

# Probleme der Stadtentwicklung in Indien

Manfred Haack

## 1 Sind Indiens Städte anders?

Auf den ersten Blick sehen die großen Städte Indiens so wie Städte überall auf der Welt aus: urbanes Chaos in dicht verbautem Raum. Soweit sich dies zuweilen heftiger als gewohnt in Lärm, Hektik, Überfüllung und schlechter Luft ausdrückt, erscheint es dennoch eher stadtypisch als genuin indisch. Auch die gewaltigen Mengen von Unrat, die wie Grundmoränen Straßen und Gassen durchziehen, und eine das ästhetische Empfinden von Europäern irritierende Verwahrlosung der älteren Bausubstanz lassen sich eher aus der notorischen Überanstrengung städtischer Ressourcen als aus der Unterstellung, zur indischen Mentalität gehöre eine gewisse Unordentlichkeit, erklären. Das spezifisch Indische zeigt sich hingegen in teils überwucherten, häufig aber von ausgedehnten Parkanlagen gesäumten Zeugnissen einer tausendjährigen Kultur, in bestimmten altindischen oder später von islamischen Einflüssen geprägten Elementen des Stadtgrundrisses und schließlich in der bis heute vielfach erkennbaren Separierung der weiträumigen britischen Kolonialstadt von der gedrängten Altstadt der Eingeborenen.

Sehr deutlich unterscheiden sich die großen indischen Städte von europäischen, nordamerikanischen und asiatischen Metropolen allerdings im Ausmaß und der Allgegenwart der Armut. Allen Verheißungen zum Trotz hat es in einem halben Jahrhundert keine politische Kraft in Indien vermocht, sich diesem sozialen Desaster entgegenzustemmen.

Ansonsten haben Indiens Megastädte mit den „gewöhnlichen“ Problemen der Stadtentwicklung – Übervölkerung und Wohnungsnot, Engpässe der Infrastruktur, Wasserknappheit und Versorgungsmängel, kollabierender Verkehr, Umweltzerstörung, leere Kassen und *bad governance* – in ähnlicher Weise zu kämpfen wie andere Großstädte weltweit auch.

## 2 Urbanisierung in Indien

Es ist sicher beeindruckend, wenn für Urban India mit 285 Millionen Einwohnern der Rang des viertgrößten Landes der Welt reklamiert wird. Tatsächlich ist dies in etwa die Größenordnung der städtischen Bevölkerung in der Europäischen Union. Zutreffend ist auch, dass unter die zehn größten Städten der Welt drei indische und unter die 20 größten sogar sechs indische Städte gezählt werden. Das Attribut „städtisch“ wird in Indien allerdings unbestrittenen Metropolen ebenso wie Siedlungen ab 3.000 Einwohnern zuerkannt und sollte deshalb etwas präzisiert werden. Nach dem Zensus 2001 gab es in Indien 35 Millionenstädte mit etwa 108 Millionen Einwohnern. Noch in diesem Jahrzehnt werden weitere 20 Großstädte mit gegenwärtig 650.000 bis 850.000 Einwohnern dazukommen. Freilich muss mit solch quantitativen Zuordnungen nicht unbedingt Urbanität assoziiert werden. So sind etwa die südöstlich von Delhi unter dem Namen Faridabad sich kilometerlang addierenden *townships* ebenso wie die zu Greater Mumbai zählenden Millionenstädte Thane und Kalyan oder das zu Kolkata gehörende Haora gesichtslose Agglomerationen.

Auch der neben einer Anzahl bedeutender Tempel liegenden Industriestadt Nashik oder dem über eine kleine Altstadt hinausgewachsenen Textilzentrum Ludhiana fehlen das großstädtische Format. Andere – wie etwa die touristischen Ziele Agra, Jabalpur, Jaipur, Kochi und Madurai – zeigen sich im Schatten ihrer kulturhistorischen Attraktionen in eher kleinstädtischem Maßstab. Auch das erst 1908 für Angehörige der TATA Iron and Steel Company gebaute Jamshedpur kann ebensowenig wie beispielsweise Wolfsburg aus den am Reißbrett geplanten Strukturen Urbanität generieren. Andererseits passen die nominellen Millionenstädte besser in die Kategorie Urban India als Tausende von Kleinstädten mit weit unter 100.000 Einwohnern, die grobenteils als lediglich statistisch verstädterte Dörfer doch eher Rural India zuzurechnen sind. Von diesen also abgesehen, leben heute etwa 125 Millionen Inder in Großstädten mit mehr als 500.000 Einwohnern.

**Tab. 1: Indiens Millionenstädte**

Stadt	Bundesland	Einwohner		
		gegen 1910	Zensus 1991	Zensus 2001
Mumbai	Maharashtra	0,97 Mio.	12,60 Mio.	16,37 Mio.
Kolkata	Westbengalen	1,22 Mio.	11,02 Mio.	13,22 Mio.
Delhi	Delhi	0,23 Mio.	8,42 Mio.	12,79 Mio.
Chennai	Tamil Nadu	0,18 Mio.	5,42 Mio.	6,42 Mio.
Bangalore	Karnataka	0,19 Mio.	4,13 Mio.	5,69 Mio.
Hyderabad	Andhra Pradesh	0,50 Mio.	4,34 Mio.	5,53 Mio.
Ahmedabad	Gujarat	0,21 Mio.	3,32 Mio.	4,52 Mio.
Pune	Maharashtra	0,16 Mio.	2,49 Mio.	3,75 Mio.
Surat	Gujarat	0,11 Mio.	1,52 Mio.	2,81 Mio.
Kanpur	Uttar Pradesh	0,18 Mio.	2,03 Mio.	2,69 Mio.
Jaipur	Rajasthan	0,13 Mio.	1,52 Mio.	2,32 Mio.
Lucknow	Uttar Pradesh	0,26 Mio.	1,67 Mio.	2,27 Mio.
Nagpur	Maharashtra	0,13 Mio.	1,66 Mio.	2,12 Mio.
Patna	Bihar	0,13 Mio.	1,10 Mio.	1,71 Mio.
Indore	Madhya Pradesh		1,11 Mio.	1,64 Mio.
Vadodara	Gujarat	0,10 Mio.	1,13 Mio.	1,49 Mio.
Bhopal	Madhya Pradesh	0,56 Mio.	1,06 Mio.	1,45 Mio.
Coimbatore	Tamil Nadu		1,10 Mio.	1,45 Mio.
Ludhiana	Punjab	0,05 Mio.	1,04 Mio.	1,40 Mio.
Kochi	Kerala		1,14 Mio.	1,35 Mio.
Visakhapatnam	Andhra Pradesh		1,06 Mio.	1,33 Mio.
Agra	Uttar Pradesh	0,18 Mio.	0,95 Mio.	1,32 Mio.
Varanasi	Uttar Pradesh	0,20 Mio.	1,03 Mio.	1,21 Mio.
Madurai	Tamil Nadu	0,13 Mio.	1,09 Mio.	1,19 Mio.
Meerut	Uttar Pradesh		0,85 Mio.	1,17 Mio.
Nashik	Maharashtra	0,02 Mio.	0,73 Mio.	1,15 Mio.
Jabalpur	Madhya Pradesh	0,10 Mio.	0,89 Mio.	1,12 Mio.
Jamshedpur	Jharkhand		0,83 Mio.	1,10 Mio.
Asansol	Westbengalen	0,01 Mio.	0,76 Mio.	1,09 Mio.
Dhanbad	Jharkhand		0,82 Mio.	1,06 Mio.
Faridabad	Haryana		0,62 Mio.	1,05 Mio.
Allahabad	Uttar Pradesh	0,17 Mio.	0,84 Mio.	1,05 Mio.
Amritsar	Punjab	0,15 Mio.	0,71 Mio.	1,01 Mio.
Vijayawada	Arunachal Pradesh		0,85 Mio.	1,01 Mio.
Rajkot	Gujarat		0,65 Mio.	1,00 Mio.

Jüngeren Einschätzungen, von einer Landflucht könne in Indien keine Rede sein, mag man folgen, wenn es um den Vergleich mit rasant wachsenden Megastädten besonders in Afrika geht. Auf Indien beschränkt, bleibt die Land-Stadt-Migration allerdings nach wie vor die treibende Kraft des urbanen Wachstums, wenn etwa ein Drittel des allgemeinen Bevölkerungswachstums vom 12-Prozent-Segment der großen Städte aufgenommen wird. In diesen liegt die jährliche Wachstumsrate bei 4,3% gegenüber 1,7% in ganz Indien. Allerdings trifft zu, dass die Dynamik des städtischen Wachstums in den 90er-Jahren erkennbar nachlässt. Insofern haben sich frühere Schätzungen, nach denen im Jahr 2000 etwa 320 Millionen Menschen in Städten leben würden, als übertrieben herausgestellt. Auch die immer wieder zu hörenden Prophezeiungen, Indien werde China in der Bevölkerungszahl ungefähr ab 2015 überrunden, spiegeln kaum die realen Zahlen, sondern eher das Bedürfnis wider, dem ungeliebten Nachbarn wenigstens einen Superlativ streitig zu machen.

Tatsächlich dürften die beiden Großvölker – wenn man die derzeitigen Zuwachsraten hochrechnet – gegen Mitte des 21. Jahrhunderts mit jeweils etwa 1,6 Milliarden Menschen gleichziehen. Dem globalen Trend der Urbanisierung, auf den sich die Vorhersage stützt, dass im Jahr 2020 die Hälfte der Bevölkerung von Entwicklungsländern in Städten leben wird, dürfte Indien also nur bedingt folgen. Selbst die grundstürzenden Kräfte der Globalisierung vermögen das riesige Agrarland Indien nicht binnen einer Generation der Dominanz postindustrieller Stadtgesellschaften zu unterwerfen. Statt dessen werden sich aber die sozialen und kulturellen Brüche zwischen dem – dann schätzungsweise – Bevölkerungsfünftel in den großen Städten und den anderen vier Fünfteln auf dem Lande verstärken. Insofern hat das Bild von Urban India als dem viertgrößten Staat der Welt einen destruktiven Hintersinn. So wie heute beispielsweise die unteren 300 Millionen der absolut Armen im öffentlichen Selbstverständnis Indiens gar nicht vorkommen, könnten sich eines Tages die säkularen Stadtvölker als modernes Indien definieren – in deutlicher Distanz zu dem in fortschrittshemmenden Traditionen befangenen Land.

Immerhin hat der politische Paradigmenwechsel in den 80er-Jahren, Städte nicht länger als Konzentrationen von Wohlfahrtsproblemen, sondern als Kraftzentren der Landesentwicklung zu betrachten, auch die öffentliche Wahrnehmung verändert. Dutzende von Stadtentwicklungskonzepten und nicht zuletzt der über die Agenda 21 und die Habitat-Konferenzen zu globaler Prominenz gekommene Begriff *sustainable development* haben die latente Angst vor dem Moloch Stadt zur Zuversicht in deren Innovationskraft gewandelt und Urbanität zum Synonym für Modernität werden lassen. Bald war von einer *southern perspective on sustainable city* die Rede, der dann bis Ende der 90er-Jahre das Sustainable City Program (SCP), das Urban Management Program (UMP) und das Urban Environment Forum (UEF) gefolgt sind. Dieser programmatische Aufbruch hat freilich den Verdacht, *sustainable development* sei eine der üblichen westlichen Beglückungsformeln ohne eigentlichen Inhalt, nicht ausräumen können. So ist die sarkastische Frage gestellt worden, ob es denn Armut, Slums und Engpässe in der Stadt seien, die nachhaltig entwickelt werden sollen. Da schwingt Enttäuschung über stadtplanerischen Aktionismus mit, der

sich häufig in kosmetischen Korrekturen erschöpft und vor den eigentlichen Problemen regelmäßig kapituliert. Unter diesem Blickwinkel sei die *sustainable city* kaum mehr als ein reformistisches Trugbild, solange nicht ein grundlegender Wandel der ökonomischen und sozialen Strukturen der Stadt in Angriff genommen werde.

### 3 Stadtbilder in Indien

Abgesehen von einer Reihe von Tempelstädten im Süden ist die historische indische Stadt lediglich in baulichen Relikten aus der Maurya- und Guptakultur überliefert. Im Norden gibt es dagegen zahlreiche gut erhaltene Stadtelemente aus der Moghulzeit.

Viele kleinere Residenzstädte der knapp 600 Fürstenstaaten, deren Paläste und Sakralbauten heute zu den Highlights des Indientourismus zählen, haben – wohl zu ihrem Vorteil – den Aufstieg zur Großstadt verpasst. Von den sechs heutigen Megastädten sind drei, Madras, Calcutta und Bombay, erst von der britischen Ostindien-Gesellschaft gegründet worden, während Delhi und Hyderabad sich unter dem Einfluss der britischen Kolonialherrschaft zu Metropolen entwickelt haben. Dagegen stieg Bangalore erst nach der Unabhängigkeit zu einem internationalen Zentrum der Hochtechnologie auf. Der britische Einfluss auf die Stadtentwicklung zeigt sich besonders in den vielen planmäßig angelegten Neustädten, *civil stations*, die zwar in räumlicher Nachbarschaft zu bestehenden indischen Städten errichtet wurden, mit diesen aber weder sozial und kulturell noch in der Formensprache ihrer Bauten kommunizieren. Auch nach der Unabhängigkeit sind neue Städte auf dem Reißbrett entworfen worden, Chandigarh als Doppelhauptstadt der Unionsstaaten Punjab und Haryana ebenso wie Gandhinagar als Hauptstadt von Gujarat.

Das indische Stadtbild wird nicht anders als das europäische von einem festen Repertoire teils symbolträchtiger teils zweckdienlicher Bauten geprägt. Zu den ältesten gehören gemeinhin die Zitadelle oder das Fort und mehr oder weniger noch vorhandene Stadtmauern und Tore. Zum islamischen Erbe der Moghulzeit gehören Moscheen in sehr variantenreichen Baustilen und monumentale Grabmäler. In den Residenzstädten bilden – mitunter stadtteilgroße – Paläste das Zentrum der Altstadt, in deren Straßengewirr sich im Allgemeinen Märkte und nach Gewerben geordnete Basare aneinanderreihen. Dass hier Läden zur Gasse hin, Werkstätten im Hof und Wohnungen im Obergeschoss liegen, unterscheidet sich von europäischen Altstädten allenfalls darin, dass in letzteren solche zweckmäßigen Funktionsmischungen heute kaum noch vorkommen. Old Delhi und die Altstadt von Ahmedabad sind Beispiele für einen ungeordneten (irregulären) Stadtgrundriss, in dem weder das den Himmelsrichtungen folgende Straßenraster der altindischen Stadt, noch die auf die Hauptmoschee orientierten Sichtachsen erkennbar sind. Dagegen weist der historische Kern von Jaipur einen mustergültig geordneten Grundriss von sieben an das größere Palastkarree angelehnten Blöcken mit geschlossener Randbebauung auf, in die sich sogar die Freitagsmoschee nahtlos einfügt. Eine Besonderheit altstädtischer

Wohnbauten sind in Ahmedabad die *Pols*, gedrängt um hofartige Sackgassen angelegte Häusergruppen, in denen – namentlich während der Moghulzeit – einzelne Clans oder Kasten der Hindus kleine *communities* bildeten. Dieses Element erlebt in neueren Stadterweiterungen wie etwa in Artists' Village in New Mumbai eine moderne Replik. In diesem Zusammenhang ist bemerkenswert, dass die erst nach der Unabhängigkeit in Chandinagarh von Le Corbusier nach europäischem Vorbild in offenen Gebäudekarrees angelegten Wohnquartiere gleichwohl zum Muster einer nach Kasten getrennten Besiedlung wurden.

Was indische Städte von europäischen unterscheidet, sind die separaten Hinzufügungen aus der britischen Zeit – *cantonments* und *civil lines*. Diese Garnisonen und zivilen Einrichtungen der Kolonialmacht waren nicht nur durch natürliche Barrieren oder Eisenbahntrassen deutlich von der Eingeborenenstadt getrennt, sondern standen zu dieser durch ihre lockere Bebauung inmitten weiträumiger Grünflächen in auffallendem Gegensatz. Nach der Unabhängigkeit sind diese Gebiete, zu denen außer den typischen weißen Bungalows in den Wohnbereichen auch eine Gruppe von Verwaltungsgebäuden, als Einkaufszentrum The Mall, häufig ein pompöses General Post Office, die Cantonment Station und ein Polospielfeld gehörten, in öffentlichen Besitz übergegangen und nur in geringem Umfang überbaut worden.

So sind Altstadt und britische Neustadt häufig bis heute als Stadtkern erhalten, jenseits dessen sich teils geplante, teils durch Einschränkungen im Rahmen gehaltene Stadterweiterungen in das Umland erstrecken. Dazu gehören neben dicht bebauten Arealen aufgelockere, aber gestaltlose Wohnkolonien, *residential areas* im Stil von Villenvierteln sowie zwischendurch und vorzugsweise auf städtischem Grund ausgedehnte Slums.

Bombay, die größte der indischen Megastädte, wurde im Jahr 1672 auf dem Gebiet von sieben Fischerdörfern gegründet. Dieser Nukleus zeigt in Gestalt des Fortbezirks den historischen Ursprung der Innenstadt, die sich heute ganz über eine lange sich nach Süden hin verjüngende Inselhälfte erstreckt. Unter diesen naturräumlichen Bedingungen hat Bombay eine ausgeprägte Linienstruktur, deren Rückgrat zwei parallele Bahntrassen bilden. Der südliche Teil von Colaba bis zur Victoria Station ist mit seinen pompös prächtigen Gebäuden noch gut als das britische Bombay erkennbar. Im Westen zeigt sich dieses mit einer zur Corniche an der Back Bay hin gelegenen Art-Deco-Bebauung, an der Ostseite dominiert neben alten Dockanlagen das Gateway of India. Nördlich davon liegt die alte Eingeborenenstadt. Heute wird die Skyline der Stadt von mehr als 200 Hochhäusern geprägt, die in einer endlosen Kette bis in die Altstadt reichen und dort am Nariman Point den Financial District bilden.

Mumbai, wie Bombay inzwischen heißt, ist mit 17 Millionen Einwohnern an Calcutta, das zu Beginn des vorigen Jahrhunderts die einzige indische Millionenstadt war, vorbeigezogen. Beide Städte und vor diesen schon Madras wurden im 17. Jahrhundert von der British East India Company gegründet und haben sich deshalb nach anderen Mustern als die indischen Residenzstädte entwickelt. Als wichtiger Hafen und führende Wirtschaftsmetropole ist Mumbai reich – und andererseits auch sehr

arm. Ein Drittel seiner Einwohner lebt in Chawls, wie Slums in Mumbai genannt werden.

Calcutta wurde im Jahr 1696 an der Stelle des Fischerdorfs Kalikata gegründet und trägt heute den Namen Kolkata. Der historische Kern liegt nördlich des weitläufigen Maidan mit Fort William am Ostufer des Flusses Hugli. Östlich des Maidan bilden Bauten aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts die jüngere Innenstadt. Nördlich davon liegt die alte Eingeborenenstadt Black Town. Die stark überfüllte Innenstadt wird von einer in Nord-Südrichtung verlaufenden U-Bahn erschlossen. Oberirdisch behaupten sich Straßenbahnen gegen den chaotischen Individualverkehr. Das Stadtbild von Kolkata weist eine – allein im Westen vom Hugli begrenzte – radiale Struktur auf.

Delhi (heute Dili) ist eine vielgestaltige Metropole ohne Innenstadt. Das politische Zentrum liegt am westlichen Ende des Raj Path, der parkförmig breiten Mittelachse von New Delhi. Das Finanz- und Geschäftszentrum verteilt sich auf die Gegend um den Connaught Place, einer ringförmigen Variante der britischen Mall, und das weit südlich gelegene Hochhausviertel Nehru Place. Die Altstadt Shajahanabad (Old Delhi), die vor hundert Jahren „Modern City“ genannte wurde, ist ein quirliger und authentisch indischer Stadtteil, nimmt aber keine zentralen Funktionen wahr. Das planmäßig angelegte New Delhi ist eine Gartenstadt. Die nördlich von Old Delhi gelegenen *civil lines* haben ihren städtischen Kontext mit der Verlagerung der britischen Verwaltung nach New Delhi verloren. Und zwischen all diesen Stadtfragmenten liegen geplante Residenzviertel wie Jorbagh, ältere Viertel wie das muslimische Nizamuddin West, Kolonien für Regierungsangestellte, ausgedehnte Parks und historische Monumente. Delhi bestand im Jahr 1911, als es anstelle von Calcutta Hauptstadt von Britisch Indien wurde, lediglich aus dem heutigen Old Delhi mit dem Red Fort und der Freitagsmoschee Jama Masjid sowie den *civil lines* mit dem Maidan Grand Hotel und dem Old Secretariat. Das Delhi Cantonment lag hinter einer Hügelkette außerhalb der Stadt. Schon zu Beginn des vorigen Jahrhunderts gab es um die Altstadt herum parallel zur Stadtmauer eine Circular Road. Die heutige Ringroad umfasst Old Delhi und New Delhi sowie einige südlich sich anschließende Villenviertel.

Madras wurde 1639 als erster Stützpunkt der British East India Company gegründet. Ältester Teil ist Georgetown, das ursprünglich eine Webersiedlung mit dem Namen Chennapatnam war und von den Briten Blacktown genannt wurde. Im Norden schließt sich die Fischervorstadt Rayapuram an. Südlich liegen Fort St. George und südwestlich die Europäerstadt Egmore. Westlich des Cooum River gibt es das europäische Villenviertel Nangambakan, und südlich schließen sich die über alte Dörfer hinweg gewachsenen Stadtteile Triplicane und Mylapore an. Entlang der Marina zwischen Buckingham Canal und dem Golf von Bengalen stehen Ensembles imposanter britischer Bauten. Die Stadtstruktur von Chennai – wie Madras in Anlehnung an Chennapatnam heute genannt wird – ist von der an der Küste liegenden Altstadt ausgehend halbradial.

Hyderabad wurde im Jahr 1589 von den Königen von Golkonda gegründet. Im historischen Stadtbild, das von dem Chaumala, dem Palast des Nizams, und der Mekka-Moschee geprägt wird, ist der islamische Einfluss deutlich erkennbar. Die Vorstadt Chadar Ghat war der bevorzugte Wohnort der Europäer. Dagegen lag das britische *cantonment* weit entfernt in Secunderabad.

Bangalore ist die zweite Residenzstadt des Königreichs Mysore und gilt trotz seiner erst später hinzugefügten britischen Stadtelemente als „europäischste“ Stadt Indiens. Die indische Altstadt Pettah ist durch den ausgedehnten Cubbonpark von den britischen *civil lines* und dem *cantonment* getrennt. Im Süden bildet ein von dem Mogulherrscher Haider Ali angelegter Botanischer Garten zusammen mit dem Cubbonpark einen innerstädtischen Grünbereich. Die neuen Branchen besonders der Informationstechnologie haben ihre Standorte an den Ausfallstraßen. Ungefähr eine Million Einwohner der wohlhabenden Stadt leben in etwa 500 Slums.

## 4 Wachstum und Verdichtung

Migration und industrielle Entwicklung sind die treibenden Kräfte eines rasanten Städtewachstums in Indien, das die Bevölkerungszahl besonders in den großen Städten in den letzten hundert Jahren im Schnitt um das Zehnfache, in den Spitzenbereichen um mehr als das Dreißigfache hat ansteigen lassen. In Europa, wo vergleichbare Entwicklungen sich über mehrere Jahrhunderte verteilt und deshalb selbst während der Industrialisierung mit geringeren Zuwachsraten vollzogen haben, hieß ein frühes Motiv der Landflucht: „Stadtluft macht frei!“ Im übertragenen Sinn erklärt dies auch in Indien die anhaltende Wanderungsbewegung vom Land in die Stadt und von den kleinen zu den großen Städten. Dabei geht es nicht um Freiheit als Rechtstitel, wie er damals den Leibeigenen wichtig war, sondern um die materiellen Grundlagen von Freiheit, nämlich soziale Chancen und den Zugang zu lebenswichtigen Ressourcen.

In Indien beginnt dies mit minimalen Erwerbsmöglichkeiten durch einfachste Gelegenheitsarbeiten, die es in Städten naturgemäß in beträchtlichem Umfang und mit einiger Regelmäßigkeit gibt – auf dem Lande dagegen für Angehörige ausgegrenzter Gruppen nicht.

Die Industrie hat in den Städten kompatible Strukturen für ihren Bedarf an Arbeitskräften, Zulieferern, Dienstleistungen, administrativen Kontakten und sozialem Umfeld für ihre Führungskräfte vorgefunden und mit der Standortwahl vor den Toren der Stadt nicht nur deren Flächenwachstum, sondern gerade auch die Zuwanderung beschleunigt. Inzwischen ist selbst unter Nostalgikern der indischen Dorfgesellschaft unbestritten, dass die großen Städte mit der Innovationskraft und dem produktiven Potential moderner Industrien sowie Universitäten und Forschungsstätten zum Motor der Landesentwicklung geworden sind.

Wachstumsinduzierende Faktoren wie Zuwanderung und Investitionstätigkeit sind freilich bis zum heutigen Tage wirkungsmächtiger als alles politische Bestreben, die Stadtentwicklung in kontrollierbare Bahnen zu lenken. Mumbai und Kolka-

ta vermitteln nach wie vor den Eindruck, ein urbanes Chaos stets am Rande des Zusammenbruchs und als kommunale Megastruktur unregierbar zu sein. In Dili zeigt sich das Unvermögen, eine bedarfsgerechte Infrastruktur bereitzustellen, daran, dass überall Glasfaserkabel für künftige Kommunikationstechnologien verlegt werden und weiterhin fünfmal am Tag der Strom ausfällt. Selbst in den Musterstädten der Hochtechnologie, Hyderabad und Bangalore, hält die Infrastruktur nicht mit dem Wachstumstempo Schritt.

Wo Wachstum räumlich nicht aufgefangen werden kann, wo in unaufhaltsame Entwicklungen nicht korrigierend eingegriffen wird und wo staatliche Prärogativen der Landnutzung die Verknappung innerstädtischer Flächen noch verschärfen, kommt es naturgemäß zur Verdichtung. Auch dies ist kein spezifisch indisches Phänomen und auch nicht gänzlich neu, wie die Exzesse städtischer Überbauung in europäischen Städten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts belegen. Der Unterschied liegt darin, dass in indischen Städten keine Mietskasernen – sondern in den freien Arealen eher Wohnkolonien in einem adaptierten Bauhausstil – gebaut, statt dessen aber die Altstadtviertel, indem sie immer mehr Bewohner aufnehmen, gewissermaßen komprimiert werden. Insofern bedeutet Verdichtung, dass in dem etwa zwei Quadratkilometer großen Old Dili heute rund eine Million Menschen leben, in der Innenstadt von Mumbai mehr als fünf Millionen in Chawls hausen und selbst Bangalore mehr als eine Million Slumbewohner zählt.

Auf der anderen Seite sind die inneren Bereiche indischer Städte bemerkenswert resistent gegen die in Europa epidemische Sanierung mit der Abrissbirne. Sicher wirken hier Bausatzungen und Restriktionen, wesentlich ist aber, dass die in der verdichteten Altstadt lebenden Menschen diese aus wirtschaftlichen und wohl auch sozialen Gründen nicht verlassen wollen und eher noch andere Familienangehörige hinzuziehen. Insofern gibt es die indische Besonderheit der in ihrer Zeit verharrenden Innenstadt – identitätsstiftend, vorbildlich in ihrer Funktionsmischung und als Quelle von Urbanität. Allerdings strapaziert deren chronische Überbevölkerung zusätzlich die gemeinhin unterentwickelte städtische Infrastruktur.

## **5 Stadtentwicklungsplanung gegen die Verdichtung**

Der traditionelle Sichtweise auf Indien als Agrarland und der entsprechend geringen Aufmerksamkeit für Probleme der Stadtentwicklung stellt sich im Jahr 1988 ein inhaltsschwerer Bericht der National Commission on Urbanisation (NCU) entgegen, der nicht weniger als ein komplettes Szenario der voranschreitenden Urbanisierung in Indien und ein Bündel strategischer Empfehlungen enthält. Zu Letzteren, die bis heute die Diskussion zur Stadtentwicklung in Indien prägen, ohne freilich die in der Kompetenz der Staaten oder der Städte selbst liegende Stadtplanung erkennbar zu beeinflussen, gehören idealpolitische Maximen ebenso wie konkrete Vorschläge, deren praktische Umsetzung zumindest vorstellbar erscheint. Ein Grundmotiv zielt

dabei auf eine ausgewogenere Verteilung sowohl der Wirtschaftstätigkeit als auch der Besiedlung zwischen Stadt und Land oder – dies bereits einschränkend – zwischen großen und kleineren Städten. Um dem Letzteren näher zu kommen, werden bald darauf verschiedene Programme zur Förderung kleiner und mittlerer Städte aufgelegt. In eine ähnliche Richtung weist der Vorschlag, Gegenpole (*counter magnets*) in gehöriger Entfernung zu den großen Städten zu schaffen, um wirtschaftliche Aktivitäten und Bevölkerung von diesen abzuziehen. Neben solchen Strategien gegen die urbane Verdichtung wird in dem Bericht der Zusammenhang von Urbanisierung und allgemeiner wirtschaftlicher Entwicklung herausgestellt. In einer Art *grand design* werden 77 Städte von nationaler Bedeutung und 252 für die einzelnen Unionsstaaten wichtige Städte ausgewählt und als Generators of Economic Momentum identifiziert. Außerdem werden 49 Spatial Priority Urban Regions benannt. Diese Hierarchie der Urbanisierung ist freilich ein theoretisches Modell geblieben, weil es in dem auf Dezentralisierung fixierten Indien weder die Bereitschaft noch die Mechanismen oder effiziente Netzwerke für eine koordinierte Stadtplanung gibt. In der Realität wird die Stadtentwicklung weiterhin hauptsächlich von unkontrollierten Marktkräften und einer ohnehin nicht steuerbaren Migration bestimmt. Die Stadtverwaltungen haben sich dem kaum widersetzt und gar nicht daran gedacht, wirtschaftliche Funktionen freiwillig an schwächere Nachbarregionen abzutreten. Auch die Industrie hat ihre Standortentscheidungen wie bisher nach eigenen Kriterien getroffen. So ist es bis heute bei den sehr unterschiedlichen Entwicklungsgeschwindigkeiten der Metropolen im Vergleich zu den kleineren Städten geblieben.

In den 90er-Jahren wird die Vorstellung, man könne die Multifunktionalität und die Siedlungskonzentrationen der Millionenstädte partiell auf Subzentren im Umland verteilen, allmählich aufgegeben, und den Metropolen wird mit einem im Jahr 1994 verabschiedeten Mega Cities Project Reverenz erwiesen. Zu diesem Sinneswandel haben Erfahrungen mit den Ende der 70er- und in den 80er-Jahren entstandenen Satellitenstädten beigetragen. Dabei hat sich herausgestellt, dass diese neuen Städte nicht etwa das Wachstum der benachbarten Metropole entlasten, sondern das der gesamten Metroregion noch verstärken. Auch die Verdichtung der Innenstadt wird keineswegs gemindert, weil deren Funktionen nahezu ausnahmslos dort verbleiben, nun aber von den Bewohnern der Satellitenstädte mitgenutzt werden. Insofern induziert das Wachstum der Satellitenstädte zusätzliches Wachstum in der Metropole und bewirkt folglich eine weitere Verdichtung der Innenstadt. Dieser Zusammenhang kommt besonders im exponentiell wachsenden Pendlerverkehr zum Ausdruck. In Dili etwa pendeln täglich Hunderttausende aus einem Umkreis von bis zu 100 Kilometern mit Regionalbahnen in die Stadt. In Mumbai dagegen hat das Fehlen ausreichender Bahnverbindungen zwischen der Innenstadt und New Mumbai den Zuzug zu dieser am gegenüberliegenden Ufer des Thane-Sund angelegten Satellitenstadt weit unter den geplanten Größenordnungen gehalten. Dieses Planungsversagen erinnert an die desaströse Anfangszeit des Märkischen Viertels in Berlin, wo nach der Errichtung tausender Wohneinheiten deren Verkehrsanbindung mehr als ein Jahrzehnt lang versäumt worden war.

Eine weitere Planungsmöglichkeit für die Einbindung von Vororten in eine Metropolregion bietet das Korridorkonzept, das von gewachsenen Korridoren wie dem zwischen Ahmedabad und Surat inspiriert sein mag. Rückgrat dieses Konzepts sind eine leistungsfähige Bahnstrecke und parallel dazu ein Highway, an die eine Kette kleinerer Städte zwischen zwei Megacities angebunden ist.

Unabhängig von den Erfolgchancen einer gegen die Verdichtung von Innenstädten gerichteten Stadtplanung ist zu fragen, ob eine solche überhaupt wünschenswert ist. Das europäische Modell der Gartenstadt auch für innerstädtische Wohnsiedlungen hat eine gegen die Finsternis der Hinterhöfe sich leicht abhebende freundliche Seite, die Schattenseite zeigt sich in der gepflegten Langeweile der grünen Schlafstadt. Auch die indischen Gartenstädte verbergen hinter ihrer beschaulichen Parkfassade einen völligen Verlust an Urbanität, wie er in Berlin vergleichsweise im Hansaviertel zu beobachten ist. In den Satellitenstädten geht neben der Urbanität zumeist auch noch die Beschaulichkeit verloren, wenn die endlos hinzugefügten, immer gleichen Baukörper nur noch mit kärglichen Rasenflächen und Plattenwegen verbunden werden. In diesen Blöcken zeigen sich die Spätfolgen der Charta von Athen, in der sich vor 70 Jahren die führenden Architekten und Städteplaner jener Zeit darauf geeinigt hatten, den Organismus der Stadt durch deren Verteilung zu zerstören. Mit der räumlichen Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Naherholung ist aber nicht nur den nun jeweils monofunktionalen Stadtbereichen die Urbanität genommen, sondern zugleich der innerstädtische Verkehr auf die Spitze getrieben worden.

## 6 Pläne und deren Umsetzung

Jede stadtplanerische Anstrengung nimmt für sich in Anspruch, die Lebensqualität in der Stadt verbessern zu wollen. Inwieweit dies gelingt, hängt nicht nur vom Verhältnis zwischen Kreativität und Umsetzungsmacht, sondern natürlich auch von den jeweiligen Prämissen ab. Es gibt die Ausrichtung auf Einzelaspekte, wie etwa das Wohnen, und den *holistic approach*, der die Stadt als Kosmos ökonomischer, sozialer, politischer und kultureller Einflüsse begreift. Andere Pläne deuten erkennbar auf partikulare Interessen oder bestimmte politische Intentionen. Wieder andere verstehen sich als idealtypische Konzepte und verweigern sich den notwendigen Kompromissen auf dem Weg zum Aktionsplan. Schließlich gibt es die Pläne in den Plänen, wobei zuweilen unklar bleibt, welcher das Vehikel des anderen ist. Die indischen Fünfjahrespläne haben sich gelegentlich mit der Stadtentwicklung beschäftigt. Ende der 50er-Jahre hat der zweite mit dem Topos *public townships* der Zuversicht Ausdruck verliehen, die Kultur des Dorfes könne auch im größeren Maßstab der Stadt bewahrt werden. Im dritten, Mitte der 60er-Jahre, werden stadtplanerische Masterpläne empfohlen, und im Übrigen wird für die Siedlungsverteilung im städtischen Großraum plädiert. Der fünfte Fünfjahresplan in der zweiten Hälfte der 70er-Jahre beschäftigt sich mit der städtischen Flächennutzung und fordert folgerichtig eine Regulierung des Grundstücksmarkts. Ein Ergebnis ist der Urban Land Ceiling

and Regulation Act, bei dem noch heute umstritten ist, ob er den Grundstücksmarkt kontrolliert oder die Preise durch Verknappungseffekte in die Höhe getrieben hat.

Zum Ethos des Planens gehört die Gewissheit, dass ohne dieses Wildwuchs und Chaos Platz greifen und im Besonderen kapitalmächtige Einzelinteressen zum Zuge kommen. Dem hat zwar das naive Vertrauen in die selbstregulierenden Kräfte des Marktes wenig entgegenzusetzen, beide Konzepte sind allerdings durch die Erfahrung diskreditiert, dass die Städte weltweit sowohl unter schweren Planungsfehlern als auch unter einem eklatanten Versagen der Märkte zu leiden haben.

In Indien sind mit der zu Beginn der 90er-Jahre eingeleiteten New Economy auch Forderungen nach einer Liberalisierung und Deregulierung im Bereich der Stadtentwicklung einhergegangen. Zur Begründung wird die frühere Erkenntnis, dass Städte die Motoren der Wirtschaftsentwicklung seien, mit der Folgerung verknüpft, diese müssten für den globalen Standortwettbewerb bereit gemacht werden. Als eine Konsequenz dieses „ökonomischen“ Blickwinkels können in jüngerer Zeit erhebliche Investitionen in die innerstädtische Verkehrsinfrastruktur angesehen werden. Dies geht über die – dem Stadtbild nicht immer wohltuenden – Flyover, die seit einem Jahrzehnt überall als Bypässe über drohende Infarktbereiche gelegt werden, erkennbar hinaus, in Dili beispielsweise mit dem Großprojekt einer schließlich kreuzungsfreien Ringroad. Ob die kürzlich in Dili mit offizieller Begeisterung eingeweihte Teilstrecke der neuen U-Bahn Dili Metro vergleichbare Entlastungseffekte zeitigt, darf bezweifelt werden. Zunächst dürften die inzwischen in die Innenstadt vorgedrungenen Baustellen dort das Verkehrschaos auf etliche Jahre hinaus dramatisch vergrößern. Die kostengünstigere und effizientere Alternative, auf weithin vorhandenen Trassen ein innerstädtisches Schnellbahnsystem auszubauen und zugleich die völlig desolaten Bahnhöfe in moderne Drehscheiben eines öffentlichen Personenverkehrs zu verwandeln, stößt in Indien allerdings auf ähnliche Zögerlichkeiten wie in Europa die seit langem geforderte Änderung des Modal Split zugunsten der Bahn.

In den Städten selbst gibt es seit Jahrzehnten mehr oder weniger detaillierte Entwicklungspläne, die in ihren jüngeren Fortschreibungen deutlich konkreter werden. Darin kann auch eine Folge des 74. Verfassungszusatzes von 1994 gesehen werden, mit dem die städtische Selbstverwaltung Verfassungsrang gewinnt. Städte werden zur dritten Stufe der Exekutive ermächtigt und gewinnen damit die hauptsächliche Zuständigkeit für die Stadtentwicklung, die zuvor bei den Staatsregierungen lag.

## 7 Umweltprobleme in der Stadt

Das schöne Bild von den Städten als Wachstumsmotoren überdeckt ein wenig, dass diese zugleich in großem Umfang die knappen Ressourcen Fläche, Grundwasser und Energie verzehren und zugleich überproportional zu Luftverschmutzung, Wasservergiftung und Abfallproduktion beitragen. Dabei hat der städtische Landverbrauch nicht nur eine quantitative Dimension, sondern greift mit noch gar nicht absehbaren Folgen durch Zersiedlung von Naturräumen, Senkung des Grundwasserspiegels,

Kohlendioxidemissionen, Bodenversiegelung und den Verlust von Grünbereichen ins Ökosystem ein. Die zuweilen tatkräftige Auslagerung umweltbelastender Branchen ins Umland entspricht auf fatale Weise der Politik der hohen Schornsteine, mit der einst in europäischen Industriezentren die Umweltprobleme nach dem Sankt-Florian-Prinzip gelöst wurden. Mitunter kommt es noch schlimmer. In Dili mussten auf Anordnung des Obersten Gerichts an die 9.000 Produktionsstätten wegen zu hoher Luftverschmutzung geschlossen werden. Die meisten Betriebe haben ihre Produktion nicht allzu ungern in den Nachbarstaat Uttar Pradesh verlegt, in dem die Arbeitslöhne deutlich niedriger sind. Die gerichtliche Auflage, allen nicht umziehwilligen Arbeitern Entschädigungen zu zahlen, wurde indessen weitgehend ignoriert.

Ein weiteres Beispiel aus Dili ist die Verfügung des Obersten Gerichts, alle Fahrzeuge für den Personentransport, die älter als zwölf Jahre sind, außer Dienst zu stellen. Die davon betroffenen 12.000 Motorrikschas, 4.000 Busse und 1.200 Taxis operieren inzwischen ungehindert in Uttar Pradesh, wo der Umweltschutz weniger strikt gehandhabt wird. Immerhin hat die zügige Umstellung der in Dili verbliebenen Vehikel des öffentlichen Personenverkehrs auf Naturgasantrieb die zuvor epidemische Luftverschmutzung in Dili deutlich gemindert. Gegen die Auspuffgase von mehreren hunderttausend Motorrollern, Mopeds und Motorrädern sowie der dieselgetriebenen LKWs ist dagegen noch kein Mittel gefunden worden. Hinzugefügt werden muss, dass während der täglich mehrere Stunden dauernden *power cuts* einige zehntausend Generatoren anspringen, deren Abgase ebenfalls ungefiltert in die Luft gehen. Eine weitere Quelle der Luftverschmutzung sind die vielen kleinen Brandstellen, die hauptsächlich der illegalen Abfallbeseitigung dienen, zuweilen aber auch von Squattern betrieben werden, um Wasser zu kochen oder sich im Winter zu wärmen.

Ein anderes namentlich in den großen Städten ungelöstes Problem ist die Müllentsorgung. In den einkommensstärkeren Vierteln dient der dort anfallende Müll als Einkommensquelle für Sammler, die alle noch verwertbaren Stoffe aussortieren und zum Recycling geben. Ansonsten gibt es eine Abfallwirtschaft nur auf Ad-hoc-Basis. Seit 1998 gelten zumindest für den teilweise hochtoxischen Abfall der vielen städtischen Krankenhäuser die Bio-Medical Waste (Management and Handling) Rules. Ein Punkt am Rande ist die ausgeprägte Wegwerfmentalität indischer Stadtmenschen, der bislang weder mit Appellen „Keep Mumbai clean!“ noch etwa der Erwägung von Zwangsmitteln beizukommen ist.

Der in den großen Städten rapide zunehmende Individualverkehr ist nicht nur ein Hauptverursacher der Luftverschmutzung, sondern zugleich Großverbraucher innerstädtischer Flächen. Dem versucht der im Jahr 1998 erlassene Motor Vehicles Act hauptsächlich mit Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung entgegenzusteuern. Diese setzten einfachheitshalber bei den – zumindest rechtlich – Schwächeren an, wenn etwa Elefanten und Kühe oder auch Tiergespanne mit Kamelen, Pferden und Büffeln aus der Stadt verbannt werden sollen. Beschränkungen für die weit mehr belastenden Legionen von Trucks bleiben dagegen eher vage, und auch vom angekündig-

ten Parkplatzmanagement ist nichts zu erkennen. Zumindest im Blick auf die schnell wachsende Zahl von Individualverkehrsmitteln trifft auch für Indien zu, dass diese Art von Verkehr in den Innenstädten allein durch attraktive Alternativen des öffentlichen Personennahverkehrs verringert werden kann.

Eine rechtliche Innovation ist die Zulassung von Public Interest Litigations – also ein bürgerliches Klagerecht – gegen industrielle Umweltbelastungen.

Im übrigen bleibt festzustellen, dass die indische Politik auch auf kommunaler Ebene sich den ökologischen Ansatz des Sustainable City Program nicht zu eigen macht, sondern Stadtentwicklung weiterhin nach ökonomischen Kriterien konzipiert. Dafür steht das schlagende Argument „Poverty is biggest Polluter“.

## 8 Armut

In Indien wird die Größenordnung der reichen Oberschicht und der an europäischen Standards gemessenen Mittelklasse auf zwischen 90 und 160 Millionen Menschen geschätzt. Am unteren Ende der Bevölkerungspyramide werden an die 300 Millionen absolut Arme in den ländlichen Regionen, die weder einen halben Dollar noch 1.000 Kalorien pro Tag haben, sowohl von der Politik als auch in der öffentlichen Wahrnehmung ausgeblendet. Insofern können die mehr als 100 Millionen städtischen Armen euphemistisch als Bodensatz der unteren Mittelschicht definiert werden. Wie auch immer, in der Stadt sind die Armen ebenso wie die Wohlhabenden überrepräsentiert. Städte bieten den Armen naturgemäß bessere Überlebenschancen als das Land: Gelegenheitsarbeit, Betteln, Kleinkriminalität, Wohnen auf Bahnsteigen, unter Brücken oder in Zelten, aber auch Zugang zu sozialen Netzwerken, die von karitativen Einrichtungen, aber auch in beträchtlichem Umfang von NGOs etwa der Dalits unterhalten werden. Inwieweit in den Städten Abhilfe bei anderen Mangelbefunden – wie hinsichtlich sauberen Wassers und verträglicher Nahrung, Hygiene und Gesundheitspflege, Information und elementarer Bildung – erwartet werden kann, steht dahin. Die Lebensbedingungen von Armen entziehen sich weitestgehend der statistischen Erfassung, und selbst Angaben zu ihrer Zahl werden etwas zweifelhaft, wenn man sich Volkszählungen allein in städtischen Slums praktisch vorstellt. Die Statistik gibt dennoch kund, dass in Indien an die 62 Millionen Stadtbewohner in Slums leben. Schlechter dran sind Arme ohne selbst die geringen Einkünfte, aus denen die Umlagen in den Slums bestritten werden können; deren Alternative ist nur noch der Platz unter der Brücke oder auf Bahnhöfen, solange nicht irgendwelche Ordnungskräfte etwas dagegen haben.

Inwieweit die ungezählten Slum Improvement Programs ihr erstes Ziel, die Lebensbedingungen in den Slums zu verbessern, erreichen, hängt davon ab, ob es sich bei diesen um Primitivunterkünfte für bestimmte temporär in der Stadt ansässige Berufsgruppen handelt, die ihren kargen Verdienst nicht durch Aufenthaltskosten schmälern wollen, ob es laubenähnliche Wellblechhütten für geringverdienende Dauerbewohner sind oder ob die Slums schlicht eine Substruktur krimineller

ler Milieus sind. Wie auch immer, derartige Programme verbrauchen erhebliche Mittel, die möglicherweise mit höheren Wirkungsgraden investiert werden könnten.

Zu den erfolgreichen Initiativen gehören das Slum Networking Program in Ahmedabad und das Slum Redevelopment Scheme in Bombay. Diese verfolgen allerdings das weit ehrgeizigere Ziel, die Slumbewohner in das soziale Leben der Stadt zu integrieren. Andere Programme sind daran gescheitert, dass falsche Prioritäten gesetzt, ungeeignetes Equipment bereitgestellt und populistische Aktivitäten von Politikern nicht abgewehrt wurden.

Unter dem Blickwinkel, dass auch in Europa mehr als die Hälfte aller Armen in Städten leben, wird die über Indien hinausreichende Dimension des Phänomens Slum ersichtlich. Nach der Vertreibung der Obdachlosen aus den Bahnhöfen sind die Armen in den postindustriellen Stadtlandschaften Europas nicht mehr ohne weiteres sichtbar. Ob die Ghettoisierung der Unterschichten in unsanierten Altstadtbrachen oder der indische Slum bessere Voraussetzungen dafür bieten, die Armen wieder in das soziale Gefüge der Stadt einzubinden, bleibt derzeit eine Frage.

## 9 Urbanität und Zivilgesellschaft

Die Wiederentdeckung der Urbanität als Charakterbild der modernen Stadt hat auch mit positiven Erwartungen an die soziale Mischung zu tun. Das Bild von der Metropole als der Welt im Kleinen hat die Vision beflügelt, die Stadt der Zukunft werde von einer multikulturellen Zivilgesellschaft bevölkert sein. Ob aber Städte überall – wie auch nur teilweise in Amerika und Europa – die integrativen Wirkungen eines *melting pot* haben oder sich eher nach dem Muster der Segregation nach Ethnien, sozialen Schichten, Religionen oder eben Kasten entwickeln werden, scheint bislang völlig offen. Das soziale Bild der indischen Metropolen deutet darauf hin, dass Kastenstrukturen sich allmählich in ähnlicher Weise nivellieren wie im vergangenen Jahrhundert die Klassegegensätze in europäischen Städten. Damit ist nicht gesagt, dass es in Mumbai, Dili oder Hyderabad bereits eine sozial durchlässige städtische Zivilgesellschaft gibt oder dass traditionelle Sozialstrukturen lediglich eine dem modernen Stadtleben geschuldete Anpassungsfähigkeit zeigen. Rückschlüsse könnten von den sozial differenzierten indischen Communities in Amerika kommen, wo diese ihre kulturelle Eigenart zwar nicht so pointiert herzeigen wie die Chinatowns, wohl aber auch das Leben in separaten Vierteln bevorzugen.

Auf der anderen Seite spricht die soziale, kulturelle und immense ethnische Vielfalt indischer Großstadtbevölkerungen zumindest für die Entstehung neuer multikultureller Kommunikationsmuster.

## Literatur

*The State of Indian Cities 2001*, documented by Human Settlement Management Institute, New Delhi 2001

Kulwant Singh/Florian Steinberg, *Urban India in Crisis*, New Delhi 1999

- Mahadevia, Darshini, *Sustainable Urban Development in India*, Ahmedabad 2000  
Patel, Sujata/Jim Masselos, *Bombay and Mumbai – The City in Transition*, New Delhi 2003  
Pinto, Marina R., *Metropolitan City Government in India*, New Delhi 2000  
Stang, Friedrich, *Indien*, Darmstadt 2002

Manuskriptbearbeitung: Vera Rathje  
Satz und Textgestaltung: Christine Berg

Gesamtherstellung: einfach-digital print edp GmbH, Hamburg

ISSN 1436-1841  
ISBN 3-88910-295-6  
Copyright Institut für Asienkunde  
Hamburg 2003

CIP-Titelaufnahme:

<p><b>Indien 2003. Politik, Wirtschaft, Gesellschaft</b> / hrsg. von Werner Draguhn. – Hamburg : IFA, 2003. – 482 S. ISSN 1436-1841 ISBN 3-88910-295-6</p>
--



VERBUND STIFTUNG  
DEUTSCHES ÜBERSEE-INSTITUT  
Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Das Institut für Asienkunde bildet zusammen mit dem Institut für Allgemeine Überseeforschung, dem Institut für Afrika-Kunde, dem Institut für Iberoamerika-Kunde und dem Deutschen Orient-Institut den Verbund der Stiftung Deutsches Übersee-Institut in Hamburg.

Aufgabe des Instituts für Asienkunde ist die gegenwartsbezogene Beobachtung und wissenschaftliche Untersuchung der politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen in Asien. Das Institut für Asienkunde ist bemüht, in seinen Publikationen verschiedene Meinungen zu Wort kommen zu lassen, die jedoch grundsätzlich die Auffassung des jeweiligen Autors und nicht unbedingt die des Instituts darstellen.

Nähere Informationen zu den Publikationen sowie eine Online-Bestellmöglichkeit bietet die Homepage: [www.duei.de/ifa](http://www.duei.de/ifa).

Alle Publikationen des Instituts für Asienkunde werden mit Schlagwörtern und Abstracts versehen und in die kostenfrei recherchierbare Literaturdatenbank des Fachinformationsverbundes Internationale Beziehungen und Länderkunde ([www.duei.de/dok](http://www.duei.de/dok)) eingegeben.

Anfragen zur Asienliteratur richten Sie bitte an die Übersee-Dokumentation (Tel.: 040/42825-598 – Fax: 040/42825-512 – E-Mail: [dok@duei.de](mailto:dok@duei.de)).