiger Systeme. Diese Annahme wurde im Zusammenhang mit der Definition des Kontextes bestätigt, was aber wiederum die Frage aufwirft, was die Stadt im klassischen Sinn ausmacht. Entscheidend dabei ist, wo ihre Qualitäten, ihr Mehrwert gegenüber den dispersen Kontexten liegt: Wie lässt sich räumlicher Ballungsraum vor dem Hintergrund eines Systems kontextueller Ebenen definieren und wie ist es möglich, seine Qualitäten zu beschreiben?

An dieser Stelle möchte ich mich dem Vergleich zweier Projekte der, aus der Koolhaas'schen Schule kommenden, niederländischen Architekten von MVRDV widmen. Im Jahre 1999 entwickelten sie die Metacity Datatown:<sup>15</sup> Ausgehend von der prognostizierten, steigenden Weltbevölkerung entwickelten MVRDV das Konzept der Metacity, einer globalen Stadt, welche sich über die gesamte, für Bebauung zur Verfügung stehende Fläche der Erde ausbreitet.<sup>16</sup> Im zweiten Schritt wurden räumliche Szenarien für unterschiedliche Sektoren wie beispielsweise Wohnen, Landwirtschaft oder Energie mittels Einschreibung statistischer Daten in unterschiedliche architektonische Typologien durchgespielt und „Datatown“ war erschaffen.<sup>17</sup> Interessant ist in diesem Fall die Annahme einer einheitlichen, globalen Steuerung von Parametern. Es ist jenes Szenario, welches man in Kalkutta zunächst nicht vermuten würde, was allerdings im Rahmen der kontextuellen Ebenen – dem Handeln im Konsens – in vergleichbarer Form dargestellt wurde.

Im Zuge eines weiteren Projektes, drei Jahre später, veröffentlichten MVRDV ein weiteres, auf den ersten Blick völlig gegensätzlich angelegtes, Projekt: den Regionmaker.<sup>18</sup> Hier versucht man, regionale Eigenheiten und Traditionen des Rhein- und Ruhrgebietes zu fokussieren und mit Hilfe des Regionmakers (eines Computerprogrammes) individuelle Möglichkeiten zukünftiger Entwicklungen zu erarbeiten, um auf die regional-spezifische Situation einzugehen.

Die Datatown kann man an dieser Stelle als eine beispielhaft gewählte, kontextuelle Ebene – als globale Stadt - betrachten. Der Regionmaker

---

14 Vgl. Lootsma 2002, 96.  
15 Vgl. MVRDV 1999.  
16 Vgl. Ebda., 13-54.  
17 Vgl. Ebda., 55-196.  
18 Vgl. Ebda.

hingegen beschäftigt sich mit einem räumlich begrenzten Gebiet, seinen Eigenheiten, Potenzialen und Schwächen: der Schaffung gebündelter Identität über das Forcieren ortsspezifischer Eigenschaften.

Einen wesentlichen Teil in dieser Auseinandersetzung stellen Konflikte - Konfrontationen unterschiedlicher kontextueller Ebenen – dar, die sog. Data Layer, Parameter, die in der Simulation des Regionmakers frei verändert werden können und ihrem Wesen gemäß Eigenheit und Potenzial eines Ortes bzw. einer Region ausmachen. Voraussetzung dafür ist eine Mindestanzahl solcher Parameter; was aber eigentlich im Vordergrund steht, ist die Qualität der Konfrontation, welche den Ort als Summe der an ihm stattfindenden Konfrontation betrachtet und so einzigartige – individuelle – Situationen schafft.

Im Falle Ost-Kalkuttas war beispielsweise der Konflikt um die East Kolkata Wetlands – ein Konflikt, der alle gesellschaftlichen Schichten betrifft – für das heutige Stadtbild prägend, ist auch weiterhin ein wichtiger Faktor, welcher in seinem von Auseinandersetzung geprägten Wesen zu einem ortsspezifischen und identitätsstiftenden Aspekt für die Bevölkerung wurde. Zusammen mit Themen wie Salt Lake City, Rajarhat / New Town, dem EMB oder EEW, aber auch kleineren Konflikten schaffen diese Auseinandersetzungen eine einzigartige Situation, welche für ein emotionales Verhältnis der Bewohner zur Stadt – Identifikation mit dem Ort – sorgen.

Das Zentrum Kalkuttas wurde folglich im Hinblick auf seine Funktion als Identifikationspunkt nicht abgeschafft, sondern von seiner räumlichen Manifestation losgelöst und in Bewegung gesetzt, dynamisiert. Die angesprochenen Hubs sind gewissermaßen als Resultat dieser Tendenz, als neu entstandene, zentrale Typologien zu sehen, welche sich allerdings nicht mehr, wie im historischen Sinn, durch die von ihnen ausgehende zentrale Identifikation auszeichnen, sondern diese über Reibung an einander erwirken, ja provozieren: Konflikte, Auseinandersetzungen und Konfrontationen unterschiedlicher Art, welche in Summe in der Lage sind, Einzigartigkeit basierend auf Leere – dem Wesen der Generic City (Identität aus dem Nichts) zu erzeugen.

Diese Konflikte können nie ein ruhendes Gleichgewicht erzeugen, da es sich gewissermaßen um eine Art Pendel handelt (wiederkehrende momentane Equilibrien), welches auf beide Seiten ausschlägt, dennoch aber nicht kippen kann, da der Ort selbst immer nur verändert, nie aber gänzlich verworfen werden kann. An dieser Stelle ist die Einzigartigkeit urbaner Ballungsräume zu erkennen, da nur hier die Möglichkeit besteht, den städtischen Aktivismus auch in Bezug auf andersartige Systeme - im

Dissens - zur Differenzierung anzuwenden. Intensität definiert sich dabei weder so sehr über die Zahl der Konfrontationen oder involvierten Kontexte, noch über den eigentlichen Gegenstand der Konflikte, sondern einzig und alleine über die permanente Entstehung solcher Konfliktsituationen. Basierend auf den gegensätzlichen Interessen der Kontexte schaffen sie eine Situation des Kommens und Gehens von Extremen:

Den Zustand im Sinne der Beschreibung einer gegenwärtigen Situation gibt es somit nicht mehr! Er wird durch die Gewissheit, dass auf ein Extrem das andere, gegensätzlich gepolte folgt, ersetzt. Die Beschreibung eines Zustandes und der damit einbezogenen vorangegangenen Geschichte bzw. Prognose zukünftiger Entwicklungen wird somit durch das Denken in Zeitspannen, Impulsen und Prozessen abgelöst. Zeit definiert sich ausschließlich über Intervalle, welche auf Gegensätzlichkeit ihrer Extreme basierend in der Lage sind, Kontinuität zu erzeugen: jene Beständigkeit, die sie zuvor dem historischen Zentrum entzogen haben.

Wenn Koolhaas in Generic City davon spricht, dass ein solches Stadtsystem über keinerlei historische Layer mehr verfügt bzw. der einzige Zeuge der Generic City im Versuch zu finden ist,<sup>19</sup> ihre Spuren zu verwischen, so lässt sich genau in diesen Handlungen die angesprochene Kontinuität urbaner Strukturen finden: das bewegliche und dennoch beständige Zentrum. Dieser Umstand ist nicht mehr als stabil im herkömmlichen Sinne zu betrachten, muss sich nicht mehr als räumlich dichtes Zentrum etablieren, sondern ist von der Intensität, mit welcher Polarisierung und Konflikt stattfinden, gekennzeichnet.

Städtischer Aktivismus zeigt sich in dieser Hinsicht niemals exklusiv, im Gegenteil: Jeder wird zum Aktivisten, alleine dadurch, dass man sich ein eigenes, durch subjektive Wahrnehmung beeinflusstes Bild macht und dieses durch individuelle Handlungen interpretiert.

Am Beispiel der New Town in Rajarhat (Case02) erkennt man, dass solche Konflikte nicht zwingend mit räumlichen Veränderungen einhergehen müssen, sondern schon lange zuvor die Bildung unterschiedlicher Meinungen und Gemeinschaften initiiert werden kann. Abgesehen von ökologisch bzw. gesellschaftlich fragwürdigen Zielsetzungen sind solche Entwicklungen als höchst produktiv hinsichtlich Schaffung von Intensität – der Qualität der Leere, der Schaffung von Einzigartigkeit durch ein konventionelles, nicht wirklich innovatives Projekt – zu bewerten.

Die Evaluierung von Intensität erfordert ebenfalls andere Aspekte der Betrachtung, welche sich allerdings von jenen des Kontextes unterscheiden:

---

19

Vgl. Koolhaas 1995 Generic, 1263.



### KONFRONTATION.

Im Unterschied zur Betrachtung der kontextuellen Ebenen liegt das Wesen der Intensität in der Gegenüberstellung – der Konfrontation. Es gibt Konflikte, welche sich durch die Ansammlung unterschiedlich gepolter Elemente auf engem Raum ergeben. Das System lässt sich mit einem Pendel vergleichen, welches kontinuierlich zwischen zwei Extremen hin und her schwingt. Durch die permanente Auseinandersetzung ist es nicht möglich, ein statisches Gleichgewicht zu erhalten: Gleichgewicht kann nur in der Kontinuität gefunden werden.

মেট্রো

METRO

2

Ex  
Pr

METRO



## QUALITÄT.

Unter der Grundprämisse der Existenz einer Mindestanzahl unterschiedlicher kontextueller Ebenen ist nicht die Anzahl der Kontexte für Intensität ausschlaggebend, sondern die Qualität der Konflikte. Diese Qualität wird vor allem dadurch bestimmt, dass sich möglichst alle vorhandenen Systeme an den Konfrontationen beteiligen und folglich mit ihnen identifizieren können, also jener Austausch stattfindet, der innerhalb des Kontextes systematisch zu unterbinden versucht wird. Die Qualität beschreibt das Verhältnis zwischen Ort und Konfrontation, eine veränderliche Situation also, welche letztendlich zum identitätsbildenden Faktor wird.



### ABSOLUTE DICHTE.

Die absolute Dichte zeigt, dass die strukturell ähnlich organisierten kontextuellen Ebenen innerhalb einer räumlich begrenzten Betrachtung über unterschiedlich dichte Zusammensetzungen verfügen. Einerseits lässt sich daraus schließen, dass innerhalb der Intensität immer ein quantitatives Ungleichgewicht hinsichtlich bestimmten Kontexten zugeordneter Elemente herrscht, andererseits lassen sich Rückschlüsse auf die strukturelle Basis der kontextuellen Systeme und deren Reichweite ziehen.



## ÜBERLAGERUNG.

Innerhalb der Betrachtung von Intensität kann es zu keinen Überlagerungen einzelner Elemente kommen. Die Konflikte finden durch die Konfrontation – die Reibung – einzelner Elemente statt. Aus Sicht des Einzelnen ist die Umgebung folglich grundsätzlich fremd. Daher sind die Elemente präventiv introvertiert organisiert und grenzen sich programmatisch von ihrer Umgebung ab.



SHRISTI

## FLUKTUATION.

Die Intensität selbst beschreibt keine räumlichen Bewegungen, sondern temporäre Momentaufnahmen von Situationen. In ihrer Aneinanderreihung ergeben diese – ähnlich einem Film – Sequenzen, welche Handlungsstränge sichtbar machen. Die Fluktuation übersetzt diese Prozesse in räumliche Zusammenhänge, schafft durch aneinander gereihete Initiativen und deren Auswirkungen Veränderungen, welche die neue zeitliche Struktur (das Intervall) räumlich ausdrücken.

## Quellen

### LITERATUR

- Al Sayyad, N. (Hg.):** Hybrid Urbanism. On the Identity Discourse and the Built Environment, Praeger Publishers, Westport 2001
- Bandyopadhyay, S.:** Robbery of Land. The Rajarhat Story, in: Ray, G. (Hg.): Nandigram and Beyond, Gangchil Publishers, Kolkata 2008, 181-188
- Banerjee, H./Gupta, N./Mukherjee, S. (Hg.):** Calcutta Mosaic. Essays and interviews on the minority communities of Calcutta, Anthem Press, New Delhi 2009
- Bagchi, A.:** Planning for Metropolitan Development: . Calcutta's Basic Development Plan, 1966-86: A Post Mortem, in: Economic and Political Weekly (1987) Vol. 22, No. 14, 597-601
- Bhabha, H.K.:** Architecture and Thought, in: Aga Khan Award for Architecture (Hg.): Intervention Architecture, Building for Change, I.B. Tauris & CO Ltd., 2007, 6-12
- Brillembourg, A./Feireiss, K./Klumpner, H.:** Informal City. Caracas Case, Prestel Verlag, München/London/New York 2005
- Cerdá, I.:** Teoría General de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona, 3 vols., Instituto de Estudios Fiscales, Madrid 1968
- Chattopadhyaya, H.:** From Marsh to Township East Calcutta, K.P.Bagchi & Company, Calcutta 1990
- Chaudhuri, S. (Hg.):** Calcutta. The living City, Vol. I: The Past & Vol. II: The Present and Future, Oxford University Press, New Delhi 2010
- Correa, C.:** The new landscape. Butterworth Architecture, London 1989
- Dekkers, D./Wieland /Gouwens a.o./MVRDV:** The Regionmaker. RheinRuhrCity, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern 2004
- Fishmann, R.:** Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Loyd Wright, Le Corbusier, MIT Press, Cambridge 1982
- Howard, E.:** Gartenstädte von morgen, Ullstein, Berlin 1968
- Joardar, S.D.:** New Delhi. Imperial Capital to Capital of the World's Largest Democracy, in: Gordon, D.L.A.: Planning twentieth century cities, Routledge, 2006,182-195
- Kar, K./Phillips, S.:** Scaling up or scaling down?, In: PLA Notes (1996) Issue 27, 61-64
- Koolhaas, R.:** Delirious New York, Thames and Hudson, London 1978
- Koolhaas, R/Mau, B.:** Small, Medium, Large, Extra Large, The Monacelli Press, New York 1995
- Koolhaas, R.:** Bigness or the problem of large, in: Koolhaas, R/Mau, B.: Small, Medium, Large, Extra Large, The Monacelli Press, New York 1995, 494-516
- Koolhaas, R.:** Generic City, in: Koolhaas, R/Mau, B.: Small, Medium, Large, Extra Large, The Monacelli Press, New York 1995, 1238-1264
- Koolhaas, R.:** Die Stadt ohne Eigenschaften, Übersetzung von Schneider, F., in: Arch Plus (1996), Vol. 132, 18-26
- Kundu, N.:** Planning the Metropolis. A Public Policy Perspective, Minerva Associates, Calcutta 1994
- Living Media India Ltd. (Hg.):** India Today. Buyer's Guide to Homes in Kolkata, Vol. 4, No.2, New Delhi 2011
- Lootsma, B.:** Individualisierung, in: Döllmann, P./Temel, R. (Hg.): Lebenslandschaften. Zukünftiges Wohnen im Schnittpunkt zwischen privat und öffentlich, Campus Verlag, Frankfurt/Main 2002

- Lubell, H.:** Calcutta. It's urban development and employment prospects, International Labour Office, Geneva 1974
- Mukerjee, R.:** Changing the Face of Bengal: a study in riverine economy, University of Calcutta, Calcutta 1938
- MVRDV:** Metacity Datatown, 010 Publishers, Rotterdam 1999
- Nagarkar, K.:** Diese Stadt bläst dir dein Hirn raus, Übersetzung von Rühle, A./Wagner, M., in: Arch Plus (2007) 185, 24-26
- Roy, A.:** Urban Informality, in: Journal of the American Plannig Association (2005), Vol. 17, No. 2, 147-158
- Roy, A.:** Calcutta Requiem. Gender and the Politics of Poverty, University of Minnesota Press & Darling Kindersley Pvt. Ltd., Delhi 2008
- Roy, B.:** Marshes to Metropolis. Calcutta (1481-1981), New Eve Publishers, Calcutta 1982
- Sassen, S.:** The Global City. New York, London, Tokyo , Princeton University Press, Princeton 1991
- Sewell, R.B.S.:** A Study of the Fauna of Salt Lakes, Calcutta, in: Partwardhan, S.S.: Records of the Indian Museum, Vol. XXXVI, Part I. Babtist Mission Press, Calcutta 1934
- Shaw, A.:** Emerging Patterns of Urban Growth in India, Economic and Political Weekly (1999), Vol. 34, 969-978
- Shenk, W. C.:** Slum Diversity in Kolkata, in: The Columbia Undergraduate Studies Journal of South Asian Studies (2010) Volume I, Issue II, 91-108
- Soja, E.:** Seeking Spacial Justice. Globalization & Community, University of Minnesota Press, Minneapolis 2010
- West Bengal Pollution Control Board (Hg.):** In the High Court at Calcutta: Constitutional Writ Jurisdiction Original Side, Matter No. 2851 of 1993, in: Judicial Pronouncement on Environment, Calcutta 2004, 338-359

## REPORTS & DOKUMENTE

- A Report on Baishnabghata-Patuli Area Development Project,** Calcutta Metropolitan Development Authority (CMDA), Report No.19,1976
- Basic Development Plan (1966-86),** Calcutta Metropolitan Planning Organisation (CMPO), Government of West Bengal, Calcutta 1966
- Challenges of Urbanisation:** The Role of New Town, Federation of Indian Chambers of Commerce and Industry (FICCI), Kolkata, 2010
- Comprehensive Mobility Plan:** Back to Basics, Kolkata Metropolitan Area, Infrastructure Development Finance Company Ltd. (IDFC), Kolkata 2008
- Cronin, H.F. u.a.:** Assignment report on water supply and sewage disposal, Greater Calcutta, India, WHO Regional Office for South-East Asia, New Delhi 1960
- Gosh, Bose & Associates Pvt. Ltd.:** New Town, Calcutta. Comprehensive Environmental Impact Assessment and Environmental Management Plan Report, West Bengal Housing Infrastructure Development Corporation Limited, Calcutta 2000
- In the High Court of Caclutta:** Constituional Writ Jurisdiction: Writ Petition No. 7516 (W), 1999
- Memorandum submitted to the Chief Minister,** Alipore Barasat Mahakuma Matsys-O-Krishi Jami Sanrakhan Samity (ABMMKJSS), Government of West Bengal, Calcutta 1959
- Memorandum submitted to the Chief Minister,** Salt Lake-Finding Committee (SLFC), Government of West Bengal, Calcutta 1959

**New Town at Rajarhat:** Project Report, Task Force, New Town, Housing Department; Government of West Bengal, Calcutta 1995

**The Kolkata Thika Tenancy (Acquisition and Regulation) Act,** West Bengal Act XXXVII, Government of West Bengal, Calcutta 1981

**The Land Acquisition Act,** Ministry of Law and Justice, Government of India, New Delhi 1984

**The Wetlands of Calcutta:** Sustainable Development or Real Estate Takeover?, World Wide Fund for Nature (WWF) India, New Delhi 1991

**Urban Development Plans Formulation & Implementation Guidelines (UDPFI),** Ministry of Urban Affairs & Employment, Centre for Research, Documentation & Training (CRDT), Institute of Town Planners India (ITPL), Government of India, New Delhi 1996

**Upgrading Plan for East Calcutta,** Calcutta Metropolitan Development Authority (CMDA); Report No. 117 (Preliminary Report), Calcutta 1980.

**Vision 2025, Final Draft, Perspective Plan of K.M.A. – 2025,** Kolkata Metropolitan Development Authority (KMDA), Report No. 443, Kolkata 2005

**West Bengal Housing Infrastructure Development Corporation Ltd. (HIDCO):** Memorandum of Permissive Possession of Jatragachi R/R Site. Sub: Allotment of Plot under R.R. Package, Letter dated 10.05.2006

**World Trade Centre:** Concept, Development Consultants Limited (DCL), Calcutta 1993

## PRESSE

**Chakrabarti, A.:** Historic Thunder, in: The Telegraph 14.05.2011

**Goswami, T.:** The Statesman: Bhangar-Rajarhat land prices in free fall, in: The Statesman 01.06.2011.

**Jawed, Z.:** Rajarhat land-grab model, in: The Telegraph 01.09.2009

**Statesman news service:** 10% of Rajarhat land to be returned..., in: The Statesman 16.11.2010.

**Statesman news service:** The Statesman: Hidco land takeover notice sparks tension, in: The Statesman 29.06.2011.

**The Statesman:** CITU ran over bheri maker's code, in: The Statesman 13.01.1997

**The Times of India:** No land given to Infosys, Wipro at Rajarhat;, in: The Times of India 07.07.2011.

## INTERNET

**Bengal Ambuja™:** Upohar - The Condoville, <http://www.bengalambuja.com/projects/residency/upohar/index.asp>, in: <http://www.bengalambuja.com> (22.09.2011)

**Bengal NRI Complex Ltd.:** Urbana. Change your world, <http://www.urbana.co.in/> (08.11.2011)

**Bengal NRI Complex Ltd.:** Urbana. Change your world. E-brouchure, <http://www.urbana.co.in/pdfs/brochure.pdf> (07.11.2011).

**Bengal NRI Complex Ltd.:** Urbana. Change your world. The road to change, <http://www.urbana.co.in/pdfs/infrastructure.pdf> (07.11.2011).

**Dean, P/Trummer, P:** Outback Metropolis. Time-sharing Urbanism, <http://www.architecturemedia.com/aa/aaissue.php?article=19&issueid=20001&typeon=2>, in: Architecture Media Pty. Ltd.: Architecture Australis, January/February 2000, <http://www.architecturemedia.com/aa> (20.12.2011)

**Dembowski, H.:** Taking the State to Court. Public Interest Litigation and the Public Sphere in Metropolitan India, Asia House's online version book originally published in 2001 ([http://www.asienhaus.de/public/archiv/taking\\_the\\_state\\_to\\_court.pdf](http://www.asienhaus.de/public/archiv/taking_the_state_to_court.pdf)) (06.09.2011)

**Governemnt of India, Population Census India:** State Census 2011, West Bengal, Kolkata, <http://www.census2011.co.in/census/city/215-kolkata.html>, in: <http://www.census2011.co.in> (8.10.2011)

**Indo-Asian News Service (IANS):** Wipro accepts West Bengal's land proposal, [http://www.thaindian.com/newsportal/business/wipro-accepts-west-bengals-land-proposal-lead\\_100287489.html](http://www.thaindian.com/newsportal/business/wipro-accepts-west-bengals-land-proposal-lead_100287489.html), in: <http://www.thaindian.com> (13.09.2011)

**Indo-Asian News Service (IANS):** Mamata Banerjee scraps land acquisition in Rajarhat, <http://www.newkerala.com/news/2011/worldnews-14519.html>, in: <http://www.newkerala.com> (14.09.2011).

**Metropolis.org:** [http://www.metropolis.org/sites/default/files/metropolitan\\_regions/438\\_007\\_kolkata\\_eng.pdf](http://www.metropolis.org/sites/default/files/metropolitan_regions/438_007_kolkata_eng.pdf), (07.09.2011)

**Rainwaterharvesting.org:** [http://www.rainwaterharvesting.org/kolkata/kolkata\\_wetlands.htm](http://www.rainwaterharvesting.org/kolkata/kolkata_wetlands.htm) (01.11.2011)

**Sengupta, S.:** A history of the brutal Rajarhat land acquisition. Bengal's new IT hub. Translated from Rajarhat - Uponogorir Ontorale Arto Manusher Kanna, <http://sanhati.com/excerpted/945/>, in: <http://sanhati.com> (12.09.2011).

**SkyscraperCity:** New Town - SP Shukhobrishti, <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=46243111>

**Stiftung Weltbevölkerung:** <http://www.weltbevoelkerung.de/> (20.12.2011)

**Stiftung Weltbevölkerung:** Entwicklung der Weltbevölkerung nach Regionen, [http://www.weltbevoelkerung.de/uploads/tx\\_tspagefileshortcut/Entwicklung\\_der\\_staedtischen\\_Bevoelkerung\\_nach\\_Regionen\\_11.11.pdf](http://www.weltbevoelkerung.de/uploads/tx_tspagefileshortcut/Entwicklung_der_staedtischen_Bevoelkerung_nach_Regionen_11.11.pdf), in: <http://www.weltbevoelkerung.de/> (20.12.2011)

**Stiftung Weltbevölkerung:** Historische Entwicklung der Weltbevölkerung, [http://www.weltbevoelkerung.de/uploads/tx\\_tspagefileshortcut/histEntwWB\\_10.11\\_neu.pdf](http://www.weltbevoelkerung.de/uploads/tx_tspagefileshortcut/histEntwWB_10.11_neu.pdf), in: <http://www.weltbevoelkerung.de/> (20.12.2011)

**The Ramsar Convention on Wetlands:** Water Purification, [http://www.ramsar.org/pdf/info/values\\_waterpurification\\_e.pdf](http://www.ramsar.org/pdf/info/values_waterpurification_e.pdf), in: <http://www.ramsar.org> (03.04.2011)

**West Bengal Housing Infrastructure Development Corporation Ltd. (W.B. HIDCO):** New Town... A Dream Project (Video), <http://www.wbhidcoltd.com/Gallery/video.htm> (13.09.2011)

**Wetlands International:** Information Sheet on Ramsar Wetlands (IRS). The East Calcutta Wetlands, <http://www.wetlands.org/reports/irs/2IN013en.pdf>, in: [www.wetlands.org](http://www.wetlands.org) (06.06.2011).

## BILDQUELLEN

- Seite 20/21:** Generic City. (Quelle: Koolhaas 1995 Generic, Seiten 1266-1267)
- Seite 30:** Luftbild Kalkutta Metropolitan Area. (Quelle: Bing Maps, <http://www.bing.com/maps/>)
- Seite 36/37:** Luftbild Kalkutta Municipal Corporation. (Quelle: Google Maps, <http://maps.google.de/maps?hl=de&tab=wl>)
- Seite 42/43:** Luftbild Kalkutta Metropolitan Area. (modifiziert nach: Bing Maps, <http://www.bing.com/maps/>)
- Seite 46/47:** Historische Entwicklung Kalkutta. (modifiziert nach: Four stages in the growth of Calcutta. Chaudhuri 2010 Vol. 1, Seite 12)
- Seite 50/51:** Kalkutta Municipal Corporation Luftbild & Karte. (modifiziert nach: Google Maps, <http://maps.google.de/maps?hl=de&tab=wl>)
- Seite 52 (oben):** Rush hour at Sealdah Station. (Quelle: Chaudhuri 2010 Vol. 1, Seite 4)
- Seite 52 (unten):** Early electric Trams on Chitpur Road. (Quelle: Chaudhuri 2010 Vol. 2, Seite 235)
- Seite 53 (oben):** The overflow: Shanties along a canal. (Quelle: Chaudhuri 2010 Vol. 1, Seite 59)
- Seite 53 (unten):** An unimproved Slum. (Quelle: Chaudhuri 2010 Vol. 1, Seite 82)
- Seite 54:** Großraum Kalkutta um 1900. (modifiziert nach: Four stages in the growth of Calcutta. Chaudhuri 2010 Vol. 1, Seite 12)
- Seite 58:** Kalkutta Metropolitan Area 1971. (modifiziert nach: The image of urbanized Bengal: the Hoogly conurbation in 1971. KMDA 2005)
- Seite 61:** Kalkutta Metropolitan Area 2001. (modifiziert nach: Kolkata Metropolitan Area 2001. KMDA 2005, Map 7.)
- Seite 72/73:** Übersicht Verbindungen: Kalkutta Municipal Corporation. (modifiziert nach: Google Maps, <http://maps.google.de/maps?hl=de&tab=wl>)
- Seite 76:** Baguiati. (modifiziert nach: Google Maps, <http://maps.google.de/maps?hl=de&tab=wl>)
- Seite 77:** EMB/Salt Lake City. (modifiziert nach: Google Maps, <http://maps.google.de/maps?hl=de&tab=wl>)
- Seite 81:** Art der Fortbewegung nach Einkommen. (modifiziert nach: IDFC 2008, Seite 31)
- Seite 82:** Luftbild Salt Lake City. (modifiziert nach: Google Maps, <http://maps.google.de/maps?hl=de&tab=wl>)
- Seite 83:** Luftbild Bagbazar. (modifiziert nach: Google Maps, <http://maps.google.de/maps?hl=de&tab=wl>)
- Seite 85:** Zufahrtsplan & Location Map der Upohar Community. (modifiziert nach: Bengal Ambuja™: Master Plan & Location Map)
- Seite 88:** Überbrückung von Distanz / Art der Fortbewegung. (modifiziert nach: Google Maps, <http://maps.google.de/maps?hl=de&tab=wl>)
- Seite 92:** Arbeitswege nach Salt Lake City. (modifiziert nach: Google Maps, <http://maps.google.de/maps?hl=de&tab=wl>)
- Seite 108/109:** Plan Eastern Expressway. (modifiziert nach: Priority Projects of Kolkata Metropolitan Area. IDFC 2008, Annex)
- Seite 112/113:** Plan Eastern Metropolitan Bypass. (modifiziert nach: Google Maps, <http://maps.google.de/maps?hl=de&tab=wl>)
- Seite 128/129:** Übersicht Abgrenzung: Kalkutta Municipal Corporation. (modifiziert nach: Google Maps, <http://maps.google.de/maps?hl=de&tab=wl>)

- Seite 134:** Krankenhaus auf Gebiet des früheren Bustees. (modifiziert nach: Google Maps, <http://maps.google.de/maps?hl=de&tab=wl>)
- Seite 139:** Salt Lake City: öffentlicher Verkehr, Ein- & Ausfahrten. (modifiziert nach: Google Maps, <http://maps.google.de/maps?hl=de&tab=wl>)
- Seite 140:** Marktstruktur außerhalb des Kasba Industrial Estates (modifiziert nach: Google Maps, <http://maps.google.de/maps?hl=de&tab=wl>)
- Seite 142:** Markthalle Kasba Industrial Estate heute: zweispurig. (Quelle: Bengal NRI Complex Ltd. 2011 road, Seite 8)
- Seite 143:** geplante, vierspurige Zufahrtsstraße Urbana Community. (Quelle: Bengal NRI Complex Ltd. 2011 road, Seite 9)
- Seite 146 (oben):** geplante Urbana Community: Masterplan. (modifiziert nach: Bengal NRI Complex Ltd. 2011 E-brouchure, Seite 24)
- Seite 146 (unten):** geplante Urbana Community: Freizeitbereich. (modifiziert nach: Bengal NRI Complex Ltd. 2011 E-brouchure, Seite 19)
- Seite 168/169:** New Town in Rajarhat. (modifiziert nach: Master Key Plan. Plan of NTK in Context of KMC, HMC, Salt Lake, West Howrah, BPT, EKT, with Extension of MAR (N) to Jessorer Rd. and Location of Truck Terminal, West Bengal Housing Infrastructure Development Corporation Ltd. (HIDCO), Kolkata 2008)
- Seite 171:** New Town Project: Action Areas. (modifiziert nach: Master Key Plan. Plan of NTK in Context of KMC, HMC, Salt Lake, West Howrah, BPT, EKT, with Extension of MAR (N) to Jessorer Rd. and Location of Truck Terminal, West Bengal Housing Infrastructure Development Corporation Ltd. (HIDCO), Kolkata 2008)
- Seite 176:** Realisierung der Hauptverkehrsachsen. (modifiziert nach: Master Key Plan. Plan of NTK in Context of KMC, HMC, Salt Lake, West Howrah, BPT, EKT, with Extension of MAR (N) to Jessorer Rd. and Location of Truck Terminal, West Bengal Housing Infrastructure Development Corporation Ltd. (HIDCO), Kolkata 2008)
- Seite 177:** Partaghata. (modifiziert nach: Google Maps, <http://maps.google.de/maps?hl=de&tab=wl>)
- Seite 179:** Baliguri. (modifiziert nach: Google Maps, <http://maps.google.de/maps?hl=de&tab=wl>)
- Seite 181:** Rehabilitation Centre. (modifiziert nach: Google Maps, <http://maps.google.de/maps?hl=de&tab=wl>)
- Seite 183:** Chhapna. (modifiziert nach: Google Maps, <http://maps.google.de/maps?hl=de&tab=wl>)
- Seite 211:** Rhythmus. (modifiziert nach: India\_feb07196\_edited. <http://www.flickr.com/photos/25242263@N07/2380295531/in/photostream/>)

Alle weiteren Bilder und Grafiken vom Autor.



## Danksagung

Mein ausgesprochener Dank gilt Herrn Dr. Daniel Gethmann für die Unterstützung und das Vertrauen, welches er mir über knapp 14 Monate Arbeitszeit entgegengebracht hat, für die Ermöglichung meiner Auslandsrecherche bzw. für die intensive Betreuung, welche vor allem kompetente, unkomplizierte und oftmals kurzfristige Hilfe umfasste.

Ebenso danke ich Prof. Dr. Günter Nest und Dr. Elisa T. Betuzzo vom Habitat Forum Berlin, die mir nicht nur mit ihren Kontakten und bei der Organisation meines Aufenthalts in Kalkutta behilflich waren, sondern mir auch nach meiner Rückkehr jederzeit mit Rat und Tat zur Seite standen.

Weiterhin möchte ich Herrn Ekkehart Keintzel (der mir, ohne Bedenken seinen Computer zur Verfügung gestellt hat, als mein eigener drei Tage vor Abflug nach Kalkutta plötzlich nicht mehr wollte) und Florian Zitzke (für die Unterstützung bei der Auswahl der Fotos) in Berlin danken.

Vor Ort, in Kalkutta, bin ich vor allem Herrn Partha Ranjan Das, bei dem ich die Möglichkeit hatte ein Praktikum zu absolvieren, sowie Keya und Subhendu Dasgupta, V. Ramashwamy und den Mitgliedern der Organisation Nagarik Mancha für viele informative Gespräche, Diskussionen und die Vermittlung von Kontakten zu Dank verpflichtet.

Ganz besonders möchte ich mich bei Birte Krutz, die all meine Höhen und Tiefen hautnah miterleben musste und mir dabei immer aufmunternd zur Seite gestanden ist, sowie meinen Eltern bedanken, die ebenfalls mit Geduld und Beistand maßgeblich zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen haben. Vor allem möchte ich mich in diesem Zusammenhang bei meiner Mutter bedanken, die meine Arbeit in ihrer Freizeit, trotz schwieriger und anstrengender Zeiten (oft bis spät nachts) korrigiert hat.

Zu guter Letzt möchte ich mich bei allen Freunden und Beteiligten bedanken, die mich stets aufgemuntert, motiviert und mir in so manch aufkommender Depression dabei geholfen haben, den Blick wieder nach vorne zu richten.