

## ANSPRUCH UND REALITÄT EINER GEPLANTEN HAUPTSTADT: ISLAMABAD IN PAKISTAN

Mit 6 Abbildungen (z. T. als Beilage I) und 3 Tabellen

HERMANN KREUTZMANN

*Summary:* Prospects and realisation of a planned capital city: the case of Islamabad in Pakistan

The phenomenon of founding new capital cities characterizes a number of decolonized countries in Asia, Africa and Latin America. This paper discusses the case of Islamabad, the capital of Pakistan, which was founded 30 years ago. The expectations laid down in the complex dynapolis concept by the Greek town planner C. D. Doxiadis are compared with the present-day appearance and problems of Islamabad. The modernistic and westernized architectural euphoria of the 1960s has found its expressions in the „city of Islam“ where hardly any elements of Islamic building traditions have been incorporated. The development of Islamabad is traced from the planning stages when the capital functions were transferred from the interim capital and industrial centre Karachi to Islamabad, the city of bureaucrats and diplomats. In the confrontation of plan with reality the emphasis is placed on three aspects of urban dwelling, i. e., habitation, transportation, and supply situation. The existence of squatter settlements and mudhouse quarters prove the misconception of the town planners and the Capital Development Authority regarding the planning and provision of adequate accommodation to all social groups working and living in the capital. The inadequate traffic concept has omitted a public transport system that would allow commuting between different sectors of the capital. The inflexible hierarchical structure of shopping areas assigned to different residential quarters failed to serve the needs of the majority of the urban population. Periodic markets have been filling the supply gap and serve as dynamic business centres. Thirty years after its inception the appearance of Islamabad has deviated in many respects from the town planning concept and reflects overall socio-economic developments within Pakistan.

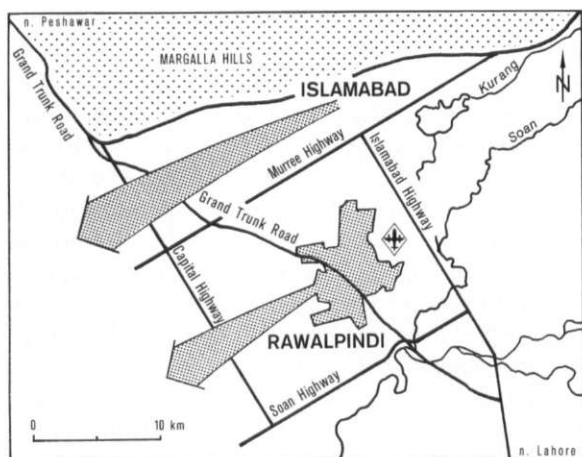
### 1 Einführung

Vor nunmehr drei Jahrzehnten wurde Islamabad im Norden des Industrieflandes als neue Hauptstadt Pakistans gegründet. Die auf dem Reißbrett entworfene und in das Herz des Punjab verlegte Planstadt löste damit die Küstenmetropole Karachi als Sitz der Zentralregierung ab.

Als Ergebnis von Entkolonialisierung und Modernisierungseuphorie der 60er und 70er Jahre wurde nicht nur in Pakistan eine neue Hauptstadt geplant,

sondern auch in anderen neuen, unabhängigen Staaten oder wachsenden Exportökonomien der Dritten Welt. Islamabad stellt die Antwort Pakistans auf die von Le Corbusier entworfene punjabische Provinzhauptstadt Chandigarh in Indien dar. In der islamischen Welt wurde Nouakchott schon vor der Unabhängigkeit Mauretaniens als Hauptstadt (1957) ausgebaut. Als Konsequenz zunehmender Staatseinnahmen aus Exporterlösen und zur Entlastung wuchern der küstennaher Hauptstädte entschlossen sich Brasilien zur Verlagerung des Regierungssitzes von Rio de Janeiro nach Brasilia (1960) und Nigeria zum Bau der neuen Hauptstadt Abuja (seit 1979) mit dem zusätzlichen Ziel, durch Ethnizität bedingtes Konfliktpotential in der Metropole Lagos abzubauen. Kapitalmangel behinderte bislang den weiteren Ausbau von Dodoma, das Daressalam als Hauptstadt von Tansania ablösen soll. Eine weitere Verlagerung einer Küstenhauptstadt ins Landesinnere fand in Côte d'Ivoire statt, wo Yamoussoukro, Heimat des Staatspräsidenten, seit 1984 Abidjan als Sitz der Zentralregierung ablöste (vgl. hierzu GOTTMANN 1983, MANSARD 1986, NILSSON 1973, STANG 1983). Die letztgenannten Neugründungen stehen im Zusammenhang der Nationenbildung in jungen Staaten, die losgelöst von kolonialer Vergangenheit und Außenorientierung eine neue Identität aufzubauen versuchen.

Die vorherrschende Wachstums-Ideologie der 60er Jahre bestimmte das „Dynametropolis“-Konzept des griechischen Stadtplaners Constantinos A. Doxiadis, der in Pakistan schon kurz nach der Machtübernahme des Militärdiktators Ayub Khan (1958) in Korangi bei Karachi seine Ideen zur Bewältigung des aus der Teilung des indischen Subkontinents resultierenden Flüchtlingsproblems in die Tat umgesetzt hatte (vgl. SCHOLZ 1972). Seit der Unabhängigkeit wurden Pläne diskutiert, den provisorischen Hauptstadtcharakter von Karachi durch Ausbau zum Regierungssitz aufzuheben. Diese den Standort erhaltende Möglichkeit wurde jedoch von Präsident Ayub Khan verworfen. Er beauftragte Doxiadis mit der Ausarbeitung eines Konzeptes für eine neue Hauptstadt im Bevölkerungsschwerpunkt Pakistans in der Provinz Punjab. In direkter Nachbarschaft zur



Quelle: The Architectural Review 1967: 211

H. Kreuzmann 1991

Abb. 1: Entwicklungsvorstellungen nach dem Dynapolis-Konzept von Doxiadis

City development of Islamabad and Rawalpindi according to the Dynapolis concept of Doxiadis

bedeutenden Garnison Rawalpindi an der kolonialen Hauptverkehrsachse, der Grand Trunk Road, und dem traditionellen Zugang zum Kaschmir-Tal gelegen, sollte die neue Hauptstadt auf dem Potwar-Plateau in klimatischer Gunstlage und Nachbarschaft zur kolonialzeitlichen *hillstation* Murree entstehen.

Nach Doxiadis kennzeichnet unaufhaltsames Städtewachstum zukünftige Siedlungsentwicklungen, und so sollten die „twin cities“ – Rawalpindi und Islamabad – zusammenwachsen und sich ergänzen. Die Expansion der Agglomeration vollzieht sich nach diesen Überlegungen linear und parallel nur in die Südwestrichtung (Abb. 1). Diese vektorielle Wachstumsvorgabe, die teilweise durch die Orographie bedingt ist – die Gebirgsumrahmung der Margalla Hills stellt eine Verkehrsbarriere dar –, besitzt ihre Ausgangspunkte in Islamabad am Sitz der Zentralmacht und in Rawalpindi am Sitz der Militärmacht, dem kolonialen Komplex aus Cantonment, Civil Lines and Railway Colony<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Vgl. zum Modell der anglo-indischen Kolonialstadt DETTMANN (1970), SCHOLZ (1979). Aus der Entstehungszeit von Islamabad liegen zahlreiche Untersuchungen vor, die sich mit den Planungsideen der ersten Ausbaustufe und Änderungen des auf einem Mehrkernmodell beruhenden Konzeptes auseinandersetzen (vgl. Anonym 1967; AURADA 1961; DETTMANN 1974, 1980; Doxiadis Associates 1964; HARDOY 1964, KRENN 1968; LOVEJOY 1966, 1967; NAFIS AHMAD 1973; NILSSON 1973, S. 139–181; POTT 1964; PRENTICE 1966; RASHID HUSAIN 1965). Bei DETTMANN (1974,

## 2 Islamabad – eine islamische Stadt?

Für den Planer von Islamabad besaß diese Frage eine einfache Antwort: „Every large and important synthesis of Islamic culture is based on pure geometry“ (DOXIADIS 1960, S. 428). Entsprechend seiner streng geometrischen Viertelsgliederung in quadratische Blöcke stattete er diese hierarchisch geordneten Einheiten mit Moscheen unterschiedlicher Größe und Bedeutung aus. Die „einzige Hauptstadtgründung des 20. Jahrhunderts innerhalb der islamischen Welt“ (DETTMANN 1974, S. 224) weist die höchste Anzahl von Moscheen pro Kopf der Bevölkerung in Pakistan auf (The Muslim 29. 7. 1983). Nach Angaben im ersten Zensus 1972 (Government of Pakistan 1978, S. 3) verkörpert Islamabad „... not only aspirations of Muslims but a system of moral, spiritual and social values of Islam“. Eine Dekade später wird hinzugefügt: „Its freshness and beauty symbolizes the hopes and aspirations of the people of Pakistan to revive in a modern context the glory and grandeur of the Muslim rule in South Asia“ (Government of Pakistan 1983, S. 1). Es bleibt jedoch die Frage zu beantworten, ob Islamabad in der Bautradition islamischer Städte steht. Rein formal wurden bei der Gestaltung der Planstadt Islamabad einige Grund- und Aufrißelemente aufgegriffen, die zur Charakterisierung der islamisch-orientalischen Stadt (vgl. SCHWEIZER 1990, S. 196–226, 242–249; GRUNEBaum 1955) verwandt werden:

- Ein- bis höchstens zweigeschossige Hausbauweise herrscht in Islamabad vor, jedoch nicht notwendigerweise in Gestalt des Innenhofhauses.

- Innerhalb der in einem Schachbrettgrundriß angeordneten Wohnsektoren enden Nebenstraßen häufig als Sackgassen, jedoch folgte ihre Anlage einem durchdachten, regelmäßigen Hierarchieprinzip, dessen Einhaltung von der als Planungsbehörde geschaffenen *Capital Development Authority* (CDA) überwacht wird.

Bei Betrachtung der funktionalen Gestaltelemente läßt sich eine Konzentration der Regierungsmacht in einem Viertel konstatieren, was jedoch in gleicher Weise für neugegründete Verwaltungsstädte in aller Welt gelten dürfte. Das charakteristische Formelement der islamisch-orientalischen Stadt, der Bazar, fand in der Dynapolis-Konzeption von Doxia-

1980) finden sich ausgezeichnete Darstellungen des Masterplan und detaillierte Grundrißpläne einzelner Sektoren, so daß an dieser Stelle auf eine erneute Abbildung verzichtet wird.

dis keine Berücksichtigung. Vielmehr sind die Geschäftsaktivitäten auf ein schmales Band in der sog. *Blue Area* und die Zentren der einzelnen Sektoren konzentriert. Die Hauptmoschee, die Shah Faisal Masjid, wurde erst nachträglich an einen prominenten Platz an der Peripherie der Entwicklungsachse gelegt und ist vom Stadtzentrum losgelöst (vgl. MUMTAZ 1985, S. 188).

In ihrer Kritik des vorwiegend von Orientalisten vertretenen Konzeptes der islamischen Stadt fordert ABU-LUGHOD (1987, S. 172) eine Abkehr von einer statischen Betrachtungsweise: „Cities are processes, not products“. Als islamische Elemente im Aufbau islamischer Städte führt sie drei Faktoren an: (i) die Unterscheidung zwischen Mitgliedern der *umma* (Gemeinschaft der Muslime) und Außenstehenden, die rechtliche und räumliche Viertelsbildung unterstützte, (ii) die Trennung der Geschlechter, die zur Aufteilung von Aktionsräumen beitrug, (iii) ein Rechtssystem, das ohne übergeordnete Verwaltung benachbarten Konkurrenten die Klärung von gemeinschaftlicher und individueller Flächennutzung überließ. Für ABU-LUGHOD ist demzufolge evident, daß islamische Städtegründungen nicht allein durch Verordnungen geschaffen werden und daß die oben aufgeführten Kriterien gegenwärtig kaum die Grundlage für Stadtplanungen darstellen. Zumindest theoretisch – und das gilt auch für den Fall von Islamabad – bilden kommunalistische Prinzipien keine Grundlage für Viertelszuweisungen bzw. die Bildung von Wohnquartieren. Ebenso wenig stellt Geschlechtertrennung eine Planvorgabe dar. Entscheidend ist die Abweichung vom dritten Kriterium: „... modern municipal governments stress the provision of community facilities through a centralized system and stress the establishment of laws, building codes, street alignments, subdivision regulations, etc. Such regulations ... are the antithesis of the assumptions and mechanisms of property law under Islamic legal approaches.“ (ABU-LUGHOD 1987, S. 173).

Islamabad verkörpert einen Prototyp moderner Stadtplanung in der islamischen Welt. Detaillierte Bauvorschriften bestimmen die Umsetzung der Reißbrettentwürfe, die wenig Flexibilität aufgrund des rigiden Hierarchisierungsprinzips zulassen. DETTMANN (1974, S. 225) schlußfolgert zu Recht: „Gestalt und Gliederung der neuen Hauptstadt Pakistans sind bis ins Detail durch ein strenges Plankonzept festgelegt, das sich an nichtislamischen Modellen orientiert“. Inwieweit im Prozeß der Stadtentwicklung diese Vorgaben aufrechterhalten werden konnten, bleibt in Kap. 4 zu klären.

### 3 Das Modell Islamabad – Rahmenbedingungen und Entwicklungsprozesse

Anders als in New Delhi, der zu Beginn dieses Jahrhunderts neugegründeten Hauptstadt des Indian Empire, wo sich der Übergang von kolonialer Macht zur Unabhängigkeit 1947 an demselben Ort durch Austausch der Akteure vollzog, sollte Islamabad nach der Teilung des Subkontinents das verkörpern, was die Opfer und den Einsatz der Muslime für einen eigenen Staat auf der Grundlage der Zwei-Nationen-Theorie gerechtfertigt hatte.

Die Hauptstadt des Indian Empire war von der kolonialen Hafenstadt Calcutta, die sich zu einer dicht bevölkerten Metropole mit zunehmenden ethnischen bzw. kommunalistischen Konflikten entwickelt hatte, in die Nähe einer orientalischen Stadt verlegt worden, zu der gebührender Abstand bei der Anlage eines kolonialen Verwaltungszentrums gewahrt wurde. Es lassen sich Parallelen zu der Entscheidung für Islamabad ziehen. Auch in diesem Falle wurde einer dichtbevölkerten kolonialen Hafenmetropole die Hauptstadtfunktion entzogen. Der nach der Unabhängigkeit entstandene und kaum zu bewältigende Flüchtlingsstrom besaß in Karachi einen wichtigen Anlaufpunkt, der als Handels- und industrielles Zentrum des neuen Staates zum Hauptziel der Zuwanderer wurde. Konflikte zwischen Mitgliedern der *Mohajir*-(Flüchtlings-)Gruppe und autochthonen Sindh-Siedlern waren somit vorprogrammiert<sup>2)</sup>. Erklärtes und vorrangig verfolgtes Ziel des Militärdiktators Ayub Khan war es jedoch, die Bürokratie von der Industriellenschicht räumlich zu trennen, um sie so vor Korruptionsanfälligkeit zu schützen

<sup>2)</sup> Die Konflikte in Karachi haben sich in den letzten Jahren weiter verschärft, begleitet von schwerwiegenden bewaffneten Auseinandersetzungen und der regelmäßigen Ausrufung des Ausnahmezustandes. Im Schmelztiegel Pakistans, dessen rapides Wachstum durch den Verlust der Hauptstadtfunktion nicht aufgehalten werden konnte (ZINGEL 1982, S. 253), sind Konfliktparteien nach ethnischer Zugehörigkeit getrennt. Neben *Mohajir* und Sindh treten Migranten aus der North-West Frontier Province und aus dem Punjab als Kontrahenten auf. Der ökonomische Wettbewerb zwischen diesen Gruppen gewann eine neue Dimension durch die Verlagerung der Hauptstadt nach Islamabad. *Mohajir* fühlen sich in den seit Ayub Khan von Punjabi und Paschtunen dominierten Schlüsselpositionen in Militär und Bürokratie unterrepräsentiert (vgl. AHMAD 1985, SAYEED 1989). HAMZA ALAVI (1987, 1991) klassifiziert diese sich auf staatliche Gehälter stützenden Gruppen als *Salarial*, die als mächtige Lobby die pakistanische Politik dominieren.

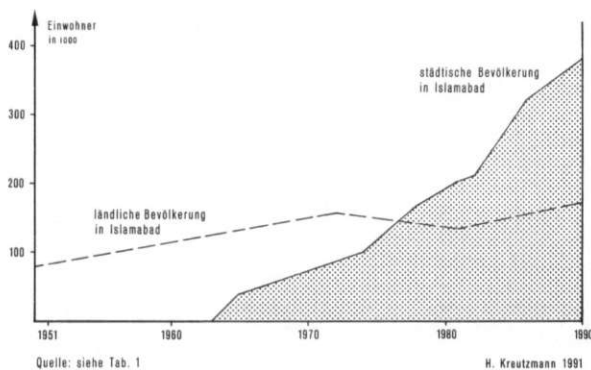


Abb. 2: Bevölkerungsentwicklung in Islamabad 1951-1990  
Population growth in Islamabad, 1951-1990

(HEINECKE 1961, S. 437; KRENN 1968, S. 439; NILSON 1973, S. 145). Bei der Abwägung der jeweiligen Standortvorteile wurde die gute Verkehrserschließung von Karachi als internationalem See- und Flughafen sowie Endpunkt der Eisenbahnlinie mit der zentralen Lage von Islamabad und der geplanten Anbindung an die subkontinentale Hauptverkehrsachse, die Grand Trunk Road, verglichen. Weiterhin führte man Nahrungsmittel- und Wasserversorgungsprobleme in Karachi sowie klimatische Faktoren an, die Islamabad den Vorzug gaben (vgl. DETTMANN 1974, S. 225; KRENN 1968, S. 439; LOVEJOY 1966, S. 923). Das entscheidende Kriterium scheinen jedoch strategische Überlegungen gewesen zu sein.

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung in Islamabad und Rawalpindi 1951-1990

Population development in Islamabad and Rawalpindi, 1951-1990

| Jahr | ländlich | Islamabad<br>städtisch | insgesamt | Rawalpindi<br>insgesamt |
|------|----------|------------------------|-----------|-------------------------|
| 1951 | 83 170   | -                      | 83 170    | 237 000                 |
| 1961 | 119 307  | -                      | 119 307   | 340 000                 |
| 1965 |          | 35 000                 |           |                         |
| 1972 | 158 172  | 76 641                 | 234 813   | 615 000                 |
| 1974 |          | 100 000                |           |                         |
| 1978 |          | 165 000                |           |                         |
| 1981 | 135 922  | 204 364                | 340 286   | 795 000                 |
| 1982 |          | 210 000                |           |                         |
| 1986 |          | 325 000                |           |                         |
| 1990 | 170 000  | 380 000                | 550 000   | 1 171 000               |

Quellen: CDA 1986, S. 36; DETTMANN 1974, S. 238; Government of Pakistan 1978, S. 21; 1983, S. 25; 1990, S. 83; KRENN 1968, S. 442; NAFIS AHMAD 1973, S. 119; QURESHI 1990; RASHID HUSAIN 1965, S. 36; ZUBAIR 1986, S. 36

Der von Militärs auserwählte Standort auf dem Potwar-Plateau für die neue Hauptstadt Islamabad lag in der Nähe des ehemals britischen und heute pakistanischen Armeehauptquartiers Rawalpindi, das bis zur Fertigstellung der ersten Regierungsgebäude in Islamabad im Jahre 1963 als Interimshauptstadt fungierte.

Seit dem ersten Spatenstich 1961 verzeichnet Islamabad ein stetiges Bevölkerungswachstum (Abb. 2). Während bis 1977 die ländliche Bevölkerung<sup>3)</sup> im Hauptstadttitorium noch überwog, haben die deutlich höheren Zuwachsraten der städtischen Bevölkerung diese Relation bis 1990 zugunsten der Städte im Verhältnis 2:1 umgekehrt (Tab. 1).

Das Hauptstadttitorium umfaßt verschiedene Einheiten. Während der Masterplan auch Rawalpindi (259 km<sup>2</sup>) in die Planung miteinbezieht, gliedert sich Islamabad in drei Bereiche:

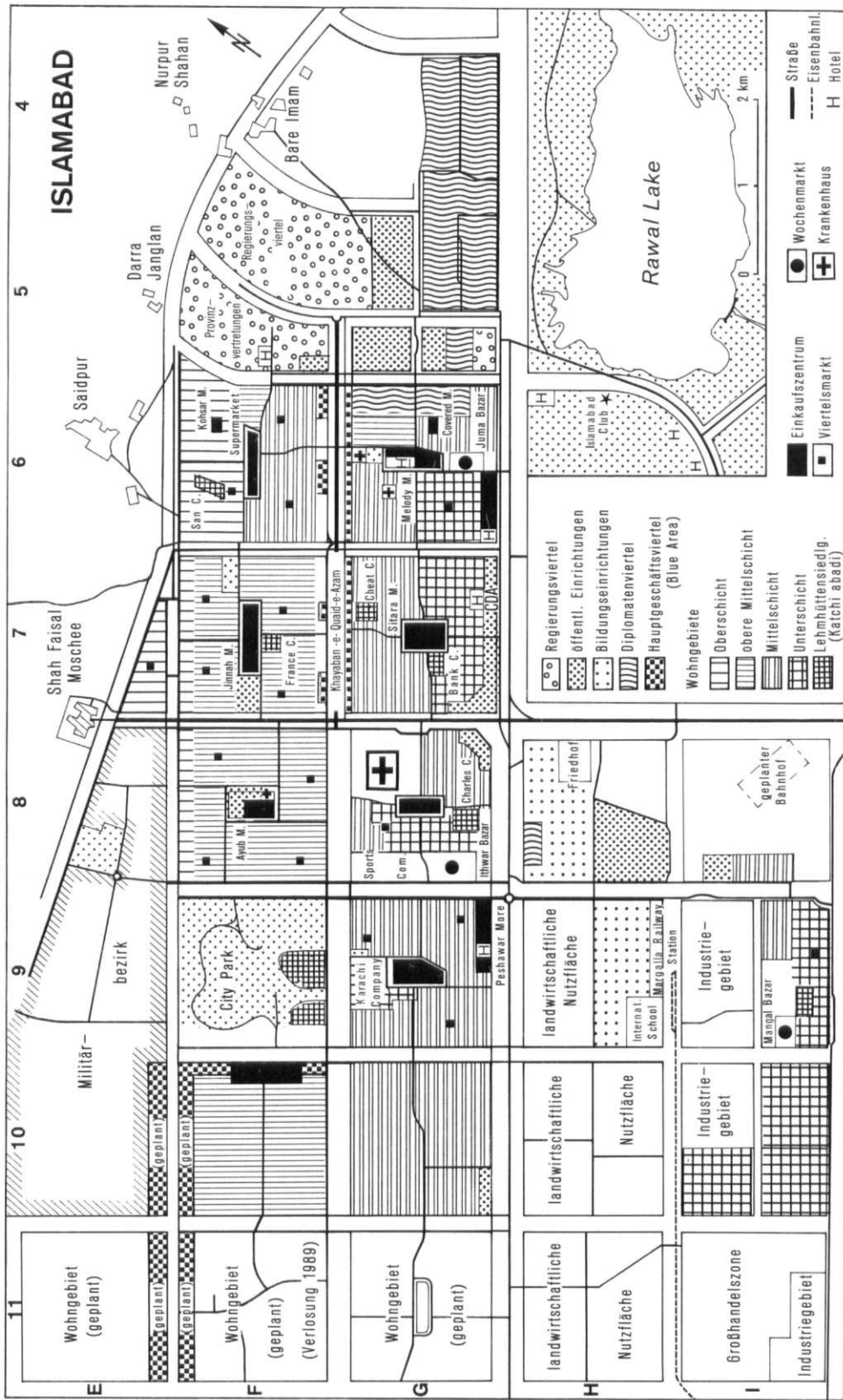
(i) **Islamabad Proper** umfaßt mit 220,15 km<sup>2</sup> den städtischen Bereich der Hauptstadt mit Einrichtungen der Zentralregierung und öffentlichen Verwaltung, diplomatischen Vertretungen, Wohn- und Industriegebieten sowie Geschäftsvierteln.

(ii) **Islamabad Park** erstreckt sich ebenfalls über ein Areal von 220,15 km<sup>2</sup> und ist für semi-urbane Funktionen ausgewiesen (CDA 1986, S. 10). In dieser südöstlich gelegenen Region sind das Atomforschungsinstitut, das Nationale Medizinische Forschungslaboratorium und andere Institutionen mit großem Raumbedarf angesiedelt. Darüber hinaus befinden sich hier Sportanlagen, Museen, Ausstellungsgelände, Parks sowie land- und viehwirtschaftliche Betriebe (vorwiegend Geflügel- und Milchproduktion), Gärtnereien und Baumschulen für die Versorgung der Stadt. In sog. *model villages* wurde hier ein Teil der früheren Dorfbewohner aus dem Gebiet von Islamabad Proper wiederangesiedelt.

(iii) **Islamabad Rural Area** umschließt auf einer Fläche von 466,20 km<sup>2</sup> die oben genannten Bereiche hufeisenförmig. Die Flächennutzung erlaubt als Siedlungen ausschließlich landwirtschaftliche Betriebe. Große Bereiche sind zur forstwirtschaftlichen Nutzung und als Wildreservat ausgewiesen.

Seit dem 6. 1. 1981 bilden Islamabad Proper und Islamabad Park als Hauptstadttitorium den Islamabad District. Bürokraten der CDA verwalten und regieren die Stadt, die keine Versammlung gewählter Repräsentanten besitzt (QURESHI 1990).

<sup>3)</sup> Dorfbewohner im Hauptstadttitorium wurden zum großen Teil in den Sahiwal- (damals noch Montgomery-) Distrikt des Punjab umgesiedelt (RASHID HUSAIN 1965, S. 37).



H. Kreuzmann 1991

Abb. 3: Funktionale Flächennutzung von Islamabad 1991  
Utilization of urban space in Islamabad, 1991

Es lassen sich in der bisherigen Entwicklung von Islamabad drei Ausbauphasen unterscheiden:

*Erste Ausbauphase (1961–1965):* Errichtung von öffentlichen Gebäuden für Verwaltungseinrichtungen der Zentralregierung und Aufbau von Beamtenunterkünften. In dieser Phase wurden die ersten vier Sektoren (Abb. 3: G-6 & 7, F-6 & 7) erschlossen. Der Wohnungsbau lag vorwiegend in öffentlicher Hand (KRENN 1968, S. 442), die ein teilweise aus dem Colombo-Plan finanziertes, internationales Team von Architekten und Stadtplanern beschäftigte. Im Oktober 1963 trafen die ersten Siedler in Islamabad ein, bis 1965 war die Bevölkerung auf 35 000 Einwohner angewachsen, von denen 90% im öffentlichen Dienst beschäftigt waren (NAFIS AHMAD 1973, S. 119).

*Zweite Ausbauphase (1965–1978):* Annahme und Akzeptanz von Islamabad als Hauptstadt, Umzug von Botschaften und Regierungsinstitutionen von Karachi nach Islamabad (vgl. PRENTICE 1966, S. 60). Steigendes Interesse des Privatsektors an Investitionen im Hauptstadtterritorium, das mit infrastrukturellen Privilegien ausgestattet wurde. Damit verbunden war eine großzügigere Auslegung der ursprünglichen Bauvorschriften, die eine Beschränkung auf ein- bis zweigeschossige Haustypen vorsahen. In der Folgezeit (ab 1974) wurden die ersten Hochhäuser entlang der Hauptverkehrsachse (Abb. 3: Khayaban-e-Quaid-e-Azam, Symmetrielinie der Bebauung zwischen F- und G-Sektoren; vgl. БОТКА 1991, DETTMANN 1974) sowie mehrstöckige Apartment-Blocks geplant. In dieser Phase erhöhte sich die Anzahl der entwickelten Sektoren auf sechs, und es wurden 13 000 Wohnungen bzw. Häuser in öffentlicher Trägerschaft und 5000 Privathäuser fertiggestellt (GARDEZI 1980, S. 5). Die durchschnittliche jährliche Zuwachsrate der städtischen Wohnbevölkerung in Islamabad betrug in diesem Zeitraum 13,8%.

*Dritte Ausbauphase (1978–1991):* Fluchtkapital aus Karachi sowie internationale Hilfsgelder und Organisationen in Verbindung mit der Afghanistan-Krise, die Pakistan zu einem Vorposten westlicher Präsenz werden ließ, ermöglichten und finanzierten einen Bau-Boom in Islamabad (vgl. Anonym 1990, S. 63; MAJID SHEIKH 1989), der mit dem Abzug sowjetischer Truppen aus Afghanistan, dem Golfkrieg 1991 und der Einfrierung U.S.-amerikanischer Entwicklungshilfe (Pressler-Amendment) vorerst gebremst wurde. Die durchschnittliche jährliche Zuwachsrate der städtischen Wohnbevölkerung in Islamabad betrug in dieser Phase 7,8%. Nach Erhebungen aus dem letzten Zensus entwickelte sich Islamabad mittlerweile zur zwölftgrößten Stadt Pakistans, als „twin city“ zusammen mit Rawalpindi rangiert die Agglo-

meration im nationalen Vergleich schon an vierter Stelle nach Karachi, Lahore und Faisalabad (Government of Pakistan 1990, S. 83).

#### 4 Planungsanspruch und gegenwärtige Strukturen

Das Doxiadis-Konzept sah vor, die Sektoren von Islamabad als selbständige Wohn- und Wirtschaftseinheiten aufzubauen, in denen eine soziale Durchmischung entsprechend gestaffelter Einkommensverhältnisse aufrechterhalten und die wichtigsten regelmäßigen und episodischen Bedürfnisse befriedigt werden sollten. Daneben waren einzelne Sektoren für bestimmte Funktionen ausgewiesen (Abb. 3). Während für alle Bereiche Expansionsmöglichkeiten im Rahmen des allgemeinen Städtewachstums vorgesehen waren, lag das Regierungsviertel als Kern der Stadtanlage zwischen Rawal Lake und Margalla Hills eingeschnürt (vgl. Anonym 1967, S. 21). Dieser Aspekt sowie gewandelte Nutzungsvorstellungen und Verzögerungen bei der Erschließung von Wohnsektoren führten 1985 zur Revision des Masterplan von 1960 mit einigen Akzentverschiebungen: Am Fuße der Margalla Hills wurden Flächen für Erweiterungsbauten der Zentralregierung eingeräumt. Der Raum für das Hauptgeschäftsviertel (CBD bzw. *Blue Area*; vgl. Abb. 3) in den F-Sektoren wurde zugunsten von Wohnflächen eingeschränkt. Diese Geschäftszone zieht sich nun als schmales Band entlang der Khayaban-e-Quaid-e-Azam bis zum City Park (Sektor F-9) und soll sich in Zukunft dort als trennende Reihenbebauung zwischen E- und F-Sektoren fortsetzen. Ebenfalls wurden die Nutzungsareale der Leichtindustrie in den G-Sektoren beschnitten. Das durch Bahn- und Straßenverbindungen gut erschlossene Kahuta-Dreieck (südöstlich von Rawalpindi am südlichen Ufer des Soan-Flusses gelegen) wurde als zusätzliches Industriegebiet von Islamabad ausgewiesen. In den H-Sektoren erhalten die zu erschließenden Blöcke weitgehend die Funktion, nationale Institutionen zu beherbergen. Zwischen Rawal Lake und Islamabad Highway ist der Aufbau von nationalen Sportanlagen vorgesehen, an die sich das Ausstellungsgelände mit verschiedenen Museen (Shakarparian) anschließt.

Sowohl im Bevölkerungswachstum als auch in den Bereichen der Industrie-, Gewerbe- und Großhandelsentwicklung blieben die realen hinter den Planzahlen zurück. Allein die Anzahl der Beamten, die für das Jahr 1980 auf 27 000 (HARDOY 1964, S. 321) bei einer Gesamtbevölkerung von 400 000 (im Verhältnis zu real 204 364, vgl. Tab. 1) geschätzt worden

Tabelle 2: Mietpreisvergleich für öffentliche Wohnungen in Islamabad 1965 und 1990

Comparison of rents for public sector dwellings in Islamabad, 1965 and 1990

| Art der Unterkunft<br>Kategorie | Wohnfläche<br>(in m <sup>2</sup> )      | Baukosten 1965<br>(in Rs) | Mieten 1965<br>(in Rs) | Baukosten 1990<br>(in Rs) | Mieten 1990<br>(in Rs) | Mietsteigerungsrate**<br>Verh. 1990 zu 1965 |
|---------------------------------|---|---------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------|---|
| A                               | 31                                      | 8 092                     | 9                      | 83 500                    | 1050-1800              | 116-200                                     |
| B                               | 42                                      | 10 119                    | 9-18                   | 116 500                   | 1250-2020              | 112-138                                     |
| C                               | 66                                      | 13 314                    | 18-28                  | 179 750                   | } 1450-2450            | } 69-80                                     |
| D                               | 86                                      | 24 810                    | 28-37                  | 231 750                   |                        |   |
| E                               | 111 + 28*)                              | 38 621                    | 37-56                  | 412 750                   | } 2600-4460            | } 47-70                                     |
| F                               | 158 + 51*)                              | 56 208                    | 56-94                  | 513 250                   |                        |   |
| G                               | 177 + 70*)                              | 74 339                    | 94-135                 | 697 000                   | } 6000-11 050          | 64  |
| H                               | 204 + 70*)                              |                           | 135-173                |                           |                        |   |
| I                               | 279 + 74*)                              |                           | 173-225                |                           | 9747-12 436            | 56  |
| K                               | 297 + 79*)                              |                           | > 225                  |                           | > 12 500               | 56  |
| L                               | 325 + 86*) (Dienstwohnung für Minister) |                           |                        |                           |                        |   |

\*) = Die Wohnungen dieser Kategorie besitzen zusätzlich Wohnraum für Dienstpersonal in der angegebenen Quadratmeterzahl.

\*\*) = Im gleichen Zeitraum erhöhten sich die Lebenshaltungskosten in Pakistan um einen Faktor von 7,5 und die Ausgaben für das Wohnen um einen Faktor von 5,4 (Government of Pakistan 1991, App. S. 143-144).

Quellen: zusammengestellt und berechnet nach DETTMANN 1974, S. 232-234; Government of Pakistan 1990, S. 279; NILSSON 1973, S. 158-159; The Muslim 14. 4. 1991; The Pakistan Times 30. 5. 1990.

war, übertraf die Erwartungen. Der Zensus von 1981 weist 29 220 Erwerbspersonen als „government employees“ aus, die 56% der arbeitenden Bevölkerung in Islamabad ausmachen (Government of Pakistan 1983, S. 12). Die schleppende Erschließung neuer Sektoren durch die CDA hat zu einer Verknappung von Wohnraum in Islamabad geführt.

#### 4.1 Die Wohnsituation

##### 4.1.1 Entwicklung von Wohnungsangebot und Mietpreisen

Das ursprüngliche Plankonzept sah eine soziale Durchmischung der einzelnen Wohnsektoren vor. Während in den G-Sektoren vorwiegend Regierungsbeamte Unterkunft finden sollten, waren die F-Sektoren für private Investoren und staatliche Residenzen vorgesehen. Je nach Position sollte Beamten die ihren Gehältern entsprechende Wohnung zugewiesen werden: Elf Kategorien von A (Nachtwächter) bis L (Minister) waren im Flächennutzungsplan ausgewiesen (Tab. 2).

Dreißig Jahre später stellt sich die Situation vollkommen anders dar. Die Eckdaten der Wohnungsstatistik weisen auf ein hohes Defizit hin: In Islamabad gibt es 31 815 staatliche Wohnungen, zusätzlich benötigt werden 34 050 Wohnungen, die nicht vorhanden sind. Nur 38,7% der Regierungsangestellten wohnen in Islamabad, der Rest pendelt täglich von Rawalpindi in die Hauptstadt (The Muslim 27. 4. 1991). Obwohl in den Verlautbarungen der CDA

immer die Absicht betont wird, den Wohnungsbau für die unteren Einkommensgruppen zu forcieren, läßt sich eine gegenteilige Entwicklung beobachten. Ärmere Bevölkerungsschichten werden aus Islamabad herausgedrängt, während das Leben in der Planstadt einer wohlhabenden Schicht vorbehalten bleibt. Die Mietpreise in Islamabad haben sich von 1965 bis 1990 überproportional erhöht (60-200fache Mietsätze), während sich im gleichen Zeitraum die Baukosten verzehnfachten (vgl. Tab. 2). Eine Mietpreisgesetzgebung fehlt für Islamabad; zahlungskräftige Mieter aus Diplomatenkreisen und internationalen Organisationen haben dazu beigetragen, daß in Islamabad die höchsten Mieten Pakistans realisiert werden. Darüber hinaus haben Immobilien-Spekulanten, die Fluchtkapital aus Karachi, Drogengelder und Gastarbeiterüberweisungen investieren, eine Explosion der Bodenpreise ausgelöst. Im Jahre 1965 lag der Quadratmeterpreis in Islamabad bei 14,7 Rs (= 3,15 US \$), 1988 schon bei 230 Rs (= 12,30 US \$) und kletterte bis 1990 in weniger als zwei Jahren auf das Dreifache; Geschäftslagen in der *Blue Area* erzielen Preise von mehr als 5000 Rs/m<sup>2</sup> (vgl. Anonym 1990, S. 63)<sup>4)</sup>.

<sup>4)</sup> Alles Bauland wird in Islamabad durch die CDA im Losverfahren an Kaufberechtigte veräußert. Ein zum Verkauf angebotenes 500-m<sup>2</sup>-Grundstück im Sektor F-6 kostet gegenwärtig 2,5 bis 3 Mio. Rs, ein gleich großes Grundstück in F-11 besitzt einen Marktwert von 1,5 bis 2 Mio. Rs.

Da die öffentliche Hand offensichtlich nicht in der Lage ist, das Wohnungsproblem zu lösen, vertraut die Regierung von Premierminister Mian Nawaz Sharif auf Privatinitiative. Der Verfall der noch vom Stadtplaner Doxiadis selbst im Sektor G-6 in der ersten Ausbaustufe ausgeführten Sozialwohnungen ist so weit fortgeschritten, daß Sanierungsmaßnahmen aus wirtschaftlichen Gründen ausgeschlossen wurden. Gegenwärtig werden Pläne diskutiert, diese Wohnungen an die Mieter zu veräußern (The Muslim 13. 4. 1991). Private Investoren errichten Wohnraum hauptsächlich für Kunden der mittleren und höheren Einkommensgruppen, Bezieher niedriger Einkommen sind daher auf öffentliche Wohnungen oder Selbsthilfe angewiesen.

#### 4.1.2 Lehmhaus-Siedlungen in Islamabad – Die Schaffung billigen Wohnraums

Dem Konzept einer modernen Planstadt widersprechen spontan errichtete Lehmhaus-Siedlungen (*katchi abadi*). Gegenwärtig leben in Islamabad 20 000–30 000 Personen in 12 *katchi abadi* (The Muslim 7. 7. 1991), was einem Anteil von 5–8% der Hauptstadtbevölkerung entspricht. Weitere 15 *katchi abadi* befinden sich an der Peripherie von Islamabad Proper in Rawalpindi und in der Nähe von *model villages*. Dieser Anteil ist verhältnismäßig gering im Vergleich zu anderen Großstädten in Pakistan: In Karachi leben 38% und in Lahore 33% der Bevölkerung in *katchi abadi*<sup>5)</sup>. Die Mehrzahl dieser Siedlungen werden auf öffentlichem Gelände errichtet, wo eine Versorgung mit Wasser und Elektrizität gewährleistet werden kann. Während die billigste Wohnung der Kategorie A (vgl. Tab. 2) gegenwärtig für 75 000 Rs errichtet

werden kann, belaufen sich die Baukosten für ein Einraum-Lehmhaus auf 8000–10 000 Rs.

Neben unerschlossenen weisen bebaute Sektoren aufgrund des zerrachelten Reliefs des Potwar-Plateaus ungefähr 20% bebauungsfreie Flächen auf, die bevorzugt zur Errichtung von *katchi abadi* aufgesucht werden. Die Bewohner der Lehmhaus-Siedlungen in Islamabad rekrutieren sich i. w. aus drei Gruppen:

- Christen, die ursprünglich unteren Hindu-Kasten entstammen und missioniert wurden. Sie verrichten in Islamabad Dienstleistungen als Reinigungs- (*jumadar*), Haus- und Gartenpersonal;
- Afghanen und Kashmiri, die als Bau- und Straßenarbeiter Beschäftigung in Islamabad suchen sowie in der Abfallverwertung tätig sind;
- Bedienstete der öffentlichen Verwaltung (untere Laufbahn), die die hohen Mieten in Islamabad nicht aufbringen können.

Die Situation in einem *katchi abadi* soll im folgenden am Beispiel von Charles Colony (Sektor G-8) exemplifiziert werden. Dieses *katchi abadi* hat seinen Namen von einem Vermittler, der den ersten Siedlern 1980 bei den Verhandlungen mit Behörden behilflich war. Diese Familien entstammen einer christlichen Gemeinschaft aus Sialkot und Gujranwala (Punjab), wo sie als Pächter und Landarbeiter verarmten. Etappenweise verließen sie seit 1975 Sialkot und suchten eine neue Existenz in Islamabad. Zunächst fanden die Siedler Unterkunft als Mieter (200 Rs monatlich) in Saidpur, einem Dorf in den Margalla Hills (vgl. Abb. 3), von wo sie täglich zur Arbeit nach Islamabad gingen. Von den 200 Haushalten (1990) arbeiten mehr als 95% als *jumadar* (Reinigungspersonal) in öffentlichen Einrichtungen, wo sie monatlich 1500 Rs verdienen. Zehn Männer fanden eine Beschäftigung als Tagelöhner. Neben ihrer Tätigkeit im öffentlichen Dienst, die Sicherheit des Arbeitsplatzes, kostenlose Gesundheitsversorgung und weitere Sozialleistungen garantiert, erwirtschaften alle Männer noch einen Zusatzverdienst als *jumadar* in mindestens fünf Privathaushalten. Dadurch erhöht sich ihr Einkommen um weitere 1000 Rs monatlich. Falls es die Haushaltskonstellation erlaubt, übernehmen Frauen hauswirtschaftliche Arbeiten bei privaten Arbeitgebern. Einigen Bewohnern sind Wohnungen von der Stadtverwaltung angeboten worden, die Miete von 500 Rs erscheint ihnen jedoch zu hoch. In der von ihnen bevorzugten und verkehrsgünstig zum Arbeitsplatz gelegenen Charles Colony leben viele Verwandte, existieren ein Gemeindehaus und sechs Läden von Mitgliedern der Gemeinschaft. Mit Investitionen in der Größenordnung von 20 000 Rs haben sich hier zahlreiche Haushalte ein

Die Verlosung der Grundstücke in F-11 fand 1989 statt, sie wurden ursprünglich zu einem von der CDA festgesetzten Preis von 150 000 Rs abgegeben. Die abnehmende Attraktion mit Entfernung vom Regierungsviertel spiegelt sich in den Bodenpreisen wider. Der Angebotspreis für ein 500-m<sup>2</sup>-Grundstück in E-12, das erst in 10 Jahren nach infrastruktureller Erschließung des Sektors genutzt werden kann, liegt schon jetzt bei 1,2 Mio. Rs, obwohl es 1990 nach CDA-Festsetzung für 480 000 Rs an den Losgewinner abgegeben worden ist. Zum Vergleich seien Einkommensteigerungen bei Bauhandwerkern angeführt: Die Tagessätze von Schreibern und Maurern in Islamabad erhöhten sich von 39 Rs (1976) auf 100 Rs (1990), die der Tagelöhner von 14,25 Rs auf 50 Rs (Government of Pakistan 1991, App. S. 22).

<sup>5)</sup> Dawn 2. 2. 1990. Bei einem geschätzten Wohnungsmangel von 3,5 Mio. Einheiten lebte 1991 fast ein Viertel der pakistanischen Bevölkerung in mehr als 2000 *katchi abadi* (Frontier Post 27. 4. 1991).



eigenes Haus, bestehend aus zwei Räumen, Küche, Hof und Waschplatz, errichtet. Monatliche Handgeldzahlungen von 50 Rs pro Haushalt an Angestellte der *Water and Power Development Authority* (WAPDA) gewährleisten eine regelmäßige Versorgung des *katchi abadi* mit Strom und Wasser. Die Bewohner von Charles Colony fühlen sich relativ sicher, da den ersten 48 Siedlern ein Wohnrecht seitens der CDA zugesichert worden war<sup>6)</sup>. Die Belange der Gemeinschaft vertritt nach außen ein gewählter Vermittler (*dalal*), der Behördengänge erledigt und die Handgeldzahlungen übernimmt.

Charles Colony ist nur eine von 12 *katchi abadi*, die durchschnittlich zwischen 50 und 300 Haushalte beherbergen. Die Ausbildung dieser Lehmhaus-Siedlungen ist als Phänomen der Überlebenssicherung in der Dritten Welt einzuordnen, das auch in Planstädten wie Islamabad angetroffen wird und Ausdruck der sozio-ökonomischen Heterogenität ist. Die *katchi abadi* erfüllen das Kriterium der räumlichen Nähe von Wohnung und Arbeitsplatz, was besonders wichtig wird in einer Stadt mit einem unzureichenden öffentlichen Verkehrssystem.

#### 4.2 Die Verkehrssituation

Die Verkehrsplaner von Islamabad reservierten große Gassen zwischen den einzelnen Blöcken im Schachbrettgrundriß der Stadt für ein expandierendes Straßensystem (vgl. Abb. 3). In der Motorisierungseuphorie der 60er Jahre war weniger an ein öffentliches Personennahverkehrssystem gedacht worden als an die Schaffung eines ausgedehnten Straßennetzes für den Kraftwagen-Individualverkehr. Ausgenommen davon waren nach dem Doxiadis-Konzept die unteren Einkommensgruppen, die ihren Einkaufs- und Arbeitsbereich in Gehweite ihres Wohnsektors finden sollten. Ganz anders gelagert waren seine Vorstellungen für den Verkehr der motorisierten Bevölkerungsgruppen. Mit Geschwindig-

keiten von bis zu 160 km/h sollten sie auf den Hauptverkehrsachsen die expandierende Metropole durchqueren können (vgl. LOVEJOY 1966, S. 932). Wichtige Kreuzungsbereiche sollten durch bis zu sechsspürige Straßen in Kleeblattformation gestaltet werden.

Preiswerte Verkehrsmittel, wie Ochsen- und Pferdekarren, Motorroller-Taxis und Personen-Kleintransporter, wurden aus Islamabad verbannt. Die Straßen der Hauptstadt bleiben Bussen, Taxis, PKW und LKW vorbehalten. Tabu- und Statusüberlegungen erlauben nur männlichen Erwerbspersonen der unteren Einkommensgruppen, das Fahrrad als Transportmittel einzusetzen. Der öffentliche und private Personennahverkehr folgt nur bestimmten Routen, die sich zum einen am Strom der Tagespendler von Rawalpindi zu den Dienststellen im Regierungsviertel von Islamabad und zum anderen an der Verbindung der Haupteinkaufszentren (Abpara (G-6), Melody Market (G-6), Supermarket (F-6), Jinnah Supermarket (F-7), Ayub Market (F-8); vgl. Abb. 3) mit einem Abstecher zur Shah Faisal Masjid orientieren. Selbst viele Einkaufszentren im Hauptgeschäftsviertel, das medizinische Zentrum (G-8), die Überlandbusstation Pir Wadhai<sup>7)</sup> und neu erschlossene Wohngebiete werden nicht von öffentlichen und privaten, lizenzierten Omnibussen angefahren. Abseits dieser Routen gelegene Institutionen und Bildungseinrichtungen verfügen häufig über betriebseigene Verkehrsmittel, die ihre Mitarbeiter befördern.

Ein neues öffentliches Verkehrskonzept fehlt bislang, Pläne für den Bau einer U-Bahn wurden verworfen. Eine Entwicklung des Hauptgeschäftsviertels zum angestrebten Stadtzentrum (BOTKA 1991; HASSAN 1991) erscheint zweifelhaft, wenn eine Verkehrsanbindung ausbleibt.

#### 4.3 Die Versorgungssituation

Der Masterplan von Islamabad ging von einer strengen Hierarchie der Versorgungseinrichtungen

<sup>6)</sup> Die Regierung Junejo erkannte *katchi abadi* als reguläre Siedlungen an, falls diese Siedlungen vor dem 23. 3. 1985 gegründet worden waren und mehr als 40 Haushalte umfaßten (vgl. KHAN 1988). Sicherheit stellt für die Bewohner ein kurzfristiges Gut dar: Im Juni 1991 wurde ein *katchi abadi* in F-9 geschleift, da eine Begrenzungsmauer für den dort vorgesehenen City Park errichtet werden sollte (The Muslim 5. 6. 1991). Die Bewohner, die zuvor schon in den Sektoren G-7 und G-8 gesiedelt hatten, beriefen sich auf die Zusage der CDA, die selbst den Bewohnern F-9 für den Bau von Lehmhäusern vorgeschlagen hatte, jedoch ohne Erfolg.

<sup>7)</sup> Die frühere Busstation am Abpara Market für öffentliche Busse nach Rawalpindi ist mittlerweile aufgelöst worden. Gegenwärtig besitzen Islamabad und Rawalpindi in Pir Wadhai (südöstlich von I-10 in Rawalpindi gelegen) einen gemeinsamen Überland-Busterminal. Der Bau einer Busstation in der Nachbarschaft zum geplanten Bahnhof von Islamabad im Sektor I-8 (vgl. Abb. 3) wurde bislang noch nicht begonnen. Die einzige Eisenbahnlinie endet im Sackgassenbahnhof Margalla Railway Station (zwischen H-9 und I-9 gelegen) und dient ausschließlich der Versorgung des Industriegebietes mit Waren und Rohstoffen.

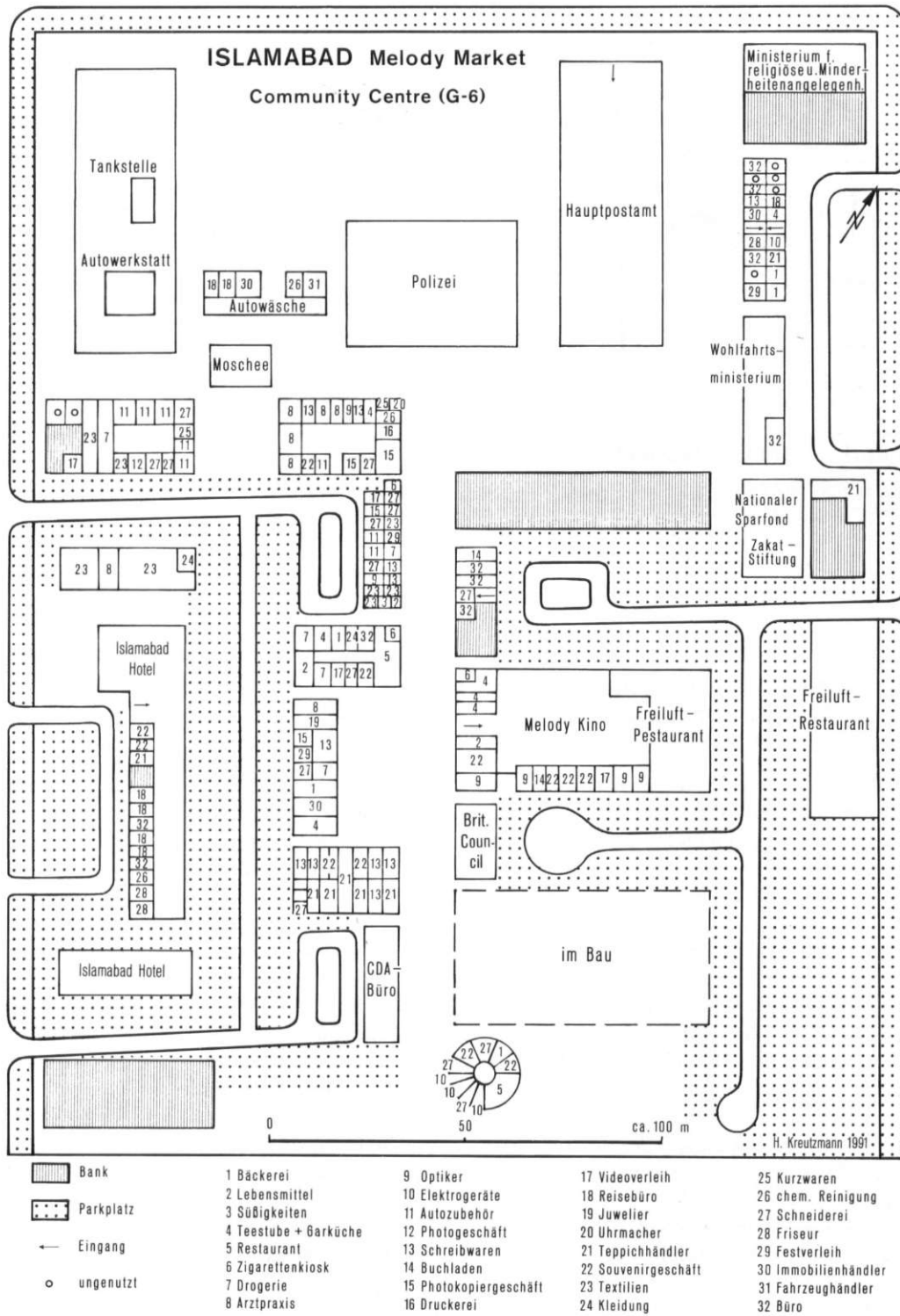


Abb. 4: Flächennutzung und Geschäftsstruktur in einem Community Class V Centre: Melody Market  
Quelle: Grundriß nach DETTMANN (1974, S. 233); Kartierung des Verf.  
Utilization of space and business in a community class V centre: Melody Market

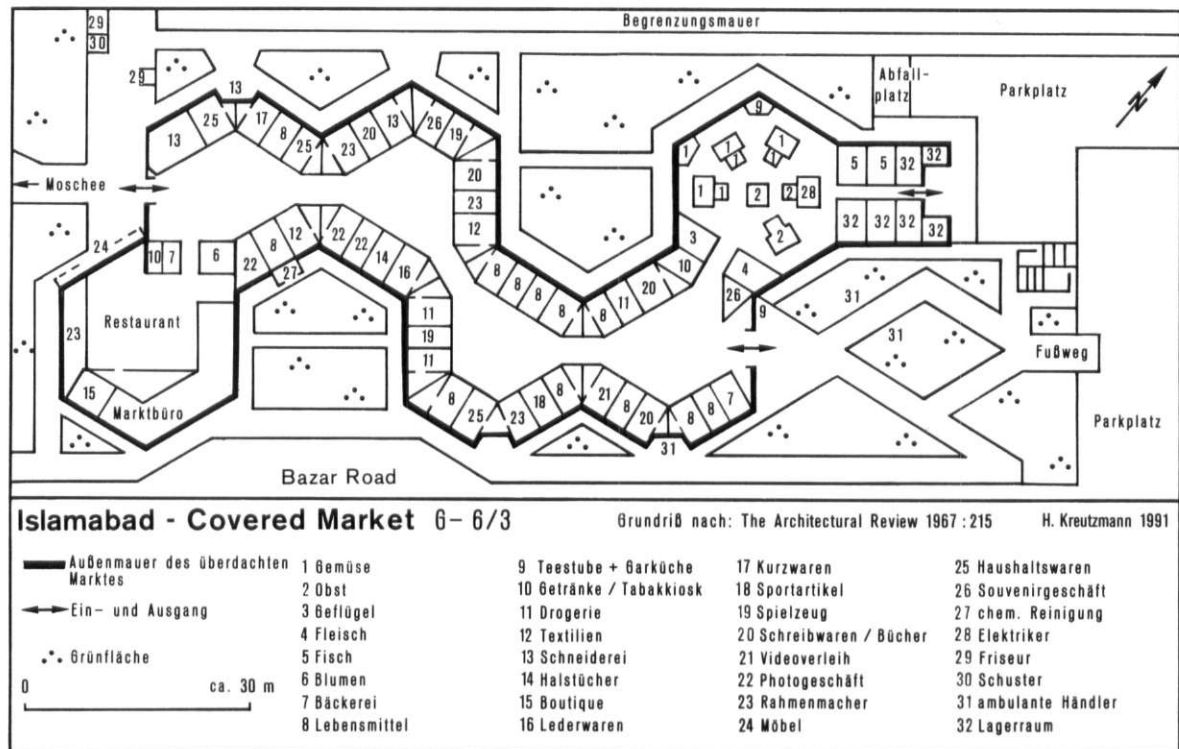


Abb. 5: Geschäftsausstattung in einem Community Class III Centre: Covered Market

Location and variety of shops in a community class III centre: Covered Market

aus (Tab. 3). Neben dem Hauptgeschäftsviertel, das eine Versorgungsfunktion mit dem Angebot von Gütern für den periodischen und episodischen Bedarf für Verbraucher aus dem gesamten Stadtgebiet erfüllen sollte, waren sog. *Community Class Centres* für den täglichen und periodischen Bedarf vorgesehen. Die *Blue Area* erstreckt sich in den Plänen als zentrales Band zwischen den symmetrisch angeordneten Wohngebieten, in denen wiederum die *Community Class Centres* die Kerne der Sektoren und Quadranten bilden. Während die *Blue Area* erst allmählich zentrale Geschäftsfunktionen übernimmt und damit Rawalpindi den Rang abläuft, läßt sich die Umsetzung dieser Stadtplanungsvorgabe auf der Sektorebene im Zuge der Erschließung nachweisen. Alle großen Blöcke haben ein *Community Class V Centre*<sup>8)</sup> erhalten. Auf den untergeordneten Ebenen setzte sich eine flexible Herangehensweise durch: Nicht alle Blöcke weisen *Community Class IV Centres* auf. Teilweise erfolgt die Versorgung auf der nächst untergeordneten Ebene.

<sup>8)</sup> Bedeutende *Community Class V Centre* sind: Melody Market (G-6), Sitara Market (G-7), Supermarket (F-6), Jinnah Supermarket (F-7), Ayub Market (F-8); vgl. Abb. 3.

Die Angebote dieser Einkaufszentren reflektieren die soziale Durchmischung der Wohnsegmente. Im Sektor G-6 besitzt der Melody Market (Abb. 4) die zentrale Versorgungsfunktion, die jedoch durch einen hohen Anteil an öffentlichen Gebäuden modifiziert ist. Hier befinden sich zentrale Einrichtungen wie das Hauptpostamt, die Nationalbank, verschiedene Ministerien und öffentliche Einrichtungen. Der eigentliche Marktkern weist jedoch die geplante Struktur mit Versorgungseinrichtungen für den periodischen und episodischen Bedarf auf. Für die anspruchsvolle Bedürfnisbefriedigung der Diplomaten und Oberschicht sorgt im Sektor G-6 der sog. Covered Market (Abb. 5), der in seinen 81 Geschäften 33 Funktionen vereinigt. Hier erreichen die Preise für vergleichbare Nahrungsmittel (Gemüse, Obst, Fleisch, Geflügel) ungefähr das doppelte Niveau des Abpara Market, der, in der Nähe der Wohngebiete unterer Einkommensschichten und der früheren Busstation gelegen, eine preisgünstigere Bedarfsdeckung ermöglicht.

In direkter Nachbarschaft zum Abpara Market erlaubt seit 1980 eine von der CDA organisierte und kontrollierte Einrichtung noch günstigere Einkaufsmöglichkeiten, die in keiner Weise mit den Planun-

Tabelle 3: Hierarchie der Versorgungseinrichtungen in Islamabad  
Hierarchy of service and supply provision in Islamabad

| Kategorie                            | Zielgruppe              | Funktionale Ausstattung nach Plan 1960   | Funktionale Ausstattung 1990   |
|--------------------------------------|-------------------------|--|--|
| Blue Area                            | alle Einwohner          | Hauptgeschäftsviertel (CBD) mit Einkaufsmöglichkeiten für den episodischen Bedarf  | Ausgestaltung mit Plaza-Einkaufszentren, die Ministerien, Banken, Restaurants, Buchläden, Büros von Fluggesellschaften und Immobilienhändlern, Reiseagenturen, Schreibwarengeschäfte, Druckereien, Teppich- und Souvenirläden, Möbel-, Elektronik- und Importwarengeschäfte, Einrichtungs- und Haushaltswarengeschäfte beherbergen   |
| Community Class V Centre             | 30 000–40 000 Einwohner | Büros der Stadtverwaltung, große Geschäfte, Krankenstation, Kino, Feuerwehr, Polizei, Postamt, Freitagsmoschee ( <i>Jamia Masjid</i> ), Wäscherei ( <i>dhobi ghat</i> ), Sport- und Freizeiteinrichtungen, Tankstelle und Autoreparaturwerkstatt | Ministerien, staatliche Einrichtungen, Büros der Stadtverwaltung, Banken, Einzelhandelsgeschäfte, Privatkliniken und Arztpraxen, Kino (nur in Melody Market, Abb. 4), Video-Bibliotheken, Buchläden, Restaurants, Bäckereien, Feinkost-, Obst- und Gemüsehändler, Teppich- und Souvenirläden, Polizei, Postamt, Freitagsmoschee, Wäschereien und chemische Reinigungen, Schneider, Friseur, Schuster und andere Dienstleistungen, öffentliche und Privatschulen, öffentliche Fernsprecher (PCO), Tankstelle und Autoreparaturwerkstatt |
| Community Class IV Centre            | 10 000 Einwohner        | 24–32 Läden, überdachter Markt, Moschee, Mittelschule, Arztpraxis, Restaurant, Polizeiposten, städt. Instandhaltungsbetrieb, Postzweigstelle, öffentliche Toilette   | Läden, Obst- und Gemüsemarkt, Moschee, Mittelschule, Polizeiposten, Schlachter- und Geflügelhändler, Haushaltswarengeschäfte für täglichen und periodischen Bedarf   |
| Community Class III Centre           | 2500 Einwohner          | 8–10 kleine Läden, Grundschule, Teestube, Gebetsplatz, öffentliche Toilette  | Läden für Lebensmittel, Getränke, Obst und Gemüse, Grundschule, Gebetsplatz  |
| Community Class II Centre            | 100 Einwohner           | Eckladen   | -  |
| Community Class I Centre*            | 2–10 Einwohner          | -  | -  |
| -----                                |                         |  |  |
| nachträglich eingeführt (seit 1980): |                         |  |  |
| Juma Bazar                           | alle Einwohner          | -  | vorwiegend Gemüse-, Obst-, Fleisch- und Lebensmittelstände, Bekleidung, Haushaltswaren, Kosmetika, Elektroartikel, Garküchen etc. mit von CDA festgesetzten Preisen für Lebensmittel (vgl. Abb. 6; Beilage)  |
| Mangal Bazar, Ithwar Bazar           | 30 000–40 000 Einwohner | -  | vorwiegend Gemüse-, Obst-, Fleisch- und Lebensmittelstände, Bekleidung, Haushaltswaren, Kosmetika, Elektroartikel, Garküchen etc. mit von CDA festgesetzten Preisen für Lebensmittel   |

\*<sup>1</sup>) kleinste Planungseinheiten ohne Versorgungsfunktion

Quellen: Anonym 1967, S. 211; Government of Pakistan 1978, S. 15; eigene Erhebungen

gen des Dynapolis-Konzeptes konform gehen: der Freitagsmarkt *Juma Bazar* (Abb. 6, Beilage I). Einmal wöchentlich werden hier überwiegend Grundnahrungsmittel zu den von der CDA festgesetzten Preisen, aber auch Kleidung, Schuhwerk etc. (vgl. Tab. 3) feilgeboten. Die Preise für Viktualien bewegen sich in der Größenordnung von 50% der in den Einkaufszentren geforderten<sup>9)</sup>. Auf dem Freitagsmarkt bieten entweder Bauern aus der Umgebung selbst ihre Produkte an, oder Nebenerwerbshändler – öffentliche Bedienstete unterer Einkommensgruppen, Studenten und afghanische Flüchtlinge – verkaufen auf dem Gemüse- und Obstgroßmarkt (I-11) erworbene Waren. Die Wertschätzung und Attraktion des *Juma Bazar* haben an seiner Peripherie zur Erweiterung als Teppich- und Souvenirmarkt beigetragen, auf dem vorwiegend Waren afghanischer Provenienz offeriert werden.

Die Zulassung und Kontrolle dieser periodischen Märkte durch die Stadtverwaltung CDA sowie die Größenordnung der Umsätze belegen eindrucksvoll, daß die für Islamabad geplanten Versorgungseinrichtungen nicht in der Lage sind, die vorhandenen Bedürfnisse in angemessener Weise zu befriedigen. Flexibel auf sich wandelnde Nachfragemuster reagierende periodische Märkte haben sich vor allem im Nahrungsmittelsektor eine dominante Position erobert und zum Ausgleich von Versorgungsdefiziten beigetragen.

### 5 Perspektiven

Dreißig Jahre nach ihrer Gründung präsentiert sich Islamabad als schnell wachsende Hauptstadt, obwohl sie die von den Dynapolis-Vertretern projektierten Wachstumsraten nicht erreicht hat. Die Stadtplaner beabsichtigten, Islamabad zur Industrie- und Handelsmetropole im Norden des Indusbeckens zu entwickeln, von der Wachstumsimpulse auf das Umland ausstrahlen sollten. Islamabad entwickelte sich dagegen zur Stadt der Diplomaten, Bürokraten und

<sup>9)</sup> Der *Juma Bazar* in G-6 wurde im Januar 1980 ins Leben gerufen. Aufgrund der hohen Nachfrage richtete die CDA im Dezember 1980 in I-9 einen *Mangal Bazar* (Dienstagsmarkt) und später in G-8 einen *Ithwar Bazar* (Sonntagsmarkt) ein (Abb. 3). Diese Marktplätze wurden 1991 erstmals für parallel abgehaltene Freitagsmärkte zweimal wöchentlich genutzt. Die von der CDA festgesetzten Preise für Grundnahrungsmittel werden allwöchentlich in der Presse veröffentlicht und entsprechen den Marktpreisen in Rawalpindi.

Militärs. Die beiden letztgenannten, von HAMZA ALAVI (1987, 1991) als *Salarial* bezeichneten Gruppen haben es verstanden, die Versorgungs- und Infrastruktur so für sich einzunehmen, daß ihre gesellschaftliche Schlüsselstellung erhalten bleibt. Trotz vieler Sonderrechte, Subventionen und einer Stadtplanung, die wenig Elemente des südasiatischen Kulturraums aufnahm, spiegelt Islamabad Entwicklungen innerhalb der pakistanischen Gesellschaft wider. Lehmhaussiedlungen als Übergangslösung eines gravierenden Wohnungsproblems machen auch vor den Toren der Planstadt nicht halt. Gleichzeitig setzt sich der Verdrängungsprozeß der unteren Einkommenschichten fort, sofern die von ihnen erbrachten Dienstleistungen nicht ein Verbleiben in der Stadt erfordern. Dreißig Jahre nach Gründung verfallen die ersten von Doxiadis erbauten Sozialwohnungen, dagegen erhalten Villen-Bauboom und Bodenspekulation ständig neue Impulse. Islamabad hat sich als Hauptstadt etabliert und eine Eigendynamik entwickelt, die einen Ausschnitt der pakistanischen Realität reflektiert.

Wie Le Corbusier, der in Chandigarh den Traum von Schönheit mit sozialer Gerechtigkeit zu verbinden suchte, scheiterte Doxiadis mit seinem modernistischen Dynapolis-Konzept für Islamabad. Der Versuch, moderne Stadtplanung als Katalysator für gesellschaftlichen Wandel zu instrumentalisieren, ließ sich in Islamabad ebenso wenig wie in vielen neuen Hauptstädten der Dritten Welt verwirklichen.

### Literatur

- ABU-LUGHOD, J. L.: The Islamic City – Historic Myth, Islamic Essence, and Contemporary Relevance. In: International Journal of Middle East Studies 19, 1987, S. 155–176.
- AHMAD, Q. S.: Some Aspects of Population Redistribution in Pakistan: 1951–81. In: KOSINSKI, L. A. u. ELAHI, K. M. (Hrsg.): Population Redistribution and Development in South Asia. Amsterdam 1985, S. 185–195.
- Anonym: Islamabad, a progress report on Pakistan's new capital city. In: Architectural Review, March 1967, S. 211–216.
- Anonym: Faisal Masjid: A Symbol of Islamic Unity. In: The Pakistan Times Overseas Weekly, 3. 7. 1988, S. 7.
- Anonym: Seeking Safety in the Garden City. In: Asiaweek 26. 10. 1990, S. 63.
- ANSARI, A. S. B.: Stichwort Islamabad. In: The Encyclopaedia of Islam, Vol. IV. Leiden 1978, S. 177–178.

- ANWAR, M.: Islamabad – the middle of a model city. In: Pakistan Times o. J.
- AURADA, F.: Aufbau von Islamabad. In: Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft 103, 1961, S. 220–221.
- BOTKA, D.: Islamabad is beautiful! In: The News 13. 7. 1991.
- Capital Development Authority (CDA): Islamabad Guide Book. Islamabad o. J.
- : Islamabad Guide Map. Islamabad o. J.
- : Islamabad. Islamabad 1986.
- : Islamabad. Master Plan for the Capital Territory (as revised and implemented). Islamabad 1988.
- Dawn: 2. 2. 1990.
- DETMANN, K.: Zur Variationsbreite der Stadt in der islamisch-orientalischen Welt. In: Geographische Zeitschrift 58, 1970, S. 95–123.
- : Islamabad (Pakistan). Plan und Wirklichkeit. In: Die Erde 105, 1974, S. 224–243.
- : Städtewesen und Stadtstrukturen im Norden des Industrieflandes. In: Mitteilungen der Fränkischen Geographischen Gesellschaft 25/26, 1980, S. 351–393.
- DOXIADIS, C. A.: Preliminary Plan for Islamabad: Summary of Doxiadis Associates Report No. 25, prepared for the Government of Pakistan. In: Ekistics 10, 1960, S. 410–439.
- Doxiadis Associates: Islamabad, the New Capital of Pakistan. In: Ekistics 18, 1964, S. 331–334.
- Frontier Post, The: 3. 6. 1990.
- GARDEZI, S. A. N.: Islamabad the Capital City. In: Pakistan Pictorial 4, 1980, S. 2–6.
- GOTTMANN, J.: Capital Cities. In: Ekistics 299, 1983, S. 88–93.
- Government of Pakistan: Population Census of Pakistan 1972. Census Report of Islamabad. Islamabad 1978.
- : 1981 Census Report of Islamabad. Islamabad 1983.
- : Statistical Pocket Book of Pakistan 1990. Karachi 1990.
- : Economic Survey 1990–91. Islamabad 1991.
- GRUNEBAUM, G. E.: Die islamische Stadt. In: Saeculum 6. Freiburg, München 1955, S. 138–153.
- HAMZA ALAVI: Pakistan and Islam: Ethnicity and Ideology. In: HALLIDAY, F. u. HAMZA ALAVI (Hrsg.): State and Ideology in the Middle East and Pakistan. London 1987, S. 64–111.
- : Nationhood and the Nationalities in Pakistan. In: DONNAN, H. u. WERNER, P. (Hrsg.): Economy and Culture in Pakistan: Migrants and Cities in a Muslim Society. London 1991, S. 163–187.
- HARDY, J.: Two new capitals: Brasilia and Islamabad. The planning of new capital cities. In: Ekistics 18, 1964, S. 320–325.
- HASSAN, I.: Islamabad the beautiful? In: The News 30. 6. 1991.
- HEINECKE, R. L.: Islamabad. In: Geographical Review 51, 1961, S. 437–438.
- KHAN, A. M.: Regularisation of katchi abadis after 41 years. In: The Pakistan Times 28. 2. 1988.
- KRENN, H.: Islamabad. Zum Problem des Hauptstadtstandortes in Pakistan. In: Geographische Rundschau 20, 1968, S. 438–443.
- LOVEJOY, D.: The Design of Islamabad. New Capital of Pakistan. In: The Journal of the Royal Society for the Encouragement of Arts, Manufactures and Commerce No. 5123, 1966, S. 923–941 (ebenfalls veröffentlicht in: Islamic Review 54, 1966, S. 18–25).
- : Islamabad – New Capital City of Pakistan. In: Commonwealth Journal 10, 1967, S. 27–31.
- MAJID SHEIKH: Flight from Karachi. In: Newline 1, November 1990, S. 99–100.
- MANSHARD, W.: Die neuen Hauptstädte Tropisch-Afrikas. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie 30, 1986, S. 1–13.
- MUMTAZ, K. K.: Architecture in Pakistan. Singapore 1985.
- Muslim, The: 18. 1. 1989; 13. 4. 1991; 14. 4. 1991; 27. 4. 1991; 15. 6. 1991; 7. 7. 1991.
- NAFIS AHMAD: Islamabad, Profile of the New Capital of Pakistan. In: Asian Profile 1, 1973, S. 113–128.
- NILSSON, S.: The new capitals of India, Pakistan and Bangladesh. Scandinavian Institute of Asian Studies Monograph Series, No. 12. London, Malmö 1973.
- Pakistan Times, The: 30. 5. 1990.
- POTT, J.: Impressions of Islamabad. In: Ekistics 18, 1964, S. 335–336.
- PRENTICE, A.: Islamabad: A New Capital City. In: Geography 51, 1966, S. 58–61.
- QURESHI, S. H.: Enfranchising Islamabad's citizens. In: The Muslim Magazine 2. 2. 1990.
- RASHID HUSAIN: Islamabad. The City of Tomorrow. In: Pakistan Quarterly 13, 1965, S. 33–42.
- SAYEED, K. B.: Impact of Ethnic Conflict on Developmental Change in Karachi. Arbeitsheft/Research Paper: Berliner Institut für vergleichende Sozialforschung. Berlin 1989.
- SCHOLZ, F.: Karachi. Beispiel für die Bewältigung des Flüchtlingsproblems in Pakistan. In: Geographische Rundschau 24, 1972, S. 309–320.
- : Verstädterung in der Dritten Welt. Der Fall Pakistan. In: KREISEL, W., SICK, W. D. u. STADELBAUER, J. (Hrsg.): Siedlungsgeographische Studien. Berlin, New York 1979, S. 341–385.
- SCHWEIZER, G.: Die Stadt. In: EHLERS, E. et. al.: Der islamische Orient. Grundlagen zur Länderkunde eines Kulturraumes. Köln 1990, S. 196–226, 242–249.
- STANG, F.: Chandigarh. Idee und Wirklichkeit einer geplanten Stadt in Indien. In: Geographische Rundschau 35, 1983, S. 418–424.
- Survey of Pakistan: Islamabad & Rawalpindi Guide Map. Scale 1:30,000. Rawalpindi 1986.
- : Masterplan of Islamabad. Scale 1:126,693. Rawalpindi 1986.
- ZAIDI, A. F. u. LEHNER, A.: France Colony. Last among unequals. In: The Muslim Magazine 3. 5. 1991.
- ZINGEL, W. P.: Urbanisierung und Wirtschaftsentwicklung in Pakistan. In: KULKE, H., RIEGER, H. C. u. LUTZE, L. (Hrsg.): Städte in Südasien. Beiträge zur Südasienforschung 60, 1982, S. 233–267.

# Räumliche Struktur des Freitagsmarktes in Islamabad: Juma Bazar

## Spatial Structure of the Friday Market in Islamabad: Juma Bazaar

Beilage I zu ERDKUNDE 46,1. Beitrag Kreuzmann



Nutzungskartierung: S. Felmy und H. Kreuzmann, November 1990. Entwurf: H. Kreuzmann.  
 Kartographie und Druck: Geographische Institute der Universität Bonn, G. Bräuer-Jux, G. Storbeck, 1992.