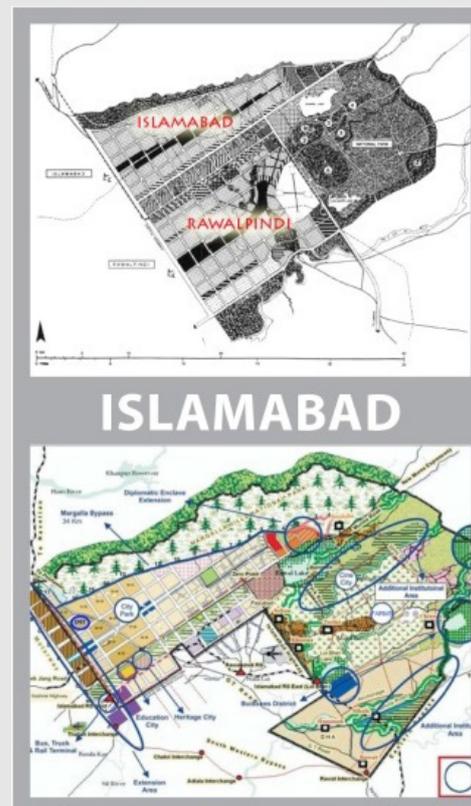


Die neuen Hauptstädte des 20. Jahrhunderts – Planung, Realisierung und aktuelle Anforderungen

Michael Bose

unter Mitarbeit von Ursula Bartscher



Band 2.3 – Fallstudie:

Islamabad -

Hauptstadt von Pakistan seit 1959

Impressum

Band 2.3 - Fallstudie:

Islamabad - Hauptstadt von Pakistan seit 1959

ISBN 978-3-941722-42-2

Titel des Gesamtwerkes::

*Die neuen Hauptstädte des 20. Jahrhunderts –
Planung, Realisierung und aktuelle Anforderungen*

© HafenCity Universität Hamburg, Hamburg 2017

Herausgeber: HafenCity Universität Hamburg, Stadtplanung
Regional Development and Regional Planning
Dr.–Ing. Michael Bose

Kontakt: Michael Bose
e-mail: michael.bose@hcu-hamburg.de (bis 31/12/2017)
e-mail: michael-bose@t-online.de

Vorwort

Die Publikation ist Ergebnis eines vierjährigen Forschungsprojektes, das ich als Leiter des Fachgebiets *Regionalentwicklung und Regionalplanung* der *HafenCity Universität Hamburg (HCU)* durchgeführt habe. Mein Dank gilt der *HCU* für die Bereitstellung von zeitlichen und finanziellen Ressourcen sowie für die Unterstützung durch die Bibliothek und durch das Rechenzentrum.

Die Studie beinhaltet eine vergleichende Untersuchung über die im 20. Jahrhundert neu gebauten Hauptstädte, einschließlich ihrer aktuellen Herausforderungen im 21. Jahrhundert. Acht der zehn untersuchten Hauptstädte habe ich gemeinsam mit meiner Frau, der Sozialpsychologin und Bibliothekarin *Ursula Bartscher*, besucht. Wir haben vor Ort Recherchen durchgeführt, lokale Planer und Wissenschaftler interviewt und persönliche Eindrücke in den Städten gesammelt. In zwei Fällen, in denen der Besuch vor Ort nicht möglich war, haben wir in Deutschland Experten, die zu den betreffenden Hauptstädten gearbeitet haben, interviewt. Alle Recherchen in den Hauptstädten und die Experteninterviews haben wir gemeinsam geführt und ausgewertet. Zahlreiche Fotos stammen von meiner Frau, sie hat die Tabellen mit vergleichenden Statistiken erstellt und Texte lektoriert. In dem mehrjährigen Forschungsprozess stand sie mir als Diskussionspartnerin mit Kritik und Anregungen zur Seite. Sie hat damit zentral zum Gelingen des Projektes beigetragen.

In dem vierjährigen Forschungsprozess haben mich jeweils mehrere Semester lang vier studentische MitarbeiterInnen während ihres Masterstudiums der Stadtplanung an der *HCU* hervorragend und sehr zuverlässig unterstützt. *Judith Nurman*, *Tim Leufker*, *Farina Bohnsack*, und *Markus Nagel*. Ohne ihre Unterstützung wären die Bewältigung der umfangreichen Literatur und des Bildmaterials sowie die Produktion des Endberichtes nicht möglich gewesen. Für ihre sehr engagierte und professionelle Arbeit mit vielen weiterführenden Ideen sage ich herzlichen und kollegialen Dank.

Last but not least wären die Fallstudien nicht ohne die Unterstützung der zahlreichen Fachkollegen und Kolleginnen in Planungsbehörden, Planungsbüros und Hochschulen in den untersuchten Hauptstädten und in Deutschland möglich gewesen. Ich möchte mich für die zur Verfügung gestellten Materialien, für die Experteninterviews und die Hintergrundinformationen bedanken. Mein besonderer Dank gilt der kollegialen und freundschaftlichen Aufnahme. Die Namen und Funktionen der 45 Interviewpartner sowie die Namen weiterer unterstützender Personen sind den einzelnen Fallstudien jeweils vorangestellt. In der Regel werden, wie mit ihnen vereinbart, keine Zitate der Interviewpartner wiedergegeben.

Hamburg im März 2017

Michael Bose

Zusammenfassung

Die Untersuchung beinhaltet eine vergleichende Fallstudie mit stadtplanerischem Schwerpunkt über die im 20. Jahrhundert geplanten und gebauten neuen Hauptstädte: *Canberra, Chandigarh, Islamabad, Brasilia, Gaborone, Lilongwe, Dodoma, Abuja, Putrajaya, Astana*. Anspruch ihrer Erbauer war es jeweils, eine „*City Beautiful*“ nach den modernsten städtebaulichen und planerischen Erkenntnissen ihrer Zeit zu bauen. Daher bieten sich die Städte besonders für eine Analyse der städtebaulichen Leitbilder und stadtplanerischen Strategien im vergangenen Jahrhundert an.

Die Hauptstädte werden in ausführlichen Fallstudien dargestellt. Dazu wurden Analysen von Planwerken, Literatur und Statistiken sowie zahlreiche Interviews mit Stadtplanern und Wissenschaftlern in den Hauptstädten sowie eigene Erhebungen und Analysen vor Ort durchgeführt. Auf dieser Grundlage werden Motive und politische Ziele der Auftraggeber, die städtebaulichen Konzeptionen, das Realisierungsmanagement sowie die Umsetzung analysiert. Es werden die Probleme beim Aufbau der Städte, die Änderungen in der Planung und die aktuellen Probleme in ihrer Stadtentwicklung beschrieben.

Im Überblick werden weitere Hauptstadtprojekte des 20. Jahrhunderts sowie des begonnenen 21. Jahrhundert vorgestellt. In einem Vergleich der zehn Städte wird herausgearbeitet, welche materiellen und planungsmethodischen Probleme aktuell bestehen. Abschließend wird aufgezeigt, welches die größten Herausforderungen für die zukünftige Stadtentwicklung der Hauptstädte sind.

English Summary

This work comprises ten comparative case studies about the capitals planned and built in the 20th century: *Canberra, Chandigarh, Islamabad, Brasilia, Gaborone, Lilongwe, Dodoma, Abuja, Putrajaya, Astana*. The cities are all planned as a *City Beautiful* and are oriented towards the most modern and ambitious planning ideas at the time of their foundation. Therefore, they are especially suitable for an analysis of last century's urban planning guiding principles and strategies.

The case studies are based on the analysis of urban development plans, literature and statistics as well as on a large number of interviews with planners and scientists in the capital cities. The research is focused on motives and political goals of the contracting authorities, the urban concepts and the implementation management. The problems at time of foundation, the changes of strategies of planning in the meantime and the current situation in the capitals will be analyzed. As conclusion the future challenges for the urban development in the ten capitals will be identified.

A few more capital cities of the 20th century and the first projects of capital cities in the 21th century will be described in an additional overview. As result of the comparison the biggest physically and methodic planning problems existing today will be pointed out. Changes of planning methods and strategies which are needed for more effective urban planning will be described.

Die neuen Hauptstädte des 20. Jahrhunderts – Planung, Realisierung und aktuelle Anforderungen

Das Gesamtwerk besteht aus 11 Bänden, einem Hauptband: (Bd.1)
und zehn Fallstudien: Band 2.1 bis Band 2.10

Inhaltsverzeichnis des Bandes 1: Einführung, Hintergründe, Schlussfolgerungen

1. Hauptstadtgründungen im 20. Jahrhundert - eine Einführung

- 1.1 Persönliche Motivation und Fragestellung
- 1.2 Schwerpunkt der Untersuchung und Auswahl der Fallstudien
- 1.3 Stand der Forschung
- 1.4 Untersuchungsmethode
- 1.5 Ziel der Untersuchung
- 1.6 Hintergründe der Hauptstadtverlegung und der Standortwahl
- 1.7 Darstellung der nationalen Leistungsfähigkeit und Suche nach der „City Beautiful“

2. Die zehn Fallstudien siehe Band 2.1 bis Band 2.10

3. Weitere Hauptstadtplanungen / Hauptstadtprojekte im 20. und zu Beginn des 21. Jahrhunderts im Überblick

3.1 Weitere Hauptstadtplanungen im 20. Jahrhundert im Überblick

- 3.1.1 **Nouakchott (1958) Mauretanien**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.2 **Belmopan (1970) Belize**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.3 **Sher-e-Bangla Nagor (1974) Bangladesh**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.4 **Sri Jayawardenapura Kotte (1982) Sri Lanka**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.5 **Yamoussoukro (1983) Côte d'Ivoire**
Konzeption, Umsetzung und aktuelle Situation
- 3.1.6 Literatur Kapitel 3.1

3.2. Neue Hauptstadtprojekte zu Beginn des 21. Jahrhunderts im Überblick

- 3.2.1 **Naypyidaw (2005) Myanmar**
- 3.2.2 **Ramciel (2011) Süd-Sudan**
- *N.N.* - (2012) **Uganda**
- *N.N.* - (2013) **Zimbabwe**
- 3.2.3 **Maidar City (2014) Mongolei**
- 3.2.4 **Cairo, New Capital (2015) Egypt**
- 3.2.5 Literatur Kapitel 3.2

4. Wandel der Planungskonzepte und der Anforderungen in den zehn Hauptstädten

4.1 Die ersten Planungskonzepte der zehn Hauptstädte

- 4.1.1 Internationaler professioneller Austausch, finanzielle und personelle Unterstützung
- 4.1.2 Die städtebaulichen Leitbilder der ersten Konzepte und die Planer

4.2 Veränderungen der städtebaulichen Konzepte und Masterpläne im 20. Jahrhundert

- 4.2.1 Wandel der Planungsideen und Masterpläne sowie der Planer und Geldgeber
- 4.2.2 Städtebauliche Endzustandsvisionen vs. strategische Planungskonzepte
- 4.2.3 Aktueller Bevölkerungsstand der zehn Hauptstädte

4.3 Stadtteil-, Stadt- und Siedlungsstruktur

- 4.3.1 Quartierskonzepte
- 4.3.2 Nutzungszuordnung, Körnigkeit, Dichte – Typisierung der Stadtstrukturkonzepte nach Albers
- 4.3.3 Ungesteuerte Suburbanisierung / Konzepte für eine regionale Siedlungsstruktur

4.4 Verkehr

- 4.4.1 Die autogerechte Stadt löst keine Verkehrsprobleme
- 4.4.2 Der Ausbau des ÖPNV wird oft vernachlässigt
- 4.4.3 Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung erforderlich

4.5 Wohnungsversorgung

- 4.5.1 *Government Housing und Affordable Housing*
- 4.5.2 *Sites and Services* und *Resettlement-Programme*
- 4.5.3 *Slum Upgrading*
- 4.5.4 Zwangsräumungen

4.6 Urban Management and Good Governance

- 4.6.1 Politischer, rechtlicher und organisatorischer Rahmen der Stadtentwicklung
- 4.6.2 Organisationen für die Planungsdurchführung und die bauliche Umsetzung
- 4.6.3 Erfordernis regionaler Kooperationen / regionaler Organisationen
- 4.6.4 Kommunale Selbstverwaltung mit Regierungsvorbehalten
- 4.6.5 Bürgerbeteiligung / Partizipation

4.7 Planungsmethodische Anforderungen an eine nachhaltige Stadtentwicklung

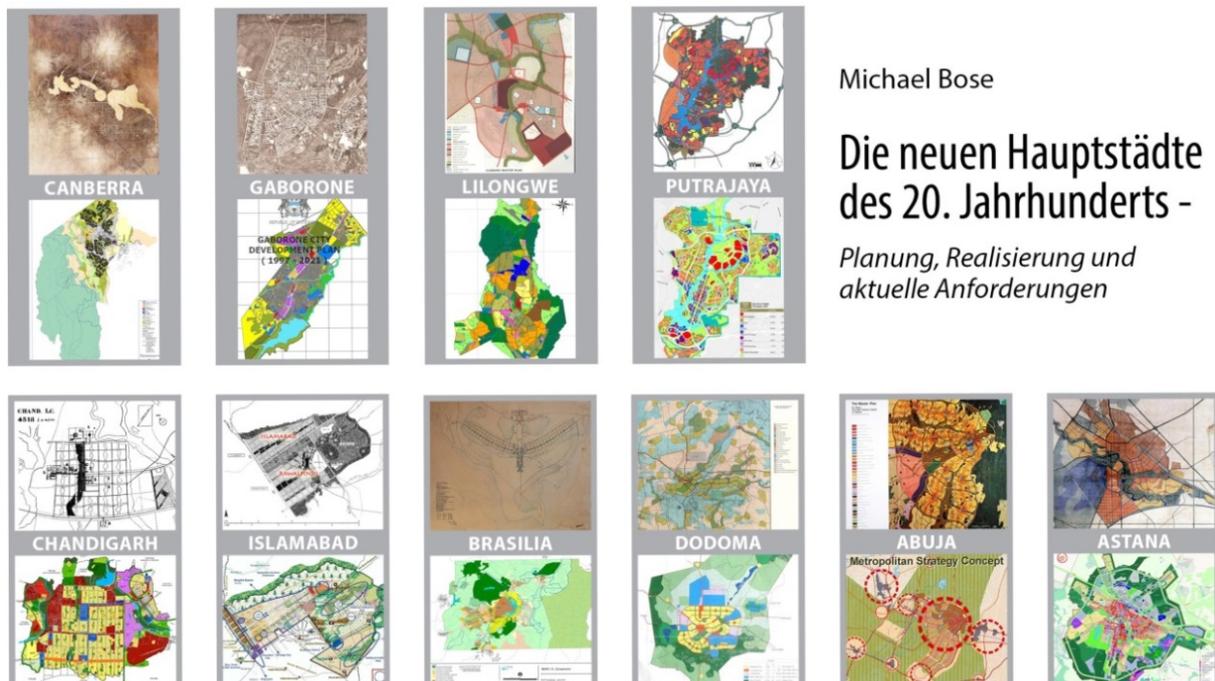
- 4.7.1 Vom Master Plan zum Urban Development Plan
- 4.7.2 Integrierte Stadtentwicklungsplanung erfordert sektorübergreifende Kooperation
- 4.7.3 Good Government – Good Governance
- 4.7.4 Dringend erforderlich: neue Strategien für *Housing for all*
- 4.7.5 Die ökologische Wende ist in der Stadt- und Verkehrsplanung noch nicht vollzogen
- 4.7.6 Ohne regionale Kooperationen - keine nachhaltige Stadtentwicklung
- 4.7.7 Die Verstädterung erfordert auch „große Pläne“, aber lokal angepasste Strategien

5.0 Anhang

- 5.1 Allgemeines Literaturverzeichnis
- 5.2 Die Autoren

Die Fallstudien werden jeweils in einem eigenen Band vorgestellt:

Band 2.1 Canberra, Band 2.2 Chandigarh, Band 2.3 Islamabad, Band 2.4 Brasilia,
Band 2.5 Gaborone, Band 2.6 Lilongwe, Band 2.7 Dodoma, Band 2.8 Abuja,
Band 2.9 Putrajaya, Band 2.10 Astana.



Inhaltsverzeichnis des Bandes 2.3:

Islamabad - Hauptstadt von Pakistan seit 1959

Danksagungen und Abk.-Verzeichnis für Islamabad (Pakistan)	S. 8
Gemeinsamer Prolog zu 2.2 Chandigarh und 2.3 Islamabad:	
<i>Unabhängigkeitsbewegung auf dem indischen Subkontinent und Staatenbildung von Indien und Pakistan</i>	S. 9
2.3.1. Politische und gesellschaftliche Gründe der Hauptstadtverlegung	S. 11
2.3.2. <i>Doxiadis</i> Theorie von <i>Dynapolis</i> als Grundlage für sein Planungskonzept	S. 18
2.3.3. Master Pläne und Planungsgutachten für Islamabad und die Metropolregion 1960-2010	S. 23
2.3.4. Planungsmanagement und Umsetzung	S. 42
2.3.5. Aktueller Stand der Stadtentwicklung und Herausforderungen für die Zukunft	S. 62
 Anhang:	
Verzeichnis der Literatur und Quellen für Islamabad (Pakistan)	S. 95
Die Autoren	S. 101

Danksagung für die Unterstützung unseres Forschungsaufenthalts in Islamabad 2/2013

Für die Unterstützung durch Vermittlung von Gesprächspartnern, für das zur Verfügung stellen von Materialien, für Experteninterviews und Hintergrundinformationen möchte ich mich bei den folgenden Personen bedanken. Mein ganz besonderer Dank gilt für die kollegiale und freundschaftliche Aufnahme.

Muhammad Adeel, Lecturer, Institute of Geographic Information Systems (IGIS), National University of Sciences and Technology Islamabad, z. Zt. Department of Urban Planning and Design, Hong Kong University, HK

Ayub Tariq Sheikh, Director Regional Planning, Planning Wing, Capital Development Authority (CDA), Islamabad

Mr. Muhammad Rafiq Ahmed, Planning consultant of mpchs, former Member Engineering, Capital Development Authority (CDA), Islamabad

Abkürzungen von Gebietskörperschaften, administrativen Gebietseinheiten sowie sprachliche Besonderheiten in der Hauptstadtregion Islamabad (Pakistan)

Blue Zone	der von Doxiadis geplante lineare CBD
CADD	Capital Administration and Development Division (2011)
CBD	Central Business District
CDA	Capital Development Authority (1960)
FCC	Federal Capital Commission (1959)
GoP	Government of Pakistan
GSO	General Statistical Office
ICT	Islamabad Capital Territory (1981)
ICTA	Islamabad Capital Territory Administration (1981)
ICTLGA	Islamabad Capital Territory Local Government Act (2015)
IEC	Islamabad Environmental Commission
IHC	Islamabad High Court
IMC	Islamabad Metropolitan Corporation (2016)
JICA	Japan International Cooperation Agency
JVA	Joint Venture Agreement
KAC	Katchi Abadis Cell (ab 1998 in CDA)
Kanal	lokale Maß-Einheit = 4.500 square feet
LOP	Layout Plan
MIRDP	Model Integrated Rural Development Programme
MMP	Mott McDonald Pakistan
MUSP	Modell Urban Shelter Project (2001)
NAB	National Accountability Bureau
NARC	National Agriculture Research Centre (1984)
NOC	Baugenehmigung
NPA	National Park Area
PAC	Public Accounts Committee
PKR/Rs.	Pakistanische Rupie/landesübliche Abkürzung Rs. (Plural)
RCB	Rawalpindi Cantonment Board
RDA	Rawalpindi Development Authority
RT	Rawal Town
SCLJ	Standing Committee on Law and Justice
Sector	autarke, gemischte Wohnquartiere 2x2 km mit Zentrum u. Nachbarschaften
SKAA	Sindh Katchi Abadi Authority
TI	Transparency International
TwinCity	Islamabad und Rawalpindi
ZR	Zoning Regulations (1992)

In der Hauptstadtregion tätige, staatliche, halbstaatliche und private Real Estate Companies

AWT	Army Welfare Trust
BT	Bahria Town Rawalpindi (Ptd)
DHA	Defence Housing Authority (1992)
FGEHF	Federal Government Employees Housing Foundation (1988)
MPCHS	Multi Professionals Co-operative Housing
PAF	Pakistan Air Force Housing Society
PECHS	Pakistan Employees Cooperative Housing Society Islamabad
WAPDA	Water and Power Development Authority Housing Society

Prolog zu 2.2 Chandigarh und zu 2.3 Islamabad: Unabhängigkeitsbewegungen auf dem indischen Subkontinent und Staatenbildung von Indien und Pakistan

Anfang des 20. Jahrhunderts intensivierte sich der Freiheitskampf in *British India* gegen die britische Kolonialmacht. Ziel aller Freiheitskämpfer unterschiedlicher politischer und religiöser Richtungen (*Gandhi, Jinnah, Bose, Sri Aurobindo* u.a.) war ein von der Kolonialmacht befreites, unabhängiges und geeintes Indien. Erst nach dem 2. Weltkrieg war Großbritannien zu Verhandlungen über die Unabhängigkeit bereit. Dabei waren die Hauptvertreter auf indischer Seite *Mahatma Gandhi, Jawaharlal Nehru* und *Muhammad Ali Jinnah*. *Mahatma Gandhi* war 1869 als Hindu in *Gujarat* in der Nähe von *Ahmedabad* geboren und durch den gewaltlosen Marsch der Bauern zum Vorkämpfer des Widerstands gegen die Kolonialmacht geworden. *Muhammad Ali Jinnah* war 1876 als schiitischer Moslem in *Karachi* geboren. Beide waren in England ausgebildete Rechtsanwälte. *Jawaharlal Nehru* vertrat zu diesem Zeitpunkt den *Indian National Congress (INC)*, in dem sich seit den 1920er Jahren alle indischen Freiheitsbewegungen zusammengeschlossen hatten. Politisches Ziel aller Gruppierungen war die Erkämpfung eines einheitlichen und überkonfessionellen unabhängigen indischen Staates.

Jinnah hatte im Nationalkongress bis 1920 die staatliche Einheit von Hindus und Moslems propagiert. Desillusioniert über die sich verstärkenden hinduistischen Strömungen im *INC* trat er aus und war bei den Unabhängigkeitsverhandlungen der Überzeugung, dass die Moslems in einem zukünftigen *hinduistischen* indischen Staat, der von der Kastenzugehörigkeit geprägt würde, keinen gleichberechtigten Status erlangen könnten. Er trat deshalb dafür ein, den indischen Subkontinent in zwei Staaten - orientiert an der Mehrheit der Religionszugehörigkeit der Bevölkerung in den Provinzen - aufzuteilen. *Jinnah* setzte sich letztlich mit dieser Position durch. *Gandhi, Nehru* und *Jinnah* gingen bei der vereinbarten Aufteilung von einem toleranten Umgang mit den in den Gebieten lebenden Minderheiten aus.

Mitte August 1947 wurden *Pakistan* und *Indien* unabhängig. *Pakistan* bestand zu diesem Zeitpunkt aus zwei räumlich getrennten Provinzen: *West-Pakistan* und *Ost-Pakistan*, dem heutigen *Bangladesh*, in denen überwiegend Moslems lebten. *Pakistan* erklärt den 14/8/1947 zu seinem Unabhängigkeitstag. *M. A. Jinnah* wird erster Generalgouverneur von *Pakistan*. *Karachi* wird zur Hauptstadt des neuen Staates erklärt. *Indien* erklärt sich am 15/8/1947 für unabhängig. *J. Nehru* wird erster indischer Ministerpräsident. *Indien* bestimmt *Delhi*, die bisherige Hauptstadt von *British India*, zu seiner Hauptstadt.

In den folgenden Monaten setzten in beiden Staaten große Trecks von Umsiedlern der jeweiligen religiösen Minderheiten ein. Diese verstärkten sich zu gewaltigen Flüchtlingstrecks mit Zunahme von Gewalt, Vertreibungen und Ermordungen an den Minderheiten durch radikale *Hindus* und *Moslems*. Sowohl *M. Gandhi*, der wegen anhaltender Pogrome an Moslems nach *Kalkutta* gereist war, wie auch *M.A. Jinnah*, der am 7/8/1947 in seine Heimatstadt *Karachi* zurückgekehrt war, riefen beide erfolglos die fanatischen Gewalttäter zur Beendigung der Pogrome gegenüber den jeweiligen Minderheiten auf, gegenüber den Moslems in *Kalkutta* und gegenüber den *Hindus, Sikhs* und moslemische Sekten in *Karachi*.

Aufgrund der ständigen Überfälle auf Flüchtlingstrecks mit Massakern an den Wehrlosen verbunden mit beiderseitiger Propaganda der religiösen Fanatiker und mit gegenseitigen Schuldzuweisungen waren die Pogrome monatelang nicht zu stoppen. Ca. 400.000 Menschen fanden auf der Flucht oder in Gebieten, in denen sie die religiöse Minderheit bildeten, den Tod.

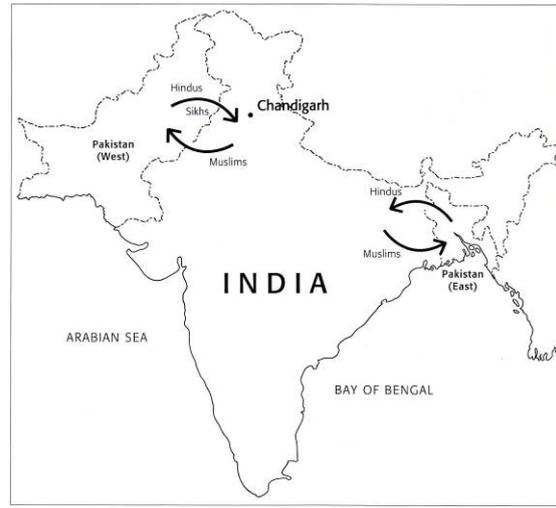
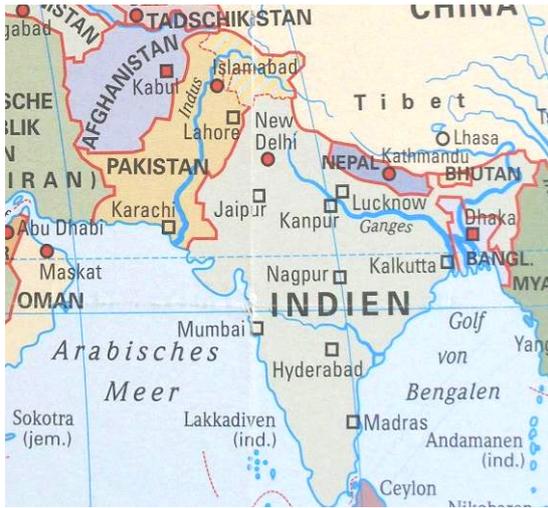


Abb. I: Die Staaten Indien und Pakistan mit Nachbarstaaten (GIZ Weltkarte 2012, Ausschnitt)
 Abb. II: Wanderungsbewegungen von Hindus und Moslems um 1947 (Prakash 2002:8)

Diese kollektiv traumatischen Erlebnisse bei der Staatengründung führten zu einer sehr weit verbreiteten Feindschaft zwischen den religiösen Gruppen und belastet noch heute – neben dem Konflikt *Kaschmir* - die Beziehungen zwischen *Pakistan* und *Indien*.

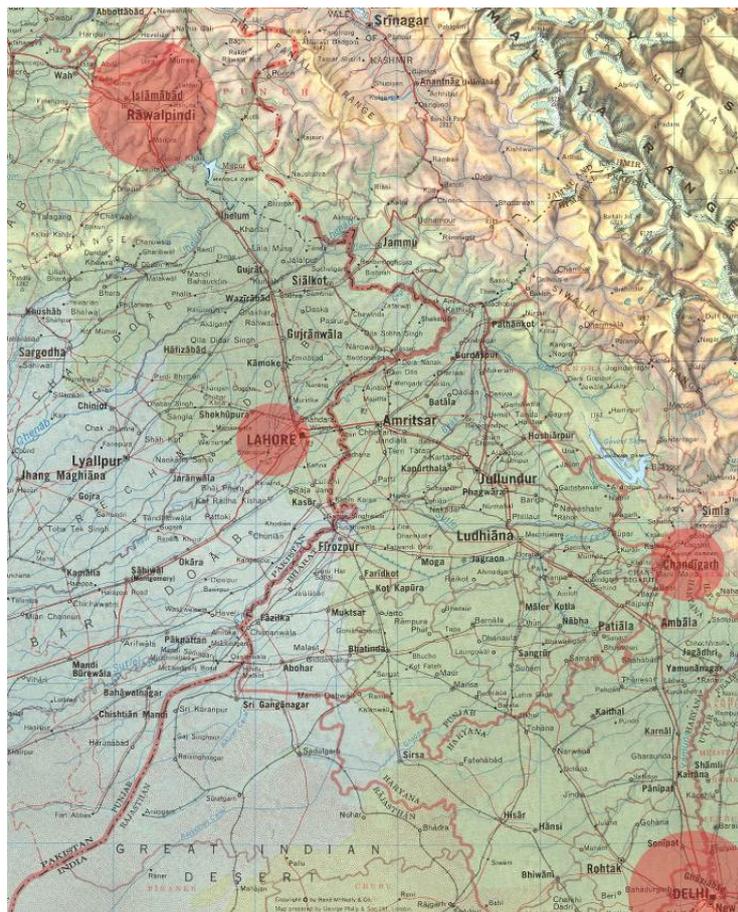


Abb. III: Die Lage von Chandigarh, Islamabad, Lahore und Delhi (eigene Darstellung: Bohnsack, Bose)

Die aktuelle sozio-ökonomische Situation der 1947 gebildeten Staaten *Indien* und *Pakistan* wird innerhalb der jeweiligen Fallstudie beschrieben. Die Situation der beiden Staaten ist sowohl in Hinblick auf die Größe des Staatsgebietes wie auch auf die Anzahl der Einwohner und in Bezug auf den sozio-ökonomischen Entwicklungsstand sehr unterschiedlich.

2.3.1 Politische und gesellschaftliche Hintergründe der Hauptstadtverlegung

Pakistans erste Hauptstadt Karachi

Mit Gründung *Pakistans* wird 1947 *Karachi* zur Hauptstadt des neuen Staates bestimmt. Die Hauptstadt ist in den folgenden Jahren von einer äußerst dynamischen und polarisierten Entwicklung gekennzeichnet. Flucht und Vertreibung der Hindus führen dazu, dass deren Bevölkerungsanteil von 51% im Jahr 1947 innerhalb weniger Jahre auf 2% sinkt. Demgegenüber schnell die Gesamteinwohnerzahl *Karachis* durch die großen muslimischen Flüchtlingsströme aus *Indien* von ca. 400.000 EW in 1947 auf 1,13 Mio. EW im Jahr 1951 an.



Abb. 1: Die Lage von Karachi und Islamabad in Pakistan (GIZ Weltkarte 2012, Ausschnitt)

Der Aufbau von Staat und Verwaltung gestalten sich in *Pakistan* deutlich schwieriger als in *Indien*. In *Delhi* kann man auf die alten kolonialen Verwaltungsapparate zurückgreifen und somit zügiger eigene Ministerien und Verwaltungen aufbauen. In *Karachi* müssen diese Strukturen völlig neu geschaffen werden. Zudem polarisiert sich in *Pakistan* die politische Auseinandersetzung unter den Muslimen.

Ein Jahr nach der Staatengründung stirbt *M. A. Jinnah* am 11/9/1948 nach schwerer Krankheit. Als Gründer der Nation und deren erstes Staatsoberhaupt hatte er große Popularität und ein hohes Ansehen. Er hatte eine pluralistische und tolerante Position vertreten. Diese wurde jedoch selbst in Teilen seiner eigenen Partei *Muslim League* nicht voll geteilt. Außerdem hatte sich inzwischen die pluralistische Positionen ablehnende *Jamaat-e-Islami* gebildet. Diese gewann 1958 die Kommunalwahlen in *Karachi*. Als das erste pakistanische Grundgesetz im Jahr 1956 beschlossen wird, wird darin als offizieller Name für *Pakistan* *Islamic Republic of Pakistan* festgelegt. Nach dem Tod *Jinnahs* folgt ein Jahrzehnt politischer Instabilität. Diese Phase wird im Oktober 1958 durch die Machtübernahme durch den Oberbefehlshaber der pakistanischen Armee, General *Mohammad Ayub Khan*, beendet.

Formal wird versucht, den Militärputsch und die Alleinherrschaft von *Ayub Khan* durch die Mitwirkung des pakistanischen Präsidenten *Iskander Mirza* zu legitimieren. Am 7.10.1958 wird vom noch amtierenden Präsidenten die Verfassung aufgehoben, die Zentralregierung und die Provinzregierungen werden entlassen, Nationalparlament und die Parlamente der Provinzen werden aufgelöst sowie alle politischen Parteien verboten. Es wird das Kriegsrecht über ganz

Pakistan verhängt und der Oberbefehlshaber der pakistanischen Armee *Mohammad Ayub Khan* zum Verwalter des Kriegsrechtes erklärt. Am 27.10.1958 übergibt *Mirza* die Macht vollständig an *Khan*. (vgl. Khan 1968: 361ff.)

Ayub Khan war seit 1951 Oberbefehlshaber der pakistanischen Streitkräfte und hatte in dieser Zeit enge Beziehungen zu den USA aufgebaut. 1953/54 hatte er mit dem damaligen *Secretary of States John Foster Dalles*, der in der Phase des *Kalten Krieges* Verbündete für eine strategische Allianz gegen die UdSSR suchte, ein gegenseitiges Verteidigungsabkommen geschlossen. Mit diesem Militärabkommen hat *Khan* finanzielle Unterstützung für die pakistanische Armee ausgehandelt. Vor diesem Hintergrund akzeptierten *J.F. Dalles* und *D. Eisenhower* den Militärputsch. *Eisenhower* unterstrich dies demonstrativ durch einen Besuch in *Karachi* im dem auf den Putsch folgenden Jahr 1959.

Planung der Satellitenstädte in Karachi

Unmittelbar nach seiner Machtergreifung geht *Khan* die beiden - aus seiner Sicht - wichtigsten Probleme des Landes an. Er will eine Bodenreform durchführen und das seit der Gründung des Staates bestehende Flüchtlingsproblem lösen (vgl. Khan 1968: 125). Am 31.10.1958 wird eine Bodenreform-Kommission gebildet, „um ein gerechteres System der Landverteilung zu entwickeln“ (Khan 1968: 128). Außerdem will er die Ansiedlung der Vertriebenen und Flüchtlinge aus der Zeit der Teilung so schnell wie möglich „im Interesse der Flüchtlinge wie auch der Wirtschaft“ lösen (vgl. Khan 1968: 129). Seit der Gründung des Staates hatte sich „ein Strom von über neun Millionen Flüchtlingen nach Pakistan [ergossen]. Jeder sechste Bewohner Pakistans war ein Flüchtling aus Indien“ (Khan 1968: 145).

Insbesondere in *Karachi* leben zu dieser Zeit viele der Migranten seit ihrer Ankunft in innerstädtischen Slums, den sogenannten *Katchi Abadis*. Zwei Monate nach seiner Machtergreifung legt *Khan* Anfang Dezember 1958 medienwirksam durch einen ersten Spatenstich den Grundstein für die neue Satelliten-Stadt von Karachi: *Korangi*. Hierhin sollen die seit der Teilung größtenteils in Zelten hausenden Flüchtlinge umgesiedelt werden. (vgl. Inskeep 2011: 87). Zehn Tage nach diesem symbolischen ersten Spatenstich für die Satellitenstädte kommt im Auftrag der amerikanischen *Ford Foundation* der griechische Architekt und Stadtplaner *Constantinos Doxiadis* in *Karachi* an. Seit 1951 berät die *Ford Foundation* die pakistanische Regierung durch Experten der *Harvard Universität* in Fragen von Planung und Entwicklung.

Doxiadis hatte direkt nach dem 2. Weltkrieg in *Griechenland* mit finanzieller Unterstützung durch den *Marshall Plan* zahlreiche Wiederaufbaumaßnahmen durchgeführt. Er war Herausgeber der Städtebauzeitschrift *Ekistics* und hatte 1958 schon zahlreiche städtebauliche Projekte in *Bagdad*, *Rio de Janeiro*, *Philadelphia*, *Louisville* und *Washington D.C.* durchgeführt. Die *Ford Foundation* engagiert *Doxiadis* für die Planungsaufgaben in *Pakistan* und General *Ayub Khan* beruft ihn zum Berater für die neue Satellitenstadt *Korangi*.

Doxiadis hat nach einer ersten groben Analyse vor Ort persönlich mehrere Bedenken gegen das *Korangi*-Satellitenstadt-Projekt: zu weit außerhalb der Kernstadt, zu isoliert und zu einseitig arme Bewohnerschaft sowie keine vorhandenen Arbeitsplätze. Er musste allerdings feststellen, dass das Projekt politisch sehr hoch angesiedelt und bereits öffentlich erklärt worden war, dass in einem Jahr eintausend Wohnungen fertiggestellt sein würden, sodass er die Vorgaben akzeptierte (vgl. Inskeep 2011: 90). Das Büro von *Doxiadis* wurde mit der Planung und dem Bau von *Korangi* beauftragt. In der Folge wurde *Doxiadis* bis 1963 der Chefplaner für *Ayub Khan* in *Pakistan*.

Korangi liegt 20 km östlich des Zentrums und sollte für eine halben Mio. Einwohnern zu einer selbstständigen *Township* entwickelt werden. Die Satellitenstadt sollte dabei zwei Funktionen übernehmen: Bereitstellung von Wohnraum für die aus den innerstädtischen *Slum*-Gebieten im Zentrum der Stadt umzusiedelnden Menschen und Bereitstellung von Arbeitsplätzen für die vom Land zuwandernden Migranten durch dort anzusiedelnde Industrie.



Abb. 2: Korangi Masterplan (Doxiadis Ass. Athens: Korangi Township. Monthly Bulletin 15/03/1961)

Doxiadis entwirft für den *Korangi Masterplan* ein gitterförmiges Erschließungsnetz mit fünf Wohnsektoren mit einer Größe von je 80.000 EW. Mehrere Nachbarschaften in *low-rise/high-density* werden jeweils um ein Hauptzentrum und um mehrere Nebenzentren gruppiert. Die *New Town* wird in Ost/West-Richtung von einem 12km langen und knapp 1km breiten Industrieband durchzogen. Parallel dazu wird weiter südlich ein „*Institutional Strip*“ geplant (vgl. Mahsud 2010: 54). Bau und Erstbezug von *Korangi* folgten der Planung in sehr kurzer Zeit. Ein Jahr nach Projektbeginn waren bereits 13.079 Familien umgesiedelt (Inskeep 2011:93). Das Projekt wurde *Eisenhower* vorgestellt, der zu diesem Zeitpunkt *Pakistan* besuchte.

Die geplanten Arbeitsplätze konnten in den folgenden Jahren allerdings nicht bereitgestellt werden. Es fehlte an einer Strategie zur Umsetzung der Masterplan-Ziele. Das fehlende *Land-Use-Management* und unklare Zuständigkeiten der beteiligten Behörden führten dazu, dass die Ansiedelung von Industrie- und Gewerbetrieben völlig unzureichend war (vgl. Ahmed, Noman 2002: 1). Im Januar 1959 überzeugt Doxiadis die Regierung das *Korangi*-Projekt auszuweiten und schlägt vor, weitere Satellitenstädte im Norden und Osten von *Karachi* zu planen. Doxiadis Associates Athens erarbeiten im Auftrag des *Ministry of Rehabilitation* und der *Karachi Development Authority* 1959 einen *Greater Karachi Resettlement Plan (GKRP)* für die Region von *Karachi*, in dem die bereits begonnenen und zusätzlich geplanten städtebaulichen Großprojekte eingebettet werden sollen.

Doxiadis entwirft ein räumliches Konzept für die weitere Entwicklung von „*Greater Karachi*“ und begründet sein Konzept für einen Nord-Ost gerichteten Entwicklungskorridor für die Zentrumserweiterung von *Karachi* wie folgt: „*The small centre off he original provincial city has been completely blocked by the expansion off he city. Unless Karachi is turned into a dynamic city, into Dynapolis, it cannot survive.*“ (Doxiadis 1960:74) Das Konzept des „*growing Centre*“, der eng an das vorhandene administrative Zentrum *Karachis* (*im Plan No. A*) anschließt, soll

sich schrittweise zusammen mit den neuen Wohnstadtteilen (*im Plan No. B-F*) nach Nord-Osten entwickeln. *Doxiadis* weist darauf hin, dass einige dieser New Towns bereits im Bau seien (vgl. *Doxiadis 1960:74*). Gemeint sind damit die Satellitenstädte *Korangi* (in B), *Malir* (in C) und *Karachi North* (in E).

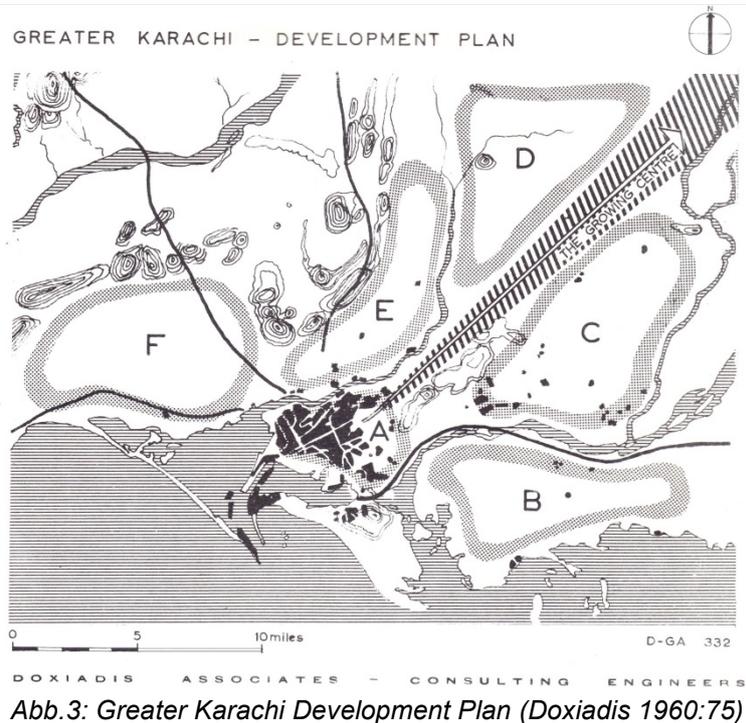


Abb.3: Greater Karachi Development Plan (*Doxiadis 1960:75*)

Kurz nach Baubeginn von *Korangi* wird im Norden von *Karachi* der Bau einer zweiten *New Town* beschlossen. *North Karachi* wird für 500.000 Einwohner konzipiert und soll ebenfalls eine selbstversorgende Satellitenstadt werden. Das Büro *Doxiadis Associates* baut in den folgenden Jahren noch eine *New Town*, *Malir* nordöstlich von *Korangi* (vgl. *Ameh 2002: 11*).

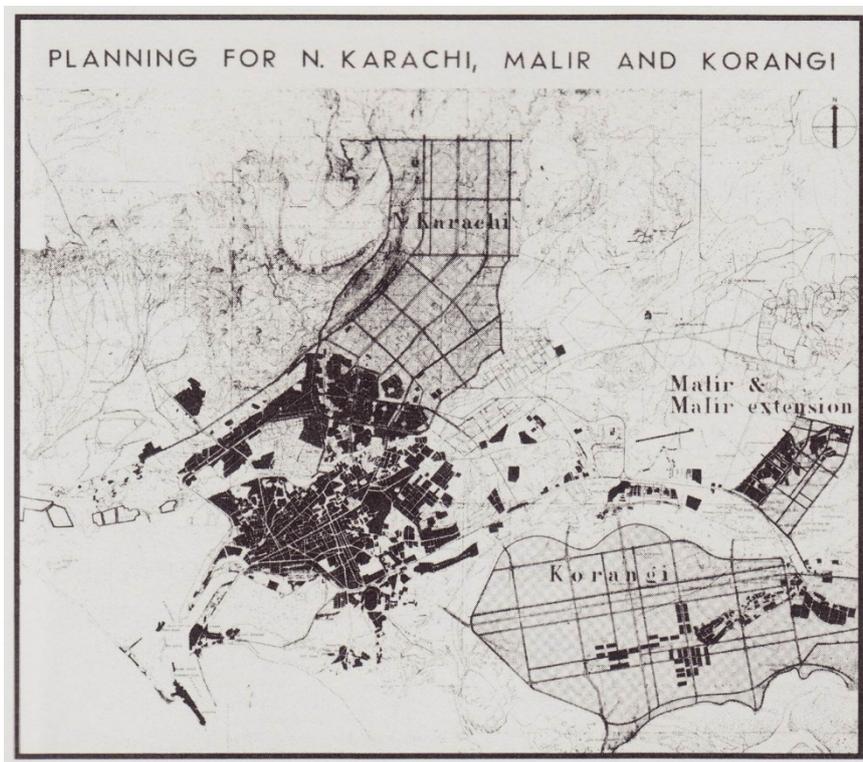


Abb.4: Planning for North Karachi, Malir and Korangi (*Doxiadis, in Inskeep 2011: 92*)

Auch das Projekt *North Karachi* wird sehr zügig umgesetzt. Bau und Bezug der Satellitenstadt folgten wie in *Korangi* unmittelbar aufeinander. Das Büro *Doxiadis Associates* gibt während der Bauphase beider Projekte monatliche Bulletins mit aktuellen Berichten über den Baufortschritt heraus.

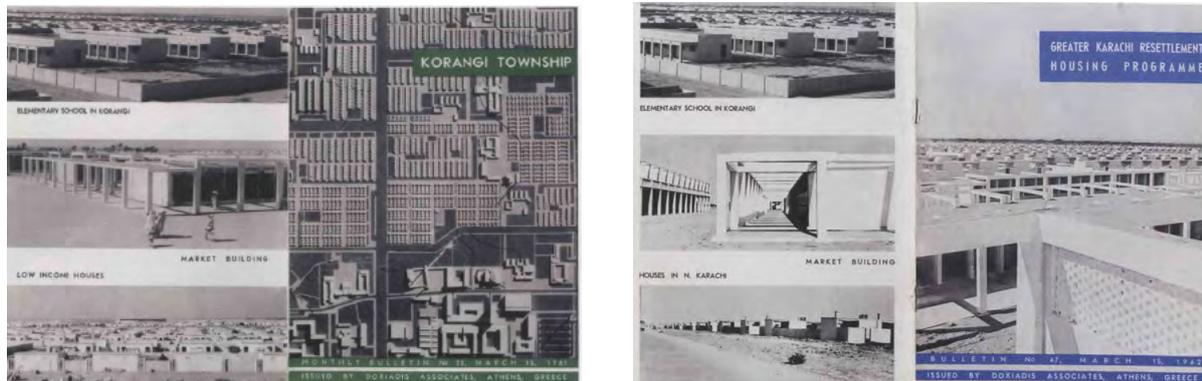


Abb. 5+6: *Korangi Township, Monthly Bulletin*; Abb.6: *Greater Karachi Settlement Housing Programme* (*Doxiadis Associates: 15/3/1961 und Bulletin Nr. 47, 15/03/1962*)

Die Entwicklung der Satellitenstädte *Korangi* und *North Karachi* vollzogen sich jedoch nicht wie geplant. Die Umgesiedelten aus den Flüchtlingszeltstätten konnten die Kosten für die gebauten Haustypen nicht bezahlen, die geplanten Fabrikarbeitsplätze wurden nicht erstellt und die Transportkosten ins Stadtzentrum waren sehr hoch. So wanderten die Umgesiedelten in neue innenstadtnahe Slums ab oder bauten Hütten innerhalb des geplanten Rasternetzes der neuen Stadtteile. *North Karachi* wurde in wenigen Jahren zur ersten Anlaufstelle für die neu ankommenden Migranten vom Land (vgl. Inskeep 2001: 98).

Kommission zur Standortsuche für eine neue Hauptstadt

Parallel zu dem von ihm angestoßenen ambitionierten *Resettlement Programme* im Großraum von *Karachi* setzt *Ayub Khan* im Januar 1959 eine *Kommission zur Untersuchung der Vorzüge und Nachteile von Karachi als Hauptstadt* unter Leitung seines engen Vertrauten, dem Chef des Generalstabs des Heeres, *Yahya Khan*, ein. *Ayub Khan* hält *Karachi* als Hauptstadt für ungeeignet: „entnervendes Klima“, „unhygienische Zustände“, „Zentrum der politischen Unruhen“ und „tobender Pöbel“ (Khan 1968:149).

Dies war nicht der erste Vorstoß seit der Unabhängigkeit, die Hauptstadt aus dem Zentrum von *Karachi* zu verlagern. Im *Greater Karachi Plan 1952*, den das schwedische Planungsbüro *Merz Rendel Vatten (MRV) Associates* erarbeitet hatte, wurde vorgeschlagen, dass „an exclusive detached district in the northern part of the city to be developed as a new capital“ (Ahmed 2002:1). Der für die Hauptstadt vorgeschlagene Ort „*Gadap*“ (Khan 1968:149) – heute Standort des internationalen Flughafen von *Karachi* - sollte durch gut auszubauenden ÖPNV möglichst enge Verbindungen zwischen dem neuen administrativen Zentrum für ganz *Pakistan* und den ökonomischen und kulturellen Funktionen der Wirtschaftsmetropole *Karachi* ermöglichen. (vgl. Hull 2009:443).

Ayub Khans Zielsetzung für die Beziehungen zwischen administrativem und wirtschaftlichem Zentrum lagen zu dieser Sichtweise völlig konträr. Er bildet eine achtköpfige *Kommission zur Überprüfung der Eignung von Karachi und die Standortsuche für eine neue Hauptstadt*. In die Kommission werden der Stadtplaner *C.A. Doxiadis* und der amerikanische Architekt *Edward Durrell Stone* als ausländischer Berater berufen. *A. Khan* lässt der Kommission in Bezug auf die bisherige Hauptstadt *Karachi* keine Wahl: „Ich forderte, dass die Kommission, die für die Bestimmung einer neuen Bundeshauptstadt eingesetzt war, ihre Arbeiten schnell beendete.“

Der Regierungssitz muss aus dem feuchten und ungesunden Karachi verlegt werden. Karachi wird zudem von der Geschäftswelt beherrscht, was einen korrumpierenden Einfluss auf die Beamtenschaft hat“ (Khan 1968:133).

Die Kommission soll bei der Standortsuche folgende Kriterien berücksichtigen: *Standort, Klima, Flutschutz, Verkehr und Logistik, Verteidigungsanforderungen, Ästhetik und landschaftliche Schönheit* (vgl. CDA 1995:7). Die Kommission untersucht mehrere Standorte und schlägt im Juni 1959 einen Standort für die neue Hauptstadt in nord-westlicher Nachbarschaft zu *Rawalpindi* vor.



Abb.7: Begutachtung des Potohar Plateaus durch die Kommission 1959 (CDA)

Welche Kriterien für die Standortwahl letztlich entscheidend waren, bleibt offen. *Ayub Khan* hebt 1968 vier Aspekte hervor: *die geographischen und klimatischen Verhältnisse, die Ausbaumöglichkeiten, die Verkehrsverbindungen und die Verteidigung* (vgl. Khan 1968:151).



Abb.8: Ayub Khan besichtigt den zukünftigen Standort (CDA)

„Situated in the extreme north of the Indus basin plains, the Potohar Plateau is an area of ageless charm. ... The site is spread over 1165.50 square kilometers, with natural terraces and meadows. ... The city is free from floods because of the sharp gradient. The massive campaign of afforestation by CDA has borne fruit in the shape of lush green surroundings adding to the charm of a garden city“ (CDA 1995:7).

Im zukünftigen Hauptstadtgebiet befanden sich zu diesem Zeitpunkt zahlreiche kleinere Dörfer. Nach *Hull* lebten dort vor dem Start des Projektes ca. 54.000 EW in über 50 Dörfern (vgl. Hull 2009:460). *Kreutzmann* gibt für 1961 eine ländliche Bevölkerung von 119.307 EW an. (vgl. Kreutzmann 1992:29)



Abb.9+10: Das Potohar Plateau vor dem Bau der Hauptstadt und Luftbild 1962 (CDA)

Im Juni 1959 akzeptiert die Regierung die Standortwahl-Empfehlungen der Kommission. Nach der Entscheidung bildet Ayub Khan im September 1959 eine *Federal Capital Commission*, wiederum unter der Leitung von Yahya Khan. Die Kommission soll die Vorbereitung und Ausarbeitung des *Master Plans* für die neue Hauptstadt steuern. Es werden vierzehn *sub-committees* gebildet, die zu Spezialthemen Bestandsaufnahmen in dem zukünftigen Hauptstadtgebiet vornehmen, Analysen erstellen und Bedarfsprognosen erarbeiten. Es werden zahlreiche *Reports* erstellt. (vgl. Doxiadis 2004:2)

Ayub Khan beauftragt das Büro *Doxiadis Associates, Athens* einen *Master Plan* für die neue Hauptstadt zu entwerfen. Im Februar 1960 beschließt die Regierung, dass die neue Hauptstadt den Namen *Islamabad* (= *Stadt des Islams*) erhält. (vgl. CDA 1995:7) Dies wird durch den Präsidenten öffentlich verkündet.

Ayub Khan versucht mit großer Intensität und in sehr kurzer Zeit seine Vision einer neuen Hauptstadt zu realisieren. Er verkündet, parallel zu dem Hauptstadt-Projekt, auch für das 2.000 km vom Mutterland entfernte *Ost-Pakistan* in der Nähe von *Dhaka*, in *Sher e Banglar Nagor*, eine Hauptstadt bauen zu lassen.

Ost-Pakistan – West-Pakistan

Pakistan bestand 1947 nach der Unabhängigkeit von Großbritannien aus zwei Provinzen, Ost- und West-Pakistan, die ca. 2.000km Luftlinie voneinander entfernt waren. In den 1960er Jahren bildete sich in Ostpakistan eine Bewegung, die die Unabhängigkeit Ostpakistans vom Mutterland propagierte. Um dem Vorwurf zu begegnen, Ost-Pakistan würde benachteiligt werden, entwickelt Ayub Khan das parallele Hauptstadtprojekt für Ost-Pakistan.

Der Konflikt in Ost-Pakistan hat auch negative Auswirkungen auf den Bau von Islamabad. Mit dem sich zuspitzenden Konflikt werden die Gelder für den Aufbau von Islamabad drastisch gekürzt. 1968 wird die Kürzung von der Regierung damit begründet, dass für den Aufbau von Islamabad auf keinen Fall mehr Geld aufgewendet werden würde als für die zweite Hauptstadt bei Dhaka (s. Kap.3.1.3).

Als nach Wahlen 1970 die ostpakistanische Awami League durch einen überwältigenden Wahlsieg in Ost-Pakistan auch die Mehrheit im gesamten Land erzielt hatte, wurde ihre Regierungsübernahme vom pakistanischen Militär verweigert. Daraufhin erklärten die Führer der Awami League einseitig die Unabhängigkeit Ost-Pakistans. Die westpakistanische Armee rückte in Ost-Pakistan ein. Es folgte ein blutiger Bürgerkrieg gegen die Zivilbevölkerung mit über 2 Mio. Toten. Nach Eingreifen der indischen Armee zur Unterstützung der ostpakistanischen Aufständigen kapitulierte die pakistanische Armee. Im Dezember 1971 erlangte Ost-Pakistan unter dem Namen Bangladesh die Unabhängigkeit von Pakistan.

2.3.2 Doxiadis Theorie von *Dynapolis* als Grundlage für sein Planungskonzept

Doxiadis war praktizierender Architekt und Stadtplaner, aber auch Dozent und Buchautor. Er verstand sich als Wissenschaftler, der für die schnell wachsenden Metropolen der Moderne effektivere Planungsmethoden auf der Grundlage breiter wissenschaftlicher Analysen entwickeln wollte. Er sah sich selbst in einer Reihe mit den großen Architekten und Planern, die sich mit den Problemen der Städte in der Neuzeit auseinandergesetzt hatten. Er kritisierte die meisten Fachkollegen, dass sie die städtischen Probleme nicht grundlegend genug angehen würden. „Only two people tried to face the problem as an entity, Le Corbusier by a series of proposals from *La Ville Radieuse* (1925) to *L'Urbanisme des Trois Etablissements Humains* (1959) and Frank Lloyd Wright with *The Living City* (1932) presenting his *Broadacre City*“ (*Doxiadis* 1966:34).

Er gründete in den 60ziger Jahren die städtebautheoretische Zeitschrift *Ekistics*, die auch nach seinem Tode 1975 noch einige Zeit bestand. Unter dem Begriff *Ekistics* hatte er den Anspruch, eine *Wissenschaft von menschlichen Städten, Siedlungen und Regionen* zu entwickeln. Ein zentraler Begriff in seiner Theorie und ebenso Planungsgrundsatz für die Planung der Stadt *Islamabad* wie aller seiner Stadtkonzeptionen war *Dynapolis*.

Dynapolis

Ein Grundgedanke von *Doxiadis* in allen seinen theoretischen Schriften ist, dass die alte Stadt eine *statische Stadt* war und dass durch die konzentrische Anordnung von Zentrum und Peripherie jede Ausdehnung der Stadt das Zentrum in seiner Ausdehnung abgeschnürt hat. „Die konzentrische Erweiterung unserer Stadt hat, da kein Platz zur Ausdehnung geblieben ist, ihr Zentrum erdrosselt. Um dies zu vermeiden, ist es wesentlich, das Wachstum der Stadt so zu kontrollieren, dass sich die moderne Metropole nur noch in eine Richtung ausdehnen kann“ (*Doxiadis* 1965:122f.).

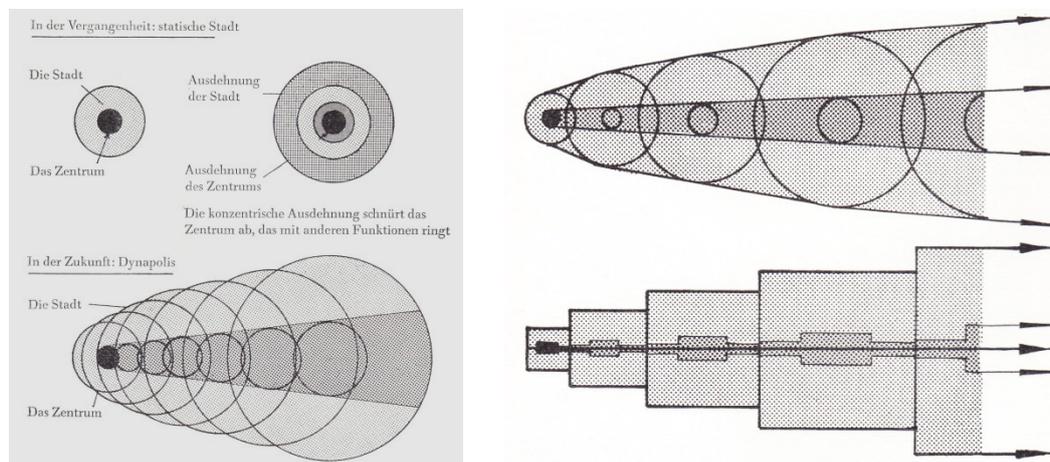


Abb.11+12: Von statischen zu dynamischen Städten; Von der parabolischen *Dynapolis* zur rechteckigen Form (*Doxiadis* 1965:122+123)

Er weist darauf hin, dass *Dynapolis* sowohl auf vorhandene Städte, wie bei seiner Planung für *Khartoum* (s. Abb. 13) bzw. für eine Neuplanung wie in *Islamabad* angewendet werden kann. Er vertritt das Planungsprinzip, dass sich bei zukünftigen Stadterweiterungen alle Nutzungen entlang einer Achse im Gleichschritt entwickeln sollen; sowohl das Zentrum wie auch die umgebenden Wohngebiete und andere Nutzungen. *Doxiadis* hatte dieses Prinzip auch seinem *Greater Karachi Development Plan* (s. Abb. 3) zugrunde gelegt. Er lehnt damit die traditionelle konzentrische Stadt als nicht entwicklungsfähig ab und entwirft demgegenüber abgewandelte Bandstädte mit linearen Zentren. So hatte er in einem Gutachten für die *Redevelopment Land*

Agency of Washington D.C. 1958 für die zukünftige räumliche Entwicklung der amerikanischen Hauptstadt eine ausschließlich in eine Richtung orientierte linearen Ausdehnung der Stadt vorgeschlagen: „Wachstum in einer Richtung als Alternative zum Selbstmord durch Erdrosseln“ (Doxiadis 1965:126).

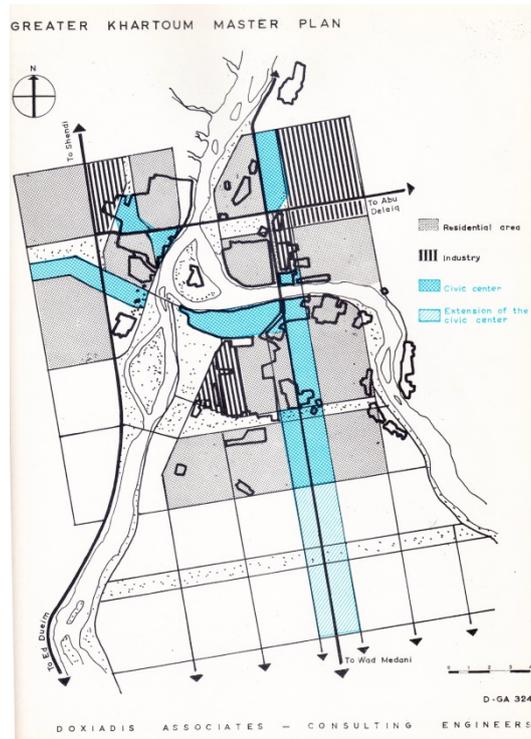


Abb. 13: Dynapolis: Entwicklungsrichtungen für eine bestehende Stadt Greater Kartoum Master Plan (Doxiadis 1960:67)

TwinCities und Blue Zone

Das Konzept des parallelen Stadtwachstums aller Nutzungen *in nur eine Richtung* wird auch für die Planung von Islamabad zur Grundlage gemacht. „A city designed and planned for the future ... designed on the principle of Dynapolis to grow in scale and size coherently through all stages of development“ (CDA 1995:7). Allerdings musste das Konzept für das Hauptstadtprojekt auf die Situation der bestehenden Stadt Rawalpindi und der Neuplanung Islamabad angepasst werden. Die beiden Städte Islamabad und Rawalpindi werden als Twin Cities bezeichnet. Sie sollen sich in gleicher Richtung erweitern. Sie sind getrennt durch den Murree Highway und jede Stadt hat ein eigenes lineares Zentrum, die beiden sogenannten Bue Zones. Diese beiden Zentren sollen sich zukünftig parallel zu einander und zu dem sie umgebenden übrigen Stadtgebiet synchron nach Süd-Westen erweitern.

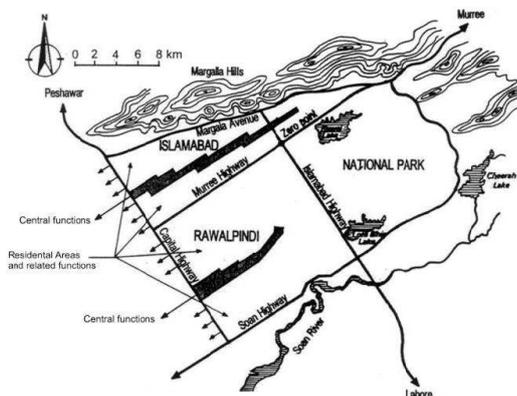
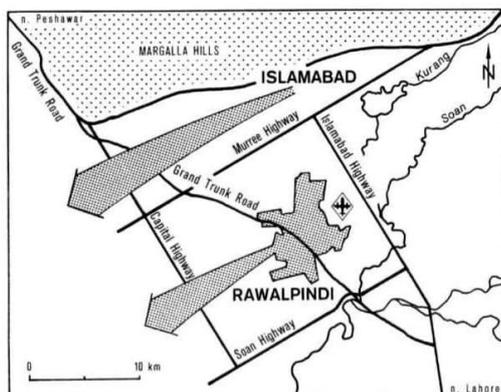


Abb.14a+b: Das Dynapolis Prinzip von Doxiadis (Kreutzmann 1992:27); Growth of Central functions and Residential areas in Islamabad / Rawalpindi (Doxiadis Associates:1960)

Vom Baublock zum Sektor und zur Community

Doxiadis geht von der Überzeugung aus, dass der städtische Block die Grundeinheit der „alten Stadt“ gewesen ist. Im Zeitalter des Autos soll der *Sektor* an die Stelle des *Baublockes* treten. Sein Ziel ist es, eine Grundeinheit für den Wohnbezirk zu entwickeln, die den menschlichen Bedürfnissen entspricht. „Ein Mensch kann zu Fuß höchstens eine Strecke von etwas mehr als drei Kilometern zurücklegen“ (Doxiadis 1965:127). In anderen Schriften reduziert er die Wegstrecke auf eine Meile (1,6 km). „The scale of man can be imposed up to one kilometer or up to a maximum of one mile“ (Doxiadis 1960:54).

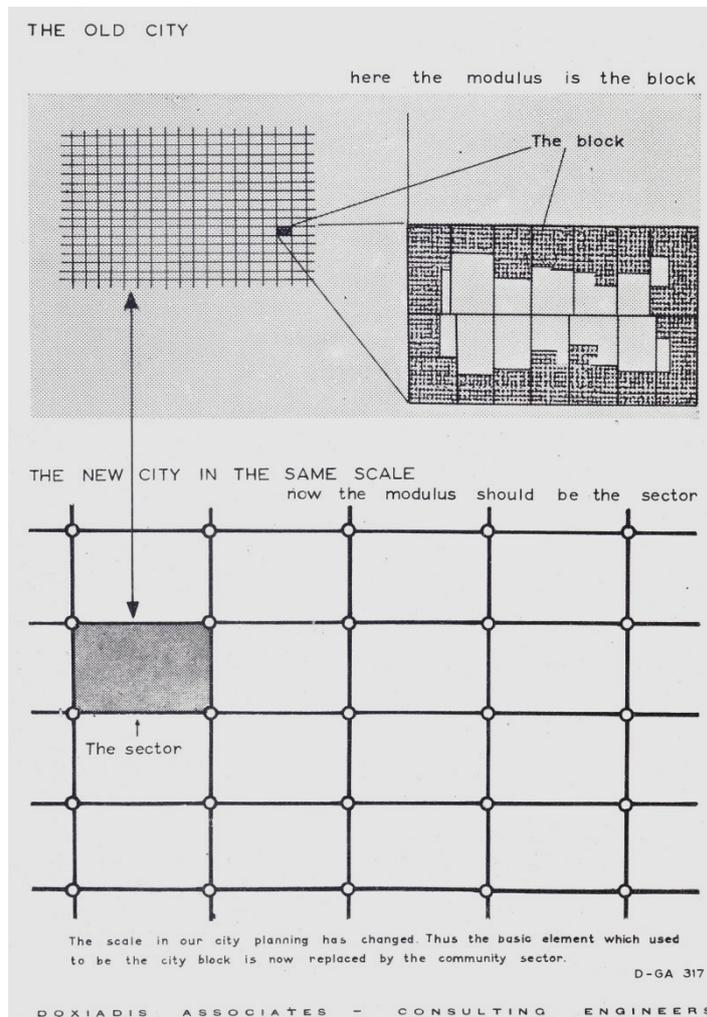


Abb. 15: (Doxiadis 1960:47)

Aus diesen Überlegungen heraus leitet er die Größe der zu konzipierenden Wohnsektoren ab. „The modulus of the city of the future has to be the sector, an area much larger than the block“ (Doxiadis 1960:46). Er wendet dieses Konzept in allen seinen Stadtentwürfen an, die Größe der Sektoren variiert jedoch in seinen Entwürfen für *Khartum*, *West-Bagdad* und *Islamabad*. Jeder Sektor soll ein selbstversorgender Wohnbezirk mit allen elementaren Wohnfolgeeinrichtungen wie Märkte, Parks, Schulen und Dienstleistungen sein.

Verkehr

Doxiadis ist in seinen Vorstellungen über die zukünftige Stadtentwicklung stark von *F. L. Wright* beeinflusst. In seinem Aufsatz *Ekistics and Traffic* wird deutlich, dass auch er davon ausgeht, dass die Stadtentwicklung durch die Möglichkeiten des Automobils an einem Wendepunkt steht. „We are now at an important turning point in the evolution of human settlements. ... It is useful therefore, to try to relate the total problem of human settlements to

the problem of their traffic“(Doxiadis 1963: 1). Er spricht nicht wie *F. L. Wright* 1936 von der *“Disappearing City”*. *„We must also face an ever-increasing traffic by mechanical means, which, for the near future at least, requires more and more control of the space of human settlements”*(ebd:1f.).

Er beschreibt die Phasen der Suburbanisierung und der Ausbreitung städtischen Lebens zu einer *„universal city“* mit der Aufhebung der Dichotomie von Stadt und Land. *„In the past, human settlements were isolated within an open countryside. The relationship was the relationship of certain nodal points lying in a homogeneous and relatively passive surrounding. In the future, we will be led towards a universal city. ... From the village we move to the city, to the metropolis, to the megalopolis”*(ebd:2).

Um die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in den sich entwickelnden Metropolen menschlichen Bedürfnissen entsprechend gestalten zu können, schlägt er vor, einerseits die Kommunen auf die regionale Ebene der Stadtregion auszuweiten. Andererseits sollen die Siedlungsstrukturen zu einem polyzentralen Netz weiterentwickelt werden, da der Verkehr in einem Siedlungsnetz mit neuen *„nodal points“* leichter abzuwickeln wäre (vgl. ebd.:4). Er greift damit die konzeptionellen Überlegungen von Kevin Lynch (1961) zum *Multicentered Net* auf (vgl. Bose 1995: 95). *„The car must serve, as much as possible, the areas of the human scale without hurting that scale. ... Cars should not cross the lines of man; they should serve all areas. ... The car should be the predominant factor in the areas of the car scale. ... A car-conditioned network will be the system of blood arteries of the body of human settlements”* (ebd:12f.).

Doxiadis sieht im privaten Automobil das für die Zukunft unerlässliche Fortbewegungsmittel. Gleichzeitig sieht er das ungleiche Verhältnis zwischen *„men and machine“*. Er folgert daraus eine strikte Trennung von Fahr- und Fußverkehr, damit einerseits der erforderliche stadregionale Verkehr zügig und leistungsfähig ohne Störung durch Fußgänger abgewickelt werden kann und in den Wohnsektoren durch eine weitgehende Trennung zwischen Fuß- und Fahrverkehr. *„The car is also needed within the human community. ... The car should also be permitted to infiltrate and to serve all parts of it. But this should be based on proper design, i.e. on a system in which pedestrians and cars will not cross”* (ebd:11).

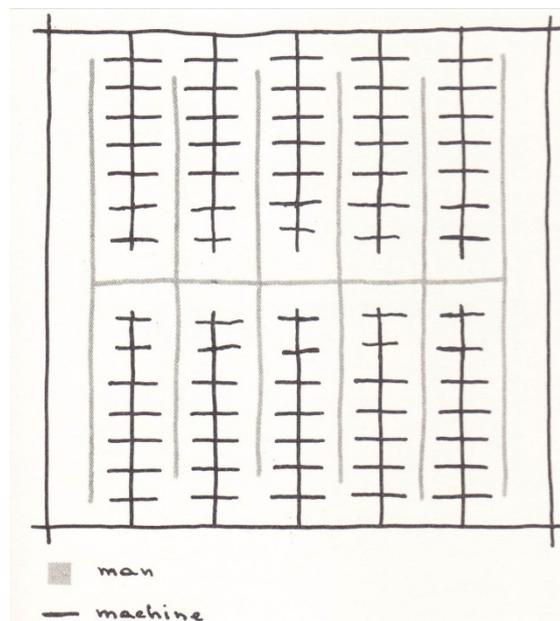


Abb 16: *“Human community and machine”* (Doxiadis 1966:79)

Damit in den Sektoren die Wohnbevölkerung und der Fußverkehr vom Autoverkehr nicht belästigt werden, ohne dass die Bewohner ganz auf das Fahrzeug verzichten müssen, schlägt er ein Erschließungssystem mit einer Trennung von Fuß- und Fahrverkehr vor. Außerdem soll jeder Durchgangsverkehr vermieden werden (vgl. Doxiadis 1965:131).

“In addition to that, man should never be bothered by the proximity of the machine – their paths should be separated ... In such cell, formed properly into shells fitting human needs, man will feel at ease to move in a human way” (Doxiadis 1966:80). Das Konzept der Trennung des Fahr- und Fußverkehrs in Wohngebieten mit einer völligen Trennung des Fuß- und Fahrverkehrs durch eine Kamm-Erschließung und durch Sackgassen war zu dieser Zeit in der Nachfolge von *Radburn* und Planern wie *Stein* und *Mayer* durchaus kein neues Konzept.

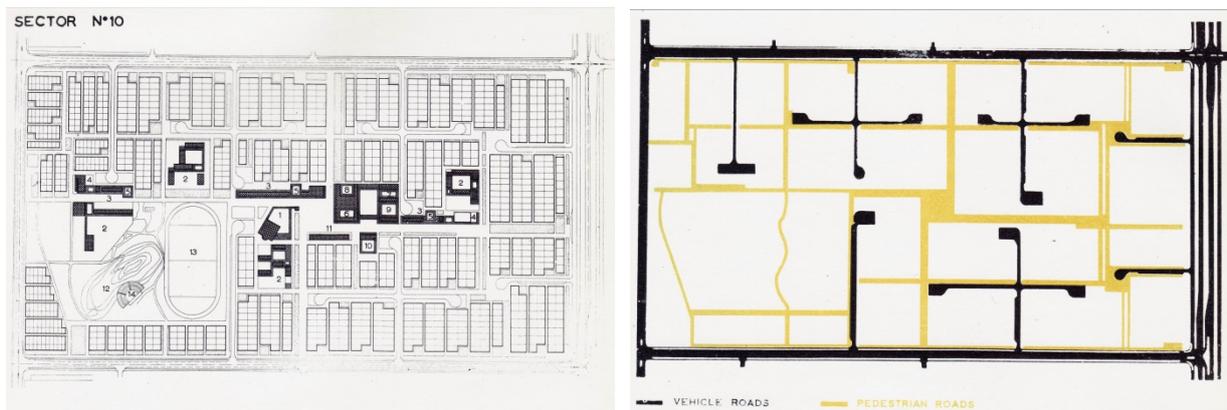


Abb. 17a+b: System von Fahr- und Fußverkehr in den Sektoren, Beispiel West-Bagdad (Doxiadis 1960:55)

Doxiadis hat die strikte Trennung der Verkehrsarten in seinen Schriften und Vorlesungen in den 1960ziger Jahren, in leicht abgewandelter Form, immer wieder konsequent vertreten. *Doxiadis* hat das Erschließungskonzept sehr frühzeitig in seinen Stadtkonzepten für größere Stadtquartiere umgesetzt.

Sein theoretisches Konstrukt von *Dynapolis* hatte er bereits bei seinen Planungen für mehrere Städte angewendet, z.B. in *West-Bagdad*, im *Greater Khartum Master Plan* und in *Washington D.C.* In *Islamabad* bot sich für ihn zum ersten Mal die Chance, eine gesamte neue Stadt idealtypisch nach seinen theoretischen Vorstellungen zu gestalten.

2.3.3 Masterpläne und Planungsgutachten für Islamabad und die Metropolregion 1960-2010

Master Plan of the Metropolitan Area Islamabad / Rawalpindi 1960

Im Mai 1960 stellt *Doxiadis* den Entwurf des *Master Plans* der Regierung vor. Es handelt sich dabei um einen regionalen *Master Plan* für die *Metropolitan Area* einschließlich der Stadtgebiete beider sogenannter *Twin Cities Islamabad* und *Rawalpindi*. „*The greater area of the capital, the metropolitan area, has been planned for a future population of about 2.500.000 inhabitants within a period of two generations*“ (Doxiadis 2004:2). Der *Master Plan* basiert auf den von ihm entwickelten theoretischen Überlegungen zu *Dynapolis* und formuliert den Anspruch, *Islamabad* zu einer „*City of the Future*“ zu entwickeln (vgl. ebd.). Der vorgelegte *Master-Plan-Entwurf* wird vom Kabinett und dem Präsidenten genehmigt.

Die zukünftige Hauptstadt soll 14km nordwestlich von *Rawalpindi* auf dem *Potohar-Plateau* errichtet werden. Das von *Doxiadis* entworfene regionale Gesamtkonzept für *Islamabad* und die historische Garnisonsstadt *Rawalpindi* verfolgt das Ziel, dass *Rawalpindi* in den ersten Jahren wichtige Unterstützung für die neu entstehende Hauptstadt durch die Bereitstellung von Infrastrukturen und Wohnraum bieten kann. Das Gesamtgebiet für den *Metropolitan Area Master Plan* umfasst 1.165,5 km². Es wird in vier räumliche Teilbereiche untergliedert:

- *Rawalpindi* (259 km²)
- *Islamabad proper* / Stadtgebiet (220 km²)
- *Islamabad Park* (220 km²)
- *Islamabad Rural Area* (446,2 km²).

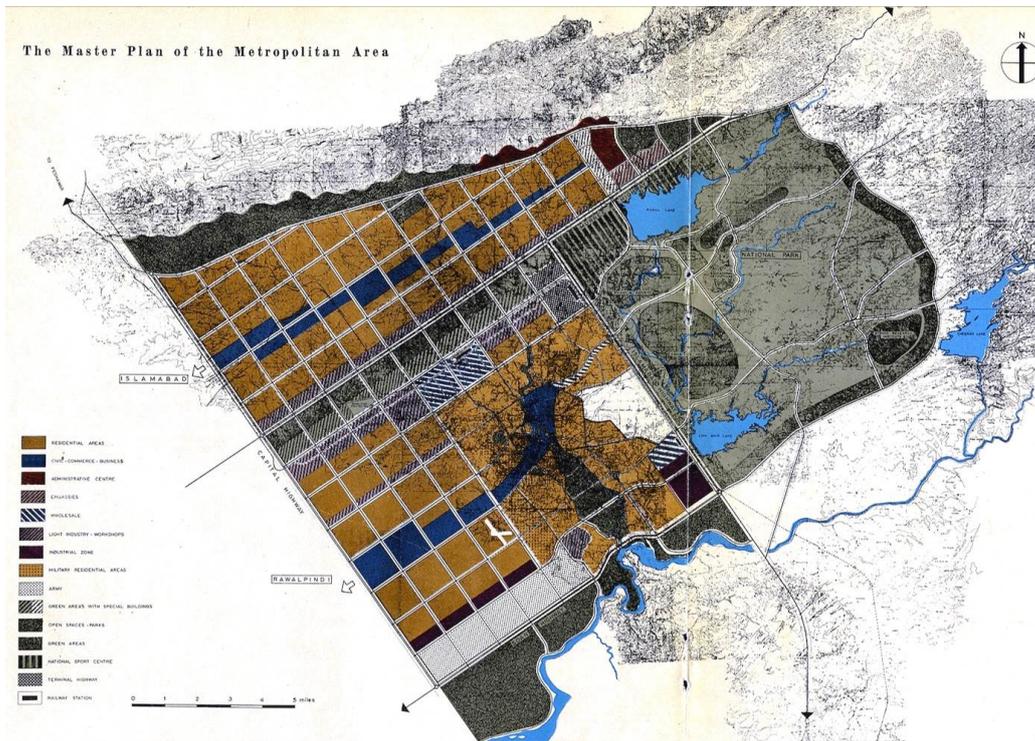


Abb. 18a: *Master Plan of the Metropolitan Area Islamabad / Rawalpindi 1960*
(Constantinos and Emma Doxiadis Foundation)

Für *Islamabad* als neue Hauptstadt werden vorwiegend administrative Funktionen vorgesehen. Im *Master Plan* werden für alle Sektoren in *Islamabad* und in *Rawalpindi* die zulässigen Flächennutzungen definiert. Sie werden z.B. in: *administrative, diplomatic, civic/commerce, residential, light industry* und *green area* sowie *Army* u.a. gegliedert.

Entsprechend dem theoretischen Konstrukt von *Dynapolis* wurden für beide Städte Flächen nach Südwesten für eine parallele Stadterweiterung offen gehalten. „*The master plan for both cities has the flexibility to allow for future expansions of the center. It has been designed on the basis of the ideal city of the future and to form a dyna-metropolis. Each is planned to develop dynamically towards the south-west, their center cores growing simultaneously and together with their residential and other functions*“ (Doxiadis 2004:4).

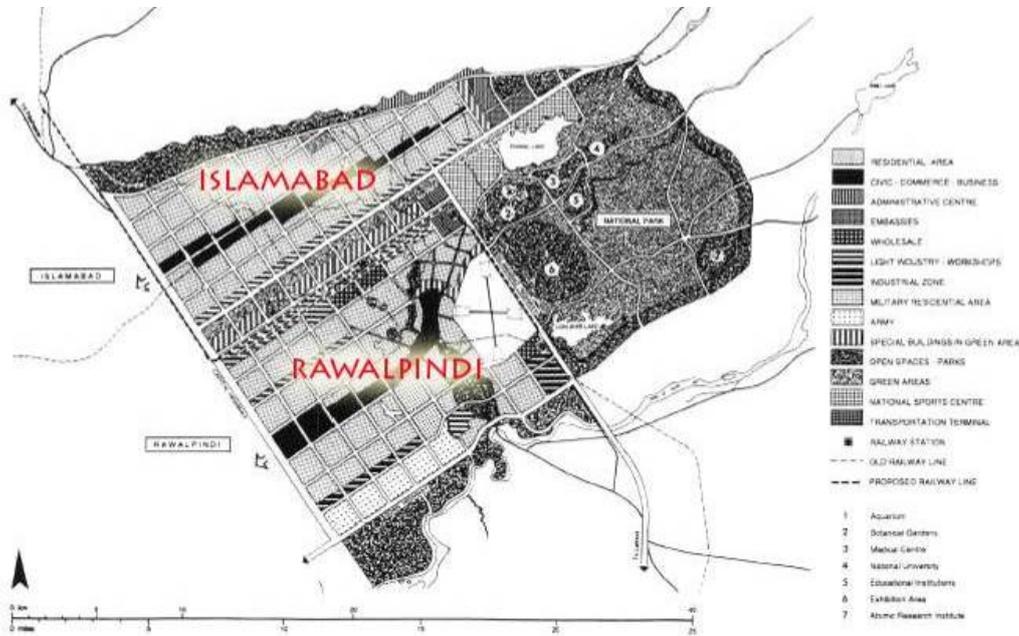


Abb. 18b: Master Plan of the Metropolitan Area Islamabad / Rawalpindi 1960 (Doxiadis Associates:1960)

Die Grundlage für den Entwurf von *Islamabad* bilden die vorhandenen überregionalen Straßenzüge und die natürliche Topographie mit den schützenden Berggrücken, die das Gebiet nach Nordosten hin begrenzen. Zwei große Nationalstraßen kreuzen sich in dem Gebiet. Die Fernstraßen von *Lahore*, *Murree* und *Peshawar* bilden ergänzt durch zwei regionale Straßen ein 18x18 km großes *Highway-Quadrat*, das die Stadt *Rawalpindi* umschließt. Nordwestlich davon wird parallel die Hauptstadt *Islamabad* zwischen *Murree Highway* und *Margalla Hills* angelegt.

Der *Nationalpark* im Nordosten hat für beide Städte die Aufgabe einer „*Grünen Lunge*“. „*The Margalla National Park in the North its the main nature reserve, wild life sanctuary, resort area and place of recreation while the Rawal lake as part of the National Park, provides ideal opportunities for water sports, angling and picnics. ... Haphazard conversion of rural land for urban use is totally banned and housing societies have been completely excluded from the agricultural part of the rural areas and most of the land area is exploited for agricultural use only*“ (CDA 1995:14). Neben Landwirtschaft und Gartenbau soll der Nationalpark einige Funktionen übernehmen, die nicht in den beiden Städten angesiedelt werden sollen. Hier sollen Akademien, Hochschulen und wissenschaftliche Institute, u.a. auch das pakistanische Kernforschungsinstitut entstehen. Durch den Bau des *Rawal-Dammes* soll die Wasserführung auch zu Zeiten des Monsuns reguliert werden.

Die Sektoren

Islamabad proper und *Rawalpindi* werden für alle Nutzungstypen in gleichgroße, 2x2 km² große Sektoren unterteilt. Für die mehrere Jahrhunderte alte Garnisonsstadt *Rawalpindi* wird

in einem eng begrenzten Bereich der historisch gewachsenen Altstadt das Erschließungsraster abgewandelt. In der Schwarz-Weiß-Darstellung des Masterplans (Abb. 18b) werden die rechteckigen Sektoren abgewandelt, in der Farbdarstellung (Abb. 18a) wird ein größerer Teil der historischen Altstadt vom *Grid-System* ausgenommen.

Die für Wohnnutzung vorgesehenen Sektoren bezeichnet *Doxiadis* als *Communities Class V*. Je nach Einkommensgruppe sollen sie jeweils zwischen 20.000 und 40.000 EW beherbergen. „Each sector (*Community Class V*) of Islamabad is self-contained and self-supported with respect to everyday life. It is sub-divided into three or four smaller *Communities (Class IV)* by income groups of occupants“ (*Doxiadis 2004:8*).

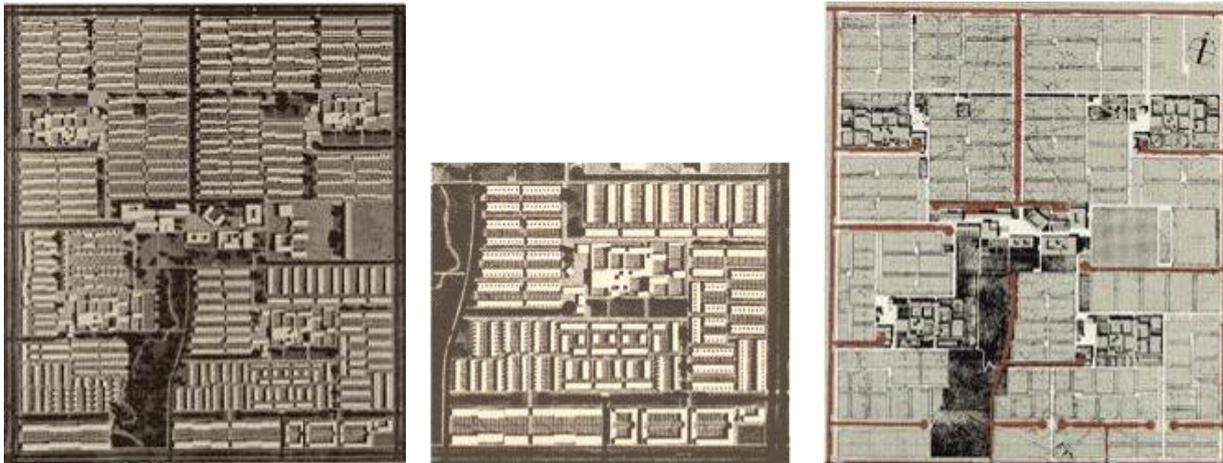


Abb. 19a: A *Community Class IV* for about 12.000 people; b: *Community Class III* for about 3.000 people; c: *Vehicular and pedestrian roads im Sector V* (*Doxiadis 2004:9f.*)

“In the centre of the sector is the civic centre, containing all types of shopping, business and civic activities. Each *Class IV Community* is subdivided into several *Communities Class III*, which are further subdivided into *Communities Class II*” (*Ebd.:7*).



Abb.20: Die Sektoren F 6-8+G 6-8 mit zentralem Markaz und je vier Unter-Sektoren (Ausschnitt aus einem Stadtplan, 2013)

Durch die unterschiedliche soziale Zusammensetzung der Bevölkerung in drei bis vier “*Sub-Communities*” eines Sektors sollte „eine soziale Durchmischung entsprechend gestaffelter Einkommensverhältnisse aufrechterhalten und die wichtigsten regelmäßigen und episodischen

Bedürfnisse befriedigt werden“ (Kreutzmann 1992:31). In Abb.20 sind die unmittelbar westlich an das Regierungsviertel angrenzenden Sektoren F6-8+G 6-8 dargestellt. In den sechs Sektoren sind jeweils die vier Sub-Communities in den Quadranten der Sektoren um den zentralen Markaz zu erkennen.

Die Federal Capital Commission leitete aus den Gehaltsstufen der öffentlich Bediensteten, den sogenannten „Basic Pay Scale“, eine Stufung für den Wohnungsbau von elf Haustypen ab (vgl. Hull 2012:54). Doxiadis kritisierte die große und hierarchisch nach Gehaltsstufen gestaffelte Differenzierung des Wohnungsprogramms für die Verwaltungsmitarbeiter. „Civil servants who have more or less the same income and belong to the same class of civil service should be allocated to similar units. They should all be treated in a similar manner and on an equal basis as far as possible“ (Doxiadis 1961, zitiert nach Hull 2012:54).

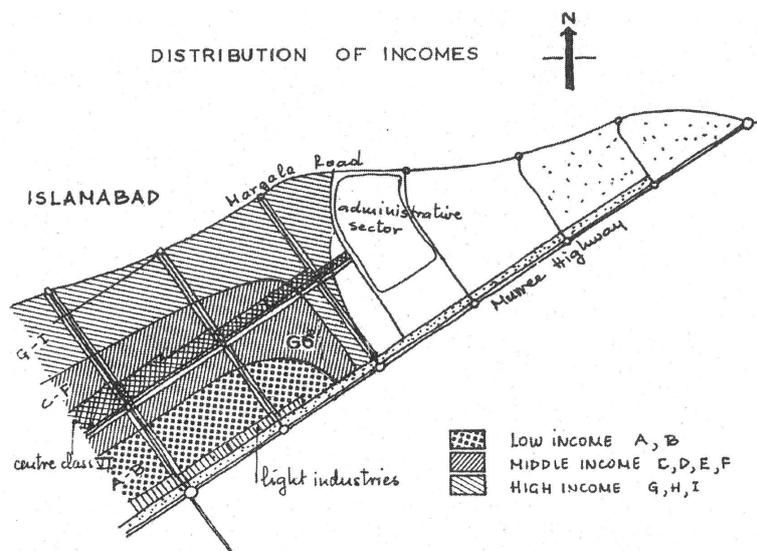


Abb.21: Verteilung der Haustypen im Stadtgebiet für Bewohner nach drei Einkommensstufen (Doxiadis Ass.1961, zit. nach Hull 2012:55)

Doxiadis schlägt für den Wohnungsbau nur drei Qualitätsstufen nach Einkommen gestaffelt (low, middle, high Income) vor. Abb. 20 zeigt wie Doxiadis diese in den ersten zu bauenden Sektoren um die zentrale Blue Zone gruppiert, sodass in den einzelnen Sektoren noch eine unterschiedliche Mischung der Haustypen und der Einkommensgruppen erhalten bleibt. „Während in den G-Sektoren vorwiegend Regierungsbeamte Unterkunft finden sollten, waren die F-Sektoren für private Investoren und staatliche Residenzen vorgesehen“ (Kreutzmann 1992:32). Die Federal Capital Commission akzeptierte Doxiadis Vorschlag nicht. Sie hielt an der Einteilung des Wohnungsbaus für Verwaltungsmitarbeiter orientiert an den Gehaltsstufen der öffentlich Bediensteten fest.

„In October 1963, the CDA terminated its contract with Doxiadis Associates, two years before the end of the scheduled five years“ (Hull 2012:57). „Doxiadis original plan for a gradually integrated city stretched not further than his designs for F-6 and G-6. Even F-7 contains few smaller plots and no government housing. ... Over the last twenty years there has been a complete separation of income groups“ (Hull 2012:56).

Die Sektoren bzw. Townships haben einheitlich eine Größe von jeweils 750 Acres. Von Anfang war eine unterschiedliche Einwohnerdichte in den Sektoren geplant. Sie hat sich in den vergangenen 50 Jahren in einigen Sektoren z. B. von anfangs 30 EW/a auf 120 EW/a erhöht, d.h. die ursprünglich geplante Dichte betrug nur 30-40% der heutigen.



Abb.22+23: Der Markaz bildet das Zentrum eines jeden Sektors, hier in F 10 + F 6.

(www.gandharaestate.com / Bartscher/Bose 2013)

Aus heutiger Sicht erfüllen die Sektoren ihre Funktion für die *Communities* gut, sie funktionieren mit ihrem Zentrum und weiteren Subzentren offensichtlich als eigenständige *self sufficient Townships* für den kurzfristigen Bedarf. Das *Markaz*-System, die Nachbarschaftsläden sowie die *Health Centre* haben sich bewährt. Die *Markaz* dienen zum Einkaufen. Man findet alle Angebote fürs tägliche Leben im eigenen Sektor. Sie sind darüber hinaus auch Treffpunkte und Orte der Kommunikation.

Der CBD – die ‚Blue Zone‘

Doxiadis hat den *Central Business District (CBD)* als lineares Konzept, als die sog. „*Blue Zone*“ beidseitig entlang der Hauptachse, dem *Khyaban-e-Quaid-i-Azam*, durch die ganze Stadt entworfen. Der *Khyaban* beginnt im Nordosten am *President’s House* und der *Assembly* im *administrative Sector* und führt über 20 km in der Mitte der *Sektoren* gerade nach Süd-Westen. Die *Blue Zone* würde gemäß der Theorie von *Doxiadis* parallel zu den Wohnsektoren in die gleiche Richtung wachsen. Hochhäuser sollten die Magistrale beidseitig flankieren und dadurch die Achse als Mitte der Stadt städtebaulich betonen.

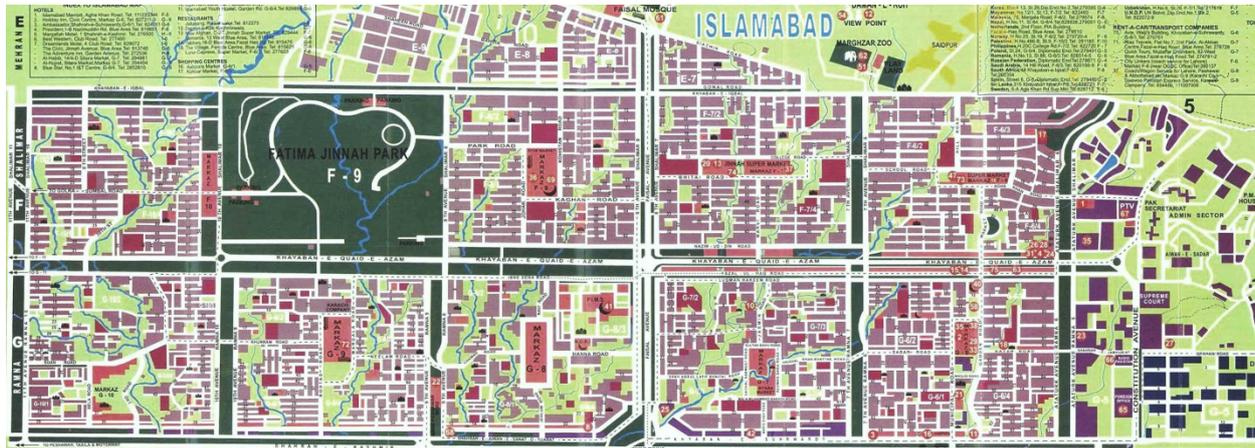


Abb.24: Das Zentrum Islamabad’s mit der zentralen Blue Zone (Ausschnitt aus einem Stadtplan 2013)

Im Verlauf der Mittelachse hatte *Doxiadis* einige räumliche Aufweitungen des Bandes der *Blue Zone* für eine Schwerpunktbildung des CBD geplant (s. Abb. 18a+18b). Diese Aufweitungen des CBD waren sowohl für die *Blue Zone* in *Islamabad* als auch für *Rawalpindi* vorgesehen.

Verkehr

Zwischen den 2x2 Kilometer großen *Communities* befinden sich die sogenannten *Aterial Roads (Highways)*. *Doxiadis* entwirft eine Hierarchie vom Fuß- und Fahrradweg über die *Mayor Road* und die *Principal Road* bis hin zum *Highway*. Die Verkehrsplaner entwerfen für

Islamabad und *Rawalpindi* ein für großen Verkehrszuwachs und für hohe Geschwindigkeiten ausgelegtes Stadtautobahnnetz. „*The road network of Islamabad is designed to afford maximum accessibility for the motor vehicle consistent with high environmental standards both within Islamabad and beyond to regional and national road networks*“ (CDA 1995:19).

Doxiadis hat in der *Motorisierungseuphorie* der 60er Jahre kein ÖPNV-System geplant, sondern den Verkehr durch die Bildung eines Stadtautobahnnetzes für den Autoverkehr bewältigen wollen. (vgl. Kreuzmann 1992:3) „*Mit Geschwindigkeiten von bis zu 160 km/h sollten sie auf den Hauptverkehrsachsen die expandierende Metropole durchqueren können. Wichtige Kreuzungsbereiche sollten durch bis zu sechsspurige Straßen in Kleeblattformation gestaltet werden*“ (Kreuzmann 1992:34).

CDA beschreibt das Straßennetz von *Islamabad* auch nach 35 Jahren als ein sehr effektives System, das sowohl alle Sektoren der Stadt bedient, als auch für die Entwicklung und das Wachstum der Stadt ausgelegt sei, obwohl sich die Verkehrssituation durch die wachsende Zahl der Berufspendler in die Stadt hinein und durch die vermehrte Autonutzung dramatisch verschlechtert hat.



Abb.25+26: Die zentrale Verkehrsachse – die Blue Zone (Bartscher/Bose 2013 / CDA 208-2016)

Veränderungen der Planungen in Islamabad und Rawalpindi 1960 – 2010

Der ursprüngliche Plan für die Hauptstadt, der 1960 von der Regierung beschlossen worden war, ist von einem Verbund sich ergänzender *Twin Cities* ausgegangen. Das Konzept sollte mit einer einheitlichen Planung für beide Städte umgesetzt werden. Das Ziel ist nicht erreicht worden. Im folgenden Abschnitt stelle ich die Planungen von *Islamabad* und *Rawalpindi* chronologisch vor, um den Prozess der Abkopplung der beiden von dem vorgesehenen *Twin City* Prinzip zu verdeutlichen.

Bereits wenige Jahre nach dem Beschluss des *Master Plan* von *Doxiadis* gab es mehrere Veränderungen in der Umsetzung des Plans. Dafür gab es unterschiedliche Gründe. Für einige Institutionen wurden die Standortvorgaben des Plans in *Islamabad* als ungeeignet oder zu knapp bemessen angesehen. Andere Bauprojekte mussten wegen der schnell wachsenden Finanznot des Staates gestrichen oder langfristig zurückgestellt werden.

Die kommunalpolitisch verantwortlichen Politiker in *Rawalpindi* lehnten die fast völlige städtebauliche Umgestaltung ihrer historischen Stadt und die Ausrichtung auf das von *Doxiadis* konzipiert 2x2km umfassende *Grid-System* ab. Sie stellten somit das regionale Gesamtkonzept von *Doxiadis* Plan in Frage und ließen für ihr Stadtgebiet eigene *Master-Pläne* entwickeln. CDA vergab daraufhin 1973 ein Gutachten zur regionalen Entwicklung. Die *Regional*

planning study von Dorsch/Gollwitzer 1973 wird sowohl von Adeel 2010 wie auch von Ali 2013 erwähnt, weitergehende Informationen über den Inhalt der Studie waren nicht zu finden. Mitte der 80er Jahre führt CDA nach vielen Einzelfallentscheidungen in Islamabad, die dem ursprünglichen Plan zuwider gelaufen waren, eine interne Überarbeitung des 1960er Master Plans durch.

Die meisten der erstellten Planungsstudien, Fortschreibungen und Plan-Entwürfe der folgenden Jahre wurden nicht in Master Pläne umgesetzt. Nur wenige erarbeitete Pläne wurden von den zuständigen politischen Gremien genehmigt. Abb. 27 gibt einen Überblick über die zwischen 1960 und 2010 erarbeiteten Master Pläne und Planungsgutachten in Islamabad und Rawalpindi.

Aufstellung	Titel und Verfasser	Aktuelle EW-Zahlen	Planungshorizont / Zeitstufen/ EW-Zielzahl	Bemerkungen
1960	Master Plan of Islamabad Metropolitan Area 1960 Constantinos Doxiadis Ass., Athens / CDA	Isl: 54.000 EW (vor 1959) 119.307 EW (1961)	In zwei Generationen 2,5 Mio. in der Metropolitan Area der Twin City	approved and partly implemented
1969	Rawalpindi Land Use Plan / 'Master Plan' Master Plan Project Office Rawalpindi		Erster eigenständiger Plan- entwurf für Rawalpindi	not approved
1972	CDA in-house-review of the Master Plan for the Metropolitan Area Islamabad Rawalpindi CDA Planning Directorate /Jarjis Hasan (1972)		Regional Studie	not implemented
1973	Regional Planning Study Dorsch+Gollwitzer (1973)		Gutachten für CDA	not implemented
1986	Islamabad Rural Area Master Plan; Study for Integrated Rural Development Project JICA (1986)	ICT: 325.000 EW (1986) Pindi: 900.000 EW (1986)	Final Report with proposals for the rural areas	partly implemented
1988	CDA in-house-review of the Master Plan 1960 CDA (1988)		Teil-Fortschreibung des Master Plan 1960	partly implemented
1991	Master Plan of Islamabad/Rawalpindi - Planning and development consultancy report UNCHS/Doxiadis Associates (8/1991)	ICT: 550.000 EW (1990) Pindi: 1,2 Mio EW (1990)	Gutachten für CDA	not implemented
1992	Revised Master Plan of Islamabad Capital Territory and Zoning Regulations 1992 CDA, Master Plan Cell (1992)		Erster rechtskräftiger Master Plan für Rawalpindi	approved and implemented
1996	Master Plan of Rawalpindi 1996-2016 Regional Physical Planning Office, Rawalpindi(1996)	ICT: 799.000 EW (1998) Pindi: 2 Mio EW (1998)	Teil-Fortschreibung des Master Plan 1960	approved and implemented
2005	Report on Review of Master Plan of Islamabad Mott McDonald Pakistan (9/2005)	ICT: 1,17 Mio EW (2010) Region: 3,4 Mio EW (2010)	Final Report submitted to CDA.	not implemented

(Eigene Zusammenstellung; Quellen: GoP GSO 1998, CDA; Adeel 2010b; Ali 2013; JICA 1986 u.a.)

Abb.27: Masterpläne und Masterplan-Studien für Islamabad, Rawalpindi und die Metropolitan Area

Der Master Plan Rawalpindi 1969

Der ursprüngliche Plan von Doxiadis für die Metropolitan Area umfasste das Gebiet von Islamabad und der Twin City Rawalpindi. Abb 28 zeigt in einem vergrößerten Ausschnitt das Stadtgebiet der alten Garnisonsstadt Rawalpindi, das bis auf den engsten Stadtkern mit dem gleichen Erschließungsraster überzogen ist, wie die Neuplanung Islamabad. Abb. 29 zeigt die zum Zeitpunkt der Gründung von Islamabad bestehende Siedlungsstruktur der bereits 2000 Jahre alten Stadt Rawalpindi auf.

In Rawalpindi unterscheiden sich die Zuständigkeiten für den Masterplan grundlegend von denen in Islamabad, dort war CDA als zentrale Regierungsdienststelle für die Planung und Umsetzung alleine zuständig. Im Stadtgebiet von Rawalpindi war dagegen die Zuständigkeit für die Teilbereiche der Stadt zwischen den Verwaltungsebenen Federal Government, Provincial Government und Local Government aufgeteilt. „Rawalpindi was administrated by Rawalpindi Municipal Corporation, Rawalpindi Development Authority (RDA), Rawalpindi Cantoment

Board and Rawalpindi Zila Council until late 1990s. RDA was under the provincial government and other organisations were working under local government. Under the devolution in 2001, Rawalpindi Municipal Corporation and Zila Council were dissolved and RDA came under the authority of Rawalpindi City District Government” (Maria; Imran 2006:4).

“The plan in Rawalpindi is never came into implementation due to absence of necessary institutional arrangement to incorporate Rawalpindi”(Adeel 2010a:996). Es bestand für die Planer von Rawalpindi keinerlei rechtliche Verpflichtung, sich an die Konzeption des *Doxiadis*-Plans zu halten. Es gab, und gibt bis heute, keinen institutionellen Rahmen für einen Planungsverband in der *TwinCity* oder für eine regionale Planungs Kooperation.

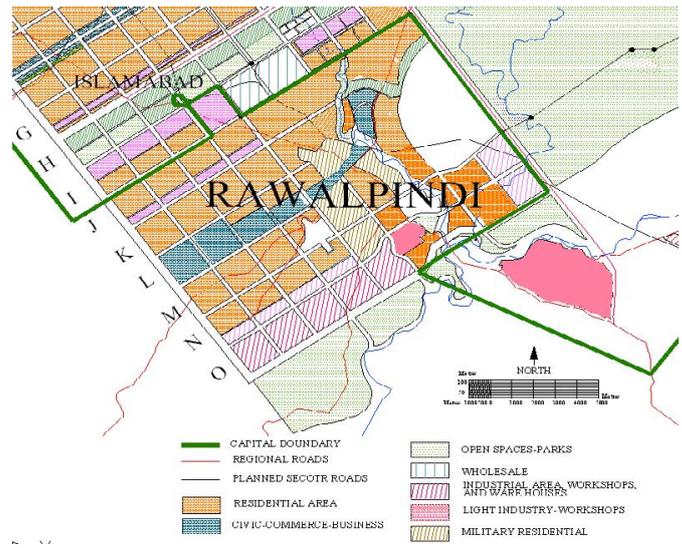


Abb.28: Ausschnitt des Gebiets von Rawalpindi aus dem Master Plan of the Metropolitan Area 1960 (zit. nach Adeel 2010a:996)

Die CDA-Ordinance 1960 wurde im Jahr 1966 novelliert und das Ziel eines gemeinsamen Masterplans für Islamabad und Rawalpindi, also für die gesamte Metropolitan Area aufgegeben. Ab diesem Zeitpunkt erarbeiten beide Städte getrennt ihre eigenen Masterpläne. Daraufhin hat das Master Plan Project Office Rawalpindi den in Abb. 30 abgebildeten Land Use Plan 1969 als einen ersten Entwurf für einen eigenen Master Plan erarbeitet. Er wird von RDA Rawalpindi zwar als Master Plan bezeichnet, er wird aber in den folgenden Jahren nicht verabschiedet und nicht umgesetzt (vgl. RDA 2011:2).

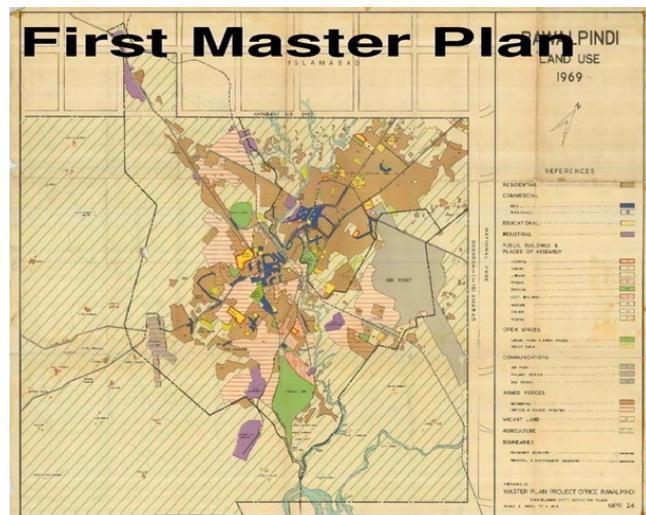
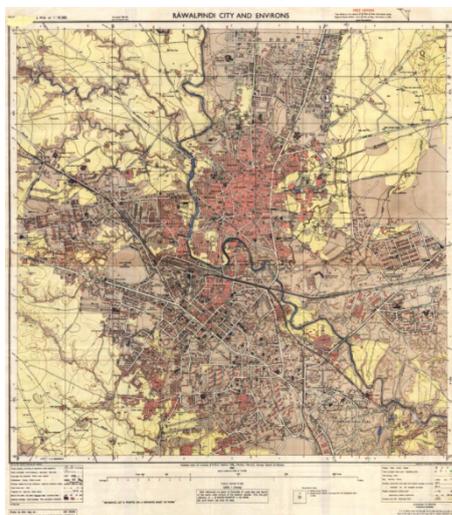


Abb.29: Topograph. Karte: Rawalpindi City and Environs 1960 (zitiert nach: National Library of Australia);
Abb.30: Rawalpindi Land Use Plan 1969; (Master Plan Project Office Rawalpindi, zitiert nach: RDA 2011:3)

Zahlreiche Veränderungen des ICT Master Plan 1960 durch Einzelfall-Entscheidungen

In Islamabad hat es bereits wenige Jahre nach Beschluss des Master Plans bei der Umsetzung Einzelfall bezogene Änderungen und Abweichungen vom Plan gegeben. Der Master Plan als Ganzes wurde nur nach dem Ausscheren von Rawalpindi aus der gemeinsamen Planung in einer Arbeitsstudie 1972 vom CDA Planning Directorate angepasst. Die meisten Veränderungen erfolgen inkrementell, sie sind Folge von Einzelgenehmigungen.

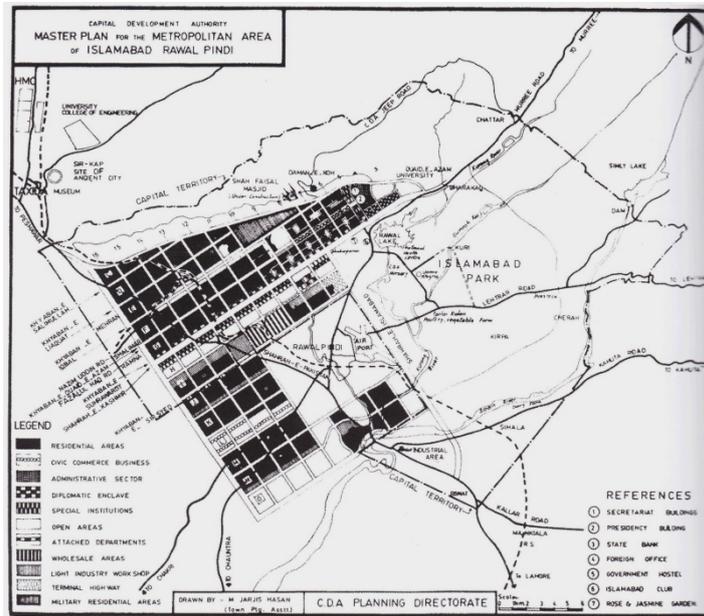


Abb.31: CDA / Hasan: Study of Islamabad Region
(Survey of Pakistan Offices, Rawalpindi 1972; zitiert nach: National Library of Australia).

Dreißig Jahre nach Beschluss des Master Plans ohne eine grundlegende Überarbeitung legt CDA dem Parlament auf Anforderung 1992 eine Liste mit den zwischenzeitlich erfolgten Veränderungen in der Umsetzung des Master Plans vor. Es werden 17 größere Abweichungen aufgelistet, von denen im Folgenden nur die wichtigsten skizziert werden:

- 1964:** wird der Standort für die heutige *Quaid-i-Azam University* vom *National Park* in den Bereich nord-östlich der *Diplomatic Enclave* verlegt.
- 1964:** der *Sector E-11*, der für *low income* und *government housing* vorgesehen war, wird in seiner Nutzung geändert, um den *Golra Shrine* dort zu errichten.
- 1969:** wird in der ländliche Peripherie von *Islamabad* in der östlichen *Zone 5* zwischen *Islamabad Expressway* und der *Kahuta Road* ein großes Industriegebiet erschlossen. „*The subsidiary industrial area is located far away from the Islamabad urban areas on the Kahuta Road along the bank of the Soan River. This zone is called Kahuta Industrial Triangle and has fulfilled the needs of heavy industries or those which cannot be based near the residential areas*“ (CDA 1995: 15).
- 1973:** werden drei für die Allgemeinheit vorgesehene Wohnsektoren (E-8, E-9, E-10) in Wohnungen für das Militär umgewandelt und das Hauptquartier der Streitkräfte wird in Sektor E-10 verlegt.
- 1985:** genehmigt *President General Ziaul Haq* den Bau der *Fecto cement plant* in dem *Margalla Hills* im *National Park*. Diese Entscheidung steht in Widerspruch zum Masterplan. „*The factory badly degraded the environment and the park area*“ (Khan, S. B. 2009).

Die zahlreichen unkoordinierten Einzelfallentscheidungen in den ersten beiden Jahrzehnten werden damit gerechtfertigt, dass *“the original master plan had provided only a broad outline or framework for the new capital”* (CDA 1995:9). Die Implementierung des Plans sei mit zahlreichen „komplizierten“ und „heiklen“ Problemen behaftet (vgl. ebd.).

Master Plan Study for Integrated Rural Development Project 1986

1984 bittet die *pakistanische* Regierung *Japan* um technische Unterstützung bei der Formulierung eines *Master Plans* für eine integrierte ländliche Entwicklung im Gebiet der Hauptstadt *Islamabad*. Nach einer Voruntersuchung und einer Vereinbarung über den Umfang der Studie führt die *japanische* Entwicklungshilfeorganisation *JICA* im Auftrag der Regierung eine fachlich breit angelegte Untersuchung über die Entwicklung der ländlichen Gebiete von *Islamabad* durch. Der mehrere hundert Seiten umfassende Endbericht "*Master Plan Study for Integrated Rural Development Project*" wird im März 1986 dem Auftraggeber in zwei Bänden überreicht. Die Studie macht keine Vorschläge zur Siedlungsentwicklung.

Ziel der Studie ist es, die Bedingungen der Landwirtschaft auch in der Nähe der Hauptstadt als die immer noch stärkste ökonomische Grundlage für Beschäftigung in *Pakistan* (72%/1981) zu erhalten und das sehr geringe Einkommen der ländlichen Bevölkerung zu stärken. Für den 6. *Five Year Plan 1983-88* wird ein starkes ökonomisches Wachstum prognostiziert, daran soll die ländliche Bevölkerung auch teilhaben und der Lebensstandard angehoben werden (vgl. *JICA:3/1986*). Als Ergebnis der Studie wird von der Regierung ein *Model Integrated Rural Development Programme (MIRDP)* aufgelegt.

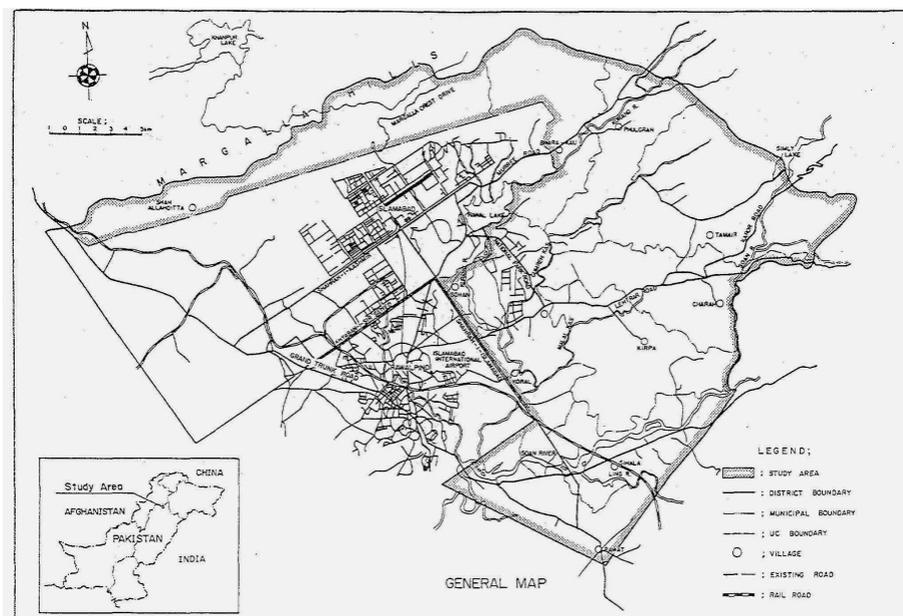


Abb.32 Study for Integrated Rural Development, Begrenzung der 'Study Area' (JICA 1986, Bd.1:1)

CDA Master Plan In-House-Review 1988

Die Bevölkerung von *Islamabad* war 1986 auf 325.000 EW angewachsen. *CDA* überarbeitet 1988 den Master Plan in einigen Aspekten: "*The original plan has been further improved by the bold and scientific review carried out by the CDA in the mid-eighties*" (*CDA 1995:10*). Die wesentlichen Ergebnisse der Überarbeitung werden von *CDA* und in der Fachliteratur beschrieben. Ein erläuternder Text oder ein neues Planbild wird jedoch von *CDA* nicht veröffentlicht. Die beiden wichtigsten Änderungen sind die Modifikation des Konzeptes der *Blue Zone* und der Bau von acht sogenannten *Model Villages* im Rahmen des *MIRDP*.

Der CBD – die ‚Blue Zone‘

„Original concept and design of the Blue Area was the brain child of Doxiadis Associates“ (*CDA 1995:14*). Das Bebauungskonzept für die *Blue Zone* wird von *CDA* in mehreren Punkten deutlich abgeändert. Die räumlichen Aufweitungen / Schwerpunkte des bandförmigen *CBD* wurden für den weiteren Baufortschritt fallen gelassen.

Doxiadis Konzept für die Blue Zone wurde in voller Länge gestalterisch und funktional verändert. „The original design envisaged high rise buildings on both sides of the Khyaban-e-Quaid-i-Azam but from practical and aesthetic reasons CDA had to review the original plan. ... The revised plan now allows only up to six storied buildings on the southern side and high rise buildings of 15-19 stories on the northern side of the Khyaban“ (CDA 1995:15).



Abb.33+34: Geschäftsbauten an der Süd-Ostseite u. Hochhäuser an der Nord-Westseite der Blue Zone (Bartscher/Bose 2013)

Ob die von CDA angeführte Begründung eines verbesserten städtebaulichen Designs wirklich der ausschlaggebende Grund für die Modifikation war, ist nicht nachprüfbar. Offensichtlich hat die Nachfrage von Investoren für die Realisierung des Konzepts des beidseitigen Hochhausbandes für die *Blue Zone* gefehlt. Dafür spricht, dass die *Blue Zone* heute, mit ihrem Band zentraler Nutzungen entlang der Hauptachse, gerade auf der Nordseite, wo die Hochhäuser lokalisiert sind, kein geschlossenes Bild bietet, sondern große Baulücken aufweist. Die *Blue Zone* bricht heute bereits nach wenigen Sektoren ab. Sie hat sich offensichtlich nicht so dynamisch entwickelt, wie von den Planern angenommen.

Model-Villages

Doxiadis hatte im Master Plan 1960 keine Model-Villages vorgesehen. Aufgrund der Probleme mit bestehenden Labour Camps und informellen Siedlungen im Stadtgebiet bei der weiteren Erschließung von Neubauflächen hat CDA ein Konzept von Model-Villages im „Islamabad Park“ (Zone 4) entwickelt. „Since the development and growth of Islamabad is directly dependent on the acquisition of huge areas of land resulting in the problem of re-habilitating the affectees at an enormous scale, the CDA introduced the concept of model-villages within Islamabad Park and rural areas“ (CDA 1995: 17).

„These villages are conveniently located away from the urban centres and do not conflict with the planning concept of Islamabad. The basic objective of these villages is, to resettle the people whose ancestral lands have been taken over for building the capital city of Pakistan“ (CDA 1995:17). Die Villages sollten ausdrücklich ländlichen Charakter haben und die Grundinfrastruktur wie Wasser, Elektrizität und Abwasser sollten bereitgestellt werden. Außerdem sollte jedes Dorf mit sozialer Infrastruktur wie Schulen, Gesundheitsstationen, Läden u.a. ausgestattet werden. Als Arbeitsstätten sollten Tier- und Fischfarmen sowie Gartenbaubetriebe in der Umgebung fungieren. Es wurden acht Model-Villages in Zone 4 bzw. 5 gebaut: Rawal, Humak, Chak Shezad, Margalla, Tarlai, Kalan, Farash, Kuri und Nurpur Shahan.

Weitere *Model-Villages* sind, obwohl geplant, nicht gebaut worden. Das weitere Anwachsen der *Katchi Abadis* in oder am Rande der Innenstadt von *Islamabad* konnte nicht verhindert werden. Offensichtlich konnte der von *CDA* intern überarbeitete *Master Plan* (1985-1988) die drängenden Probleme der Stadtentwicklung nicht lösen.

Islamabad/Rawalpindi Metropolitan Area Planning and Development Consultancy

Drei Jahre später beauftragt die Regierung, mit finanzieller Unterstützung des *UN Centre for Human Settlements (Habitat)*, *Doxiadis Associates* mit einem Gutachten zur Überarbeitung des *Master Plans 1960*. Das Gutachten soll *CDA* bei der Neuaufstellung des *Master Plans* für *Islamabad* unterstützen.



Abb.35: *Islamabad/Rawalpindi Metropolitan Area Planning and Development Consultancy UNCHS / Doxiadis Ass. 1991; (zitiert nach Doxiadis)*

Doxiadis Associates sollen Strategien für das *Low-Income-Housing* in *Islamabad* und der *Metropolitan Area* entwickeln, Richtlinien für den Schutz der Umwelt formulieren und einen *Metropolitan Structure Plan* entwerfen. Die Studie soll Vorschläge für die Regionalplanung und für ein zukünftiges Konzept für die Metropolregion entwickeln. “*Environment management mechanisms; regional planning; parameters of a future regional study; examination of the wider regional scale of development, evaluation of the regional planning efforts undertaken up to that point in time, drawing up of requirements for a future regional/metropolitan study*” (UNCHS/Doxiadis Ass. 1991). Die thematisch breit angelegte *Master Plan* Studie, durch die auch Vorschläge zur Implementation entwickelt werden sollten, wurde 1991 fertiggestellt. Teilaspekte der Studie wurden aufgegriffen. Es wurde jedoch kein überarbeiteter, rechtsverbindlicher *Master Plan* daraus abgeleitet.

Revised Master Plan of Islamabad Capital Territory and Zoning Regulations 1991/92

1991 wird der *Master Plan 1960* in mehreren Punkten von *CDA* überarbeitet. Der bisher geplante Standort eines zentralen Hauptbahnhofs für beide Städte in *J 8* wird aufgegeben. Die Sektoren *J 14*, *J 15*, *J 16* werden in Wohnbauland umgewandelt, nur *J 9+J 10* bleiben gemischte Sektoren mit Gewerbe und Wohnen. Das 1969 entstandene und in der *CDA Regional Studie* von 1972 (s. Abb. 31) bereits skizzierte großflächige Industriegebiet in *Zone 5* wird in den Plan aufgenommen.

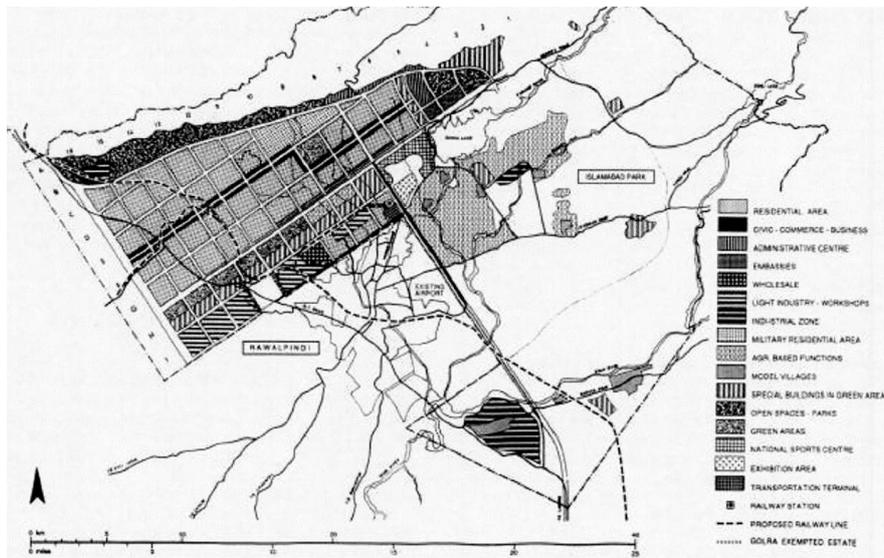


Abb. 36: CDA, Master Plan Cell: Revised Master Plan of Islamabad 1991 (nach: Maria; Imran 2006:5)

Die für die zukünftige Stadtentwicklung in Islamabad und in der Stadtregion einschneidende Änderung wird durch den Erlass der *Zoning Regulations 1992* angestoßen.

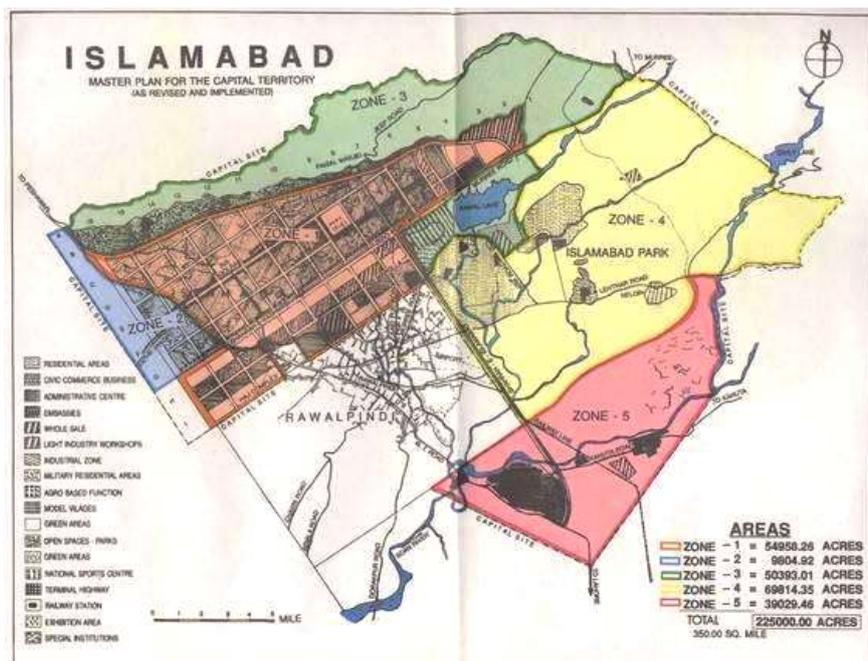


Abb. 37: Islamabad Master Plan for the Capital Territory as revised and implemented 1992 (CDA, zit. nach Ali 2013:145)

Die *Zoning Regulation 1992* ist kein neuer *Master Plan*, sondern beinhaltet Bauvorschriften für die im Plan (Abb. 37) definierten Zonen. Die *Regulation* ist aber nach mehreren vergeblichen Bemühungen, den *Master Plan 1960* zu überarbeiten, die weitreichendste Neuregelung zur Strukturierung des *Capital Territory* (ohne das Gebiet von *Rawalpindi*). Die *Zoning Regulation 1992* gliedert das Gebiet von *Islamabad* in 5 Zonen. Für die einzelnen Zonen werden die dort zulässigen Nutzungen und die Voraussetzungen für Baugenehmigungen durch *CDA* definiert.

Abb. 38 stellt die aktuelle, von *CDA* offiziell auf ihrer *Homepage* publizierte Zoneneinteilung des *ICT* dar. In der äußeren Abgrenzung gibt es eine Gebietsverweiterung nach Süd-Westen in *Zone 2*. In *Zone 1* wird an Stelle der 1960 geplanten Sektoren die bis 2007 fertiggestellten

Sektoren dargestellt und in Zone 5 ist auf die Darstellung des inzwischen wieder gestrichenen Industriegebietes verzichtet worden.

Definitionen der 5 Zonen nach "Zoning Regulation 1992"

Zone 1: This zone constitutes sectors up to the existing alignment of the G.T. road from the point of intersection of G.T. road with Shahrah-e-Kashmir to the point of the Nicolson Monument inclusive of sector H-14, H-15, H-16, H-17, I-14, I-15, I-16, I-17

Zone 2: The zone consists of an area bounded by G.T. road in the north & north east, north of Shahrah-e-Kashmir and Capital limits in the west, comprising residential sectors G-15 (part), G-16, G-17, F-15 (part), F-16, F-17, E-15 (part), E-16, E-17, D-16, D-17, C-17, AND B-17.

Zone 3: Margallah Hills National Park as notified under section 21 of the Islamabad Wild Life (Protection, Preservation, Conservation & Management) Ordinance. 1979, Other protected ranges, forest areas and unacquired land falling between the Margallah Hills & north of Murree Road shall constitute this zone.

Zone 4: This zone comprises Islamabad Park and rural periphery wedged between Murree road towards north and Lehtrar road towards south and extending beyond Simly road up to the ICT limits in the north east. This zone excludes the part of Margallah Hills National Park and Rawal Lake.

Zone 5: This zone comprises areas falling south of Islamabad Park and extending up to outer limits of ICT towards south, south west and south east.

(Auszug aus CDA: Zoning Regulation 1992)

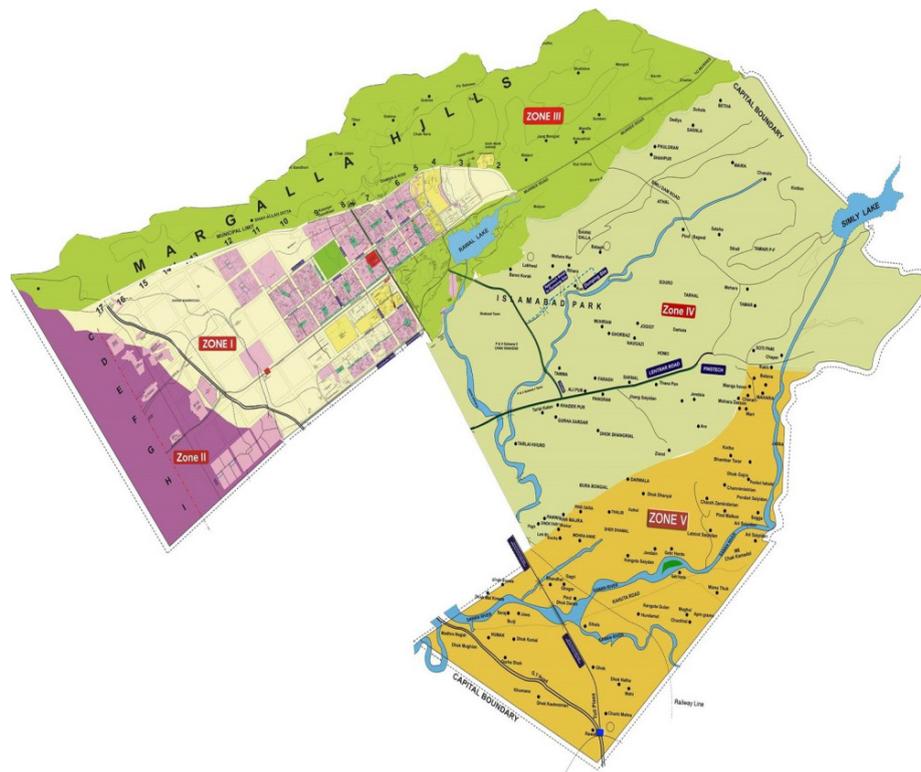


Abb. 38: Die aktuelle Darstellung der ICT Zonen I-V seit 1992 (CDA 2007-2016)

Für die 1992 noch sehr geringfügig bebauten ländlichen Zonen 2, 4 und 5 hat die *Zoning Regulation 1992* große Bedeutung. Durch die Neuregelung wird in diesen Zonen das Monopol für die Siedlungsentwicklung durch CDA aufgehoben. Privaten Bauunternehmen wird die Möglichkeit gegeben, eigene Siedlungsprojekte zu entwickeln, soweit diese den Richtlinien der *Zoning Regulation 1992* entsprechen und durch CDA genehmigt worden sind. Durch diese Regelung wird die suburbane Stadterweiterung und disperse Siedlungsentwicklung in den kommenden Jahrzehnten massiv gefördert.

CDA: Zoning Regulation 1992 (Auszug)

Zone 2: Private sector will be allowed to purchase/acquire land and develop residential schemes in accordance with the pattern of residential sectors planned in zone 1. Permission for such schemes shall be granted by the authority subject to the following conditions:

- the minimum size of such residential scheme shall not be less than 200 acres;
- the scheme shall be prepared by a qualified town planner registered with PCATP;
- the boundaries of the schemes shall conform to the configuration of a standard Sector inclusive of right-of-way of principal inter-sector roads as per provision of Master Plan of Islamabad;
- development of the scheme shall be in accordance with the layout plan, services plan as building plan as approved by the Authority

Zone 4: The strategy in this Area regarding development pattern would be to maintain the overall planned character of the area as a park. This Area shall be reserved for uses such as large public institutional projects of national importance, sports and recreation, green belt project, orchards and farming scheme, nurseries and on modest scale, schemes for rehabilitation of affectees.

No industrial activity shall be permitted in this Area. No agro industry, live-stock, poultry farm scheme shall be allowed in this zone.

No private housing scheme shall be permissible. However, repair of old houses and expansion of existing houses may be allowed by the authority to the native residents.

Zone 5: The existing urban sprawl will be organized into a planned urban development and housing scheme will be encouraged.

A broad outline development plan shall be prepared by the Authority in whose context the schemes shall be considered for approval. The minimum area of such a scheme shall not be less than 100 acres.

The detailed lay-out plan and development specifications of the scheme shall be subject to the approval of the Authority.

The schemes shall have their independent accesses and roads, water supply and primary sewerage treatment systems to be developed by the sponsors at their own cost and expense.

The possession of individual plots in the scheme shall not be handed over to allottees until the land is fully developed by the sponsors and completion certificate in this regard obtained from the Authority.

All land reservations made for roads and utilities in such schemes shall belong to the Authority.

The sponsors shall deposit with the Authority as security hundred percent (100%) estimated total cost of development of the scheme or shall mortgage thirty percent (30%) of the saleable area in lieu thereof till a completion certificate is obtained by the sponsors from the Authority in respect of the scheme.

All the buildings to be constructed in the zone shall be subject to the Islamabad Building Regulation, 1963, and Islamabad Residential sectors Zoning Regulation, 1985.

(Auszug aus CDA: ICT Zoning Regulation: 1992)

Master Plan of Rawalpindi 1996-2008

“Efforts has been made by RDA to tame the rapid growth of the city firstly in 1995 and prepared the Guided Development Plan. Concept of Guided Development Plan was to develop proper road infrastructure for future development zone, series of main & sub-main traffic corridors has been planned” (RDA 2011:4). Die *Rawalpindi Ring Road* ist das zentrale Element des geplanten Hauptstraßennetzes für *Rawalpindi*. Die *Ring Road* soll zu einer Entlastung der aktuellen Verkehrsprobleme in der Stadtregion beitragen und für einen flüssigen Verkehr in der Zukunft sorgen. *“The main objective of the proposed Rawalpindi Ring Road are to provide Guided Development for Rawalpindi and to top uncontrolled urban development, reduce traffic congestion, noise and pollution in the city, provide infrastructure, create opportunities for business and to stream line the future development lines”* (RDA 2011:4f.).

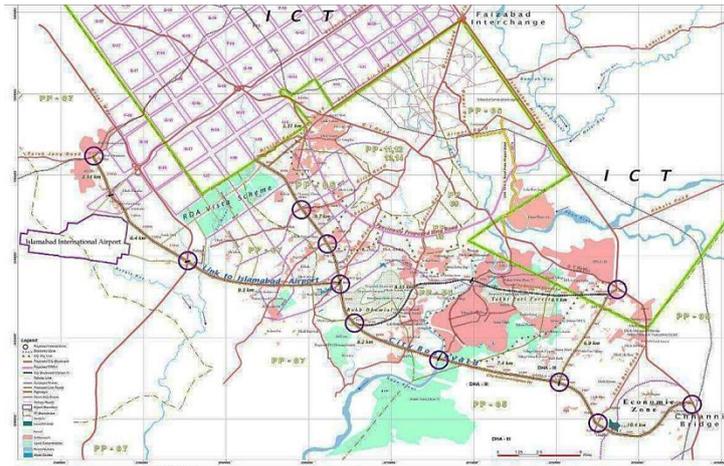


Abb. 39: Guided Development Plan and Strategic Plan 1995
(Regional Physical Planning Office, Rawalpindi, zitiert nach Adeel 2010a:999)

RDA erklärt, dass sie grundsätzlich eine Planung des möglichst sparsamen Landverbrauchs verfolgt. 1995 wird beschlossen, auch den privaten Bausektor für die Stadtentwicklung zu nutzen. Dabei sollte aber darauf geachtet werden, dass ein *urban sprawl* vermieden wird.

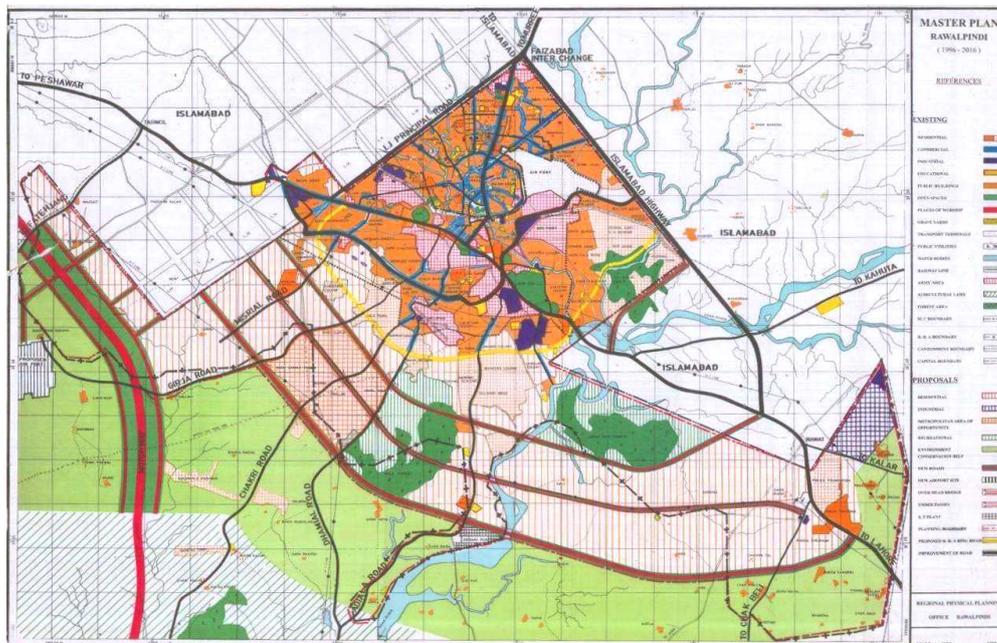


Abb.40: Master Plan Rawalpindi 1996-2016,
(Regional Physical Planning Office Rawalpindi, zitiert nach: Adeel 2010a:997)

Die neu geplanten Hauptverkehrsstrassen sollen als Infrastrukturrahmen für die private Siedlungsentwicklung fungieren. „Six numbers of Ring Roads and seven numbers of Arterial Roads make complete network of the proposed future ,Guided Development“ (Adeel 2010a:997). Dies sei eine neue *theory for city planning*, die Stadtentwicklung durch die Verkehrsinfrastruktur zu kontrollieren. „After the successful implementation in Rawalpindi, the same will be applicable to other cities of Pakistan“ (RDA 2011:6).

Rawalpindi Development and Strategic Plan 2008

Es gibt – wie erwähnt - keine einheitliche Zuständigkeit in allen administrativen Gliederungen von *Rawalpindi*. Die Zuständigkeit für den *Master Plan* ist auf verschiedene kommunale und regionale Gebietskörperschaften und Planungsdienststellen aufgeteilt. “There is no centralized coordination or even direction to implement these plans. Therefore Rawalpindi Development

Authority took the step to prepare the Strategic Development plan for whole of the city irrespective of area of jurisdiction by different agencies like TMA's, Cantonment, etc. Preparation of Strategic Plan is required to set a system for entire city of Rawalpindi that is mutually acceptable to all agencies mentioned, irrespective of their separate jurisdictions". (RDA 2011:8f.).

Agencies working in Rawalpindi for growth of city & building control

1. Rawalpindi Development Authority
2. Cantonment Board Rawalpindi
3. Rawal Town
4. Potohar Town
5. Housing & Physical Planning Dept.

Alle diese Dienststellen arbeiten unabhängig voneinander und haben eigene Statuten (RDA 2011:7)

Daher versucht RDA 2008 durch ein Entwicklungskonzept einen fachlichen Dialog und Kooperationsprozess zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften und Dienststellen anzustoßen. "Project of Rawalpindi Development and Strategic Plan was presented to before PDWP, P&D Department for two times and in the meeting held on 08-11-08, project was with-held till the preparation of master planning guide line by Urban Unit, P&D Department, Government of Punjab." (RDA 2011:11). RDA Rawalpindi hat somit angesichts der mangelnde Koordination und Kooperation im Siedlungsraum Rawalpindi den Rawalpindi Development and Strategic Plan 2008 als ein strategisches Instrument zur Konsensbildung zwischen allen beteiligten kommunalen Dienststellen und den lokalen Stakeholdern eingesetzt.

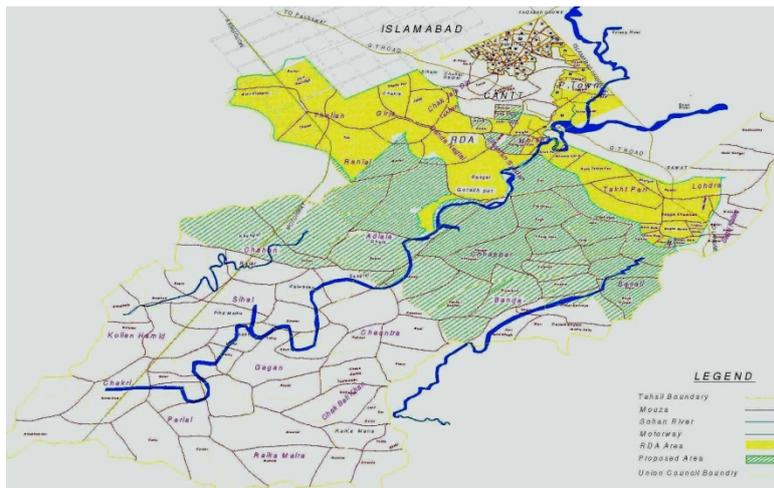


Abb. 41: Rawalpindi Development and Strategic Plan, 11/2008 (RDA 2011:11)

Report on Review of the Master Plan of Islamabad 2005

2005 erhält das pakistanische Zweigbüro der englischen Consultingfirma Mott McDonald von CDA den Auftrag, den Master Plan 1960 von Islamabad zu überarbeiten. Mott McDonald Pakistan (MMP) legt im September 2005 einen Plan-Entwurf vor. Im Dezember 2005 erklärt der Vorsitzende von CDA Lashari gegenüber der Presse: „The revised master plan of Islamabad is likely to be approved within a month and it will then implemented immediately” (Lashari, zit. nach Shaikh 6/12/2006). Der Plan würde einschließlich der Empfehlungen eines Regierungskomitees aus vier Ministern, die dem Plan bereits grundsätzlich zugestimmt hätten, dem Kabinett zur Beschlussfassung vorgelegt (vgl. ebd.).

Durch den Plan werden die Grenzen des ICT im Südwesten erweitert, "extending the official limits of Islamabad to the area adjacent to the motorway and for increasing a numbering series of sectors"(CDA, zit. nach Shaikh 6/12/2006). Allerdings sei das Gebiet der Gemeinde Fateh Jang nicht, wie von der Flughafenbehörde Civil Aviation Authority (CAA) gefordert, in das

Stadtgebiet der Hauptstadt mit einbezogen worden. Die umfassende Überarbeitung des *Master Plans 1960* würde zahlreiche Aspekte umfassen: „*new housing sectors, extension of municipal limits, industrial activities*“. Durch die Erweiterung des Stadtgebietes könnten 12 neue Sektoren für Wohnungsbau entwickelt werden. *MMP* wird von der Regierung ausdrücklich nicht beauftragt, auch für *Rawalpindi* Stadtentwicklung Vorschläge zu entwickeln oder ihre eigenen Vorschläge für *Islamabad* mit *Rawalpindi* fachlich abzustimmen.

Ab 2005 wird von mehreren *Real Estate Companies* und Maklerfirmen in der Region die gleiche (unautorisierte) Karte eines „*New Master Plan*“ publiziert. Darauf sind die ergänzenden Entwicklungsgebiete, die der neue Masterplan beinhalten soll, verzeichnet. In der Erwartung diese Flächen vermakeln zu können, veröffentlichen sie die Skizze, bevor der genehmigte Plan verfügbar ist. Die Karte (Abb. 42) stellt die geplanten Veränderungen und Ergänzungen durch den *MMP Master Plan*-Entwurf dar. In allen Zonen sind Veränderungen und ergänzende Nutzungen vorgesehen.

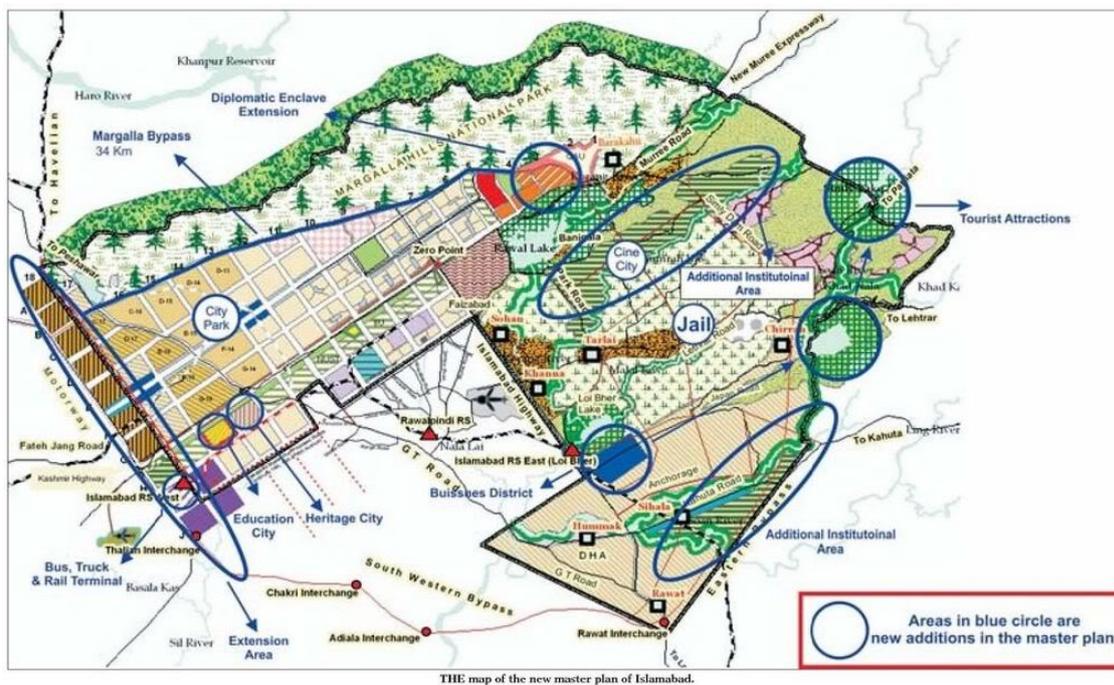


Abb. 42: Der von Real Estate- und Maklerfirmen 2005 publizierte Entwurf des „*New Master Plan*“ (www.urbanpk.com)

Die publizierte Skizze des „*neuen Master Plans*“ hebt in blauer Umrandung die großflächigen Ergänzungen im neuen *Master Plan* hervor. Es sind dies:

In Zone 1+2

- die Erweiterung der *Diplomatic Enclave* im Bereich der bestehenden *Moslem Colony*,
- die Erweiterung der Stadtgrenze und Ergänzung der vorhandenen 17 Sektoren-Reihen um eine 18. Reihe, dadurch sollen 12 neue Wohnsektoren südwestlich des *Motorways* geschaffen werden,
- ein *City Park* in E 14, eine *Heritage City* in I 15 und eine *Education City* in I 16,
- ein *Bus-, Truck- and Rail-Terminal* in J 18.

In Zone 4

- eine neue *Cine City* zwischen *Simly Dam Road* und *Park Road* als zusätzliche *Institutional Area*,
- Zusätzliche Farmen, ein Gefängnis,
- Zwei Touristik- und Erholungsgebiete an den Seen am Nordost-Rand der Zone 4.

In Zone 5

- eine zusätzliche *Institutional Area* zwischen *Kahuta Road* und *Eastern Bypass*,
- ein neuer *Business District* nördlich des *Islamabad Highway* an der Grenze zwischen Zone 4+5,
- die gesamte Zone 5 wird für Wohnungsbau vorgesehen.

Es gibt immer wieder Verzögerungen. Mehrfach wird in den folgenden Jahren angekündigt, dass in Kürze der *MMP* Entwurf, von *CDA* überarbeitet, nun von der Regierung beschlossen wird. Von der Öffentlichkeit werden die jahrelangen Verzögerungen bei der Verabschiedung des ersten, grundlegend überarbeiteten *Master Plans* seit 1960 beklagt. So sei es z.B. schwierig, ohne einen genehmigten *Master Plan*, das dringend erforderliche Wohnungsbauprogramm zur Linderung der Wohnungsnot in der Stadt umzusetzen.

Nach mehreren Überarbeitungen des Entwurfes durch *CDA*, nach zahlreichen Seminaren und Beratungen mit *Stakeholdern* waren Presse und Fachöffentlichkeit 2008 sehr erstaunt, dass der Planentwurf von der Regierung abgelehnt wurde. Ein interministerielles Komitee, an dem mehrere Fachminister beteiligt waren, hat zwar eine generell positive Begutachtung des Plans abgegeben, „*however, suggested some changes in the document*“ (Anis 30/7/2008). Nach Aussagen von *CDA*-Vertretern bestanden jedoch zahlreiche Konfliktpunkte. Dazu zählten die neuen Sektoren für *low-income groups* sowie die Sektoren für *Park, Industrial City, Education City* sowie ein *BRT*-System für *Islamabad*.

Für eine verstärkte Siedlungsentwicklung in Zone 2 und 4 war es erforderlich, die *Zoning Regulation von 1992* zu modifizieren. *CDA* hat diese Änderung parallel zur Erarbeitung des *MMP-Masterplans* mehrfach angekündigt. Nachdem der *Master Plan* nicht abgeschlossen werden konnte, werden die *Amendments* zu den *Zoning Regulation von Zone 4 im Juli 2010* öffentlich bekannt gegeben. Zu diesem Zeitpunkt fehlte nur noch die Genehmigung des *CDA-Boards* und der Regierung. Die modifizierten *Zoning Regulations* für Zone 4 werden allerdings Mitte 2010 nicht in Kraft gesetzt, sondern erst 4,5 Jahre später am 10/12/2014 als *S.R.O. No. 1105(1)/2014* rechtswirksam.

Wegen der zahlreichen ungelösten Probleme wird vorgeschlagen, eine andere Planungsfirma mit der Überarbeitung des *Master Plans* zu beauftragen. Im Jahr 2008 erklärt *CDA*, *MMP* „*failed to properly fulfil the future needs of the city. ... The changes in the plan proposed by MMP were not up to the mark and might have created problems for the authority. Therefore, the CDA is planning to hire Doxiadis Associates to revise thoroughly the original master plan and give a detailed presentation to the cabinet*“ (Sher 23/5/2008). *Doxiadis Associates* lehnen das folgende Angebot von *CDA*, die Überarbeitung des eigenen *Master Plans* von 1960 zu übernehmen, wegen anderer aktueller Verpflichtungen ab. Daraufhin wurde der 2005 von *Mott McDonald* erstellte *Master Plan* nicht in Kraft gesetzt (vgl. Anis 30/7/2008). Es erfolgte auch keine andere Beauftragung zur Fortschreibung des *Master Plans*.

Obwohl der *Master Plan* Entwurf von *MMP* im Jahr 2008 endgültig verworfen wurde, sind dennoch viele der dort vorgeschlagenen neuen Stadtentwicklungsschwerpunkte, mit Ausnahme der von *CDA* oben aufgeführten Konfliktpunkte, schrittweise verwirklicht worden. Es scheint, dass der Plan nicht beschlossen wurde, da über die kostenintensiven Konfliktpunkte, wie z. B. *Low Cost Housing* und das *BRT Schnellbus-System Islamabad-Pindi*, keine Einigung erzielt werden konnte. Es wird die Vermutung geäußert, dass ein *Comprehensive Master Plan* für Politiker und potenzielle Investoren bei gewünschten Einzelfall-Entscheidungen eher eine Restriktion bedeuten könnte.

2.3.4 Planungsmanagement und Umsetzung

Ayub Khan treibt das Hauptstadtprojekt weiter mit hohem Tempo voran. Nachdem *Doxiadis* Master Plan Entwurf im Mai 1960 genehmigt worden ist, wird im Juni 1960 für die Planung, den Bau und die zukünftige Verwaltung der Hauptstadt die Durchführungsorganisation, die *Capital Development Authority Islamabad (CDA)* gegründet. Im Oktober 1961 wird der Grundstein für die Hauptstadt gelegt und mit dem Bau begonnen. Bereits zwei Jahre später beziehen die ersten Regierungsangestellten die ersten neu errichteten Wohnungen in *Islamabad* (vgl. CDA 1995:3f).

Die Capital Development Authority (CDA)

Die *Capital Development Authority (CDA)* wird mit zwei Erlassen am 27/6/1960 gegründet. Die Aufgaben werden zuerst am 14/6/1960 in einer *Pakistan Capital Regulation*, wenige Tage später ersetzt durch die *CDA Ordinance* vom 27.6.1960, definiert.



Abb. 43: CDA Headquarter in Islamabad (CDA Homepage o.J.)

Die *Ordinance* konstituiert die Organisation *CDA*, sie definiert ihren Charakter, ihre Kompetenzen und Zuständigkeiten. In acht Kapiteln werden detailliert die zentralen Aufgaben beschrieben, die Befugnisse von *CDA* gegenüber Grundstückseigentümern und Bewohnern geregelt sowie die Beaufsichtigung der Behörde und ihre Finanzierung festgelegt.

CDA Ordinance 27.6.1960 (Überblick)

CDA wird als eine der Nationalregierung unmittelbar unterstellte Behörde für das Gebiet der zukünftigen Hauptstadt einschließlich der *Metropolitan Area Islamabad/Rawalpindi* gegründet. *CDA* wird gesteuert und kontrolliert durch ein *Board*, das anfangs aus drei Mitgliedern besteht und später ausgeweitet wird.

Zentrale Aufgabe ist die Entwicklung eines Masterplans und eines stufenweisen Programms für die Umsetzung im Hauptstadtgebiet. *CDA* ist befugt, darüber hinaus vergleichbare Pläne und Programme für die gesamte *Metropolitan Area* zu entwickeln. Fachliche Teilpläne können auch an die lokalen Gebietskörperschaften übertragen werden (z.B. *land use, zoning plan, plans for public buildings, industry, etc.*).

Es werden Regelungen zur Akquisition von Land für den Hauptstadtbau, für Beteiligung und Entschädigung bei Abriss von Gebäuden getroffen. Die notwendigen Finanzen werden von der Zentralregierung jeweils Anfang eines Kalenderjahres für das nächste Finanzjahr zur Verfügung gestellt. Für die Finanzierung der Ausgaben von *CDA* wird ein spezieller *Capital Development Authority Fund* gebildet.

(vgl. GoP: CDA Ordinance 1960)

Auf der Grundlage der *Ordinance 1960* ist CDA für die Entwicklung der gesamten *Capital Area* einschließlich *Rawalpindi* zuständig. CDA wird anfangs durch ein *Board* mit drei Mitgliedern geleitet. In den folgenden Jahren wird das *Board* auf fünf Mitglieder vergrößert, wobei jedes Mitglied für unterschiedliche *Direktorate* von CDA zuständig ist. Zusätzlich sind der *Commissioner Rawalpindi* und der *Chief Commissioner Islamabad* von Amts wegen Mitglieder.

CDA wird in kurzer Zeit zu einer großen und mächtigen, der Regierung unmittelbar unterstehenden Behörde ausgebaut. 1966 wird die *CDA-Ordinance* novelliert. Da in der schnell wachsenden Stadt die Bereitstellung der öffentlichen Dienstleistungen für die Bürger geregelt werden muss, wird durch die *Ordinance 1966* der CDA für das Gebiet von *Islamabad proper* und *Islamabad Park* auch die „*municipal power*“ übertragen. „*Within Islamabad area CDA is not only the planning and co-ordinating authority but also the executive authority*“ (CDA 1995:9). CDA wird somit zur kommunalen Verwaltung Islamabads, ohne dass es eine Mitwirkung der Bürger durch gewählte Vertreter gibt.

CDA Progress Report

1963 wird der Vertrag mit *Doxiadis Associates* 2 Jahre vor Ablauf gekündigt: „*The reasons for the early termination are unclear, though it appears that two of the central factors were disputes over the pace of Doxiadis's work and the desire of Pakistani officials to play a greater role in the development of the city*“ (Hull 2012:57).

Für die Realisierung der Hauptstadt und die Finanzierung der Baumaßnahmen werden von der pakistanischen Regierung regelmäßig 5-Jahres-Pläne aufgestellt. Das Hauptstadtprojekt stand von Anfang an unter erheblichen finanziellen Restriktionen, dies wird aus dem *CDA: Progress Report 1960-70* deutlich. Bemerkenswert ist, dass auch innerhalb der Planungszeiträume die Budgets überarbeitet und gekürzt werden mussten.

CDA: Progress Report on Islamabad (1960-70) (Auszug)

The original Five Year Programme (1960-65) includes:

“*Construction of Secretariat Buildings for the accommodation of 9.000 Central Government servants, Construction of the Presidential Palace, the Supreme Court and the Parliament, Construction of 7.200 houses for 36.000 persons, The Diplomatic Enclave, Light Industries, Community Buildings (schools and dispensaries), Development of open space, Community Facilities (roads, water supply, sewerage...), Two main highways (length 33 miles)*”.

(CDA: Progress Report 1960-70, 1970:7).

Bereits im August 1961 wird der 5-Jahres-Plan überarbeitet „*due to limitation of plan allocation and the rising costs of construction*“ (ebd.:8). Die Gesamtkosten werden um ca. 15% reduziert. Der Bau des *Supreme Court* wird zurückgestellt und die Kosten für Wasser, Abwasser und Regendrainage mehr als halbiert.

Im November/Dezember 1968 entwirft CDA ein Programm für die vierte Planungsperiode. Die *Planning Commission* lehnt den Entwurf von CDA angesichts der schwierigen ökonomischen Situation des Landes ab. Der Leiter der Kommission teilt CDA mit, „*it would not be possible for the Planning Commission to agree to that programme. He, therefore, advised that the programme should be re-considered and only a 'Hard Core' programme should be submitted by*

the authority” (ebd:12). Nach Überarbeitung und Reduzierung des Ausbauprogramms beschließt das Kabinett des *GoP* den vierten Plan.

CDA hatte für die vierte Planungsperiode einen Bedarf an *Rs. 87 crores* kalkuliert. Die Zentralregierung billigt Ende 1968 *CDA* nur *Rs. 29 crores* zu, mit der Begründung „*that for the capital of Islamabad the allocation should not in any case be more than the second capital at Dacca ... It is apprehended that this allocation is made on the basis of equity for the two capitals*” (ebd:13).

Nach Berechnungen von *CDA* wären die *Rs. 29 crores* knapp ausreichend für die Konstruktion des *President's House*, der *National Assembly* und des *Cabinet/Foreign Office Block* sowie der Wasserversorgung. *CDA* hält dagegen ein Minimum von *Rs. 60 crores* für die weitere Entwicklung der Hauptstadt erforderlich. *CDA* befürchtet, dass mit den zur Verfügung gestellten *Rs. 29 crores* „*the development of Islamabad will have a serious setback ... and serious difficulties will be faced in proper functioning of the Central Government*” (ebd:12).

Schleppender Baufortschritt

1965 war die Bevölkerung im städtischen Teil von *Islamabad* auf 35.000 EW angewachsen, von denen 90% im öffentlichen Dienst beschäftigt waren. In den folgenden Jahren blieben Bevölkerungswachstum und die Entwicklung in Handel und Gewerbe deutlich hinter den prognostizierten Zahlen zurück (vgl. Kreutzmann 1992:31). 1980 hatte die Stadt *Islamabad* eine Einwohnerzahl von ca. 200.000 EW. „*Die schleppende Erschließung neuer Sektoren durch CDA hat zu einer Verknappung von Wohnraum in Islamabad geführt ... Obwohl in den Verlautbarungen der CDA immer wieder die Absicht betont wird, den Wohnungsbau für untere Einkommensgruppen zu forcieren, lässt sich eine gegenteilige Entwicklung beobachten*“ (Kreutzmann 1992:32).

Population development in Islamabad and Rawalpindi, 1951-1990

Jahr	ländlich	Islamabad städtisch	insgesamt	Rawalpindi 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

Abb. 44: Bevölkerungsentwicklung von Islamabad und Rawalpindi 1951 – 1990 (Kreutzmann 1992:29)

Die Mietpreise in *Islamabad* haben sich überproportional erhöht, eine staatliche Regulierung des Mietpreises ist nicht vorhanden und es existiert eine starke Immobilienspekulation. 1990 gibt es in Islamabad 31.815 staatliche Wohnungen. Zusätzlich werden 34.000 Wohnungen benötigt. Nur 39% der Regierungsangestellten wohnen in *Islamabad*, die Übrigen pendeln täglich von *Rawalpindi* in die Hauptstadt (vgl. ebd).

Twin City und regionale Kooperation

Der Master Plan 1960 hatte ein Siedlungskonzept für die gesamte *Metropolitan Area* vorgelegt. 1967 wird der gemeinsame Master Plan für *Islamabad* und *Rawalpindi* aufgegeben. Ab diesem Zeitpunkt erarbeiten beide Städte getrennt ihre eigenen Master Pläne. CDA hat nur eine Koordinierungsaufgabe für die weitere Entwicklung der gesamten *Capital Region*. In *Pakistan* gibt es bis zur der Abspaltung von *Ost-Pakistan* und der Bildung von *Bangladesh* 1971, nur zwei Provinzen (*West- u. Ost-Pakistan*). Danach wird (*West-*)*Pakistan* in vier neue Provinzen unterteilt. Seitdem grenzen zwei Provinzen (*Punjab u. North-West Frontier Province*) an *Islamabad*.

Rawalpindi diente bis zur Fertigstellung der ersten Regierungsbauten in *Islamabad* 1963 als vorübergehender Sitz der Regierung (vgl. Kreuzmann1992:29). *Rawalpindi* wird 1980 als *District* in den *Punjab* eingegliedert. Am 6.1.1981 wird *Islamabad* zu einer *Federal Capital Area* erklärt, die unmittelbar der Regierung unterstellt wird. Die Bereiche von *Islamabad proper* und *Islamabad Park* bilden zusammen das *Islamabad Capital Territory (ICT)* in der Größe von 906km² (vgl. CDA 1995:9).

Damit ist die organisatorische Trennung von *Islamabad* und *Rawalpindi*, die bereits einige Jahre vorher bei der Fortschreibung der *Master Pläne* erfolgt war auch administrativ vollzogen worden. Spätestens zu diesem Zeitpunkt ist das Siedlungskonzept von *Doxiadis' Twin City* gescheitert. Das räumliche Konzept hätte in eine administrative Neuregelung durch die Bildung einer einheitlichen Gebietskörperschaft bzw. einer gemeinsamen Planungsbehörde eingebunden sein müssen. In den folgenden Jahren gibt es zwischen *Islamabad* und *Rawalpindi* keine Kooperation, *Rawalpindi* plant für sein eigenes Territorium. Nach Aussagen von Fachleuten gibt es bis heute kaum fachliche Kontakte zwischen den Planungsdienststellen der beiden Städten.

M.E. hat das rigide Siedlungskonzept von *Doxiadis*, das von ihm schematisch auf *Rawalpindi* ausgeweitet wurde, ohne die historisch gewachsene Identität der Stadt zu respektieren, mit zum Scheitern der regionalen Kooperation beigetragen. Heute stellt sich die Bildung einer regionalen Kooperation – so dringend sie zwischen *Islamabad* und *Rawalpindi* wäre – angesichts der auf fünf administrative Gebietseinheiten zersplitterten Zuständigkeit innerhalb *Rawalpindis* weitaus schwieriger dar, als beim Start des Hauptstadtprojektes vor 65 Jahren.

Von Workers Camps zu Katchi Abadis

Die informellen Siedlungen innerhalb der Stadt sind aus den *Labour Camps* der Arbeiter, die am Aufbau der neuen Hauptstadt mitgewirkt haben, hervorgegangen. Wie in anderen neu gebauten Städten auch haben die Verwaltungen diese Siedlungen für temporäre Wohngelegenheiten angesehen, die sich nach Ende der Ausbauphase der Stadt „wieder auflösen“ würden. Die Bauarbeiter haben ihre Schlafstellen und Hütten soweit möglich neben ihren Arbeitsstellen errichtet. *“In capital city ... two places were selected for residence of labour in shape of camps at Muslim Colony and G-8/3. The labours setup temporary housing in the*

shapes of tents, and mud and bush structures which later on expanded as rapid growth of construction activities created increased demand for labour resulting in more populous labour camps at both locations” (AHK 2010:5).

Wegen des schleppenden Baufortschritts im Aufbau der Hauptstadt gab es besonders für die unteren Lohngruppen des öffentlichen Dienstes keine ausreichenden Wohngelegenheiten. *„CDA’s own low-income sanitary workers live in these abadis. As the katchi abadi dwellers do not have the land rights on which they live, these abadis are termed ‘illegal settlements’, though all these katchi abadis are functioning with the tacit approval of the CDA itself. There is no ‘official’ service delivery by the CDA for these households. People have to arrange for basic services like drinking water and sewage which however, remain inadequate” (Zahidi 2000:7).*

Diese Siedlungen wurden ein Jahrzehnt lang geduldet. Danach gab es einen ständigen Wechsel im Umgang mit diesen zentral in der Stadt gelegenen, ungeplanten Siedlungen. Dabei gab es kein geschlossenes Konzept, sondern schnell folgende unterschiedliche Strategien. Es wurde nur punktuell vorgegangen, wo aktuell andere Nutzungsabsichten von CDA bestanden.

“With the start of the construction of PIMS hospital in 1976-77, as the government required land for construction purpose, it started the eviction process. This was the first time that the eviction approach was carried out by enforcement wing of CDA and people were forced to evacuate labour camp at G-8/3. The dwellers resisted this eviction, which caused a clash between dwellers and law enforcement agencies which took some of the dwellers’ lives” (AHK 2010:11f).

In Konsequenz dieser Vorfälle änderte CDA seine Strategie zur Unterbringung von Bauarbeitern und stellte ihnen Flächen für ihre ‘temporären’ Behausungen möglichst in unmittelbarer Nähe der Baustellen, auf denen sie arbeiteten, zur Verfügung (vgl. Sajjad 2015:3). In den 1980er Jahren wurde weiter gegenüber den *illegalen* Siedlungen die Strategie der Zwangsräumung der Bewohner und der Zerstörung der Häuser verfolgt, um die ungenehmigte Inbesitznahme von Flächen in der Hauptstadt zu zügeln.

1986 wurde von der Regierung eine Direktive zur Legalisierung aller in *Pakistan* bestehenden *Katchi Abadis* erlassen, *“which gave ownership rights to people living in squatter settlements all over Pakistan”*(Sajjad 2015:3). Diese Regelung galt allerdings nicht für die *Katchi Abadis* in *Islamabad*. *„These are the only katchi abadis in the whole country which were denied the opportunity of regularization ... The CDA managed to get an exemption from this order from the federal government in the name of ,the planned development of the capital city”* (Zahidi 2000:7). Da CDA den Bewohnern der *Katchi Abadis* keine legalen Land-Titel für ihre Unterkünfte verlieh, stellte CDA auch keine Infrastruktureinrichtungen bereit. Dies hatte zur Folge, dass *“Katchi Abadi people have built a sewage system and they have used the nearby natural streams to dispose their sewage”* (Zahidi 2000:7).

Im Jahr 1995 wurden 575 Grundstücke in einem *Katchi Abadi* von der Regierung legalisiert. In der Folge vergab CDA 1997 allen vor dem 31.12.1995 registrierten *Squatter Settlements* nachträglich einen Land-Titel (vgl. Sajjad 2015:3).

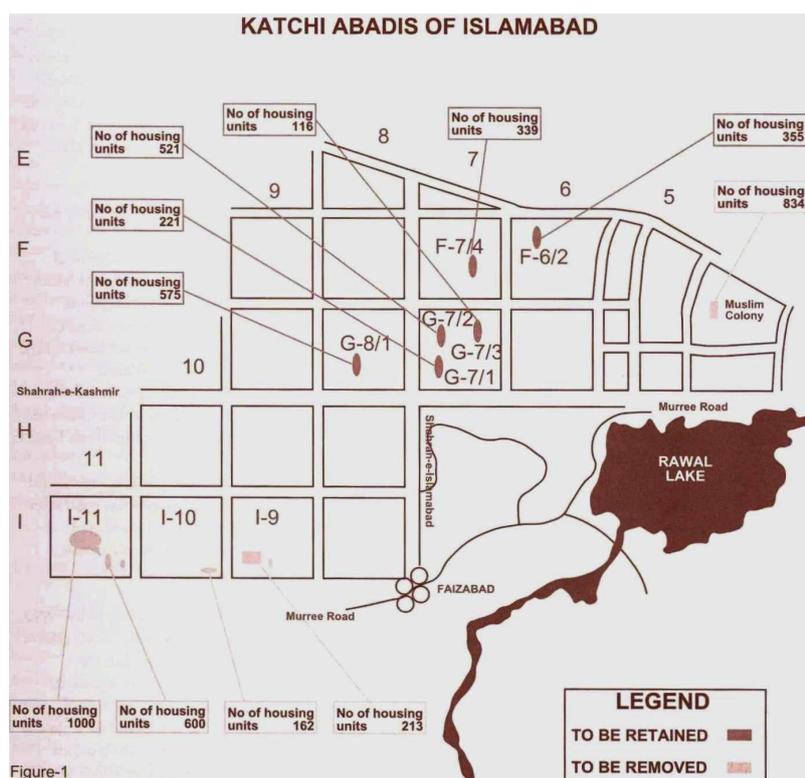


Abb. 45: Elf Katchi Abadis 1995/97 in Islamabad (Haider; Husain; UNDP 2002:3)

1995/97 wurden von CDA in Islamabad elf Katchi Abadis mit 4.936 Haushalten und ca. 7.000 Bewohnern registriert (vgl. Haider; Husain; UNDP 2002:V). Von den 11 registrierten Katchi Abadis lagen fünf im Bereich vorhandener oder geplanter Straßen bzw. auf Grünflächen: Sie haben deshalb im Rahmen einer *right of way-Regelung* die Kennzeichnung „to be removed“ (s. Abb. 45) erhalten (vgl. AHK 2010:6).

Eleven recognized Katchi Abadis in Islamabad 1995/98

No.	Area (Sector)	Name of Katchi Abadis	No. of Households
1	G-8/1	Charles/Hansa Colony	575*
2	F-6/2	Around 100 Quarters	355*
3	F-7/4	France Colony	359*
4	G-7/1	Tent/Faisal Colony	221*
5	G-7/2	Around 66 Quarters	521*
6	G-7/3	Around 48 Quarters	154*
7	I-9	Esa Nagri	213*
8	I-10/4	Dhoke Najju	162*
9	I-11/1	Maskeen Abad/Afghan Basti	1000*
10	I-11/4	Haq Bahu/Benazir Colony	600*
11	Diplomatic Enclave	Muslim Colony	834*
Total			4994

Surveys of CDA 1995/1998, zitiert nach AHK 2010:13

34 Katchi Abadis and Households in Islamabad 2008

No.	Area (Sector)	No of Katchi Abadis	No. of Households
1	Diplomatic Enclave Area	2	3900
2	E-Sector	2	2568
3	F-Sector	6	1898
4	G-Sector	9	1877
5	H-Sector	5	263
6	I-Sector	10	1804
Total		34	12283

National Child Protection Center (NCPC), zitiert nach AHK 2010:13

Abb. 46a+b: Elf recognized Katchi Abadis 1995/98 und 34 Katchi Abadis 2008

In den Katchi Abadis lassen sich mit der Zeit immer mehr Menschen mit niedrigem Einkommen nieder. Die Anzahl der Haushalte wächst in zehn Jahren zwischen 1995/98 bis 2008 von 5.000 auf 12.300 Haushalte. „These people are unable to buy land due to the soaring prices of residential land in Islamabad. Prices of plots become nearly 100 times higher after the servicing and developing of land by the CDA. These prices escalate five to seven times more, immediately after the land comes into the open market“ (Zahidi 2000:6).

Die größten Gruppen unter den Bewohnern bildeten:

- „Die Christen, die ursprünglich unteren Hindu-Kasten entstammen und missioniert wurden. Sie verrichten in Islamabad Dienstleistungen als Reinigungs- (*jumadar*), Haus- und Gartenpersonal;
- Die Afghanen und Kashmiri, die als Bau- und Straßenarbeiter Beschäftigung in Islamabad suchen sowie in der Abfallverwertung tätig sind;
- Sowie Bedienstete der öffentlichen Verwaltung (untere Laufbahn), die die hohen Mieten in - Islamabad nicht aufbringen können“ (Kreutzmann 1992:33).

Nach dem Einmarsch der Sowjetunion in Afghanistan 1979 kamen viele Paschtunen als Kriegsflüchtlinge hinzu, eine zweite Welle von ihnen kam nach der Machtübernahme der Taliban. Viele siedelten in den *Katchi Abadis* im Sector I-11 an der Stadtgrenze zu Rawalpindi. Durch ein großes Rückkehrprogramm der pakistanischen Behörden für die afghanischen Flüchtlinge konnte das Camp 2005 geschlossen werden, aber nach kurzer Zeit kamen wiederum viele Flüchtlinge aus der Volksgruppe der Paschtunen, diesmal als Binnenvertriebene aus dem Grenzgebiet im eigenen Land und füllten das *Katchi Abadi* in I-11 wieder auf (vgl. Sator 15/4/2009).

Der Leiter der *Hyderabad Development Authority*, *Tasneem Ahmed Siddiqui*, gibt den entscheidenden Anstoß für den Wandel der staatlichen Politik im Umgang mit *Katchi Abadis* hin zu bewohnerorientierten Strategien. Er hatte in der Provinz des *Sindh* das sogenannte *Sindh Katchi Abadi Authority (SKAA)* Modell eines schrittweisen ‚*in situ upgrading*‘ Verfahrens für *Katchi Abadis* entwickelt und erfolgreich umgesetzt (vgl. Haider & Husain 2002:V).

1997 bat das *CDA Board Tasneem Ahmed Siddiqui* um Beratung und Unterstützung für erfolgsversprechende Strategien im Umgang mit den vorhandenen *Katchi Abadis* in Islamabad. Nach Besichtigung der Siedlungen empfahl *Siddiqui* eine *Katchi Abadi Cell (KAC)* bei *CDA* einzurichten (vgl. AHK 2010:19).

Aufgabe von *KAC* sollte sein:

- „Survey of *Katchi Abadis*,
- Data management and monitoring of expansion,
- Coordination with community members and donor agencies,
- Preparation of development/improvement plans and coordination with the implementing agencies“ (AHK 2010:19).

Ab 1999 wurde das von *CDA* und *UNDP* mit finanzieller Unterstützung von *UNDP-LIFE* ein *Upgrading and rehabilitation program for Katchi Abadis* erfolgreich umgesetzt. „For several years, the *LIFE Programme* worked with the *CDA* on regularization of *Katchi Abadis* in Islamabad, which accepted and adapted the *Sindh Katchi Abadi Authority (SKAA)* model of incremental development“ (AHK 2010:19).

Der Umgang mit den illegalen Siedlungen im Stadtgebiet von *Islamabad* hat sich in den vergangenen 50 Jahren mehrfach deutlich gewandelt, der folgende Kasten gibt eine Übersicht. Da das Thema im Rahmen dieser Arbeit nicht in der ganzen Tiefen diskutiert werden kann, wird auf die umfangreiche Literatur zu *informal settlements in Pakistan* verwiesen: u.a. auf *Siddiqui 1995, Zahidi 2000, Haider&Husain 2002, AHK 2010, Sajjad 8/2015*.

Wandel der Strategien von CDA im Umgang mit Katchi Abadis

Eviction

Ab 1976 wurde dieser Ansatz in Bezug auf *Labour Colonies* und *Katchi Abadis* verfolgt. Die Siedlungen wurden mit Gewalt geräumt. Ab 1980 wurden die Arbeiter in die Nähe aktueller Baustellen umgesiedelt.

Resettlement within residential sectors

CDA versucht mit dieser Strategie, Bewohner von *Katchi Abadis* auf kleinen Grundstücken in Wohnsektoren zu integrieren. Es wurden neue Grundstücke geplant, die mit Grundinfrastruktur ausgestattet wurden. „*The allottees sold off these plots to other people with a higher income level at good prices*“.

Resettlement outside residential sectors

1990 bietet CDA den Bewohnern von *Katchi Abadis* kleine Grundstücke 10km außerhalb der Stadt mit der Zusage an, dass sie hier ungestört und ohne Kosten für die nächsten 15 Jahre leben können. Die Räumung war erfolgreich aber nach kurzer Zeit hatten 30% der Bewohner ihre neuen Grundstücke verkauft und sind zurück in städtische *Katchi Abadis* gezogen.

Rehabilitation of Katchi Abadis through co-operative societies

1990 will CDA in Kooperation mit einer christlichen Gesellschaft *low-cost houses* für *Katchi Abadis* Bewohner bauen. Die Vereinbarung scheitert jedoch aufgrund von Fehlverhalten der Gesellschaft.

Rehabilitation of Katchi Abadis on existing site

1995 werden in unmittelbarer Nachbarschaft zweier informeller Siedlungen Grundstücke erschlossen und zu einem subventionierten Preis in Ratenzahlung bereitgestellt. Das Land wird mit technischer Infrastruktur ausgestattet. Wiederum werden die Grundstücke von den Begünstigten an höhere Einkommensgruppen weiter verkauft.

Upgradation of Katchi Abadis in an organic way – SKAA model

1995/97 wird von CDA und UNDP das *SKAA-Model* übernommen. *Katchi Abadis* sollen an ihrem vorhandenen Standort schrittweise in Infrastruktur und ihrer Substanz verbessert und formal abgesichert werden.

(zusammengefasst nach: Haider; Husain 2002:15f)

Die Zahl der *Katchi Abadis* wächst in *Islamabad* Jahr für Jahr weiter an. 2008 bestehen 34 Gebiete. (vgl. AHK 2010:5). In den 34 *Katchi Abadis* werden 12.300 Haushalte mit 86.000 Bewohnern gezählt.

Households and Population of 34 *Katchi Abadis* in Islamabad 2008

No	Area (Sector)	No. of Kachi Abadis	No. of Households	Population
1	Diplomatic Enclave	2	3900	2322
2	E-Sector	2	2568	17976
3	F-Sector	6	1898	13286
4	G-Sector	9	1877	13139
5	H-Sector	5	263	1652
6	I-Sector	10	1804	12628
Total		34	12283	85981

National Child Protection Center (NCPC), zitiert nach AHK 2010:39

Abb. 47: *Katchi Abadis*, Haushalte und Bewohner in 34 in Islamabad 2008

„*Civic agency in the federal capital tried to deal with the issue of Katchi Abadis in different ways but the measures taken under political dimensions often remained ineffective due to bad governance, corruption, inappropriate regulation, and above all, an absence of the required political will*“ (AHK 2010:21).

Politische Instabilität beeinflusst die Stadtentwicklung

Gewaltsame Konflikte zwischen den zahlreichen ethnischen und religiösen Gruppierungen treten seit der Gründung des Staates immer wieder auf. Terroristische Anschläge haben zudem zu einer ständigen Bedrohungssituation für die Bevölkerung und auch zur Gewalt-Eskalation von Armee und Polizei geführt. Dies hat zu einer anhaltenden Instabilität der parlamentarischen Demokratie geführt. Mehrfach hat das Militär die Macht übernommen und durch Erklärung des Kriegsrechtes die demokratischen Rechte aufgehoben.

Zeitpunkt / Periode	Regierungsform	Regierungschef
1947 - 1958	Erste demokratische Periode <i>14.8.1947 - Tag der Unabhängigkeit</i>	
1947 - 1951	1. Generalgouverneur: <i>Mohammed Ali Jinnah (stirbt 11.9.1948)</i> 1. Premierminister: <i>Liaqat Ali Khan (ermordet 1951)</i>	
1948 - 1955	Generalgouverneur: <i>Khawja Nazimudin (1948 – 1951)</i> <i>Ghulam Mohammed (1951 - 1955)</i> Premierminister: <i>Khawja Nazimudin (1951 - 1953)</i>	
1955 - 1958	Premierminister: <i>Chaudhry Muhammad Ali (1955-1956)</i> <i>Husein Shahid Suhrawardy (1956-1957)</i> <i>Malik Feroz Khan Noon (1957-1958)</i>	
1955 - 1958	Generalgouverneur: <i>Iskander Mirza</i> <i>23.3.1956 1. Verfassung, Mirza wird Präsidenten</i> <i>Am 7.10.1958 setzt er die Verfassung außer Kraft</i>	
1958 - 1971	Militärherrschaft <i>7.10.1958 Militärputsch und Verhängung des Kriegsrechtes</i>	
1958 - 1969	Militärherrschaft	General <i>Ayub Khan</i>
1969 - 1971	Militärherrschaft	General <i>Jahya Khan</i>
1971 - 1977	Zweite demokratische Periode	
12/1971	<i>Jahya Khan tritt zurück und setzt als Präsidenten</i> <i>Zulfikar Ali Bhutto ein.</i>	
1973 - 1977	Premierminister	<i>Zulfikar Ali Bhutto</i>
1977 - 1988	Militärherrschaft	General <i>Mohammed Zia ul-Haq</i>
1988 - 1999	Dritte demokratische Periode	
1988 - 1990	Premierministerin	<i>Benazir Bhutto</i>
1990	<i>Der Präsident entlässt die Regierung Bhutto; Neuwahlen</i>	
1990 - 1993	Premierminister	<i>Nawaz Sharif</i>
1993 - 1996	Premierministerin	<i>Benazir Bhutto (2. Amtszeit)</i>
1997 - 1999	Premierminister	<i>Nawaz Sharif (2. Amtszeit)</i>
1999 - 2002	Militärherrschaft	General <i>Pervez Musharraf</i>
seit 2002	Vierte demokratische Periode	
2002 - 2004	Premierminister	<i>Zafarullah Khan Jamali</i>
2004 - 2007	Premierminister	<i>Shaukat Aziz</i>
2008 - 2012	Premierminister	<i>Yousaf Raza Gilani</i>
2012 - 2013	Premierminister	<i>Raja Pervaiz Ashraf</i>
seit 2013	Premierminister	<i>Nawaz Sharif (3. Amtszeit)</i>

Abb. 48: Übersicht: Regierungsformen in Pakistan, ohne kurzfristige Interim-Premierminister
(Eigene Zusammenstellung Nagel/Bose, Grundlage: Wegweiser zur Geschichte Pakistan, 2010)

Das Verwaltungshandeln einer unmittelbar der Regierung unterstehenden Behörde, wie CDA, ist von der Art der praktizierten staatlichen Governance abhängig. So hat die Verwaltung in Phasen autoritärer Führung, die von willkürlichen Vorgaben und Entscheidungen geprägt sind,

kaum Spielräume, Transparenz sowie Betroffenen- und Bürgerbeteiligung umzusetzen. Die Unregelmäßigkeiten bei *CDA* spiegeln auch die Verfasstheit des pakistanischen politischen Systems wider. Sie zeigen außerdem auf, dass *CDA* als die zentrale Planungs- und Ausführungsorganisation für die neue Hauptstadt nicht ausreichend politisch und fachlich kontrolliert wird. Andererseits führt *CDA* mangelnde kontinuierliche Unterstützung durch die Regierung und die fehlende, aktuelle Planungsgrundlage als Behinderung einer effektiven Planungs- und Implementationstätigkeit an.

Die bei ihrer Gründung 1960 zentrale Stellung von *CDA* für die Planung und den Aufbau der Hauptstadt ist ab 1992 aus zwei Gründen deutlich geschwächt:

- offensichtlich hat die unzureichende Wohnraumversorgung in den ersten drei Jahrzehnten zum Erlass der *Zoning Regulation 1992* und zur Zulassung anderer staatlicher, halbstaatlicher und privater *Real Estate Companies* in *Zone 2+5* geführt. Alle großen staatlichen Institutionen haben eigene Wohnungsbauunternehmungen zur Versorgung der eigenen Führungskader gebildet. Ihr ökonomisches Agieren auf dem Immobilienmarkt in der Region *Islamabad/ Rawalpindi* unterscheidet sich nicht von dem einzigen großen privaten Immobilienunternehmen *Bahria Town*.
- Die staatlichen und halbstaatlichen Gesellschaften haben erheblichen Einfluss auf die politische Führung Pakistans. Zahlreiche Politiker und Mitglieder der Regierungen bzw. des Militärs sind mit diesen Wohnungsbaugesellschaften verflochten.

Dadurch verfügen die staatlichen und halbstaatlichen Immobiliengesellschaften über einen wesentlichen Einfluss auf die Stadtentwicklung von *Islamabad*.

Vorwürfe der Korruption und des Missmanagements gegenüber CDA

CDA steht als mächtige, mit weitreichenden Vollmachten ausgestattete Behörde, die nur der Zentral-Regierung gegenüber verantwortlich ist, seit seiner Gründung in der Kritik der Bürger *Islamabads* und der lokalen Presse. Weniger die Planungs- als die Vollzugsaufgaben wie Wohnungsbau, Straßen- und Infrastrukturerstellung sowie der Umgang mit den ursprünglichen Bewohnern und mit den informellen Siedlungen bieten von Natur aus Sprengstoff für Konflikte. Die Situation wird dadurch verschärft, dass es für die Betroffenen keine politische Apellations-, bzw. Kontrollinstanz für mutmaßlich erlittenes Unrecht durch *CDA* gibt. So bleiben für die Betroffenen nur die Lokalpresse, Gerichte oder gewaltsamer Protest. Die Kritik in der Lokalpresse wird lauter, nachdem *CDA* offensichtliches Fehlverhalten nachgewiesen werden konnte.

So ist *CDA* zwischen 2007 und 2016 mehrfach in grundsätzlichen Angelegenheiten vom höchsten pakistanischen Gericht wegen Fehlverhaltens, unterlassener Handlungen, illegaler Praktiken und Korruption verklagt worden. Es wurden zwei hochrangig besetzte Regierungskommissionen gebildet, die Missstände bei *CDA* analysieren und Lösungsvorschläge unterbreiten sollten. Die Leitungsebene von *CDA* (*Board* und *Chairman*) wurden mehrfach wegen Fehlverhaltens oder Versagen ganz oder in Teilen ausgewechselt. Die wichtigsten Urteile und Regierungskommissionen, die die Tätigkeiten von *CDA* berühren, waren:

- Supreme Court of Pakistan, No. 10/2007 (Increased Prices of Daily Commodities, 2008)
- Supreme Court of Pakistan, No. 13/2009 (JVA between CDA and MPCHS, 15/4/2011)
- Islamabad High Court Writ Pet 2011 (19/10/2015)
- Islamabad Environmental Commission (20/2/2015)
- Standing Committee on Law and Justice (16/5/2016)

2007 klagt ein Betroffener in *Zone 4* gegen die Verweigerung einer Baugenehmigung für Wohnungsbau, da es dort für ihn immer schwieriger werde, mit Gartenbau und Landwirtschaft seinen Lebensunterhalt zu bestreiten. Der *Supreme Court* bestätigt in seinem Urteil 2008: „*the irregular and unplanned construction in Zone 4 and the non-facilitating attitude of the CDA regarding approvals for construction on private land, which led to the irregular construction*” (IHC 2015:14). In der *Zone 4* seien zahlreiche Einzelbauten ohne Baugenehmigung entstanden, obwohl sie durchaus genehmigungsfähig gewesen wären, da die Antragsteller Monate, teils Jahre auf eine Baugenehmigung warten mussten. Neben der sehr schleppenden Baugenehmigungspraxis wird *CDA* auch dafür gerügt, dass der tatsächliche Baufortschritt in der *Zone 4* nicht kontrolliert worden sei.

Der *Supreme Court* weist *CDA* an, die illegalen Änderungen der Landnutzung in *Zone 4* durch eindeutige Regelungen und deren strikte Überwachung zu beenden. Zusammengefasst fordert das Gericht:

- *“SRO 670(I)/2007 to be implemented, which allows construction of buildings close to major roads,*
- *Building byelaws shall be applicable to zone 4,*
- *Existing abadis and construction in zone 4 to be regularized after consultation with Rural development department ICT,*
- *Land which cannot be utilized for farming maybe used for residential or commercial use,*
- *Restriction of 20 kanals for agro farming shall only apply to CDA land, private land shall be amended to allow 4 kanal”* (Suo Moto No. 10/2007, zitiert nach: Khawaja 2015:16).

Einige Jahre später kritisiert die *Islamabad Environmental Commission (IEC)* den Beschluss des *Supreme Court* aus dem Jahre 2008: „*conflicts with the idea of zone 4 as to maintain overall planned character of the area as a park*” (IEC 2015:115). *CDA* gibt im Juli 2010 bekannt, dass sie die *Zoning Regulations* für die *Zone 4* überarbeitet hätten und dass dieser Bereich in vier Subzonen mit unterschiedlichen baurechtlichen Zulässigkeiten unterteilt werden würde. Sie würden die Neuregelung dem *CDA Board* und dem Kabinett vorlegen, damit sie in Kraft gesetzt werden.

Über den tatsächlichen Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen *Zoning Regulations* für *Zone 4* gibt es in den offiziellen Publikationen und der Presse widersprüchliche Angaben, teilweise wird Mitte 2010 und teilweise 12/2014 als Datum angegeben. Offensichtlich waren die neuen Regelungen bereits Mitte 2010 fertiggestellt, „*but these amendments were not notified in the official Gazette at that time. This was done in 2014 by SRO 1105(I)/2014 dated 10 December 2014*”(IHC 2015:15). *Khawaja* stellt klar: „*Till December 2014 no gazette amendments to the Zoning Regulations were made. However, many buildings were raised in violation of Zoning Regulation*” (Khawaja 2015:17).

„*SRO 1105(I)/2014 has subdivided in Zone 4 into 4 subzones A, B, C and D, with permission to build housing schemes, Institutions etc. in addition to agro farming in Zone 4, mixed use, residential, institution, etc. in Zone B, IT Parks, institutions, housing schemes etc. in Zone C and agro farming, gold courses, Cineplex etc. in Zone D*” (Khawaja 2015:17).

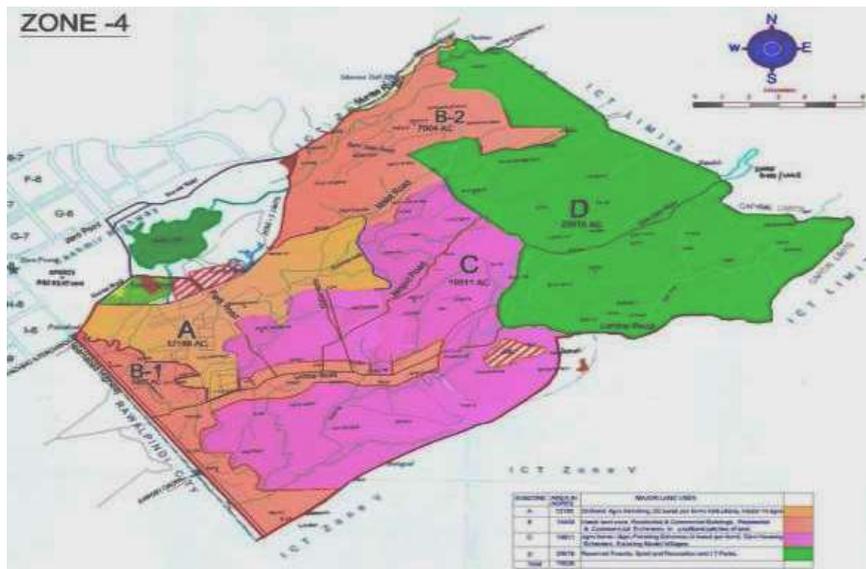


Abb. 49: CDA: Sub-Zones A-D in Zone 4 (zitiert nach Ali 2013:12)

Abb. 49 zeigt die räumliche Untergliederung der Zone 4, in Abb. 50 hat Ali auf Basis seiner Interviews mit CDA die früheren und die jetzigen genehmigungsfähigen Nutzungen in den Sub-Zonen der Zone IV zusammengestellt (vgl. Ali 2013:13).

ZONE IV SUB DIVISIONS	Existing Land Use	Proposed Land use
SUB ZONE-A (12, 941 acres)	P&V Schemes Orchard Schemes Institutions (NIH, NARC) Model Villages (<i>Chak</i> Shahzad, Tarlai Kalan) Sanitary Landfill Site	Agro farming/ Orchard Schemes (Min. 20 Kanals) Institutions (G+3) Model Villages Public Housing Schemes. [Row housing, apartments]
SUB ZONE-B (12,941 acres)	Residential (Sohan, Khanna, Gangal, Koral Bhara Kahu, Phulgraan) Commercial	Residential housing (Public & Private); Row Housing Apartments Commercial Institutions Village up gradation
SUB ZONE-C (21, 279 acres)	Commercial Residential (Chatha Bakhtawar, Jagiot, Mohriaan, Alipur, Partal, Malot, Kirpa, Thanda Pani) Brick Kilns PINSTECH	Agro farming/ Country Housing /Orchard Schemes (Min. 4 Kanals) Institutions IT Parks Housing Schemes (Public/Private) Village Up gradation Exhibition grounds
SUB ZONE-D (22, 860 acres)	Forests, Simly Dam, Villages Tumair, Pihont	Agro farming/ Orchard Schemes (Min: 20 K) Reserved Forests Institutions Sports and Recreation Entertainment Zones IT Parks Golf Courses, Polo Ground, Country Club Water Sports, Swimming pools Gliding & jogging tracks Exhibition grounds Model Villages

Abb. 50: CDA: Proposed Land Use Sub-Zones A-D in Zone 4 (zitiert nach Ali 2013:13)

2009 reichen die Klagen über Korruption und Unregelmäßigkeiten bei CDA über Pakistan hinaus. Sie finden international Beachtung. Auslöser ist ein Bericht von *Transparency International (TI)*, der CDA als eine korrupte Institution einstuft. Der Leiter von CDA muss im Dezember öffentlich zugeben, dass „*cancer of corruption existed in CDA*“ (Tanoli 18/12/2009). Er wehrt sich jedoch gegen den Vorwurf einer korrupten Behörde. *Transparency International* hätte nur wenige Projekte von CDA untersucht, dies könne man nicht auf die gesamte Behörde übertragen und „*yes, minor corruption exists in the system*“ (ebd.), aber man könnte nicht von „*mega corruption in the Authority*“ (ebd.) sprechen.

Im Oktober 2010 wird ausführlich über die enge Verbindung zwischen CDA und der 1988 von der Regierung gegründeten *Federal Government Employees Housing Foundation (FGEHF)* berichtet und über die gegen die Statuten der Wohnungsbaugesellschaft verstoßende Bevorzugung von CDA durch FGEHF bei der Haus-Vergabe. Der Verteilungsschlüssel der Wohnungen von FGEHF auf verschiedene Gruppen des öffentlichen Dienstes wird durch eine Sonderquote für CDA umgangen. „*Quite contrary to the norms of equality, while entering into agreement with the CDA, the Foundation fixed 20% quote of plots for the employees of CDA*“ (Nazir 29/10/2010). Angesichts des angespannten Wohnungsmarktes in *Islamabad* wird die ungleiche Behandlung bei der Vergabe kritisiert. Außerdem hätte CDA systematisch Grünflächen, die nicht für Bebauung bestimmt sind, freigeräumt und dort vorhandene Bäume gefällt, um Grundstücke für CDA-Beschäftigte zu erschließen. „*4,767 plots were allotted to officers and the employees ... mostly abolishing the green belts and unspecified areas*“ (ebd.).

Im November 2010 erklärt der *Acting Chairman* von CDA, dass zukünftig strikte Regelungen in allen Departments von CDA zur Reduzierung von Korruption eingeführt werden. So würde zum Beispiel die Benutzung von Mobiltelefonen in den Büroräumen verboten werden, wenn Bedienstete mit der Öffentlichkeit Kontakt herstellen wollten. Außerdem werden die Mitarbeiter verpflichtet, jederzeit ihren offiziellen Dienstausweis zu tragen. Zusätzlich wird verfügt: „*There will be a complete ban on the entry of property dealers in the authority except the general public in connection with their genuine problems*“. Der *Acting Chairman* verkündet: „*CDA will not allow corruption in any form and there will be zero tolerance in this regard*“ (The Express Tribune, 16.11.2010).

Im Dezember 2010 berichtet die Tageszeitung *The Dawn*, dass *CDA Amendments* für die *ICT Zoning Regulations*, speziell für die Zone 3, in dem die *Margalla Hills* mit der *National Park Area (NPA)* liegen, erarbeitet hätte. Durch die Neuregelung würde Wohnungsbau in der *NPA* zukünftig zulässig sein. Dies sei die erste Änderung der Baubestimmungen für die Zone 3 seit der Gründung der Stadt. Der Verfahrensstand sei, dass das *CDA Board* die Änderung bereits beschlossen hätte und den *Planning Wing* von CDA beauftragt habe, diese soweit auszuarbeiten, dass sie dem Kabinett zur Beschlussfassung vorgelegt werden könne. Die Pressevertreter sehen in einer zukünftigen Bebauung eine große Gefährdung der Natur in dem Parkbereich und vermuten, dass von dieser Änderung hauptsächlich einige Politiker profitieren würden. Der Sprecher von CDA bestätigt, dass die „*Zoning regulations for Zone III are being changed on the recommendations of a three-member ministerial committee formed by the prime minister*“ (Dawn 22/12/2010). In der Öffentlichkeit wird behauptet, dass der Präsident *Asif Ali Zardari* und ein Mitglied des Ministerial-Komitees dort *a big chunk of land* besitzen würden. Der Leiter von CDA nimmt zu diesem Vorwurf nicht Stellung, sondern betont: „*We are making rules for Zone III on the directives of the federal cabinet*“ (ebd.). Mitarbeiter von CDA sind der Überzeugung, dass der Status der Zone 3 „*was being changed to facilitate big land owners and politicians*“ (ebd.). Als ein deutliches Indiz sehen sie den begonnen Landankauf in Zone 3, nachdem sie über Planabsichten von CDA erfahren haben.

Im Juli 2009 hatte *The Daily Patriot* berichtet, dass CDA beschuldigt wird, „*that prime land belonging to CDA had allegedly been given to MPCHS through an underhand deal*“ (Supreme Court No. 13/2009:2). Der Fall wird als ein *Human Rights Case* eingestuft und an den *Supreme Court* herangetragen. Dieser fordert CDA um Stellungnahme auf. Nach Recherchen und Anhörungen kommt der *Supreme Court* zu dem Urteil, dass CDA mehrere Fehler in der Projektvergabe für den zentralen Sektor 11 begangen hätte und der Vorwurf der unberechtigten Bevorteilung eines Anbieters berechtigt sei:

- Der Sektor E-11 liegt in der Zone 1, nach der geltenden ZR 1992 hätte dort der Grund und Boden ausschließlich von CDA selbst entwickelt werden dürfen,
- Es wurden öffentliche Ausschreibungen 2005 und 2008 durchgeführt, 2008 wurde der Vorschlag von MPCHS ausgewählt.

Das Gericht begründet sein Urteil 4/2011 zusammengefasst wie folgt: Die Vergabe von Grundstücken an private Gesellschaften sei in Sektor E-11 grundsätzlich zu beanstanden und die Transaktion zwischen CDA und MPCHS sei völlig intransparent abgelaufen. Dies war gegenüber den Mitanbietern in keiner Weise ein fairer und offener Wettbewerb. Der Sektor E-11 sei einer der *most expensive locations in the Capital City* (ebd.). Jede Transaktion, die von öffentlichen Stellen dort durchgeführt werde, verstoße gegen das Interesse der Allgemeinheit. Das Gericht erklärt das *Joint Venture Agreement* zwischen CDA und MPCHS für nichtig. Das CDA Board wird angewiesen, das Projekt zu übernehmen. Der Vorsitzende von CDA hat die Durchführung der Anweisungen des Gerichts zu befolgen und wird aufgefordert, innerhalb eines Monats nach Urteilsverkündung über die Umsetzung zu berichten.

Im Herbst 2012 äußert der Premierminister *Raja Pervez Ashraf* große Unzufriedenheit über die Arbeit von CDA und wechselt einen Großteil der Führungsspitze des CDA-Boards aus. Nach Gesprächen mit Architekten, Planern, Politikern und Bewohnern bezeichnet der Premierminister die Auswechslung des Top-Managements als ersten Schritt zur Verbesserung der Arbeit von CDA (Hussain in The Nation: 02.10.2012). Premierminister *Ashraf* hatte vorher bereits eine Untersuchung durch eine Regierungskommission eingeleitet, „*in the backdrop of a scam involving disposal of costly 12 commercial plots at Blue Area (Extension) through pre-qualification rather open auction*“ (Hussain 2/10/2012). *Ashraf* wechselt den Leiter und vier Mitglieder des CDA-Boards aus. Dem Leiter wird Korruption in mehreren Fällen und Vernachlässigung mehrerer Projekte zur Last gelegt (vgl. Daily Times: 02.10.2012).

Auch in den folgenden Jahren nach der Auswechslung der Führungsspitze kommt CDA nicht in ruhigeres Fahrwasser. Eine schriftliche Petition (*Writ Petition No. 1276/2011*) an den *Islamabad High Court* gegen die *Environmental Protection Agency* und insbesondere gegen CDA wegen Untätigkeit und Amtsversagen, die fortschreitende Zerstörung der Umwelt in der Hauptstadt zu verhindern, führt zur Einsetzung einer *Islamabad Environmental Commission (IEC)* durch den IHC. Die Kommission wird im Februar 2015 aus 13 Mitgliedern zusammengesetzt, sowohl aus der öffentlichen Verwaltung als auch private Fachleute. Ihr Auftrag lautet „*to review, generally, the environmental degradation and mismanagement by the public authorities in Islamabad and to make recommendations for good environmental governance in Islamabad*“ (ICH 2015:108).

Die Rechtsanwältin *Saima Amin Khawaja* wird als Mitglied der Kommission beauftragt, ein Sondergutachten über „*Violations of Master Plan of Islamabad*“ zu erstellen. In Ihrem Gutachten vom 9/9/2015 formuliert sie Empfehlungen, die weitgehend in den Abschlussbericht der Kommission übernommen werden.

Grundsätzlich kritisiert *Khawaja*, dass der Masterplan in den vergangenen 50 Jahren nicht in einem geordneten, transparenten Verfahren überarbeitet worden ist, sondern dass CDA diese Veränderungen nach eigenem Gutdünken oder „*under capitulation or otherwise to serve vested interests*“ (Khawaja 2015:9) vorgenommen hat. Die heutige Stadt würde nicht die Vision von *Doxiadis* widerspiegeln. Viele Veränderungen des Plans würden von Umweltfachleuten als bedrohlich für die städtische Umwelt kritisiert werden.

Es werden die Veränderungen und Verstöße gegenüber dem Original Masterplan für die vier Zonen detailliert aufgeführt. Im Folgenden werden nur die wichtigsten dargestellt.

Zoning Distribution and Mega Changes in Master Plan (Excerpt)

Zone 1: It is the most organized and beautiful part of *Islamabad*. Excluding some undeveloped sectors.

Zone 2: Since *CDA* has allotted this zone to private and cooperative housing schemes for development, it has become the most attractive area of the city ... With *New Islamabad International Airport* in close proximity, motorway on one side and *Grand Trunk Road* on the other, *Zone 2* is the second most valuable zone in the city.

Zone 4: This Zone comprises *Islamabad Park* and rural periphery ... Some of the most famous residential schemes, including *Shahzad Town*, *Bani Gala* and *Bahria Enclave* are located in this Zone.

Zone 5: It quickly became a highly populated zone. The *CDA* had approved several private and cooperative housing schemes for *Zone 5* and some of the famous ones here include *Bahria Town*, *PWD* and *Defense Housing Authority*.

(Khawaja 2015:7f)

Khawaja formuliert kurz-, mittel- und langfristig umzusetzende Empfehlungen. Da zurzeit unklar ist, in welchem Verfahren der Masterplan geändert oder fortgeschrieben wird, schlägt sie vor, ein verbindliches Vorgehen für diesen Prozess zu implementieren. Es sollte ein *Technical Advisory Board (TAB)*, in dem alle staatlichen und nicht-staatlichen Planungsbeteiligten vertreten sind, eingerichtet werden. Das *TAB* sollte die *Zoning Regulation 12/2014* überprüfen und alle neuen *housing schemes* auf ihre Umweltauswirkungen analysieren. Ein *Environmental Impact Assessment* sollte für alle neuen Bauvorhaben innerhalb des *ICT* durchgeführt werden. Alle Verletzungen des Masterplans und der *Zoning Regulations* sollten dem *TAB* vorgelegt werden. Gegen Landbesetzung und illegale Bauaktivitäten sollten zukünftig strikt vorgegangen werden, um eine weitere Zerstörung der städtischen Umwelt zu stoppen (vgl. *Khawaja 2015:19f*).

Khawaja betrachtet nicht nur die illegalen Landbesetzungen der Reichen in Form von *Farm Houses* und *Housing Schemes* als eine Bedrohung für die ländlichen Randbereiche des *ICT*, sondern auch die illegale Bildung ländlicher *katchi abadis*. Daher schließt ihr Gutachten mit einer Empfehlung, die sie als langfristige Maßnahme einstuft: „*Proper planning to accommodate the growing requirement of housing for all classes of people*“ (*Khawaja 2015:21*).

Die Empfehlungen von *Khawaja* werden von der *Islamabad Environmental Commission* im Abschlussbericht aufgegriffen und um weitere Empfehlungen ergänzt. Die Kommission sieht es nicht als ihre Aufgabe an, die Defizite und Fehler der Vergangenheit zu werten, sie zielt darauf ab, dass diese in der Zukunft vermieden werden können. So ist es z.B. für die Kommission kaum vorstellbar, dass in den vergangenen 50 Jahren in *Islamabad* keine ordnungsgemäße Mülldeponie geschaffen wurde. Die Kommission verlangt umgehend, die Standortentscheidung zu treffen und der Kommission in drei Monaten zu berichten. Für alle im Masterplan ausgewiesenen *Green Belts* oder *Parks* soll ein komplettes Verbot von Besetzungen ausgesprochen werden. *CDA* soll alle Übertretungen unverzüglich beseitigen.

Die verschiedenen Dienststellen auf Provinzebene, die sich mit Umweltschutz befassen, müssen dringend besser koordiniert werden. Für die gesamte Region müsste ein gemeinsames Konzept für den öffentlichen Nahverkehr entwickelt werden. „*The solution to cater the*

needs of the ever-increasing number of commuters does not lie in expanding the roads ... The professional staff of CDA needs to be strengthened. It is popularly believed that CDA presently consists primarily of bureaucrats, with little or no expertise in urban development and the environment” (IHC 2015:24).

Der *Islamabad Capital Territory Local Government Act 2015* hat eine kommunale Stadtverwaltung eingeführt. Viele der Funktionen des *Local Government* würden sich mit den Funktionen von *CDA* überlappen. Die Kommission empfiehlt dringend, die lokale Ebene in allen Fragen zu Stadtentwicklung und Umweltschutz miteinzubeziehen.

Sowohl im Sondergutachten von *Khawaja* wie auch im Abschlussbericht der *IEC* werden Listen von *Unauthorized Housing and Agro Farming Schemes* in Zone 4 aufgeführt. Dabei handelt es sich um 23 *Housing Schemes* und 10 *Agro Farming Schemes*. Die Kommission stellt dazu erläuternd fest: *“These violations were shared with CDA and despite repeated opportunities provided by the Commission, the CDA did not challenge the accuracy of these violations of the Master Plan” (IEC 19/19/2015: Annexure H).*

Anfang Oktober 2015 unterzeichnen alle Mitglieder der *IEC* den Abschlussbericht, so auch der Leiter von *CDA*. Unmittelbar vor der Veröffentlichung des Abschlussberichtes veröffentlicht *CDA* am 6/10/2015 eine Liste mit *unauthorized housing schemes* für alle Zonen von *Islamabad*. Die Liste enthält 109 *illegal housing schemes* bzw. *Agro Farming Schemes* (siehe dazu Kap. 3.1.3.5).

CDA wurde in den letzten zehn Jahren mehrfach vom *Supreme Court of Pakistan* und mehreren speziell eingesetzten Regierungskommissionen / Komitees für sein nicht gesetzeskonformes Verhalten bzw. für Unterlassungen gegenüber illegalen Handlungen verurteilt. Dies zeigt, dass *CDA* als machtvolle, regierungsunmittelbare Behörde keiner ausreichenden fachlichen und politischen Kontrolle und Steuerung unterliegt. Teilweise wurde auch dem *CDA Board* Fehlverhalten nachgewiesen. Die Regierung hat aus der von Gerichten und Kommissionen formulierten Kritik offensichtlich über viele Jahre keine Konsequenzen gezogen.

Regierungsviertel und zentrale Achse, die „Blue Zone“ von Islamabad



Abb.51+52: *President House and Parliament*; Blick auf das *President House* am Kopf der zentralen Achse



Abb.53+54: Büro- und Verwaltungsbauten der *Blue Zone* auf der Nord-West-Seite der zentralen Achse



Abb.55+56: Lineare Geschäftszone, die *Blue Zone* auf der Süd-Ost-Seite der zentralen Achse

Ladenzentren in den Sektoren – die Markaz und Subzentren



Abb.57+58: Der zentrale Markaz im Sector F-6



Abb.59+60: Picknick-Plätze im Zentrum des Markaz F-6 und der Jinnah Markaz in F-7



Abb.61+62: Subzentrum in Sector G-7

Wohnungsbau in den Sektoren

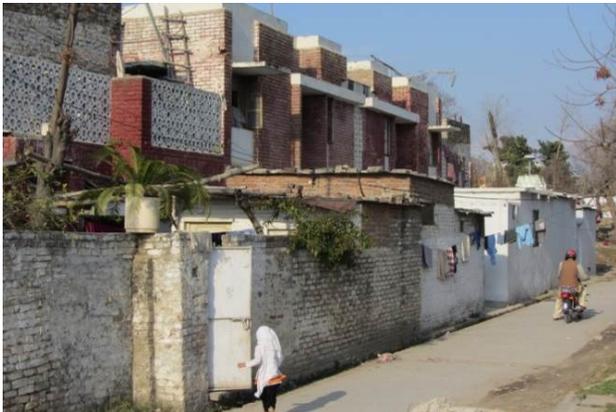


Abb.63+64: Mehrgeschossige Reihenhäuser mit Anbauten und eingeschossige Wohnhäuser in Sector G-7



Abb.65+66: Villen in F-6 und Grünzug mit stark verunreinigtem Wasserlauf in Sector F-6

Verkehrsinfrastruktur



Abb.67+68: Die zehnspurige zentrale Achse mit Abfahrten zur tieferliegenden kreuzenden Stadtautobahn

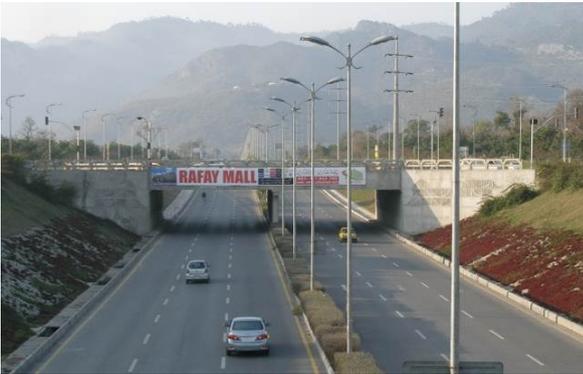


Abb.69+70: Die Trasse der Stadtautobahn, die die *Blue Zone* als Hauptachse niveaufrei kreuzt



Abb.71+72: *Murree Road*, Ausfallstrasse aus dem Stadtzentrum Richtung *Zone 4* nach Nordosten

Informelle Siedlungen - *Katchi Abadis*

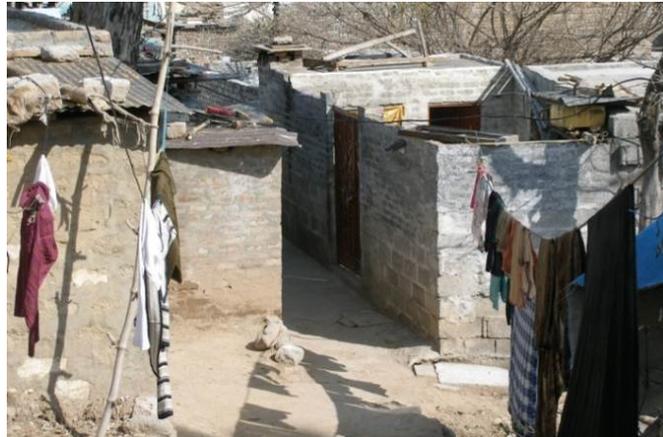


Abb. 73+74: *Katchi Abadis* in Sector F-6

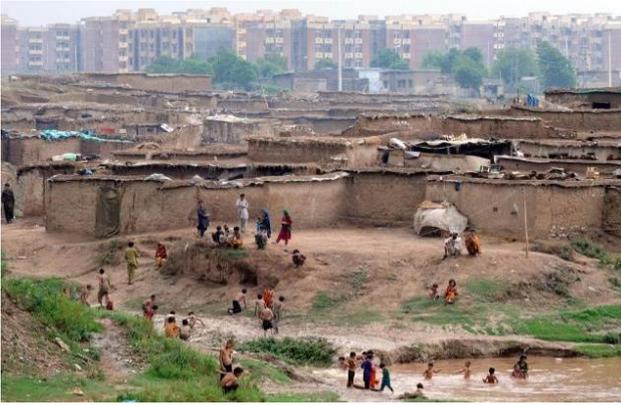


Abb.75+76: 2014 gibt es im ICT 24 Katchi Abadis mit ca. 85.000 EW (Hussain 2014; Bartscher/Bose 2/2013)

Siedlungsentwicklung und Wohnungsbau am Stadtrand



Abb.77+78: MPCHS Tele Gardens Wohnanlage in Sektor 17 an der Eisenbahnstrecke am südwestlichen Stadtrand



Abb.79+80: Umwandlung des National Parks entlang der Simly Road durch den Bau von Farm Houses



Abb.81+82: Housing Schemes außerhalb des ICT: PAF-Fazaia in Tarnol; MPCHS-Orchards Richtung Taxila (MPCHS)

Bilderläuterungen für die vier Seiten: alle Fotos, bis auf Abb. 75 + 82, von Bartscher, Bose 2/2013

2.3.5 Aktueller Stand der Stadtentwicklung und Herausforderungen für die Zukunft

Die *Islamische Republik Pakistan* war 1947 nach der Unabhängigkeit von *Großbritannien* ein sehr armes Land, das aus zwei Provinzen, *Ost- und West-Pakistan*, bestand. *Pakistan* war nach ihrer Gründung durch die großen Flüchtlingsströme ökonomisch besonders stark belastet. *Pakistan* hat, ohne das heutige *Bangladesh*, eine Größe von 796.100 km² und eine Bevölkerung von 185 Mio. EW. Die Bevölkerungsdichte beträgt 232,4 EW/km². Das *GDP* beträgt 1.358 US\$ pro Kopf. Beim *Human Development Index (HDI)* nimmt das Land mit Rang 147 einen niedrigen Platz ein und im *Transparency International Corruption Index* wird es wegen hoher Korruption und eingeschränkten individuellen Rechten auf Rang 117 eingestuft (alle Werte 2014). Bei der letzten Volkszählung 1998 wurden für *Islamabad* 799.000 EW gezählt, für *Rawalpindi* ca. 2 Mio. EW.

Aktueller Stand der Stadtentwicklung

Die völlig unzureichende Wohnungsversorgung für die mittleren und unteren Einkommenschichten, einschließlich der öffentlich Bediensteten der unteren Einkommensgruppen, ist seit Jahrzehnten eines der Hauptprobleme der Stadtentwicklung von *Islamabad*. Bis 1992 hatte *CDA* als staatliche Entwicklungsgesellschaft, mit Ausnahme des Bereichs der *Blue Zone*, das Monopol für alle Bautätigkeiten. Die Stadt war völlig durch öffentliche Hand geplant und gebaut worden. *CDA* konnte in keiner Phase der Stadtentwicklung ein ausreichendes Angebot an Wohnraum für alle Bevölkerungsschichten zur Verfügung stellen. Zusätzlich führte die Privilegierung des mittleren und höheren Managements des öffentlichen Dienstes zu einem ständig wachsenden Wohnungsmangel für ärmere Bevölkerungsschichten.

Das unzureichende Wohnungsangebot im *ICT* führt zu extrem hohen Immobilienpreisen, zu einem weiteren Anwachsen der *Katchi Abadis* und zu einem sehr hohen Berufspendleraufkommen zwischen *Rawalpindi* und *Islamabad*. Bis zum Jahr 2010 hatte *CDA* nur ca. 85.000 Wohneinheiten im *ICT* entwickelt, dem stand eine ungedeckte Wohnungsnachfrage von über 50.000 WE gegenüber. Bereits vor 1990 gab es im ländlichen Umland der *TwinCity* suburbane Siedlungstätigkeit aufgrund der vorhandenen Wohnungsnot. Durch die *Islamabad Capital Territory (Zoning) Regulation 1992* und die ergänzenden *Modalities and Procedures 1993* wurden private Investoren für die weitere Stadtentwicklung im Wohnungsbau nun auch innerhalb des *ICT* in den *Zonen 2 und 5* zugelassen.

Es gibt in der Stadtregion *Islamabad/Rawalpindi* keine ausländischen Investoren im Wohnungsbausektor. Abgesehen von einem sehr großen privaten Wohnungsunternehmen aus *Rawalpindi*, der *Bahria Town Real-Estate-Development Ltd.*, gibt es hauptsächlich staatliche und halbstaatliche Wohnungsbaugesellschaften. *Bahria Town* ist heute das größte private Wohnungsbaunternehmen in ganz Asien und hat allein in der Region *Rawalpindi/Islamabad Gated Communities* für über 100.000 Bewohner gebaut. Die auf eine wohlhabende Käufer-schicht orientierten Projekte werden in verschiedene Phasen und kleinere Projekte eingeteilt. Die staatlichen und halbstaatlichen Wohnungsbaugesellschaften verschiedenster Behörden, Ministerien und Militärgliederungen sind für die Versorgung ihrer eigenen Bediensteten mit Wohnraum gegründet worden.

Mit der Öffnung des Wohnungsmarktes für private Investoren in den *Zonen 2 und 5* hat sich die Siedlungsentwicklung in der Peripherie der beiden Städte deutlich verstärkt. Dort haben *Real Estate Companies* zahlreiche, großflächige Housing Projekte entwickelt. In *Zone 5* sind zurzeit (2015/2016) allein 28 größere Housing-Projekte im Bau. Im Jahr 2010/14 hat es auch für die *Zone 4* eine Liberalisierung für private Wohnbebauungsvorhaben gegeben.

Stadtentwicklung in der Peripherie: Housing Estates und Gated Communities in Zone 5 und Umgebung

Durch die *Zoning Regulation* 1992 wird das bestehende Planungs- und Baumonopol von CDA für Teile des ICT aufgehoben. Ab 1992 wird nun gestattet, dass private Investoren in den Zonen 2 und 5 eigene Siedlungsprojekte gemäß der Vorschriften der *Zoning Regulation* entwickeln können. In Zone 2 haben die Wohnungsbauprojekte sich dabei an das 2x2km Erschließungsraster der Sektoren in der Zone 1 zu halten.

In Zone 5 können die Bauvorhaben in beliebiger äußerer Abgrenzung errichtet werden. Das Bebauungskonzept wird von CDA genehmigt, soweit die Bauvorschriften eingehalten worden sind. Die Entwickler müssen ihre Bonität durch Sicherheitszahlungen nachweisen. Alle innerhalb der Siedlungsgebiete erforderlichen Infrastrukturen muss der Entwickler selbst erstellen. Das bezieht sich auf alle Erschließungsmaßnahmen wie Straßen, Wasser, Abwasser und elektrische Leitungen. In den ersten 15 Jahren seit 1992 wurden von CDA 26 größere *Housing Schemes* in Zone 5 genehmigt.

Bahria Town Ltd. / Rawalpindi ist der größte private Grundstücksentwickler im Großraum *Islamabad / Rawalpindi*. Die Gesellschaft ist eine rein private Firma, die auch in *Lahore, Karachi* und anderen Städten auf dem Wohnungsmarkt tätig ist. Zielgruppe der Real Estate Company ist die *pakistanische Upper Middle and High Income* Schicht. Da die Nachfrage wohlhabender *Pakistani* weiterhin auf Einzelhäuser mit individuellem Zugang ausgerichtet ist, und kaum Apartments nachgefragt werden, werden vorrangig *Haus-Projekte* in der Form von *Gated Communities* entwickelt. Wegen der stark gestiegenen Bodenpreise werden jedoch in den letzten Jahren kleinere Grundstücksgrößen nachgefragt.



Abb. 83: Haustyp für Bahria Garden City (www.bahriagardencity.pk);



Abb. 84: Bahria Greens, Oversea Sector - Statue of Liberty (www.shahestate.com)

Im Bereich von Zone 5 und *Rawalpindi* sind großflächige *Gated Communities* mit allen technischen und sozialen Einrichtungen entstanden. Sie haben in aller Regel einen privaten Sicherheitsdienst und einen limitierten Zugang für Nicht-Bewohner. Sie bieten private Kindergärten, Schulen, Hospitale, Hotels und Einkaufsmöglichkeiten an. Wegen der instabilen Stromversorgung in *Pakistan* werden die Gebiete unabhängig vom öffentlichen Strom versorgt. Im Gebiet von *Rawalpindi/Zone 5* sind bisher ca. 15 größere Siedlungsgebiete als *Gated Communities*, unterteilt in Teilprojekte und Phasen, für über 100.000 EW entstanden.

Neben *Bahria Town* gibt es kaum weitere private Entwickler. Insgesamt macht das private Angebot nur 10-20% aus. Überwiegend sind die Wohnungsbaunternehmen staatliche oder semi-staatliche Gesellschaften. In Zone 5 ist z.B. die *Defence Housing Authority Islamabad-Rawalpindi (DHA)* mit zahlreichen Projekten vertreten. Die *Defence Housing Authority (DHA)*, ist eine Wohnungsbaugesellschaft der *pakistanische* Armee und von der Größe der erschlos-

senen Flächen und der Anzahl der Wohneinheiten der bedeutendste staatliche Grundstücksentwickler in der Region *der TwinCity*.



Abb. 85+86: Defence Housing Authority: Haustypen 'Villas'
(www.defencevillas.com / www.pakistanrealestate.net)

Die Gesellschaft ist 1992 von dem *Armed Forces of Pakistan Welfare Department* gegründet worden, um das Armee-Personal mit Wohngelegenheiten zu versorgen. Inzwischen hat sie an der Süd-Ost-Grenze des *ICT* bis weit in die Nachbarprovinz hinein Siedlungsgebiete in einer Größe von 50km² erschlossen. Die Einfamilienhaus- und Villengebiete sind *Gated Communities*. Sie werden heute teilweise auch an private Interessenten verkauft.

Vor zehn Jahren ist *Gulberg Housing Development* als das *Intelligence Bureau Cooperative Housing Scheme (IBECHS)* vom staatlichen *Intelligence Bureau* gegründet worden. Vorrangig sollten Beschäftigte und ihre Familien mit Wohnungen versorgt werden. Inzwischen sind die Grundstücke ebenfalls von privaten Interessenten zu erwerben. Das in Abb. 87 dargestellte Gebiet von *Gulberg* beinhaltet zwei Projekte, *Gulberg Greens* mit 400 Grundstücken für *Farm Houses* und *Gulberg Residencia* mit 10.000 Grundstücken.



Abb. 87: Gulberg Greens / Gulberg Residencia (www.buraqmarketing.com.pk)

Seit 1992 hat sich ohne Grundlage eines Flächennutzungs- oder Strukturkonzeptes am östlichen Stadtrand von *Rawalpindi* und *Islamabad (Zone 5)* ein disperses und flächenhaftes Konglomerat von hochpreisigen Siedlungsgebieten entwickelt, die kaum in Beziehung zu den beiden Kernstädten der Region stehen. Die staatlichen Arbeitsstätten der dortigen Bewohner liegen in unmittelbarer Nähe in *Zone 4 und 5*: z. B., das *Pakistan Institute of Nuclear Science And Technology*, *Pakistan Institute of Engineering & Applied Sciences (PIEAS)*, mehrere Universitäten bzw. deren Zweigstellen, *COMSATS-Institute of Information Technology* und die *Police Academy*. Die Gebiete sind nicht nur in der technischen Infrastruktur autark, sondern auch weitgehend in der Versorgung. In den vergangenen Jahren sind Einkaufszentren für

Waren des periodischen Bedarfes in den größeren *Communities* selbst oder in der Nähe entlang des *Islamabad Highway* entstanden.

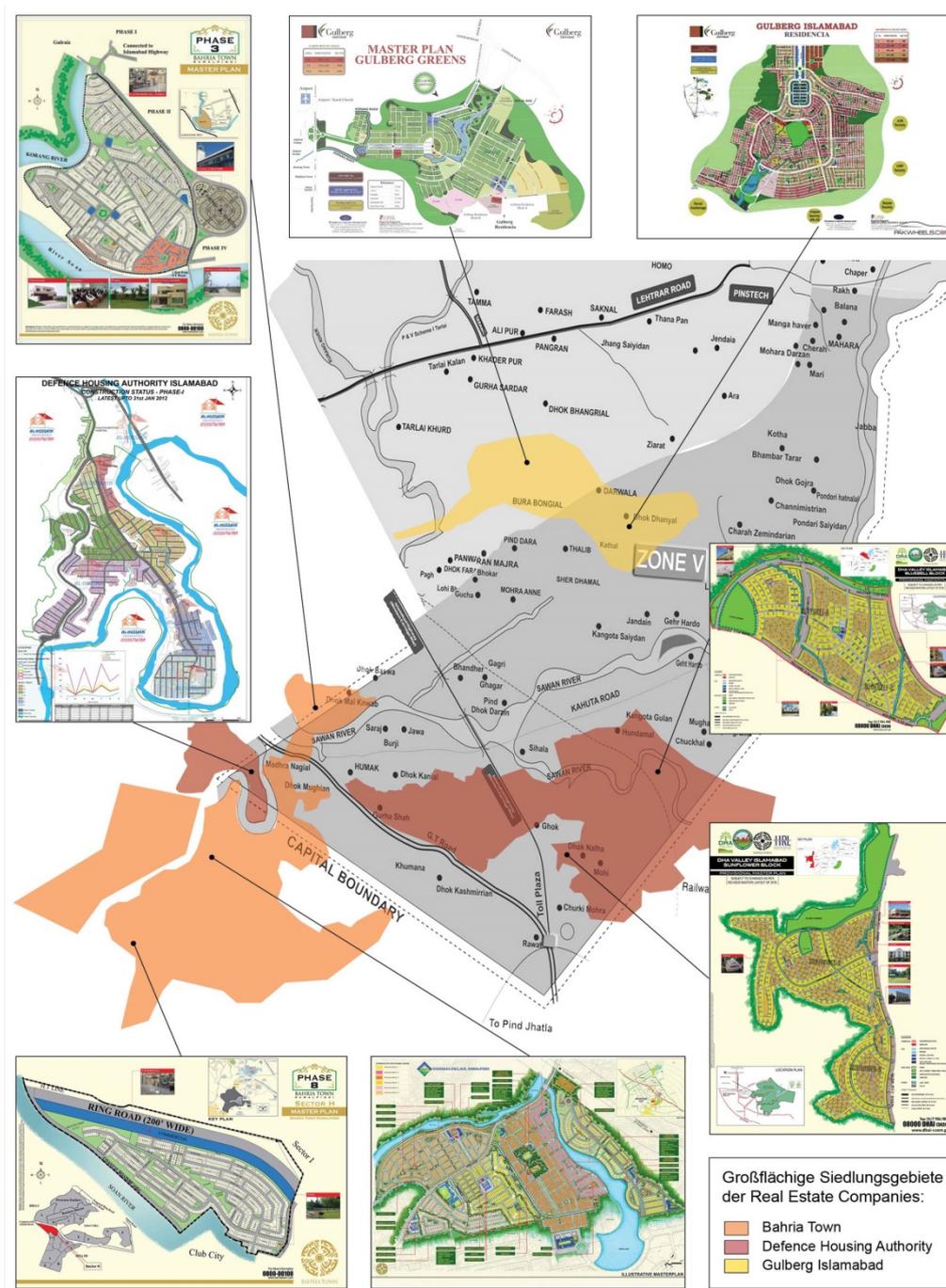


Abb.88: Entwicklungsgebiete für ‚Gated Communities‘ sowie ausgewählte Teilprojekte am Rand von Islamabad / Rawalpindi von Bahria Town, DHA u. Gulberg (Projekt-Pläne s. Homepages der Entwickler; Zusammenstellung Bohnsack, Bose 2016)

Die Gebiete sind selbstversorgend, abgeschottet und räumlich isoliert in der Stadtregion. In *Zone 5* sollen zurzeit über 200.000 Menschen wohnen. Bei Bebauung aller Grundstücke der z.Z. von den *Real Estate Companies* erschlossenen Gebiete könnte die Bevölkerung in *Zone 5* in den kommenden Jahren auf 2-3 Mio. Menschen ansteigen. Dies geschieht ohne einen *comprehensive Master Plan* oder einen übergreifenden *Land Use Plan*.

Diese Entwicklung wird in der Lokalpresse m. E. zu Recht als segregierte Stadtentwicklung kritisiert, in der sich die Wohlhabenden Inseln des Reichtums und der Sicherheit schaffen. Die

disperse Siedlungsentwicklung führt sowohl zu sehr hohem Flächenverbrauch und ist in Bezug auf andere Ressourcen wie Verkehrsaufkommen und Energieverbrauch nicht nachhaltig. Durch die räumliche Segregation der Wohlhabenden am Rand des *ICT* wird außerdem die ökonomische Entwicklung der Kernstadt negativ beeinflusst.

Stadtentwicklung in der Peripherie:

Housing Estates und Gated Communities in Zone 2 und im Umland

Die Siedlungstätigkeit in *Zone 2* und im unmittelbaren Umland hat nach der *Zoning Regulation 1992* anfänglich nicht so eine stürmische Entwicklung genommen wie in *Zone 5*. Gründe dafür können sein, dass sich die größeren *Housing Schemes* an die räumliche Sektor-Struktur halten müssen – was in der Realität selten erfolgt ist – und dass die Arbeitsstätten im Hochtechnologie- und Militär-Bereich in *Zone 4+5* und in *Rawalpindi* liegen. Dafür spricht, dass in diesem Stadtrandbereich zurzeit andere halbstaatliche und staatliche *Real Estate Companies* engagiert sind. Größter Anbieter in diesem Stadtrandbereich ist *MPCHS*. Die Anbieter werben in dem Raum mit dem landschaftlichen Reiz der *Margalla Hills*, dem Standortvorteil und der guten Erreichbarkeit der City durch den *Motorway M1*: „*Von Taxila in 35 Min. ins Stadtzentrum!*“ Offensichtlich haben auch der Bau und die Einweihung (jedoch noch nicht die Inbetriebnahme) des neuen internationalen Flughafens zahlreiche neue Siedlungsgebiete in seinem unmittelbaren Umfeld angestoßen. Alle diese Siedlungsgebiete am südwestlichen Stadtrand sind *Gated Communities*.

Abb. 90 stellt die Siedlungsgebiete dar, die in den letzten 20 Jahren am Rande der *Zone 2* entstanden sind. Dabei handelt es sich, um *Gated Communities*, die in der Mehrzahl von staatlichen und halbstaatlichen Entwicklungsgesellschaften gebaut worden sind. Die Gesellschaften werden entsprechend der Lage der Gebiete von Nord nach Süd aufgelistet:

- *Multi Professionals Co-operative Housing (MPCHS): Multi Residencia/Orchards (2014)*
- *Multi Professionals Co-operative Housing (MPCHS): Multi Gardens B-17 (2008)*
- *Multi Professionals Co-operative Housing (MPCHS): Manzar-e-Kohsar B-17 (2015)*
- *Water and Power Development Authority (WAPDA): WAPDA Town C-18/C-19 (2013)*
- *Army Welfare Trust (AWT): Army Welfare Trust Housing Scheme D-18 (1996)*
- *Pakistan Air Force (PAF): Fazaia Housing Scheme (Tarnol) (2012/2013)*
- *Pakistan Employees Cooperative Housing Society (PECHS) (1993)*
- *Capital Development Authority (CDA): Mumtaz City H-19*
- *Ohne Namen, Lage: Circular Avenue/Airport Road*
- *University Town (Pvt). Ltd.: University Town (un-authorized Housing Scheme) (2006)*



Abb. 89a-c: Drei MPCHS Gated Communities: *Multi Residencia/Orchards* nordwestlich am *Motorway M1* *Multi Gardens B-17* und *Tele Garden F-17* (a+b: MPCHS Projektbroschüre; c: Bartscher/Bose 2/2013)

Die Werbung für die Wohngebiete ist auf unterschiedliche Käuferschichten ausgerichtet. In allen Werbebroschüren sind die Eingangstore zu den *Gated Communities* ein wichtiger Werbeträger. Bei den angebotenen Wohnformen bilden Apartments die Ausnahme (s. Abb. 89c). Überwiegend werden Einfamilienhäuser bis hin zu luxuriösen Villen angeboten, häufig wird mit Stilanleihen von englischen, französischen oder amerikanischen Landhäusern (s. Abb. 89a) geworben bis hin zu einer Kopie der *Statue of Liberty* und des *Eifelturms*.

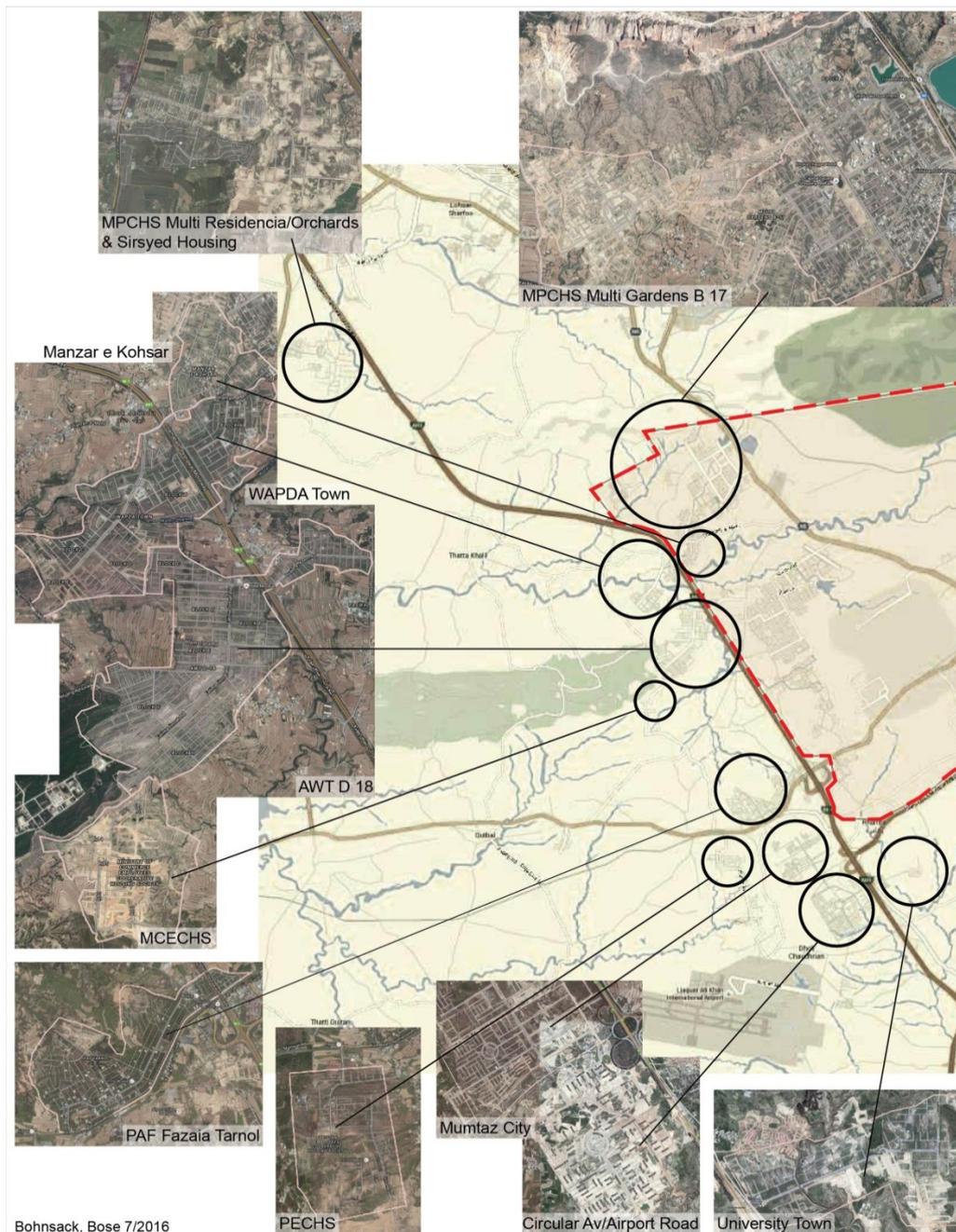


Abb. 90: Großflächige Entwicklungsgebiete für Gated Communities in der Zone 2 von Islamabad und im Umland (Satellitenbilder: google earth 2016; Zusammenstellung: Bohnsack, Bose 2016)

Alle *Gated Communities* bestehen schon seit mehreren Jahren. Die Satellitenaufnahmen der Gebiete aus dem Jahr 2016 (*Google Earth*) zeigen, dass bisher jeweils nur sehr wenige Grundstücke bebaut sind. Vorherrschend sind, wie bei den analysierten *Gated Communities* in *Zone 5*, so auch in *Zone 2* und Umgebung, großflächige Erschließungen der Gebiete mit nur vereinzelter Bebauung. Diese suburbane Siedlungsentwicklung durch spekulative Angebotsplanung privater *Real Estate Companies* ist unter mehreren Aspekten sehr kritisch zu bewerten:

- bei der herrschenden Wohnungsnot, wird ein selektives Angebot im Hochpreisbereich für Wohlhabende geschaffen, was zu einem weiteren Anstieg der Immobilienpreise führt,
- großflächige spekulative Umnutzungen und Erschließungen ohne Bedarf führt zum Verlust von freier Landschaft, von Agrarflächen und zu ökologischem Raubbau,
- die dispers liegenden Siedlungen sind mit dem ÖPNV nicht wirtschaftlich zu erschließen. Das Verkehrsaufkommen im MIV erhöht sich deutlich,

- *Gated Communities* als vorherrschende Strategie der Stadterweiterung verschärft die soziale Spaltung in der Gesellschaft.

Siedlungsentwicklung in Zone 4: Farm Houses und Housing Schemes

Bereits 2010 weist Adeel in einer Untersuchung darauf hin, dass es in der Zone 4 im vergangenen Jahrzehnt eine intensive, meist ungenehmigte Bautätigkeit gegeben hat. Nach der Liberalisierung der Baugenehmigungspraxis durch die *Zoning Regulation 1992* in Zone 2+5 hat es parallel in Zone 4 neben einigen genehmigten Bauvorhaben eine große Anzahl von „Schwarzbauten“ gegeben. Adeel weist nach, dass sich durch die ungenehmigten räumliche Siedlungstätigkeit insbesondere in Zone 4 ein *urban sprawl* entwickelt hat, der den Charakter des Gebietes als landwirtschaftliche Fläche, Park und Grüne Lunge für die *Twin Cities* gefährden würde. „Zone 4 has attained Highest rate of spatial growth in ICT“ (Adeel 2010b:1) 1960 gab es in Zone 4 ca. 3000 Haushalte. Im Jahr 2007 lag die Zahl bei ca. 18.000 Haushalten. Die Einwohnerzahl stieg von 81.000 EW in 1972 über 188.000 EW in 1998 auf 460.000 EW in 2007.

Die ländliche Bevölkerung lebt in kleinen Dörfern, nur 13% der Bevölkerung hat einen Anschluss an das öffentliche Straßennetz und nur 4% der Einwohner haben Zugang zu fließend Wasser und Abwasser. „The ongoing construction and expansion is damaging the natural resources“ (ebd.:2).

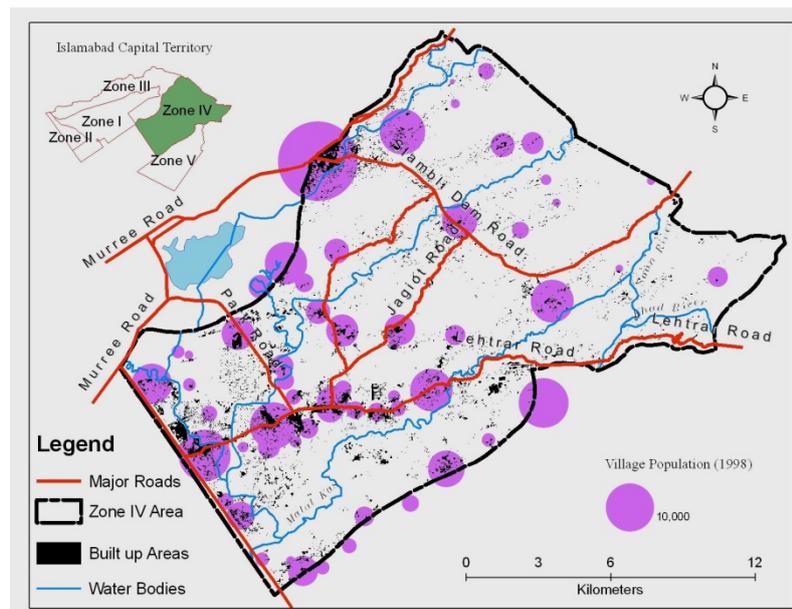


Abb. 91: Dorfbevölkerung 1998 in Zone 4 (Adeel 2010b:2)

Adeel beschreibt mehrere Ursachen für diese Entwicklung:

Poor Implementation of Master Plan: Nach den Ergebnissen der Studie sei dies ein zentraler Punkt für das unkontrollierte Wachstum. Der Masterplan sei unzureichend, da er nur 12% der Gesamtfläche als schutzwürdigen Landschaftsraum ausweisen würde. Es gäbe einen erheblichen Druck auf den Bau von Farmhäusern, exklusiven Gästehäusern und Bungalows.

Absence of a comprehensive Plan: Das Konzept des Islamabad Park ist nicht vom Masterplan in einen abgestimmten Land Use Plan umgesetzt worden.

Poor development control: CDA habe versäumt, eine ordentliche Development Control aufzubauen. Die Dörfer seien unkontrolliert gewachsen. Es gäbe keine Bauüberwachung.

Duality of control: Seit 1981 hat CDA nur noch die Kontrolle über die ausgewiesenen Bauflächen. Die ländliche Entwicklung würde von den ICT Union Councils überwacht. Das hätte zur Folge, dass

Zone 4 von zwei unterschiedlichen Behörden mit zwei unterschiedlichen Politiken verwaltet werden. Die Genehmigungspraxis sei an die Union Councils übergeben worden, die die Überwachung nicht so strikt praktizieren könnten wie die staatliche Behörde CDA. Teilweise käme es vor, dass Bauherren, die keine Genehmigung von CDA erhalten, sich ihre Baugenehmigungen von UC Authorities besorgen (vgl. Adeel 2010b:4f).



Abb. 92 + 93: Farm House Angebote und Bauten entlang der Simly Dam Road (Bartscher/Bose 2013)

Die Hauptursache für die illegale Siedlungstätigkeit in der Zone 4 sei das Fehlen eines auf die aktuelle Situation abgestimmten und Department-übergreifenden Konzeptes. Allein bei CDA sei die Zuständigkeit für das Gebiet zwischen fünf unterschiedlichen Departments aufgeteilt. Die Zweckbestimmung der Zone 4 für Agrarnutzung und einige nationale Institute könne nur aufrechterhalten werden, wenn ein striktes Landmanagement eingeführt wird und wenn die Differenz zwischen Nachfrage und Angebot für preisgünstiges Housing in den Zonen 2 und 5 den Druck zumindest für die ärmere Bevölkerung reduziert (vgl. Adeel 2010b:5).



Abb. 94 + 95: Informell gewachsener Stadtteil Bhara Kahu Zone 3+4 und Farm Houses Zone 4 (Bartscher, Bose 2013)

In Zone 4 werden illegale Farm House / große Villen in exponierten Einzellagen gebaut und großflächige Gebiete, sogenannte Farm Houses Schemes als Gated Communities erschlossen, außerdem entstehen größere Apartment-Anlagen in der Nähe öffentlicher Institutionen.

Als Ergebnis seiner Analysen sieht Adeel 2010 die ursprüngliche Funktion des Gebietes als bedroht an: "The area of forests, rangelands and valleys is slowly being swallowed by illegal construction activities" (Adeel 2010b:5). Bei meinen eigenen Beobachtungen im Jahre 2013 fielen insbesondere die einzeln stehenden großzügigen Farm Houses Wohlhabender sowie großflächige Farm House Schemes auf, die zu einer starken Zersiedelung der Landschaft führen. Die neuen Zoning Regulations für Zone 4 von 2010/2014 und die sofort einsetzende Landspekulation im großen Stil hat der von Adeel beschriebenen Entwicklung eines „Ausverkaufs“ des Parks, der ökologischen Lunge der TwinCities, noch eine weit größere Dimension gegeben.



Abb. 96 + 97: Großflächiges und kaum besiedeltes Gebiet von PN Farms; daneben dörfliche Lehmhäuser entlang der Simly Dam Road (Bartscher, Bose 2013)

Im Jahr 2010 hatte CDA die *Zoning Regulation* überarbeitet und an die Rechtsprechung des *High Court* angepasst (s. Kap. 2.3.4). Sie wird als *SRO 1105(I)/2014* erst am 10/12/2014 veröffentlicht und somit gültig. Durch die Neuregelung werden in Teilen der *Zone 4* private Wohnungsbautätigkeiten zugelassen. Dies verschärft den von Adeel bereits 2010 beschriebenen Zersiedlungsprozess. Es führte in wenigen Jahren zu einer völligen Veränderung der *Zone 4*, die sich auch zukünftig weiter fortsetzen wird.

Die *Real Estate Companies* haben nicht bis zur Veröffentlichung und dem Inkrafttreten der Neuregelung gewartet. Sie haben bereits vorher in dem *Big Business des Land Monopoly* ihre Pflöcke eingeschlagen, Grundstücke und Ländereien von Privat gekauft und Projekte gestartet mit oder ohne Baugenehmigung. Die *Zone 4*, die für beide Städte, *Islamabad* und *Rawalpindi*, als Naturraum, für ihre Wassergewinnung, für Landwirtschaft und für Naherholung sowie als Standort für einige größere Forschungseinrichtungen von großer Bedeutung ist, wird in wenigen Jahren seinen ländlichen Charakter völlig verlieren und sich zu einem *urban sprawl*, vergleichbar der *Zone 5*, entwickeln.

Illegale Siedlungsprojekte in Islamabad

Am 6/10/2015 veröffentlicht CDA eine Liste mit 109 nicht genehmigten Wohnungsbauvorhaben in allen fünf Zonen des *ICT*. *“It has come into the notice of the authority that plots are being sold/marketed, in the name of following illegal housing schemes/agro Farming Schemes (as the sponsors of these illegal schemes/land subdivisions have not obtained any approval/NOC from CDA) in Islamabad”* (CDA 6/10/2015). Es handelt sich dabei z.T. um große Baugebiete. Einige der Gebiete bestehen schon seit mehreren Jahren teilweise Jahrzehnte. Sie haben keine Baugenehmigung. Sie sind somit illegal. Dennoch wird für viele von ihnen in der Presse geworben oder Grundstücke am Straßenrand zum Kauf angeboten.

CDA weist darauf hin, dass die *Zone 4* mit 64 illegalen *Housing Schemes*, die höchste Zahl der gelisteten illegalen Bauten aufweist. Dies sind nicht nur alleinstehende private Farmhäuser und Villen, sondern auch umfangreiche illegale Bautätigkeiten durch *Real Estate Companies*. So sind in der von CDA veröffentlichten Liste ganze Gebiete oder einzelne Bauabschnitte fast aller großen, in *Islamabad* tätigen Gesellschaften als „illegal“ verzeichnet.

Diese Siedlungsentwicklung vollzieht sich in den randstädtischen Gebieten ohne Master Plan und ohne Infrastrukturkonzept entweder illegal oder über die Genehmigung eines *Layout Plan* und ohne der anschließend erforderlichen Baugenehmigung für das jeweilige Siedlungsgebiet.

ZONE-2, 3 & SECTOR E-11

1	Islamabad Co-operative Farming Scheme, Sector D-17	2	Paradise City, Sector G-17
3	Green City, Sector D-17, E-17	4	Supreme Court Employees Housing Scheme, Sector G-17
5	Gulshan-e-Rahman, Sector C-17,	6	Pakistan Overseas Housing Scheme, Sector F-16
7	Jammu & Kashmir, Sector F-15	8	Services Housing Scheme, E-11
9	Pakistan Town Phase-II, Sector G-16, F-16	10.	Federation of Employees Housing Scheme, E-11
11	Ali Town (Zone-3)	12	Green Hills (Zone-3)
13	Green Meadows North Ridge (Zone-3)	14	Major Makhdom Society (Zone-3)
15	Al Rayan Society (Zone-3)	16	Arcadia City (Zone-3)

ZONE-4

1	Adil Valley, Simly Dam Road	2	Mufti Mehmood Enclave, Off Lehtrar Road
3	Ali Model Town	4	Muslim Town, Simly Dam Road
5	Al-Syed Avenue, Park Road	6	Muzaffar Abad Town (Pind Bhegawal), Simly Dam Road
7	Bahria Enclave-I, Kuri Road	8	New University Town (near COMSATS), Park Road
9	Burma Town, Lehtrar Road	10	OGDC Town, near Chattar, Murree Road
11	Doctor's Enclave, Simly Dam Road	12	Park Lane Valley, Park Road
13	Ghouri Town (all phases in Zone-4), Islamabad Expressway	14	PTV Colony, Simly Dam Road
15	Ghouri Gardens, Lehtrar Road	16	Royal Avenue, Park Road
17	Green Avenue, Park Road	18	Royal City/Royal Villas (near PINSTECH, Nilore), Lehtrar Road
19	Green Avenue-II, Kuri Road	20	Samaa Town, Kirpa Road, off Lehtrar Road
21	Green Valley (1&2), Simly Dam Road	22	Saffi Town, Lehtrar Road
23	Green View Villas, off Lehtrar Road	24	Simly Valley (1&2), Simly Dam Road
25	Gulberg Town Housing Scheme (Pahse-2), Lehtrar Road	26	Spring Valley, Simly Dam Road
27	Hameed Town (Mouza Mohrian), Kuri Road	28	Adil Farms, Simly Dam Road
29	Hill View Houses, Simly Dam Road	30	Badar Farms, Simly Dam Road
31	Iqbal Town, Islamabad Expressway	32	Government Officers Co-operative Farming Scheme
33	Islamabad Saif Garden, Kirpa Road, Off Lehtrar Road	34	Green Fields, Simly Dam Road
35	Japan Valley, Kirpa Road, off Lehtrar Road	36	Islamabad Farms, Simly Dam Road
37	Kiani Town, Kirpa Road, off Lehtrar Road	38	J&K Farms, Islamabad Highway
39	Madina Town, Islamabad Highway	40	Naval Farms (4, 5 & 8-Kanals), Simly Dam Road
41	Marwa Town, Islamabad Highway	42	Olive Wood Farms, Simly Dam Road
43	Media City-I, Kirpa Road, off Lehtrar Road	44	Shaheen Farms, Simly Dam Road
45	Paradise Point Zone-4, Islamabad.	46	M/s Tricon Agro Farms, Simly Dam Road
47	Ittefaq Town, Old Kirpa Road, Off Lehtrar Road	48	Danial Town, HAmo Thanda PAni, Lehtrar Road
49	Arsalan Town, Lehtrar Road.	50	Abdullah Gardens, Kuri Road
51	Royal Homes, Lehtrar Road.	52	Canterbury Enclave near Park Road.
53	Gakkhar Town, Lehtrar Road	54	Al Nahal Housing, Simly Dam Road
55	Usama Town, Lehtrar Road	56	Al Rehman City View, Lehtrar Road, near PINSTECH, Nilore.
57	Zahoor Town, Lehtrar Road	58	Makkah Town, Harno Thanda Pani, Lehtrar Road
59	Al Qamar Town near Margalla Town	60	Qurtabal Town, Islamabad Hghway
61	City Views near Nilore	62	Margalla Gardens, Lehtrar Road
63	City Town, Lehtrar Road	64	Eden Life, Zone-4

ZONE-5

1	Gulshan-e-Rabia, Off Japan Road	2	Gulshan-e-Rehman, Off Japan Road
3	Morgah City, GT Road	4	Hamza Town, Kahuta Road
5	Parliamentarians Enclave, Off Japan Road	6	National Co-operative (former Aewan-e-Sadar), Kahuta Road
7	Media Town, PWD Road, Off Islamabad Highway	8	Tele Town, Off Japan Road
9	National Police Foundation, PWD Road, Off Islamabad Highway	10	Azim Town, Off Kahuta Road
11	Pak PWD Off Islamabad Highway	12	Dhanyal Town, Dhanyal Town
13	Pakistan Town, Phase-II, PWD Road, Off Islamabad Highway	14	Ghouri Town, Phases in Zone-5, Japan Road/Islamabad Highway.
15	Askaria Town, Off Japan Road	16	Judicial Employees Housing Scheme, Kirpa Chirah Road
17	Bankers City, Off Dharwala Road	18	Rasheed Town, Japan Road
19	Bankers Town, Kahuta Road	20	River View, Off Kahuta Road
21	Fatima Villa, GT Road	22	Television Media Town
23	Gulshan-e-Danish, GT Road	24	Fiza Town, Hoan Dhanyal, Sihala
25	Aliya Town, Mouza Lohi Bher Dakhli JAwa	26	Dhanyal Town, Hoan Dhanyal, Sihala
27	Aiza Garden Mouza Lohi Bher Dakhli JAwa	28	Sadozal Town, Kangota Sayedan
29	New Model Town Humak/Roshan Enclave, Mouza Niazlan	---	-----

Abb. 98: Illegale Siedlungsprojekte am 6/10/2015 in Islamabad (CDA 6/10/2015)

Anfang 2016 informiert CDA das *Senate Standing Committee on Law and Justice*, dass innerhalb von Islamabad 109 Housing Gesellschaften illegal ihre Geschäfte betreiben würden. „The

number was quite huge and astonishing for the Committee“(Standing Committee on Law and Justice 2016:3). Das *Committee* möchte die Ursachen für die große Anzahl illegaler Siedlungen genauer analysieren und beauftragt *ICT Administration* und *CDA* die 109 Fälle in drei unterschiedliche Gruppen zu unterteilen:

1. *“Societies operating illegally, wherein, development work has been completed and people are living in constructed houses,*
2. *Societies operating illegally, wherein, plots have been sold but development has not taken place,*
3. *Societies operating illegally, wherein, no development work has started and no one is living”.* (Standing Committee on Law and Justice 2016:3).

Das *Senate Standing Committee on Law and Justice* beauftragt das *National Accountability Bureau (NAB)* innerhalb eines Monats einen Bericht über folgende Sachverhalte vorzulegen:

- Die Rolle von *ICT Administration* und *CDA* bei der Unterstützung der illegalen Siedlungsprojekte,
- *CDA* und *ICT Administration* sollen eine Liste der illegalen Siedlungsprojekte einschließlich einer Spezifikation der Gesetzesverstößen vorlegen (dies gilt auch für *Housing Societies*, die in *Rawalpindi* und nicht in *Islamabad* registriert sind) (vgl. Standing Committee on Law and Justice 2016:3).

Das *Committee* kommt nach mehreren Sitzungen mit Anhörungen und Berichten sowie nach Ortsbesichtigungen von illegalen Siedlungen zu folgendem Fazit:

- *CDA* hat unter Missachtung ihres Auftrages dem *mushroom growth* von illegalen Siedlungsprojekten untätig zugesehen.
- *CDA* hat in Teilgebieten nach der Genehmigung des Layout Plans keine weitere rechtliche Handhabe.
- *CDA* konnte auch nicht den illegalen Hausbau in den landwirtschaftlichen Gebieten verhindern.
- Die Bearbeitung von Bauanträgen (*LOP/NOC*) erfolgt so schleppend, dass derzeit noch Anträge von 1997 unbearbeitet sind (Standing Committee on Law and Justice 2016:5 f.).

Es folgen zwei Beispiele für den Umgang von *CDA* mit illegalen *Housing Schemes* in *Zone 4*.

Stadtentwicklung in der Peripherie:

Bahria Enclave – die schrittweise Realisierung eines illegalen Großprojektes

Im Jahr 2011 entwickelt *CDA* die (*CDA*) *Park Enclave* als *Gated Community* in der *Zone 4* südöstlich des *Rawal Lake* an der Einmündung der *Kuri Road* in die *Park Road*. In der ersten Phase sind 700, in der zweiten Phase 600 Grundstücke für luxuriöse Villen geplant. Es wird eine erste Auktion für *Phase 1* bis zum 30/7/2011 als Frist für die Abgabe von Angeboten angesetzt.

Das Management von *Bahria Town Ltd.* startet unmittelbar gegenüber der Fläche des *CDA*-Projektes ein eigenes Projekt, benutzt den gleichen Namen (*Bahria*) *Park Enclave* wie *CDA* und verbindet diesen mit dem Slogan „*Same location as Park Enclave, but exactly half in prices*“ (*Zameen Blog* 7/1/2014).

„*Interestingly, July 30 was set as the last date for filling the applications by CDA and Bahria Enclave set the date 10 days earlier, with July 20 as the deadline*“(Khan 11/7/2011). Diese aggressive Marketingstrategie sowie der gute Ruf aufgrund der hohen Qualitätsstandards in den Gebieten von *Bahria Town* führten zu einer hohen Nachfrage der *Bahria Grundstücke*.

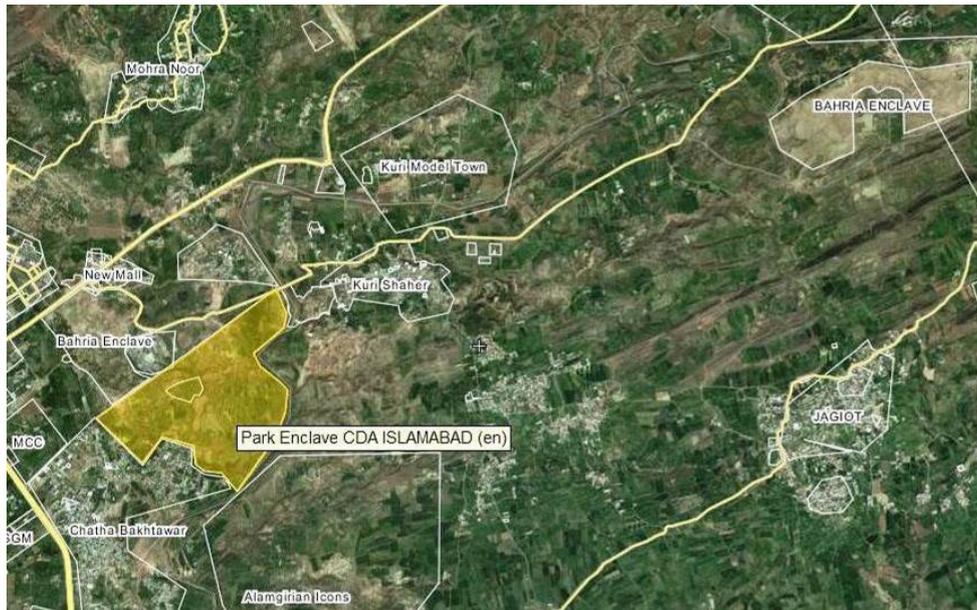


Abb.99: Lage der CDA Park Enclave sowie des offerierten und des realen Gebiets Bahria Enclave (Urban PK 2011)

Zur Zeit der Auktion gab es eine Karte zur Auswahl der Grundstücke. Diese „Old Map“ wurde jedoch zurückgezogen. „*The site of enclave advertised by the Bahria Town belongs to CDA*“ (Khan 11/7/2011). Die Grundstücke, die *Bahria Enclave* anbot, lagen nicht gegenüber der *CDA Park Enclave* sondern ca. 8km nordöstlich und somit 24km vom Stadtzentrum entfernt. Zudem war die äußere Erschließung des Gebietes noch nicht fertiggestellt, da *Bahria Town Ltd.* auch in diesem Bereich nicht ausreichend Grundstücke besaß. Weiter nördlich in der Nähe des *Simly Dam* und der *Simly Dam Road* hatte *Bahria* bereits Land aufgekauft.

Offensichtlich hatte *Bahria Town* nie beabsichtigt, direkt gegenüber von *CDA Park Enclave* ein Projekt zu platzieren. Bereits am 16/7/2011 hat *CDA* einen von *Bahria Town Ltd.* beauftragten *Master Layout Plan* für 589 Wohngrundstücke im Gebiet von *Malot* in der Nähe der *Simly Dam Road* genehmigt (s. Abb. 100). Der *Master Layout Plan* für *Bahria Enclave* wurde von *CDA* „approved“, obwohl die äußere Erschließung des Gebietes und seine Anbindung an das öffentliche Straßennetz für die geplanten 589 Wohngrundstücke einschließlich öffentlicher Gebäude und *Shopping Mall* zu diesem Zeitpunkt nicht gesichert war. Die Erschließung sollte über Gebiet, das sich im Besitz von *CDA* befand, erfolgen. Eine schriftliche *NOC* (Baugenehmigung) für das Gebiet war von *CDA* noch nicht erteilt worden. Ein *CDA*-Offizieller wird anonym in der Presse zitiert: „*It is very much clear that to make Park Enclave successful, CDA will not give permission to anyone to set up a scheme parallel*“ (zitiert nach Khan, *The Tribune* 11/7/2011).

Die Käufer der Grundstücke „*blindly trust the brand name of Bahria Town*“. Nach Vergabe der Grundstücke mussten die Käufer feststellen, dass das Projekt weder exakt gegenüber von *CDA Park Enclave* noch in dessen Nähe lag (vgl. *Zameen Blog* 7/1/2014). „*This was a bit disappointing for the investors. The access roads to Bahria Enclave were also not good ... the market went down and people were willing to sell plots in less price for quite some time*“ (*Zameen Blog* 7/1/2014).

Nachdem *Bahria Town Ltd.* selbst eine Zufahrtsstraße zum Projektgebiet hergestellt hat, erholt sich der Markt. Im November 2012 fordert *CDA* in einer „*Final Notice*“ *Bahria Town* ultimativ auf, das von ihr unrechtmäßig genutzte Projektgebiet innerhalb von sieben Tagen zu räumen.



Abb. 100: Von Bahria Town Ltd. beantragtes Master Layout für Bahria Enclave, von CDA genehmigt am 16/7/2011 (CDA 2013)

Bahria Town kommt dieser Aufforderung jedoch nicht nach. Im Juni 2013 erklärt CDA: „Layout plan has been cancelled on 2/7/2013 due to carrying out of development works without obtaining NOC from CDA“(CDA 2013). Die Räumungsverfügung und die Rücknahme der Genehmigung des Layout Plans haben aber in den folgenden Jahren nicht zu einer Rückgabe des Landes und einem Stopp des Projektes Bahria Enclave geführt.



Abb. 101: Von CDA genehmigtes Master Layout: Bahria Enclave-II, Phase II, nördl. der Simly Dam Road.(genehmigt von CDA am 1/10/2011)

Abb. 101 zeigt das Master Layout für Bahria Enclave II, Phase II. Diese sogenannte 2. Phase des Bahria Enclave Projektes hat einen irreführenden Namen. Es handelt sich dabei nicht um eine Erweiterung des Projektes, sondern um ein weiteres Projekt für eine Gated Community von Bahria Town Ltd. in Zone 4. Bahria Enclave II, Phase II liegt nicht im räumlichen Zusammenhang mit Phase 1, sondern separiert nördlich der Simly Dam Road in dem Gebiet von Phulgran. Das Projekt soll 362 Grundstücke für Wohnbebauung umfassen. Auch hier zeigt das bruchstückhafte Erschließungsnetz und die im Plan verzeichneten noch fehlenden Grundstücke, dass es sich nicht um ein abgeschlossenes Gebiet handelt, sondern Bahria Town Ltd. offensichtlich nach der Methode vorgeht, frühzeitig Claims abzustecken. Der Lay Out Plan für das Projekt wird am 1/10/2011 also 2 ½ Monate nach dem ersten Plan für Bahria Enclave eingereicht und von CDA genehmigt.

Im Juni 2013 gibt der Vorsitzende von CDA öffentlich bekannt: *“Bahria Town’s Bahria Enclave-II has not been approved by the CDA and we have issued a public notice in this regard so that potential buyers are warned ... The CDA has not issued a NOC to the housing scheme named Bahria Enclave-II, Phase II located in Monza Pulgran, Anguri Road, Zone-IV”* (zitiert nach Dawn 12/6/2013). *Bahria Town Ltd.* wird aufgefordert, keine weiteren Marketing- und Verkaufsaktionen durchzuführen und die Erschließungsarbeiten für das Projekt einzustellen. Die Öffentlichkeit wird gewarnt, keine Grundstücke in dem Projekt zu erwerben, *„till the Bahria Town Management obtain a NOC from CDA after fulfilling the formalities“* (Dawn 12/6/2013).

Die Immobilienagentur *Manahil Estate* meldet am 23/10/2014, dass die Projekte *Bahria Enclave II* und *Bahria Enclave II, Phase 2* nun beide ihre jahrelang fehlenden Baugenehmigungen von CDA erhalten hätten. Die Projekte seien wegen ihrer Lage und wegen des hohen Standards *„attractive investment opportunities“*. Die Erschließungsarbeiten würden sehr zügig durchgeführt. Der Verkauf der ersten Blöcke sei für 2015 vorgesehen (vgl. ebd.).

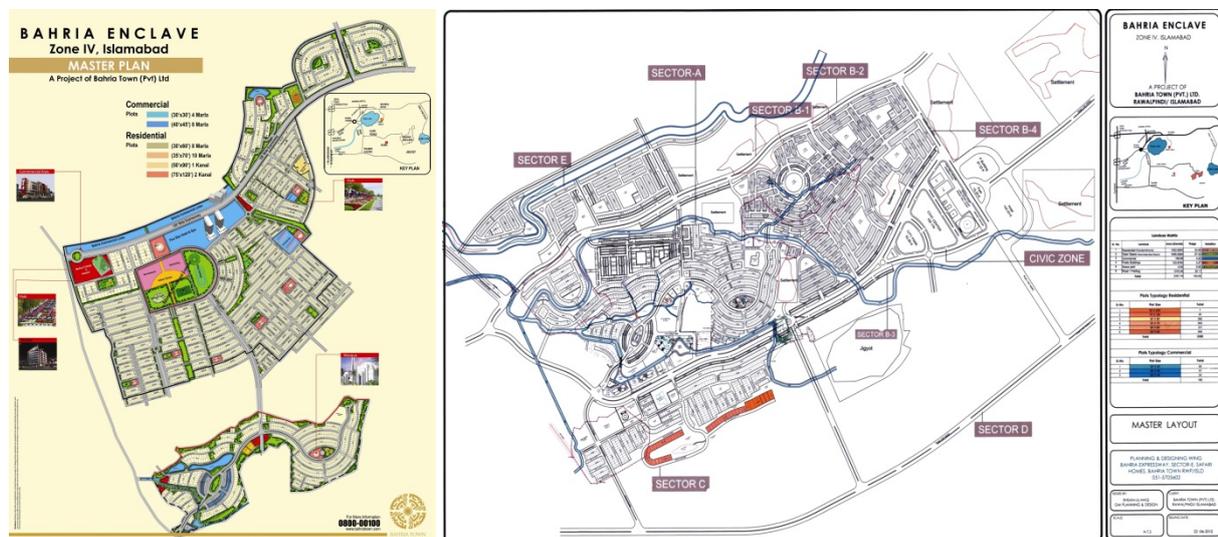


Abb. 102: Eine 2014 publizierte Erweiterung von Bahria Enclave;

Abb. 103: Ein ungenehmigter Master Layout Plan für Bahria Enclave mit Stand 22/6/2012

Da bis dahin keine offizielle Baugenehmigung für die Projekte vorlag und der Verkauf durch zahlreiche Immobilien-Agenturen abgewickelt wurde, gab es erhebliche Mängel bei der Vergabe der Grundstücke. *„The procedure adopted was not correct i.e. selling through dealers, non disclosure of map and location, no idea about number of plots sold“* (Zameen blog 7/1/2014). Außerdem kursierten mehrere inoffizielle Karten mit Grundstücken auf dem Markt, die von verschiedenen Maklern erstellt worden waren (vgl. ebd.).

Das nicht genehmigte *Master Layout* (Abb.103) lässt den im Jahr 2012 geplanten Umfang des Gesamt-Vorhabens erahnen. Durch das Konzept sind große Teile der *Sub-Zone A* in *Zone 4* mit einer privaten Stadt mit 180 gewerblichen Grundstücken, einschließlich *Civic Center*, Büros, Hotel, verschiedenen Sportanlagen sowie 2.332 Wohn-Grundstücken und mehreren Parks überplant. Die in dem großen Areal bestehenden Dörfer und Siedlungen sind im *Master Layout* kartiert. Sie werden teilweise mit der Bezeichnung *„Settlement“* als weiße Flecken in der Neubebauung frei gelassen oder völlig negiert. Das Erschließungsnetz und die Sektorenbezeichnungen für *Sector C* und *Sector D* weisen darauf hin, dass es sich bei diesem Plan eher um einen weiteren Zwischenstand des sehr großen Projektes handelt, als um ein abschließendes Gesamtkonzept.

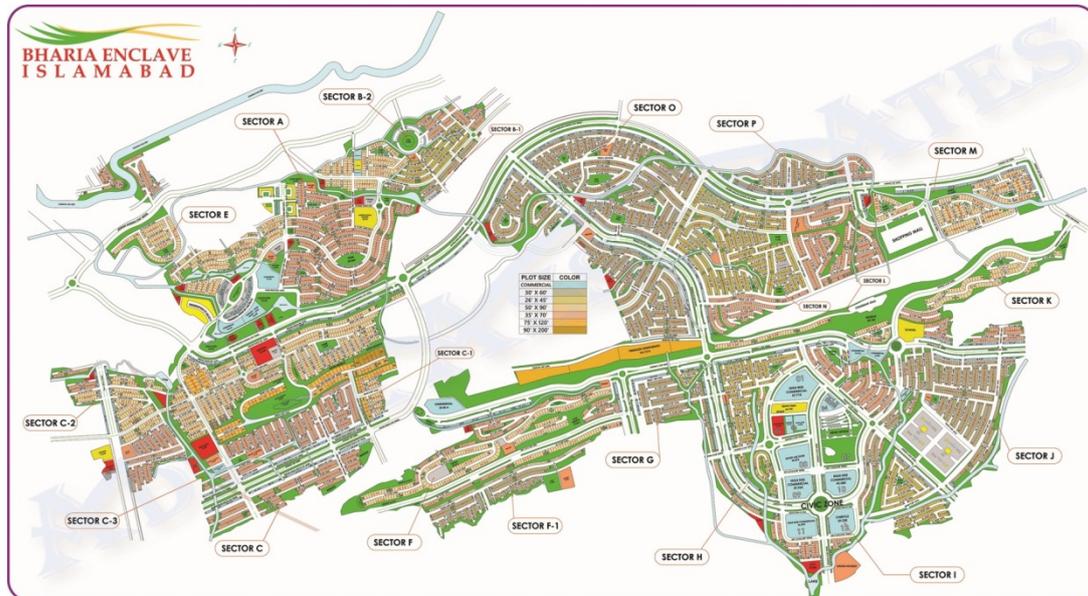


Abb. 104: Konzept für Bahria Enclave, Stand 9/2015 (Patiala Ass. 2015)

Das Satellitenbild von 2016 verdeutlicht, dass die Erschließungsmaßnahmen für das gesamte Gebiet bereits in vollem Gange sind. Dagegen ist das Gebiet mit Ausnahme von *Bahria Enclave Phase 1* noch nicht bebaut.



Abb. 105: Satellitenbild der großflächig erschlossenen u. bisher wenig besiedelten Teile von Bahria Enclave (Google Earth 2016)

In der Presse wird berichtet: *“Bahria Town and their authorized dealers booked plots for this bigger area as well, but there was no confirmed land available at that time. Bahria Town hoped it would grab land at a later point, so it kept booking plots without informing the buyers about the real situation”* (Hamari Web 12/4/2014). 2014 hat das Projekt immer noch das Problem der fehlenden Baugenehmigung (NOC) durch CDA, dennoch wächst es sehr schnell. *„Bahria Town has acquired more and more land in adjacent areas and increased the size of this whole project many folds ... It would be one city within the city itself“* (Zameen Blog 7/1/2014).

Im April 2013 werden von *Bahria Town* in *Bahria Enclave* zwei *“world class projects”* mit großen Anzeigen in den Tageszeitungen angekündigt:

- Das *Bahria City Center*, als größte *Shopping Mall* von *Pakistan*,
- Die *Pallisades Apartments*, sechs Stockwerke hohe *luxury apartments with a five star grandeur* als eine vollständige *Gated Community* mit 24 Stunden Sicherheitsdienst und zahlreichen Sportstätten (vgl. *Bahria Town* 13/4/2014).

Das Konzept für *Bahria Enclave* Stand 9/2015 (s, Abb. 104) hat mit den angebotenen 12.422 Wohngrundstücken für ca. 50.000 EW, mit einem Hochhausapartment-Komplex sowie mit dem größten geplanten *Shopping Center* von *Pakistan* das Volumen einer mittelgroßen Stadt.

Geplante Grundstücke in <i>Bahria Enclave</i> (Stand 9/2015)	
Bauabschnitt und Sektoren	Wohngrundstücke
Bauabschnitt West Sektoren A – E (8 Sektoren)	4.044
Bauabschnitt Ost Sektoren F – P (12 Sektoren)	8.378
Pakistans größtes City Center mit 450 Läden, Restaurants, Multiplex-Kino, Sport- und Vergnügungseinrichtungen Palisades Apartments, sechsgeschossige Luxus-Apartments als Gated Community	

(Advice Associates, Grundstücksmakler für *Bahria Town*, 2015, eigene Zusammenstellung.)

Abb.106: Geplante Grundstücke u. Nutzungen in *Bahria Town Enclave* 2015 (eigene Zusammenstellung)

Das Gebiet erstreckt sich von nordöstlich *Kuri Model Town* und *Jagiot* bis an die *Simly Dam Road* mit zwei direkten Zufahrten zu dem Gebiet. In der Mitte zwischen den beiden Teilen des Gebiets befindet sich – von der Neubebauung völlig eingeschlossen – das Dorf *Siwerah*. Es gibt mehrere weitere kleine Enklaven mit Altbebauung in dem Gebiet *Bahria Enclave*. Das Straßennetz im Neubaugebiet bricht an den Rändern häufig ab und ist auf zukünftige Erweiterungen ausgelegt. Das Projekt deckt räumlich weite Teile der in der *MMP*-Masterplan Skizze 2005 konzipierten neuen *Cine City* zwischen *Park Road* und *Simly Dam Road* ab. *Bahria Town* hat damit Pflöcke im Land-Poker für die *Cine City* und darüber hinaus für die Umwandlung der *Zone 4* in eine disperse vorstädtische Ansammlung von *Gated Communities* geschaffen. Die Blaupause dazu hat die Siedlungstätigkeit von *Bahria Town* und *DHA* in *Zone 5* geliefert.

Seit dem Start des Projektes steht *Bahria Town* und ihr Eigentümer *Malik Riaz Hussain* unter erheblicher Kritik. Diese Kritik bezieht sich auf die fehlende Baugenehmigung, den in der Werbung falsch angegebenen Standort, die nicht vorhandene Erschließungsstraße zum Projektgebiet und auch auf verkaufte Grundstücke, die sich nicht im Besitz von *Bahria Town* befanden. Das führt ab Juli 2011 zu zahlreichen kritischen Presseberichten und selbst auf *youtube* werden mehrere Beiträge hochgeladen, z.B. „*Fraudulent Bahria Enclave – Grabbing Land and Public Money*“ von *My-TV/Dawn* vom 19/7/2011.

Auch *CDA* steht in der Kritik. *CDA* hat den *Layout Plan* für die ersten 529 Grundstücke am 16/7/2011 genehmigt. Das *NAB* stellt rückblickend fest, dass *CDA* „*illegally granted the layout plan against the CDA zoning regulations 1992 for the scheme in 2011 and subsequently withdrew the same in 2013 when the scheme was almost developed. ‘The scheme didn’t have an approach road from Park Road but the CDA Board granted access to the illegal scheme on the CDA land’*“ (Abbasi 19/4/2016). Zahlreiche höhere Beamte von *CDA* einschließlich des Vorsitzenden *CDA Boards* seien in den Fall verwickelt gewesen. Es sei ein beispielloser Akt, dass sich das *CDA Board* hat instrumentalisieren lassen, der kostenlosen Überlassung des Landes an *Bahria Town* für den Bau der Straße zuzustimmen (vgl. ebd.).



Abb. 107 + 108: Schnelle Realisierung der internen Erschließung des Projektes Bahria Enclave
(www.shahestate.com)

CDA sei nach seinen mehrfachen Baustopp- und Räumungsverfügungen in den vergangenen Jahren untätig geblieben, als alle Fristen ohne Reaktion von *Bahria Town* verstrichen waren (vgl. Asad 27/5/2016). „CDA turned a blind eye towards the issue and till date, the property giant is still in illegal possession of that land“ (Arshad 27/5/2016).

Anfang 2016 gerät *Malik Riaz Hussain* wegen des Vorwurfes von Bestechung, Erpressung und wegen seiner Verflechtungen mit führenden Militärs und Politikern immer stärker in die öffentliche Kritik. „Hussain also currently faces several investigations by the national corruption watchdog. Among the allegations against him are illegally grabbing land and using favour with politicians to have state-owned property allotted to him at throwaway prices“ (Dawn 30/3/2016). Er ist der reichste und einflussreichste private Geschäftsmann in *Pakistan* und nach eigenen Angaben der sechstgrößte Steuerzahler des Landes. „He also publicly states that he has paid bribes to top politicians, judges and even members of the Inter-Services Intelligence (ISI) intelligence agency“ (ebd.).

Malik Riaz Hussain berichtet 2016, dass er sich 1979 um einen Auftrag des *Military Engineering Wing* beworben hätte. Seitdem gäbe es eine langjährige Verbindung mit Pakistans größtem Landbesitzer und Entwickler, der *DHA*. Zurzeit habe er fünf größere gemeinsame Entwicklungsprojekte (vgl. Dawn 30/3/2016). Am selben Tag wird von *Reuters* auf Anweisung ein am Vortag publiziertes Interview mit *Malik Riaz Hussain* zurückgezogen. Die Begründung für die Rücknahme des Interviews „Pakistani property tycoon eyes media move to protect his name“ lautet: „The story included a quote attributed to Malik Riaz Hussain about his relationship with Pakistan’s army chief, General Raheel Sharif, that was incorrect“ (Reuters, Advisory 30/3/2016).

Im Mai 2016 fordert das *Public Accounts Committee (PAC)* CDA auf, das unrechtmäßig besetzte Land von *Bahria Enclave* unverzüglich wieder in Besitz zu nehmen. „The Public Accounts Committee (PAC) is on a hunt to retrieve all illegally encroached land and in this matter, Bahria Enclave has come up on top of the list ... The PAC has given directions to the CDA to demarcate the land and retrieve it from the private housing scheme“ (Arshad 27/5/2016). Ob CDA dieser Aufforderung von *PAC* nachgekommen ist, ist Anfang 2017 nicht bekannt.

Ghuri (Ghauri) Town, Zone IV

Ghuri Town ist das zweite ausgewählte Beispiel für den Umgang von CDA mit illegalen *Housing Schemes* in *Zone 4*: *Ghuri Town* ist in mehreren Zeitstufen in den letzten 10 bis 15 Jahren entstanden. In den verfügbaren Karten werden die unterschiedlichen Phasen mit verschiedenen Schreibweisen *Ghuri*, *Ghouri* und *Ghauri* bezeichnet. Die Teilabschnitte liegen alle in einem zusammenhängenden Gebiet.

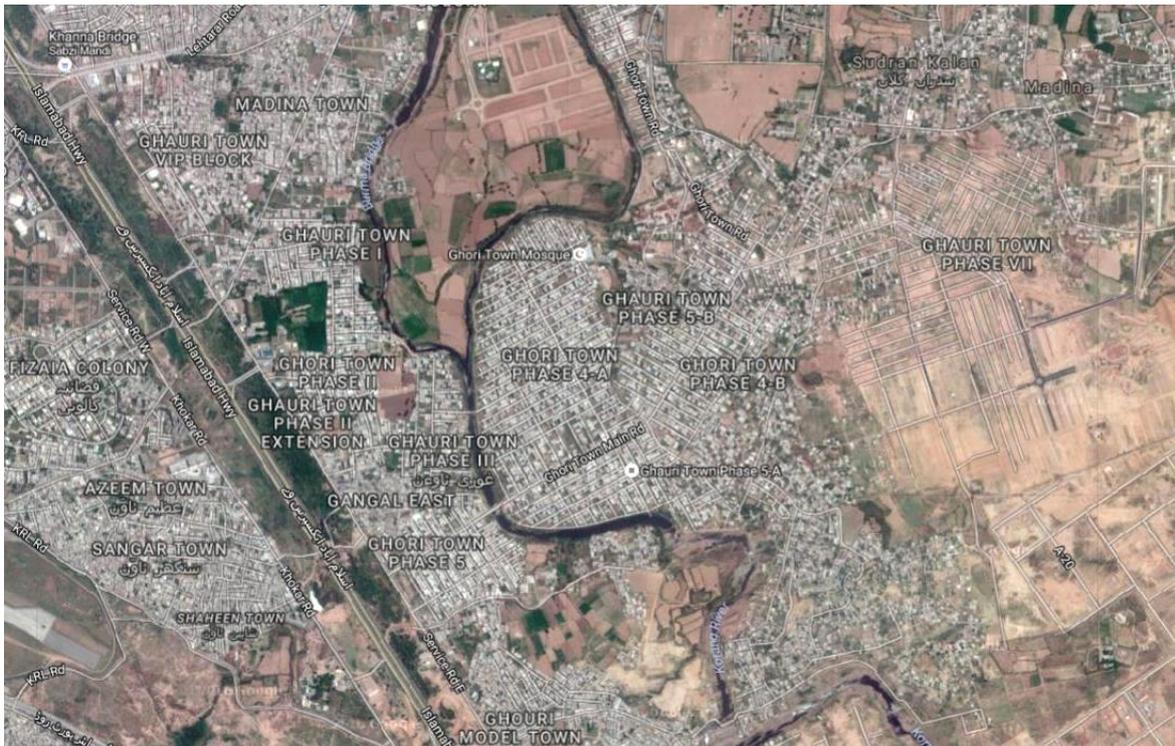


Abb. 110: Lage von Ghauri Town Phase I-VII in Sub-Zone-C der Zone 4

“But to the astonishment of the general public, the CDA high-ups had suspended its own deputy director enforcement on undertaking operation against the illegal housing society” (Niaz 4/2/2016). Mitarbeiter von CDA berichten, dass die Suspendierung auf Druck von Chaudhry erfolgt sei, der wenige Wochen später zum „State Minister of CADD“ ernannt wird. Dieser war über den Einsatz gegen das Housing Scheme so verärgert, dass er bereits in seinem Gespräch mit dem protestierenden Bewohnern am folgenden Tag verlauten ließ: „that he ordered CDA chairman to immediately remove the officer who was leading the operation ... Next day, the office and field staff of the CDA enforcement wing protested against the suspension orders of their immediate boss”(ebd.).



Abb. 111+112: Fotos von Ghauri Town Phase VII+V (Zameen.com u. Bolee.com)

Mit der Versiegelung der Verkaufsbüros von Phase II und III sollte die weitere Erschließung und Vermarktung des Gebietes stillgelegt werden. Das Management von Ghauri Town stoppte jedoch weder die weitere Erschließung und Vermarktung des Gebietes noch legten sie CDA die erforderlichen Unterlagen für eine Baugenehmigung vor. Sie gingen noch einen Schritt weiter: „they reopened the offices by breaking the seal of CDA magistrate“ (ebd.).

Das bedenkenlose Ignorieren staatlicher Anordnungen und die eigenmächtigen Zuwiderhandlungen spiegeln wider, dass die Verwaltung als Vollzugsorgan des staatlichen Gewaltmonopols nicht ernst genommen wird. Dafür gibt es m.E. mehrere Gründe: Hauptgrund ist das

völlig inkonsequente und inkonsistente Verwaltungshandeln. Es fehlen offensichtlich klare politische Vorgaben. Es fehlt außerdem jegliche Koordination und Abstimmung im Verwaltungshandeln zwischen staatlichen und kommunalen Dienststellen. Es wird auch gezielt gegeneinander gearbeitet und die illegalen Aktionen der Betroffenen werden außerdem von höheren staatlichen Offiziellen gedeckt.

In einer Sitzung des *Standing Committee on Law and Justice* im Herbst 2015, in der CDA über ihre Untätigkeit in Bezug auf die illegalen Wohnsiedlungen befragt wurde, wies ein geladener Experte darauf hin, „*that apart from the ‘black sheep’ in the CDA who facilitated the illegal business of the developers and builders, state-owned utility services and the ICT administration too were not blame-free*“ (Ali 10/11/2015). CDA hätte die staatlichen Servicegesellschaften für Telekommunikation, Elektrik und Gas aufgefordert, „*to immediately stop entertaining applications for new connections in these illegal housing societies but got a very poor response*“ (Niaz 9/11/2015). Ähnliche Schreiben seien auf Empfehlung des Kabinetts bereits vor einigen Jahren an die öffentlichen Versorger gegangen, die dennoch weiterhin neue Verträge in Gebieten ohne Baugenehmigung abgeschlossen hätten.

Das widersprüchliche Verhalten von staatlichen und kommunalen Dienststellen im Vorgehen gegenüber illegalen Siedlungen ist schon mehrfach z.B. von *Adeel* und vom *Standing Committee* thematisiert worden. Dies betrifft darüber hinaus auch Landtransfer und Baugenehmigungen. „*The ICT has allowed land transfer and registration of housing schemes despite objections raised by CDA*“ (Ali 10/11/2015). Im März 2016 berichtet die Presse, dass CDA nur zögerlich gegen illegale Siedlungen vorgeht, obwohl offensichtlich sei, dass die Entwickler gegen die Bauvorschriften verstoßen und die Allgemeinheit um *billions of rupees* geschädigt haben.

Anfang 2016 haben NAB und CDA acht illegale *Real Estate Companies* der *Zone IV* geladen, aber kein Vertreter der Gesellschaften sei erschienen. Der *Planning Wing* von CDA hätte daraufhin am 22/2/2016 den *Enforcement Wing* aufgefordert, die Büros der *Housing Schemes* zu schließen, um die weitere Erschließung der Gebiete zu stoppen. Bisher sei aber keine Aktion von CDA unternommen worden (vgl. Abbasi 7/3/2016). Ein nicht genannter Vertreter von CDA gibt zu bedenken, dass im letzten Jahr die Büros in *Ghuri Town* versiegelt worden sind und wieder aufgebrochen wurden und für die Mitarbeiter von CDA bis heute unklar ist, welche Konsequenzen die Aktion hat. Er stellt die rhetorische Frage: „*What to talk of launching an operation against the housing schemes, there are several housing schemes whose operators have even encroached on the CDA land worth billions of rupees ... the civic agency was unable to get its own land vacated from some of the influential housing developers ... What do you think sealing the offices of influential housing schemes, including one being run by a powerful tycoon, would be easy?*“ (ebd.).

Verkehr

Islamabad ist 1960 als eine Stadt geplant worden, in der der Verkehr ungehindert und ohne Beeinträchtigung der Wohngebiete fließen sollte. Die in den Leitsätzen der *Charta von Athen* (CIAM) vertretene Trennung der Verkehrsarten und die Hierarchisierung des Straßennetzes sind auch bei *Doxiadis* leitende Gedanken. Das Verkehrssystem ist auf den Individualverkehr ausgerichtet. Trotz der geplanten, großen *Highways* im Raum *Islamabad/Rawalpindi*, gibt es dort heute täglich zahlreiche Verkehrsstaus. Der ÖPNV ist in der *TwinCity* schwach ausgebildet und wird vom privaten Sektor betrieben. Es handelt sich dabei in der Regel um Minibusse,

ältere Busse und Taxen. Die Fahrzeuge sind in einem schlechten Betriebszustand und verkehren unregelmäßig ohne Fahrplan und in Konkurrenz untereinander.

Pre-Feasibility Study on Bus Rapid Transit Islamabad 2012

Im Jahr 2012 hat *Islamabad* ca. 1,3 Mio. EW mit einer jährlichen Wachstumsrate von 4%. Die Nachbarstadt *Rawalpindi* hat 3,3 Mio. EW. Zwischen beiden Städten bestehen enge Verflechtungen. Während *Islamabad* sehr homogen in Bezug auf die soziale Schichtung der Bewohner strukturiert ist und eher von der Mittel- und Oberschicht bewohnt wird, leben in *Rawalpindi* auch viele untere Einkommensgruppen, die in *Islamabad* keine bezahlbare Wohnung finden konnten. 1990 waren in *Islamabad* die Wohnungsprobleme für die unteren Einkommensgruppen so groß, nur 39% der Regierungsangestellten in der Hauptstadt eine Wohnung fanden, die Mehrzahl pendelte täglich zwischen *Rawalpindi* und *Islamabad* (vgl. Kreutzmann 1992:29). Diese Situation hat sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten nicht verbessert.

Im Jahr 2012 erstellt CDA mit Unterstützung der *Cities Development Initiative for Asia* und der *Asian Development Bank* eine *Pre-Feasibility Study on Bus Rapid Transit, Islamabad*. Für die Planung eines *Bus Rapid Transit Systems* wird von folgenden Grundlagen ausgegangen:

- In *Islamabad* gibt es täglich ca. 700.000 Fahrten,
- Zusätzlich gibt es werktags weitere 500.000 Fahrten aus dem Umland, in der überwiegenden Mehrzahl von und nach *Rawalpindi*,
- Innerhalb der Stadt *Islamabad* gibt es keinen ÖPNV mit akzeptabler Qualität,
- Über 75% der Fahrten werden von Passagieren mit niedrigem Einkommen unternommen.



Abb. 113+114: MIV und ÖPNV in der TwinCity



(JAVAID-1327689960-273; CDA, BRT 2012:4)

Für die *BRT* Studie wurde eine Umfrage durchgeführt, die zum Ergebnis hatte, dass über 90% der Befragten mit dem derzeitigen öffentlichen Transportangebot unzufrieden sind. Insbesondere Frauen fürchten Übergriffe und beklagen sich über eine negative Einstellung von Fahrern und Schaffern gegenüber Frauen. Der Anteil von Frauen, Älteren und Schulkindern im ÖPNV ist sehr gering. Der hohe Anteil verdeutlicht die Bedeutung des ÖPNV für die ärmere Bevölkerung. Die Studie überprüft die generelle Machbarkeit eines *Bus Rapid Transit (BRT)* Konzepts mit eigenen Fahrspuren für *Islamabad*. „*The BRT system design and route selection also prioritizes the needs of lower income communities within Islamabad, particularly catering to the needs of women, the elderly and the disadvantaged groups*“ (CDA: BRT 2012:9).

Es werden fünf Linien mit einem zentralen Umsteigepunkt an der *Jinnah Avenue* Ecke 9th *Avenue* vorgeschlagen, die das *Government PAK Secretariat* im Nordosten und die Bildungseinrichtungen nahe der Stadtgrenze zu *Rawalpindi* mit einbeziehen. Das geplante Netz hat

eine Gesamtlänge von 26,6km und soll mit 48 Bussen betrieben werden. Drei der vorgeschlagenen Linien enden unmittelbar an der Stadtgrenze zu *Rawalpindi*. Die Stadt selbst wird nicht in das Netz mit einbezogen, obwohl die Studie festgestellt hatte, dass die weit überwiegende Mehrzahl der über 500.000 täglichen Einpendler nach *Islamabad* aus *Rawalpindi* kommt.

In Abb. 115b wird nur die Möglichkeit der späteren Erweiterung nach *Rawalpindi* angedeutet. Die Studie schlägt für die weitere Implementierung des Projektes die Bildung einer *BRT-Cell* in *CDA* vor. Im Herbst 2015 soll das System seinen Betrieb aufnehmen.



Abb. 115a+b: Vorschlag BRT Linien u. mögliche Erweiterungen nach *Rawalpindi* (CDA, BRT 2012:12)

Rawalpindi-Islamabad Metro Bus Project 2014

Zwei Jahre nach der Vorstellung der *BRT Studie Islamabad* vollzieht Premierminister *Sharif* im März 2014 den symbolischen ersten Spatenstich für den Bau des *Rawalpindi-Islamabad Metro Bus Project*. Eine bereits 2012 vom *PAK Secretariat* über die *Jinnah Avenue* und die *9th Avenue* konzipierte Bus Route ist nun nach *Rawalpindi* verlängert worden und führt über die *JPP Road* und den *Faizabad Interchange* und die *Murree Road* nach Süden bis zum *Flashman's Hotel* im Bereich zahlreicher Bildungsstätten und militärischer Einrichtungen. Die Route hat eine Länge von 23,2km. In *Islamabad* verläuft sie ebenerdig im Straßenraum, im enger bebauten *Rawalpindi* wird sie aufgeständert. Sie soll in nur 10 Monaten gebaut werden, nach 15 Monaten wird sie am 3/6/2015 eingeweiht.

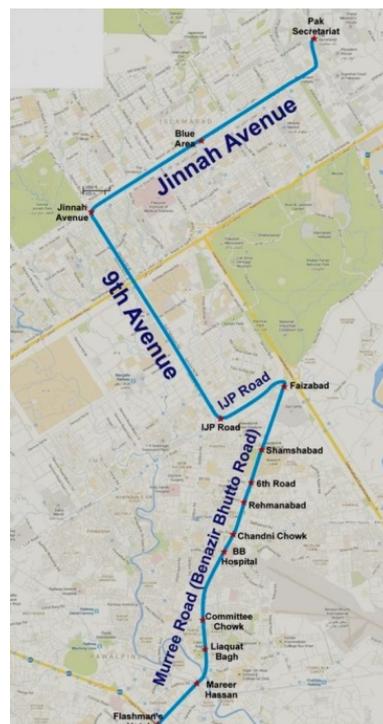


Abb. 116: Die 6/2015 eröffnete 1. Rawalpindi-Islamabad Metro-Bus-Linie (Tahir 2014)

Diese *BRT*-Linie zwischen *Islamabad* und *Rawalpindi* soll täglich 1,5 Mio. Passagier befördern. Die Aussage des *Chief Minister* des *Punjab* anlässlich des ersten Spatenstiches ist allerdings völlig überzeichnet: „*Rawalpindi and Islamabad would become twin cities in a real sense after the completion of the metro project*“ (Ali 24/3/2014). Die erste Linie ist jedoch für viele der 500.000 Pendler ohne eigenes Fahrzeug eine deutliche Verbesserung.

Es wird auch Kritik formuliert. Von Seiten der Regierung des *Punjab* wird die verabredete 50/50 Kostenteilung für den Bau der (in *Rawalpindi* aufgeständerten) Strecke als schwer finanzierbar dargestellt. Es gibt auch Kritik an der zu hohen Subventionierung der Tickets. Durch die Einheitstarife würden Kurzstrecken-Fahrer die Langstrecke finanzieren und außerdem seien die Preise in keiner Weise kostendeckend, der Metro Bus sei *economically unviable* (vgl. Tribune 29/6/2015). Dieser Kritik begegnet der *Chief Minister*: „*Those who are criticizing the project do not bother if students reach their schools late, or a patient dies in ambulance on the way to hospital*“ (Ali 24/3/2014).

Katchi Abadis und erneute Zwangsräumungen

Mitte 2012 fordern die Bewohner mehrerer älterer *Katchi Abadis*, die in den Sektoren F6, F7, G7 und G8 in kleinen Gruppen leben, dass ihre Lebensverhältnisse verbessert werden. Obwohl sie dort in registrierten *Katchi Abadis* leben, müssen sie weiterhin in ihren selbst erbauten Lehmhäusern ohne Wasseranschluss, ohne funktionierende Drainage, mit unbefestigten Straßen und mit sehr mangelhaften sanitären Einrichtungen leben (vgl. Pakistan Today 24/8/2012). Viele der *Katchi Abadis* sind auch in wohlhabenden Sektoren auf freien Restflächen, meist Uferböschungen der Flussläufe, entstanden. Gegenüber der Presse wird von Bewohnern eingeräumt, dass der Müll auch häufig mangels anderer Möglichkeiten in den Fluss geworfen wird. *CDA* verweist darauf, dass an einem Plan „*to uplift katchi abadis*“ gearbeitet würde und betont, dass die Umweltprobleme nur in Kooperation mit den Bewohnern zu lösen sein.

Im folgenden Jahr kündigt die pakistanische Regierung ein landesweites Programm zum *Redevelopment* von *Katchi Abadis* an. Dieses Programm betrifft allerdings nur die *Katchi Abadis*, die vor 1995 entstanden sind. Für Gesamt-Pakistan wird festgestellt: „*The mushroom growth of Katchi Abadis has become a major challenge of our time ... according recent estimates nearly 50 percent of the population in major urban centres is forced to live in slums*“ (Niaz 12/3/2013). Angesichts des Ausmaßes der Aufgabe von „*urban renewal and upgrading of Katchi Abadis*“ für das gesamte Land hat die Regierung beschlossen, eine private Firma *Real Estate Investment Trust* mit der Aufgabe zu beauftragen. Die *National Housing Authority* würde dafür Empfehlungen und verschiedene Strategien entwickeln (vgl. ebd.).

Mit dieser Ankündigung eines landesweiten *Upgrading Programms* ist das Thema von Zwangsräumungen in *Islamabad* jedoch nicht beendet. Zeitgleich mit der Ankündigung des Programmes kritisiert das *Standing Committee on Cabinet Secretariat of the National Assembly*, dass *CDA* nicht die geforderte Räumung der *Katchi Abadis* in *Sector I-11* durchgeführt hat. Das *Committee* hatte *CDA* angewiesen, die Räumung in *Sector I-11* vorzunehmen, da die eigentlichen Landeigentümer bereits 23 Jahre auf die Inbesitznahme ihrer Grundstücke warten würden. *CDA* rechtfertigt sich dafür, dass die geplante Räumung von 864 Grundstücken nicht durchgeführt werden konnte. Die derzeitigen Besitzer seien rechtzeitig über die Anfang Februar 2013 geplante Räumung informiert worden. Die *Islamabad Administration* und die Polizei, die um Unterstützung angefragt worden seien, hätten in der betreffenden Woche für die Aktion keinen Termin anbieten können.

List of katchi abadies in capital

Name	Location	No. of families	No. of individuals
Christian Colony	G-6/1-4	10	70
Dhobi Colony	G-6/2	50	250
Shopper Colony	G-7/1	600	3700
66 Quarters	G-7/2	670	4100
48 Quarters	G-7/3-2	400	2390
100 Quarters	F-6/2	500	6150
France Colony	F-7/4	550	6000
Muslim Colony	PM Secretariat	3200	15000
Afghan Basti	I-11/1	783	5488
Afghan Basti	I-10/3	170	1390
Afghan Basti	H-11/4&H-10/1	90	760
Afghan Basti	H-11	19	102
Afghan Basti	I-11/4	372	2564
Afghan Basti	I-11/2	49	415
Afghan Basti	I-10/1	45	184
Roshan Colony	I-12	35	135
Roshan Abadi	I-9/4	12	49
Esa Nagri	I-9/1	180	1436
Muslim Abadi	I-9/1	53	187
Akram Gill Colony	H-9/2	214	1060
Ghorri	Phase-VI	40	295
Dhoke Pathana	Sihala	140	780
Mera Jaffar	Ramna	4804	28536

Abb. 117: Lage und Anzahl der Bewohner der Katchi Abadis in Islamabad 2014 (Tribune 27/2/2014)

Ein aktueller Survey zu Anzahl und Lage der *Katchi Abadis* im Jahr 2014 weist insgesamt 24 *Katchi Abadis* nach, davon 21 im städtischen und 3 im ländlichen Bereich von *Islamabad*. In den *Katchi Abadis* leben 13.500 Familien mit insgesamt 84.591 Bewohnern. Darunter befinden sich überdurchschnittlich viele ethnische oder religiöse Minderheiten. Die *Christen* aus dem *Punjab* sind mit 35% die größte Gruppe, weitere stark vertretene Gruppen sind die *Punjabi/Potohari* (26%), die *Pakhtuns* (20%) und die *Kashmiri/Hazaras* (10%).

CDA beabsichtigt mehr als die Hälfte dieser Slums abzureißen, da die Bewohner auf Flächen wohnen, die für andere Nutzungen benötigt werden. Sie sollen in Wohnungen in den Außenbezirken umgesiedelt werden. Da die meisten nach dem Stichtag 1995 eingezogen sind, erhalten sie keine Entschädigung und keine Umzugsbeihilfen. Die durchschnittlichen Mieten für die neuen Wohnungen betragen 5.000 PAK Rupien, dies sind ca. 35€. Für die Familien, die keine formelle oder informelle Tätigkeit ausüben, ist dieser Betrag nicht finanzierbar (vgl. Die Zeit Video 5/2014 im Interview mit einer Vertreterin der Stadtverwaltung).

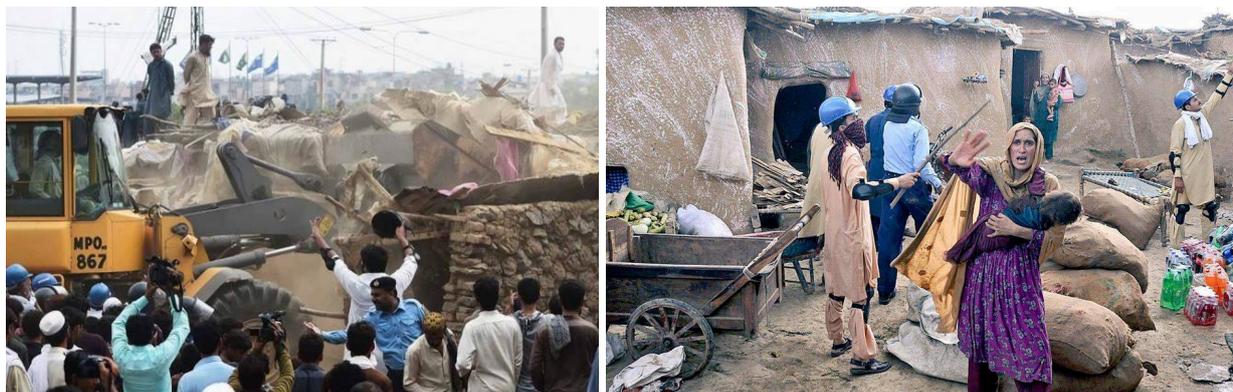


Abb. 118+119: Zwangsräumung eines Katchi Abadis in Sector I-11 im Juli 2015 (Sajjid 8/2015:1)

Aus Anlass der Zwangsräumung von 20.000 Bewohnern eines *Katchi Abadis* im Sector I-11 im Juli 2015, kritisiert die Stadtplanerin *Sajjad* aus *Lahore* die Rückkehr von CDA zu gewaltsamem Vorgehen gegenüber den Bewohnern von *Katchi Abadis*. Nach früheren völlig fehlgeschlagenen Versuchen hätte die *Katchi Abadis Cell* von CDA in vergangenen Jahren gemeinsam mit den Bewohnern nach anderen Lösungen gesucht. Sie stellt fest: „*we have learnt absolutely nothing from history*“. Sie hätte erwartet, dass nach so vielen bitteren Erfahrungen „*there would be a consensus that a different approach is needed*“ (*Sajjad* 2015).

Die 1998 gebildete *Katchi Abadis Cell* sollte Unterstützung für die 11 registrierten *Katchi Abadis* bereitstellen. Sechs Siedlungen wurden für ein *Upgrading* ausgewählt, die übrigen fünf wurden zerstört und die Bewohner umgesiedelt, da die Flächen anderweitig benötigt wurden. „*The Upgrading and ownership rights process has remained slow, non-existent, bureaucratic and has involved a lot of underhand dealings*“ (ebd.). Die Umsiedlungen hätten sich als äußerst problematisch erwiesen, da die neuen Standorte sehr weit vom Stadtzentrum entfernt gelegen haben. Dies hätte zu erheblichen Transportkosten für die Bewohner geführt. Auch seien die meisten Gebiete nicht einmal mit Grundinfrastruktur wie Strom, Gas und Abwasser ausgestattet gewesen. „*As a result, many families sold their plots and moved back to the squatter settlements*“ (ebd.).

In den zwei Jahrzehnten seit Gründung der *Katchi Abadis Cell* in CDA habe sich die Situation für die Bewohner der *squatter settlements* nicht verbessert:

- „*since then land prices have skyrocketed,*
- *CDA has not built any affordable housing schemes,*
- *some families have found residence in the servant quarters of higher-income homes,*
- *other families have been forced to shift to Rawalpindi*“ (*Sajjad* 2015).

Bereits vor zwanzig Jahren hat *T.A. Siddiqui* darauf verwiesen, dass für erfolgreiche Strategien im Umgang mit *Katchi Abadis* die Überwindung einiger Mythen und die grundsätzliche Akzeptanz der ökonomischen Möglichkeiten der Bewohner Voraussetzung seien:

“*Myth 1: Katchi abadi dwellers are not interested in taking leases. Since they enjoy de facto recognition of their right to occupy government land, they are not bothered to take leases.*

Myth 2: Katchi abadi dwellers are too poor to pay lease charges which are beyond their affordability limit.

Myth 3: Government and local councils lack the resources to regularize and upgrade these settlements“ (*Siddiqui* 1995:5).

“*Three major starting points for a successful policy for low-income land supply are:*

- (1) *the acceptance of an incremental approach. Low-income people, often having irregular incomes, can only realize their houses and the infrastructure in a flexible, incremental way.*
- (2) *Ways have to be found to provide plots of land only to those who really need such plots ... [and avoid] speculation.*
- (3) *Procedures have to be simple, straightforward, transparent and efficient*“ (*Siddiqui* 1995:6).

Ein Vertreter der *Pakistan Alliance for Katchi Abadis* hebt die ökonomische Bedeutung der *Squatter* Bevölkerung hervor: „*the vast majority of katchi abadis residents are labourers, sanitary workers, domestic workers, or lower-staff government servants. The slum residents are in many ways integral to the Capital's economy, providing a steady local source of labour for jobs and services crucial to Islamabad's development and upkeep*“ (*Rashid*, zitiert nach *Ahmed* 9/8/2015). Ende August 2015 stoppt der *Supreme Court* auf Antrag einiger Betroffener die im Vormonat begonnenen Zerstörungen der *Katchi Abadis* in Sector I-11 und fordert von CDA eine Liste über die Anzahl aller *Katchi Abadis* und die Anzahl der von CDA bisher zerstörten Gebiete und Häuser an (*Malik* 26/8/2015).

Ende 2015 wird in der Lokalpresse berichtet, dass CDA sein Vorgehen gegen *Katchi Abadis* in *Islamabad* als Reaktion auf die Aufforderungen des *Supreme Court*, seine Aktionen zu begründen, neuerdings mit der Religionszugehörigkeit seiner Bewohner rechtfertigt. „*The influx of poor Christians from across the country could lead to ‚demographic problems‘: ... It is necessary to identify the fact that most katchi abadis are under the occupation of Christian community, ... this pace of occupation of land may affect the Muslim majority of the capital*“ (Malik 5/12/2015). Der *Rimsha Colony*, ein von Christen bewohnter *Squatter*, den CDA räumen will, wird die Wasserversorgung abgeschaltet. „*The most disturbing element of the CDA report is the implication that the religion of the slum residents makes the issue more problematic*“ (ebd.). Die *Asian Human Rights Commission* stellt in ihrem Bericht über die Menschenrechtssituation in *Pakistan* 2015 fest: „*Human rights violations are widespread and affect more vulnerable groups such as religious minorities in particular. These violations continue due to a lack of reforms in an institutional context in which the main institutions – the government, the police and the judiciary – struggle to respect the rule of law*“ (*Asian Human Rights Commission*, zitiert nach Affatato 29/12/2015).

Trotz humanerer Ansätze, die bereits vor 20 Jahren von CDA mit Unterstützung von T.A. Siddiqui praktiziert worden sind, ist der aktuelle Umgang in Bezug auf die *Katchi Abadis* weiterhin von Zwangsräumungen geprägt. Wenn den Betroffenen kein Gehör gewährt und keine Unterbringungsalternativen angeboten werden, erzeugt dieses Vorgehen einerseits Widerstand und nur eine räumliche Verlagerung, aber keine Lösung des Wohnungsproblems.

ICT Local Government Act 2015

Durch die *Islamabad Capital Order 1980* wurde *Islamabad* vom *District Rawalpindi* und von der Provinz *Punjab* abgespalten und am 6/1/1981 als *Islamabad Capital Territory (ICT)* unmittelbar der Regierung unterstellt. Das Gebiet des *ICT* wurde verwaltungsmäßig in zwei Bereiche aufgeteilt: *Islamabad Urban* und *Islamabad Rural*. „*The rural area is further divided into twelve union councils, comprising some 133 villages*“ (*ICTA* 2015). Gleichzeitig wurde die *Islamabad Capital Territory Administration (ICTA)* als Verwaltung für das *ICT* gebildet. „*The management of rural areas was transferred from CDA to ICTA and CDA continues to manage the urban area*“ (*IHC* 2015:9).

Im April 2010 wurde durch eine umfassende Verfassungsänderung eine deutliche Stärkung der Provinzen in *Pakistan* beschlossen. Als Konsequenz wurden zahlreiche Aufgaben der Regierung auf die Provinzen verlagert. „*This led to the abolition of several federal ministries for the transfer of their functions to the provinces. To deal with the functions and activities of the devolved ministries specific to Islamabad, a new division named the Capital Administration and Development Division (the CADD) was created in March 2011. The CADD was vested with the mandate to execute, within the jurisdiction of ICT, all such functions handled by the abolished ministries and divisions and such other functions as allocated to it from time to time*“ (*IHC* 2015:9). Allerdings wurden innerhalb der Regierung einige alte Ministerien, deren Aufgaben abgegeben worden waren, unter neuem Namen wieder gebildet.

CDA war bis dahin im *ICT* die zentrale Organisation, die für Planung, Entwicklung und Management des Hauptstadtaufbaus zuständig war. CDA wurde bis 2000 von Fachleuten geleitet. Danach wurde von der Regierung ein *CDA Board* eingesetzt. Es wird bis heute nicht gewählt, zurzeit wird es zum Teil mit Fachleuten von CDA und mit Vertretern der Regierung besetzt. „*The absence of an elected local government in favor of a state-run development authority was supposed to be a more efficient and speedy way of developing Islamabad*“ (*Zahidi* 2000:3).

Die Zusammenarbeit zwischen CDA und ICTA war, wie bereits gezeigt wurde, insbesondere in den ländlichen Gebieten von *Islamabad*, in den Zonen 4+5, problematisch. Das *Standing Committee of Law and Justice* stellt 2015 fest: „*It was observed that ICT administration and CDA don't have a fast coordination mechanism. With regard to housing schemes at times the ICT administration and CDA rules work at cross purposes*” (SCLJ 2015:8).

Der *Islamabad Capital Territory Local Government Act 2015 (ICTLGA)* konstituiert eine kommunale Selbstverwaltungseinheit für die Verwaltung und die kommunalpolitische Steuerung von *Islamabad*. Das *Local Government* soll alle politischen und fiskalischen Angelegenheiten auf lokaler Ebene durch seine von den Bürgern gewählten Vertreter im Dialog mit der Bevölkerung regeln (vgl. Statement des Innenministers Khan, ICTLGA 2015:65). Nach längeren Erörterungen im Gesetzgebungsverfahren wird der *ICT Local Government Act 2016* durch die *National Assembly* in Kraft gesetzt. Er definiert für das *Capital Territory* die zu bildenden Gremien des zu wählenden *Local Government* und klärt die Aufgabenteilung zwischen *Union Council* und *Metropolitan Corporation* sowie die Finanzierung der neuen kommunalen Selbstverwaltung

Noch vor Inkrafttreten des Gesetzes weist die IEC darauf hin: „*as many of the functions of the local government overlap with the functions of CDA and ICTA, the Commission recommends that the Islamabad local government be fully involved in the implementation of the recommendations of the Commission*” (IHC 2015:24). Der *Local Government Act* legt fest, dass die zentralen Planungsaufgaben der Master Planung weiterhin von CDA wahrgenommen werden und nicht kommunalisiert werden sollen:

„*The development, planning and overall maintenance of the Master plan within the specified area of Islamabad Capital territory will continue to vest with Capital Development Authority and thus the overall Master Plan shall apply and no action by any authority, body or corporation shall be initiated in violation of the Capital Development Authority Ordinance 1960 and the Zoning Regulation duly approved by the Government*” (§ 3(3) ICTLGA, Auszug).

Bereits im November 2015 finden Wahlen für die zukünftigen *Union Councils* statt. Die gewählten Vertreter bestimmen aus ihrer Mitte nach den gesetzlich vorgegebenen Quoren die Mitglieder der *Islamabad Metropolitan Corporation (IMC)*. Die Mitglieder der *Metropolitan Corporation* haben auf ihrer ersten Sitzung am 15/2/2016 gemeinsam den ersten von der Bevölkerung (indirekt) gewählten Bürgermeister und seinen Stellvertreter bestätigt. Sie beklagen Mitte Mai die bürokratischen Hemmnisse und die schleppenden Verfahren, damit die *IMC* arbeitsfähig wird. „*The federal government has failed to transfer assets and responsibilities from the CDA and ICTA to the newly formed IMC*” (Abbasi 10/5/2016).

Der Bürgermeister und mehrere gewählte Abgeordnete beklagen, dass es seit Mitte Februar bisher keine weitere Sitzung des *IMC* gegeben habe und dass die Aufgabenverteilung zwischen CDA/ICTA und *IMC* weiterhin nicht geklärt seien. Der Vorsitzende eines *Union Councils* kritisiert die Regierung, dass sie keine Macht mit den kommunalen Vertretern, die zum Teil Oppositionsparteien angehören, teilen wolle. Die Regierung habe versucht, mit allen Mitteln die Wahlen zu verhindern, bis sie vom *Supreme Court* gezwungen wurde, sie durchzuführen und nun würde sie die Umsetzung verhindern (vgl. ebd.).

Der Bürgermeister weist auf ungelöste Fragen hin: „*we are supposed to provide civic services to all citizens of Islamabad, including those living in developed sectors. But how can we do that without having the right to collect taxes?*” (A. Aziz, zitiert nach Abbasi 10/5/2016). Er fordert, dass die *Estate Management Sections* von CDA, die für Wohnungsbau und Gewerbegrund-

stücke zuständig sind, übergeben werden: „we will take control of the building control section as provided in the act“ (ebd.). Demgegenüber wird berichtet, dass CDA gleichzeitig daran arbeitet, „to turn the building control section into an independent body that will remain with the CDA“ (Abbasi 10/5/2016). Der Bürgermeister ergänzt, dass ebenso wie CAD auch ICTA keine seiner Kern-Departments an die neue Selbstverwaltungsbehörde übertragen möchte. Der Minister von CADD Chaudry weist darauf hin, dass im ICTLGA eindeutig geregelt sei, welche Aufgaben und Zuständigkeiten an die Metropolitan Corporation zu übertragen sind: „there could be no deviation from the law“ (T. Chaudry, zitiert nach Abbasi 10/5/2016).

Im März 2016 hatte der Journalist Abassi nach einem Hintergrund-Gespräch mit leitenden Mitarbeitern von CDA ausführlich über die anstehenden Veränderungen bei CDA berichtet. Seine Ausgangsthese war: „with the formation of a local government in the federal capital for the first time the CDA’s role and utility is being called question“ (Abbasi 22/3/2016). Zu dem Zeitpunkt sind zahlreiche Führungspositionen im Planning Wing von CDA nicht besetzt. So würden die Departments Urban Planning, Regional Planning, Master Planning und Housing Societies derzeit nicht von Direktoren sondern nur von stellvertretenden Direktoren geleitet. Zusätzlich sind mehrere dutzend Stellen im Planning Wing seit längerem vakant, von 33 Planstellen für Stadtplaner seien derzeit nur fünf besetzt. Die derzeitige Regierung hat offensichtlich kein Interesse, diese Lücken zu schließen. „The planning wing ... has been inactive of late, meaning that several essential functions, such as the regulation of housing societies, the planning of new sectors and implementation of the master plan, are currently on hold ... The planning wing looks after what are considered ‘core functions’; these will remain with the CDA despite the transfer of certain powers to the Islamabad Metropolitan Corporation“ (Abbasi 22/3/2016).

Wie sich der Aufbau der kommunalen Selbstverwaltung für Islamabad weiter vollziehen wird, ist derzeit nicht absehbar. Es ist nicht verwunderlich, dass Verwaltungen, die Aufgaben abgeben müssen, versuchen den Prozess zu blockieren. Entscheidend wird sein, ob es einen klaren politischen Willen der Regierung für eine kommunale Selbstverwaltung gibt, die auch für die Bürger spürbar mehr Einfluss bringt. Da die Masterplanung für die Hauptstadt weiterhin bei CDA liegt, sind zukünftige Konflikte zwischen CDA und IMC vorgezeichnet.

The TwinCities – Metropolitane Kooperation zwischen Islamabad und Rawalpindi?

Doxiadis' theoretisches Konstrukt der Twin City ist – wie auch sein Konzept eines linearen CBD – gescheitert. M.E. war es von Anfang an ein schwerwiegender Mangel des Ansatzes, dass die erforderlichen administrativen Rahmenbedingungen nicht von Doxiadis thematisiert worden sind. Die in Alter, physischer Entwicklung, finanzieller Ausstattung und vorgesehener Aufgabe völlig ungleichen Zwillinge hätten nur durch eine enge administrative Klammer und eine vergleichbare finanzielle Ausstattung zu gleichberechtigten Geschwister-Städten entwickelt werden können. Rawalpindi wurde – auch in der Argumentation von Doxiadis – eher als Hebamme für Islamabad dargestellt. Dieser Eindruck wurde noch dadurch verstärkt, dass die 2.000 Jahre lang gewachsene, alte Stadt in ihrer städtebaulichen Qualität nicht gewürdigt wurde, sondern bis auf den engen Stadtkern für die zukünftige Entwicklung in das System der Sektoren und des linearen CBD gepresst wurde.

Seit der Bildung des ICT 1981 hat CDA als Verwaltungsbehörde keine Zuständigkeit mehr für Rawalpindi. Beide Städte entwickelten für ihr Stadtgebiet eigenständig städtebauliche Konzepte. Als die Regierung 2005 für Islamabad einen neuen Master Plan in Auftrag gab, wurden die Fachplaner in der Nachbarstadt nicht informiert oder beteiligt: „Relevant authorities are not interested in incorporating Rawalpindi in the revised master plan despite the fact that both cities

were designated as ‚twin cities‘ in the original master plan“ (Aftab 7/6/2008). Diese Situation hat sich nicht geändert, Auch heute gibt es zwischen *Islamabad* und *Rawalpindi* keine informellen Fachaustausche. Es gibt nur die formelle Beteiligung an Planungen über die Regierung und die Provinz. Auch bei Abstimmungsgesprächen für beide Städte betreffende Projekte, z.B. bei dem neuen Staudamm, vertritt jede Stadt nur die eigenen Interessen.

Maria und *Imran* fordern m.E. zu Recht: „Overall metropolitan planning should be the responsibility of one organization. ... What is very much needed in the present era is to establish a Metropolitan Development Authority by merging CDA and different authorities in Rawalpindi to receive high level of resources and professional staff to meet the challenge of twin cities“ (Maria; Imran 2006:9).

Sheik Rashid Ahmad, Mitglied des ministeriellen Arbeitsstabs für die Überarbeitung des *Islamabad Master Plan* durch *MMP* und früherer Minister weist in einem Interview 2008 darauf hin, dass es bereits kurz nach der administrativen Trennung der *Twin Cities* 1987 Überlegungen in der Regierung gab, *Rawalpindi* in *Islamabad* einzugemeinden. Auch General *Pervez Musharraf*, Präsident von 1999-2002, war am Beginn seiner Herrschaft „fully prepared to promulgate an ordinance regarding merger of twin cities.“ (Ahmad in: Aftab 7/6/2008). Für *Ahmad* würde eine Eingemeindung ein wichtiger Schritt sein, der durch einen einfachen Rechtsakt der Regierung umzusetzen sei. . „Rawalpindi has to bear the demand of lower income groups working in Islamabad that puts a lot of pressure on its urban area. If Rawalpindi is not included in the federal capital then it would have negative impacts on both cities“ (Ahmad Ebd.).

Zur Verbesserung der Flächen- und Infrastrukturplanung in der Metropolregion halte ich weder eine Eigemeindung von *Rawalpindi*, noch die Bildung einer neuen zentralen Oberbehörde für Ziel führend. Es sollte ein Zusammenschluss gleichberechtigter Gebietskörperschaften auf gleicher Augenhöhe angestrebt werden, anderenfalls wird sich keine kooperative Orientierung bei den Beteiligten einstellen. Ein zentraler Punkt für eine partnerschaftliche Kooperation ist eine vergleichbare Ausstattung und eine für alle Beteiligten faire Lastenverteilung „that Rawalpindi needed adequate financial resources and professional staff as provided to Islamabad. However, it seems very difficult to provide these resources to Rawalpindi in existing institutional arrangements“ (Aftab 7/6/2008). Partnerschaftliche Kooperationen erfordern die Herstellung einer *Win-Win*-Situation für alle beteiligten Akteure.

Eine regionale Kooperation zwischen den eng verflochtenen *Twin Cities* besteht bis heute nicht. Dazu hat m.E. auch das regionale Planungskonzept von *Doxiadis* beigetragen, das *Rawalpindi* 1960 ohne eigene Beteiligung vorgesezt wurde. Der zentrale Grund für das unkooperative Klima von Seiten der Stadt *Rawalpindi* liegt aber vor allem daran, dass die Hauptstadt bis heute finanziell deutlich besser ausgestattet ist und *Rawalpindi* zahlreiche Lasten der *Twin City* Entwicklung tragen muss.

Herausforderungen für die zukünftige Stadtentwicklung

Die sehr fragilen gesellschaftlichen Verhältnisse in der pakistanischen Gesellschaft bilden den Rahmen für die zukünftige Hauptstadtentwicklung. *Pakistan* verfügt zwar aufgrund seiner Verfassung formell über demokratische Strukturen mit einem Zweikammer-Parlament. Seit seiner Unabhängigkeit im Jahre 1947 ist der Staat aber von großer politischer Instabilität geprägt. Mehrfach hat das Militär die Macht übernommen (s. Abb. 48). Auch in demokratischen Perioden bildet das Militär den wichtigsten gesellschaftlichen Machtfaktor. Die politischen Parteien sind intern noch stark von feudalen Machtstrukturen und Familienclans ge-

prägt (vgl. AA: Länderreport Pakistan 5/2016). „Die Verrechtlichung sozialer Beziehungen, gesellschaftliche Mitbestimmung und föderale Strukturen standen meist im diametralen Gegensatz zum Interesse der Machthaber“ (Chiari; Schetter 2010:222). Die starke Stellung des Militärs in Wirtschaft und Gesellschaft und das feudalistische politische System haben zu einer weitverbreiteten Korruption in Politik und Verwaltung geführt. Der zentralistisch agierende Staat grenzt regionale, ethnische und religiöse Minderheiten aus. Häufig führen Konflikte zwischen gesellschaftlichen Gruppen oder mit Vertretern des Staates zu gewaltsamen Auseinandersetzungen.

Die Aufgabenverlagerung von Regierungsfunktionen auf Provinzen und Gemeinden in den letzten Jahren wird eher als föderale Maskierung angesehen. In der Mittelschicht bestehen Forderungen nach mehr Rechtsstaatlichkeit und politischer Teilhabe. Partizipation der Betroffenen findet in Planverfahren zurzeit nicht statt. Mangelnde Rechtsstaatlichkeit und fehlende Partizipation beeinträchtigen das Vertrauen der Bürger in Verwaltung und Politik.

Die äußerst angespannte Sicherheitslage aufgrund häufiger Terroranschläge von Extremisten bestimmt den städtischen Alltag. Die ständige Bedrohung durch Anschläge führt nicht nur zu massiven Militäroperationen, sondern hat auch Einfluss auf die Nutzung des öffentlichen städtischen Raums, der in seiner Funktion als Begegnungsstätte der gesellschaftlichen Gruppen gefährdet ist. Die latente Gefahrensituation befördert bei der wohlhabenden Mittel- und Oberschicht den Wunsch, sich in sichere *Gated Communities* am Stadtrand zurückzuziehen. Das beeinflusst auch das öffentliche Leben in der Hauptstadt und ist seinerseits eine Gefahr für den sozialen Zusammenhalt.

Aktuell bestehen m.E. zahlreiche Probleme für eine sozial und ökologisch verträgliche Entwicklung der Stadt und der Stadtregion, in mehreren Bereichen halte ich sogar einen grundlegenden Wechsel der Stadtpolitik für erforderlich. Die größten Herausforderungen für die zukünftige Stadtentwicklung sind in **materieller** Hinsicht:

Fehlende städtische Wohnraumversorgung für Affordable Housing

Seit Jahrzehnten ist der Wohnungsmarkt in der Hauptstadt sozial und räumlich völlig gespalten. Für die Geringverdiener und mittlere Einkommen besteht Wohnungsnot, es gibt kein Wohnungsangebot für *Affordable Housing*. Insgesamt sind die Immobilienpreise extrem hoch. CDA und die staatlichen Wohnungsunternehmen haben in der Versorgung der breiten Bevölkerung versagt „*The ever increasing difference of demand and supply of affordable housing is one of the major causes of uncontrolled development*“ (Adeel 2010b:5). Ohne eine radikale Änderung in der Wohnungspolitik und in der Wohnversorgung wird es zukünftig keinen Wandel der derzeit laufenden Stadtentwicklungstrends, des weiteren Anstiegs der *Katchi Abadis*, der Suburbanisierung und der sozialen Segregation, geben.

700.000 tägliche Berufspendler von *Rawalpindi* nach Islamabad und ca. 100.000 Bewohner von *Katchi Abadis* in der Hauptstadt zeugen von der verfehlten Wohnungspolitik. „*Proper planning of housing to accommodate the growing requirement of people for all classes*“ (Khwaja 2005:21). In Bezug auf die bestehenden *Katchi Abadis* im ICT gab es keine kontinuierliche Vorgehensweise der Verwaltung und nur kurze Zeit einen sozial- und stadtverträglichen Umgang mit den betroffenen Bewohnern.

Sozial segregierte Entwicklung führt zur weiteren Spaltung der Gesellschaft

Die von *Doxiadis* vorgesehene soziale Differenzierung nach Einkommensklassen innerhalb der Sektoren wurde nach der Beendigung seiner Tätigkeit 1963 von *CDA* nicht weiter verfolgt. Die später gebauten Sektoren wurden nicht sozial gemischt. Die instabile politische Situation hat dazu geführt, dass sich die Wohlhabenden in einem Gürtel von *Gated Communities* in der Peripherie in stark gesicherten Gebieten niederlassen. Die arme Bevölkerung und die zahlreichen Flüchtlinge aus den Nachbarländern konzentrieren sich in informellen Siedlungen im Stadtzentrum. Dadurch wird die Stadt räumlich weiter zwischen Arm und Reich gespalten.

Nach dem Scheitern von *CDA* in der Wohnungsversorgung wird der Siedlungsbau ab 1992 für weitere Akteure geöffnet. Der sich schnell entwickelnde *Urban Sprawl* durch großflächige *Gated Communities* in der Peripherie der Stadt erzeugt hohe ökologische Schäden und finanzielle Kosten. Die suburbane Siedlungstätigkeit bindet die Ressourcen der Investoren und gräbt der geplanten inneren Stadt das Potenzial für die weitere Entwicklung ab.

Schwächung der Kernstadt durch ungeplante dezentrale Entwicklung

Die *pakistanische* Hauptstadt *Islamabad* hat bis heute den Anspruch *Islamabad – The Beautiful* nicht einlösen können. Die Kernstadt bricht nach einigen Sektoren ab. Eine kompakte Siedlungsentwicklung wäre ökologisch, stadtwirtschaftlich und sozial erforderlich. Die zukünftige Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Kernstadt wäre jedoch nur erfolgversprechend, wenn die suburbanen Gebiete durch Planungsvorgaben und höhere Besteuerung des Bodens unattraktiver gemacht würden.

Verkehrsstaus, hohes Pendleraufkommen und geringes ÖPNV-Angebot

Trotz des vorhandenen Netzes von Stadtautobahnen gibt es täglich zahlreiche Staus. *Doxiadis'* völlig auf den Individualverkehr ausgerichtete Verkehrssystem mit großen Verkehrsschneisen hat zur Trennung der Sektoren geführt, in der *Blue Zone* ist es unmöglich, als Fußgänger die Straßenseite zu wechseln. Fußgänger sind nur innerhalb der 2x2km großen Sektoren eingeplant.

Aufgrund der Zunahme der PKWs gerät das Verkehrskonzept an seine Grenzen. Erforderlich wäre der Ausbau eines ÖPNV-Netzes, das beide Städte umfasst. Eine *BRT*-Linie zwischen *Islamabad* und *Rawalpindi* bildet noch kein alternatives Verkehrssystem. „*A holistic mass transit plan for Islamabad's commuters needs to be developed. The solution to cater the needs of the ever-increasing number of commuters does not lie in expanding the roads*“ (IHC 2015:24).

Im Folgenden werden die größten Herausforderungen für die zukünftige Stadtentwicklung in ***institutioneller und planungsmethodischer*** Hinsicht formuliert. Für eine zukünftig ökonomisch, ökologisch und sozial verträgliche Stadtentwicklung der Hauptstadt und der Region sind m.E. die folgenden institutionellen und planungsmethodischen Aspekte und die politischen Rahmenbedingungen zumindest ebenso wichtig wie die bereits formulierten materiellen Herausforderungen.

Erfordernis der Rückkehr zu einer planvollen Stadtentwicklung

Die Steuerung der aktuellen Stadtentwicklung von *Islamabad* kann als inkrementelles, schrittweises Vorgehen zur Problembeseitigung von Einzelfällen bezeichnet werden. Eine integrative und zusammenfassende räumliche Planung unter einer längerfristigen Perspektive ist nicht erkennbar. „*What CDA is doing is 'muddeling through' instead of analysis and planning*“.

In den Zonen 2, 4 und 5 findet heute das Gros der flächenhaften Stadtentwicklung statt. Die Siedlungerschließung ist völlig den *Real Estate Companies* überlassen worden, eine koordinierende Planung durch *CDA* findet nicht statt. Für die Rand-Zonen 4 und 5 gibt es keinen Masterplan. Dort leben bereits ca. 200.000 EW und nach Schätzungen werden es zukünftig ca. 2-3 Mio. EW sein. Demgegenüber bestehen in der geplanten inneren Stadt zahlreiche unbebaute Sektoren.

Eine einfache Rückkehr zu *Doxiadis'* Masterplan, wie es häufig in der kommunalpolitischen Diskussion gefordert wird, ist dagegen m.E. keine Option. Dafür sprechen mehrere Gründe:

1. Einige theoretische Planungsannahmen von *Doxiadis* sind gescheitert, insbesondere zu den Themen *Verkehr*, *Blue Zone*, *Twin Cities*.

Das völlig auf den Individualverkehr ausgerichtete **Verkehrssystem** mit großen Verkehrsschneisen und Stadtautobahnen hat zur Isolierung der einzelnen Sektoren geführt. Das Verkehrskonzept der möglichst schnellen ungestörten Entfernungsüberwindung gerät aufgrund der Zunahme der PKWs an seine Grenzen.

Das lineare *CBD*-Konzept, die **Blue Zone**, bricht schon nach wenigen Sektoren ab. Auch im *CBD* finden die Fußgänger keine Berücksichtigung. Auf der zentralen Avenue ist städtisches Flanieren wegen völliger räumlicher Trennung der beiden Seiten durch Hauptverkehrsachsen nicht möglich. *Doxiadis* konnte das Prinzip *Dynapolis* nicht erfolgreich umsetzen.

Das *Sektor-Konzept* mit dem Prinzip der Nachbarschaftsläden und den Zentren der *Townships*, den **Markaz** funktioniert i.d.R. gut. Dort findet städtisches öffentliches Leben statt.

2. Ausgangspunkt für jede realistische und umsetzbare Planung muss die Analyse der aktuellen siedlungsstrukturellen Gegebenheiten in der Hauptstadtregion sein.
3. Neben theoretischen Fehlannahmen über städtische Entwicklungsprozesse war die fehlende Berücksichtigung administrativer Verhältnisse von *Doxiadis* bei seinem *TwinCity* Konzept für *Islamabad* und *Rawalpindi* ebenfalls schwerwiegend. *Rawalpindi* war nicht konsultiert worden und verweigerte die planerische Zusammenarbeit mit Islamabad. Bereits 1981 war das *TwinCity*-Konzept endgültig gescheitert.

Erfordernis einer Planungskoooperation in der Metropolregion

Es besteht ein dringender Bedarf an einer verbesserten Kooperation zwischen den Gebietskörperschaften. Es bestehen zahlreiche gemeinsame Interessen und Probleme in der Stadtregion. Erfolgversprechend sind m.E. nur partnerschaftliche und keine hierarchischen Lösungen wie z.B. Eingemeindungen. Die Regierung kann diese Kooperationen durch Angebote an die Kooperationspartner befördern und stützen.

Freiwillige regionale Kooperation benötigt konkrete Anlässe / Engpässe bei den Beteiligten. Sie erfordert auch Vertrauen, welches sich nur schrittweise durch gemeinsame Projekterfahrungen entwickeln kann. Das erfolgreich umgesetzte *Rawalpindi-Islamabad Metro Bus Projekt* böte die Möglichkeit, die Sprachlosigkeit zwischen den *Twin Cities* zu überwinden. Voraussetzung für eine erfolgreiche regionale Kooperation ist allerdings, dass sie sich nicht nur auf die fachpolitische Ebene erstreckt, sondern auch von den Kommunalpolitikern gestützt wird. Ein Planungsverband mit der Aufgabe der Regionalplanung sowie einiger sektoraler Fachaufgaben, wie z.B. Verkehr, könnte die vorhandenen Blockaden der Gebietskörperschaften eher überwinden als eine neue regionale Superbehörde. Die Mitglieder des Verbandes wären somit weiterhin in ihren Kommunen verankert und könnten die übergeordneten regionalen Interessen des Verbandes und die Interessen der Mitgliedskommunen leichter abstimmen. Ohne eine

regional abgestimmte Planung ist die legale und illegale flächenhafte Besiedlung der Randzonen von *Islamabad*, *Rawalpindi* und des weiteren Umlandes nicht zu stoppen.

Zukünftige Rolle der Capital Development Authority CDA

CDA ist mit dem Hauptstadtbeschluss bewusst als eine machtvolle einheitliche Planungs- und Vollzugsinstitution nach dem Vorbild der englischen *New Town Development Corporation* gegründet worden. Das Versagen von CDA als zentrale Planungs- und Umsetzungsbehörde hat mehrere Ursachen. Es gab unklare politische Vorgaben und frühzeitige Reduzierung der finanziellen Zuwendungen (wegen *Ost-Pakistan/Bangladesh*). Machtfülle und geringe politische Kontrolle führten zu Amtsmissbrauch, Begünstigungen und Bereicherungen. „*Islamabad is the most highly regulated city in Pakistan. Yet the CDA might be, as one former chairman described it to me ‘the most corrupt government division in the country’*“ (Hull 2008:514). Die weitverbreitete Korruption in der pakistanischen Politik und Verwaltung zerstört bei den Betroffenen das Vertrauen auf gerechtes Verwaltungshandeln.

Die Abkehr vom suburbanen Stadtmodell verletzt mächtige Interessen

Die Anbieter von *Gated Communities* an der Peripherie von Islamabad sind bis auf ein privates Unternehmen ausschließlich staatliche u. halbstaatliche Wohnungsbaugesellschaften von zahlreichen Ministerien, dem Militär und dem Geheimdienst. Die *Defence Housing Authority (DHA)* ist das größte Wohnungsbauunternehmen in ganz *Pakistan*.

Der Handel mit Wohnimmobilien ist in *Pakistan* ein stark umkämpfter Anbietermarkt. Er konzentriert sich auf suburbane Gebiete mit großen Grundstücken und häufig geringem Anteil verkaufter Grundstücke. Ein sparsamer Umgang mit Bauland ist in keiner Weise gegeben. Ein hoher Anteil der Grundstücke deckt nicht den aktuellen Wohnungsbedarf in der Region, sondern dient als Geldanlage für Auslandspakistani, die ihre Verdienste „aus den Golfstaaten“ zuhause sichern wollen. Die negativen ökologischen, ökonomischen und sozialen Folgen dieser segregierten Stadtentwicklung werden m.E. zu wenig thematisiert. Eine radikale Umkehr zu einer kompakteren Stadtentwicklung sehe ich allerdings z.Zt. als wenig realistisch an, da wichtige Akteure des Staates, Ministerien, Behörden und das Militär, an der dispersen Stadtentwicklung verdienen.

Mangel an aktuellen Instrumenten der Stadtentwicklung

Zurzeit stehen keine effektiven Steuerungsinstrumente für Stadtentwicklung der Hauptstadt zur Verfügung, weder aktuelle Planungen, noch Konzepte oder Strategien. CDA scheint derzeit kein aktiver Planungsakteur zu sein, sondern ein Getriebener zwischen dem *High Court* und den Bestrebungen der Regierung, durch Kommunalisierung einige Aufgaben zu delegieren. In den letzten Jahren sind freiwerdende Stellen bei CDA nicht wiederbesetzt worden. Dadurch ist gerade im Planungsbereich massiver Stellenabbau betrieben worden (vgl. Abbasi 22/3/2016). Die Hintergründe dieser Personalpolitik sind unklar, eine Aufstockung des Personals bei CDA wäre allerdings nur sinnvoll, wenn eine integrierende gesamtstädtische *Planung* politisch wieder gewünscht wird.

Unter den gegebenen gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen sind die oben skizzierten Herausforderungen für die zukünftige Stadtentwicklung, um *Islamabad* zu einer *City Beautiful* zu entwickeln, schwer zu bewältigen.

Anhang 2.1.3: Verzeichnis der Literatur und Quellen für Islamabad (Pakistan)

- Adeel**, Muhammad: Assessing the implementation of Rawalpindi's Guided Development Plan through GIS and Remote Sensing, in: Real CORP Conference Report, Vienna 2010a, S. 995-1002
- Ahmad**, Manzoor: Urban Planning in Pakistan, Paper No 246, Vol. 29, Pakistan Engineering Congress, 2006, S. 44-50
- Ahmed**, Noman; **Daud**, Hanif: High dreams and stark realities. Reading Islamabad, in: Bharne, Vinayak: The Emerging Asian City. Concomitant Urbanities and Urbanisms, New York 2013, S. 129-138
- Brunn**, Stanley D.; **Williams**, Jack F.; **Zeigler**, Donald J.: Cities of the world. World Regional Urban Development Lanham/Boulder/New York/Oxford, 2003, S. 368 – 369
- Capital Development Authority Islamabad (CDA)**: Master Plan of Islamabad 1960, Islamabad 1960
- Capital Development Authority Islamabad (CDA)**: Progress Report on Islamabad (1960-70), by: Khan, Ajaz A., Islamabad 1970
- Capital Development Authority Islamabad (CDA)**: Islamabad Capital Territory (Zoning) Regulation, Islamabad 1992
- Capital Development Authority Islamabad (CDA)**: Islamabad Capital Territory (Zoning) Regulation, Islamabad 2005
- Capital Development Authority Islamabad (CDA)**: Modalities and Procedures – Framed under ICT (Zoning) Regulation, 1992, for Development of Private Housing Schemes in Zone Two and five of Islamabad Capital Territory Zoning Plan, Islamabad June 1993
- Capital Development Authority Islamabad (CDA)**: Islamabad – the Beautiful, Islamabad 1995
- Capital Development Authority Islamabad (CDA) / Dorsch and Gollwitzer**: Regional Planning Study, Islamabad 1973
- Capital Development Authority Islamabad (CDA) / UNCHS**: Master Plan Review Islamabad / Rawalpindi Metropolitan Area Planning and Development, Islamabad 1991
- Chiari**, Bernhard; **Schetter**, Conrad; Militärgeschichtliches Forschungsamt (Hg.): Wegweiser zur Geschichte – Pakistan, Paderborn 2010
- Daechsel**, Markus: Sovereignty, Governmentality and Development in Ayub's Pakistan: the Case of Kprangi Township, in: Modern Asian Studies 45 (2011), S. 131-157
- Doxiadis Associates**: Islamabad: Programme and Plan, Athens 1960
- Doxiadis Associates**: Master Plan of Rawalpindi – Proposals on its Development, Athens 1963
- Doxiadis**, Constantinos Apostolos: Dynapolis – The City of the Future, Lecture at Oslo Architecture Faculty on 3_3_1960, Document R-GA 185. Doxiadis Associates (Hsg), Athens 1960
- Doxiadis**, Constantinos Apostolos: Architektur im Wandel, Düsseldorf 1965
- Doxiadis**, Constantinos Apostolos: Between dystopia and utopia, London 1966
- Government of Pakistan, Ministry of Law and Parliamentary Affairs**: The Capital Development Authority Ordinance 1960 (XXIII/1960); 27/06/1960 (as modified up to 30/03/1972), Islamabad 1984
- Government of Pakistan, General Statistical Office**: Census 1998, selected Population and housing statistics of individual urban and rural Localities, Islamabad 1998
- Hull**, Matthew: Uncivil Politics and the Appropriation of Planning in Islamabad, in: Khan, Naveeda: Crisis and Beyond – Reevaluating Pakistan, London 2009, S. 442 – 471
- Hull**, Matthew S.: Government of Paper – The Materiality of Bureaucracy in Urban Pakistan, Berkeley and Los Angeles 2012
- Hussain**, Arif: Islamabad Green City Program, UNHABITAT o.J.
- Inskip**, Steve: Instant City. Life and Death in Karachi, New York 2011
- Khan**, Mohammad Ayub: Erinnerungen und Bekenntnisse, 'Friends not Masters'. Eine politische Autobiographie, Tübingen 1968, (aus dem Englischen übertragen, Titel der Originalausgabe: Friends Not Masters, A Political Autobiography, by Ayub Khan, President of Pakistan, London 1967)
- Khan**, Saad: 50 Years: A Downward Spiral in Urban Planning, Islamabad 2010
- Maria**, Sajida Iqbal; **Imran**, Muhammad: Planning of Islamabad and Rawalpindi. What went wrong? Paper for the ISOCARP Congress 2006, Istanbul 2006
- Mahsud**, Ahmed Zaib Khan: Korangi as a Cornerstone, in: D'Auria, Viviana; de Meulder, Bruno; Shannon, Kelly: Human Settlements, Formulations and (re)Calibrations, Amsterdam 2010, S.53-57.
- Munk**, Hannes: Islamabad, Capital of Pakistan, Seminarbeitrag HCU Hamburg 2014 (unveröffentlichtes Manuskript)
- UN-Habitat**: Forced Evictions – Towards Solutions? Second Report of the Advisory Group on forced evictions to the executive director of UN-Habitat. Nairobi 2007, Case Study Karachi, S. 73-76

Vale, Lawrence J.: Islamabad: Building "Dynapolis" for the Status Quo, in: Architecture, Power, and National Identity, Yale University, London 1992, S. 128-133

Internet Quellen:

AA - Auswärtiges Amt der Bundesrepublik Deutschland: Länderinformationen Pakistan (Stand: 6/2012), http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Pakistan_node.html

AAJ News: Urban planning center to be developed at Planning Commission: Ahsan Iqbal, 9/2/2014, <http://www.aaj.tv/2014/02/urban-planning-center-to-be-developed-at-planning-commission-ahsan-iqbal/>

Abbasi, Kashif: CDA to devise regulations for commercial buildings in zones IV, V, in: Dawn 14/11/2015, <http://www.dawn.com/news/1219582>

Abbasi, Kashif: Inquiry sought against CDA for allowing illegal housing scheme, in: Dawn 19/4/2016, <http://www.dawn.com/news/1252981>

Abbasi, Kashif: CDA reluctant to go after illegal housing societies, in: Dawn 7/3/2016, <http://www.dawn.com/news/1244043/cda-reluctant-to-go-after-illegal-housing-societies>

Abbasi, Kashif: CDA averse to 'planning' ahead? In: Dawn 22/3/2016, <http://www.dawn.com/news/1247239>

Abbasi, Kashif: What happened to the Islamabad Metropolitan Corporation? In: Dawn 10/5/2016, <http://www.dawn.com/news/1257367>

Abbasi, Obaid; **Hussain,** Danish: Three injured in clashes as authorities begin eviction drive in Islamabad, in: Express Tribune 30/7/2015, <http://tribune.com.pk/story/929219/three-injured-in-clashes-as-authorities-begin-eviction-drive-in-islamabad/>

Abbasi, Talha: Malik Riaz Hussain, in: Pakistani Leaders, 2009, http://www.pakistanileaders.com.pk/profile/Malik_Riaz_Hussain

Adeel, Muhammad: The role of Land Policy behind unauthorized spatial expansion in rural areas of Islamabad Paper for ISOCARP Congress in Nairobi 2010b, www.isocarp.net/Data/case_studies/1666.pdf

Adeel, Muhammad: Spatial Expansion in Islamabad's Rural Area: Pattern & Causes. Paper for 48th ISOCARP Congress 2012 in Perm, www.isocarp.net/Data/case_studies/2080.pdf

Affatato, Paolo: Pakistan: Islamabad's CDA cuts off Christian slum's water supply, in: Vatican Insider 29/12/2015, <http://www.lastampa.it/2015/12/29/vaticaninsider/eng/world-news/pakistan-islamabads-cda-cuts-off-christian-slums-water-supply-vbZmOULs0QMnQewoUSzISl/pagina.html>

Aftab, Noor: Islamabad ditches its twin sister – Rawalpindi, in: Overseas Pakistani Friends (Blog) 7/6/2008, <http://www.opfblog.com/2541/islamabad-ditches-its-twin-sister-rawalpindi/>

Aftab, Noor: Capital's revised master plan to see daylight soon, in: Archi Times Juli 2009, http://archpresspk.com/july09_Capital

Ahmed, Amin: Govt planning to reform capital's civic laws, in: Dawn 7/6/2015, <http://www.dawn.com/news/1186720>

Ahmed, Shahzada Irfan: A questionable existence: 52 katchi abadis of Islamabad, in: The News on Sunday 9/8/2015 http://tns.thenews.com.pk/a-questionable-existence-of-katchi-abadi-in-islamabad/#.V0xd_mN6H3U

Akter Hameed Khan Resource Center (AHK): Shelter for the poor: Legislation and Enforcement: A Case Study of Islamabad, Islamabad 2010. <http://www.ahkrc.net.pk>

Ali, Fawad: For Pinid-Islamabad commuters: Nawaz flags off metro bus project, in: Express Tribune 24/3/2014, <http://tribune.com.pk/story/686537/for-pindi-islamabad-commuters-nawaz-flags-off-metro-bus-project/>

Ali, Kalbe: Senate body angry over illegal housing schemes in Islamabad, in: Dawn 10/11/2015, <http://www.dawn.com/news/1218674>

Ali, Saima Sabit: Measuring the success of human settlements - The case of Islamabad, IHS Erasmus University Rotterdam, 2013, <http://thesis.eur.nl/pub/16025/Saima-Sabit-Ali.pdf>

Anis, Muhammad: Islamabad's revised masterplan put into cold storage by CDA, in: The News 30/7/2008, http://www.thenews.com.pk/daily_detail.asp?id=127015

Anis, Muhammad: The Capital Development Authority (CDA) has submitted a plan to the prime minister to give the federal capital a 'City Centre', in: The News 27/9/2012, <http://www.thenews.com.pk/Todays-News-6-134210-CDA-proposes-City-Centre-for-Islamabad>

Ansari, Sarfraz Husain: Forced Modernization and Public Policy: A Case Study of Ayub Khan Era (1958-69), in: Journal of Political Studies, Vol.18 2011, S. 45-60, http://pu.edu.pk/images/journal/pols/pdf-files/Forced_Modernization%20-%204.pdf

Anwar, Shahzad: Master Plan: Frequent changes deface capital, in: The Express Tribune 23/3/2015 <http://tribune.com.pk/story/857495/master-plan-frequent-changes-deface-capital/>

APUDG (AJM Planning and Urban Design Group Sdn Bhd): Homepage, International: Bahria Golf City Master Plan Islamabad, Petaling Jaya, 2014, <http://apudg.com/bahria-golf-city.html>

Arshad, Fatima: PAC sends notice to Bahria Enclave to return encroached land, in: News Pakistan 27/5/2016, <http://www.newspakistan.pk/2016/05/27/pac-sends-notice-bahria-enclave-return-encroached-land/>

Asad, Malik: PAC wants encroached land retrieved from Bahria Enclave, in: Dawn 27/5/2016, <http://www.dawn.com/news/1260909/pac-wants-encroached-land-retrieved-from-bahria-enclave>

Bahria Town Rawalpindi: Official Website: www.bahriatown.com

Bahria Town Rawalpindi: Bahria Enclave Islamabad, 13/4/2014, <http://www.bahriatownonline.com/bt/2014/04/13/bahria-town-islamabad/>

Butt, M. Jamil; Waqas, Ahmad; Iqbal, Muhammad F.; Muhammad, Gul; Lodhi, M. A. K.: Assessment of Urban Sprawl of Islamabad Metropolitan Area using multi-sensor and multi-temporal Satellite Data, King Fahd University of Petroleum and Minerals, 2011, http://download.springer.com/static/pdf/500/art%253A10.1007%252Fs13369-011-0148-3.pdf?auth66=1352379645_a1ad920f9ac8c09c55d74d334cd0f85f&ext=.pdf

Capital Development Authority (CDA): Official Website: www.cda.gov.pk

Capital Development Authority (CDA): The City of Islamabad: Islamabad the Beautiful, <http://www.islamabad.gov.pk/>

Capital Development Authority (CDA): The Capital Development Authority Ordinance 1960 with Comments and Amendments up to 03/01/2012; [online]: <http://www.cda.gov.pk/documents/docs/cda-ordinance-1960.pdf>

Capital Development Authority (CDA) Pakistan: Islamabad Bus Rapid Transit; Summary Project Briefing; Pre-Feasibility Study on Bus Rapid Transit Project, Islamabad, Pakistan, Manila 2012 <http://cdia.asia/wp-content/uploads/2014/09/Islamabad-BRT-Marketing-Brochure.pdf>

Capital Development Authority (CDA): CDA and Urban Planning Punjab signed MOU, News Release Article, 9/9/2013, http://www.cda.gov.pk/resource_center/news-releases/news-item.asp?var=631

Capital Development Authority Islamabad (CDA): Bahria Enclave Housing Scheme, 2013, <http://www.cda.gov.pk/housing/society.asp?varId=42>

Capital Development Authority (CDA): Islamabad Capital Territory (Zoning) Regulations Islamabad 2010, nicht genehmigt, veröffentlicht als S.R.O. 1105(I)/2014 am 10/12/2014 (online nicht verfügbar).

Capital Development Authority (CDA): Un-authorized housing schemes in Islamabad, 6/10/2015, http://www.cda.gov.pk/housing/unauthorised_schemes.asp

Capital Development Authority (CDA), CDA Directorate of Estate Management: Park Enclave, <http://www.cda.gov.pk/ads/Brochure-ParkEnclaveExt.s.pdf>

Capital Development Authority (CDA), CDA Directorate of Estate Management: Park Enclave Phase II (Block A). <http://www.cda.gov.pk/ads/ParkEnclaveII-Brochure.s.pdf>

Capital Development Authority (CDA): Public notice: un-authorized housing schemes in Islamabad, 6/10/2015, <http://www.cda.gov.pk/documents/publicnotices/266.pdf>

Capital Development Authority (CDA): Launching of new sectors and completion of development in stalled ones is the top priority: Chairman CDA, 10/3/2016, http://www.cda.gov.pk/resource_center/news-releases/news-tem.asp?var=1149

Daily Times: CDA chief sent packing on corruption charges, 2/10/2012, http://www.dailytimes.com.pk/default.asp?page=2012\10\02\story_2-10-2012_pg11

Dar, Humayon: This is Islamabad, in: Daily Times, 3/2/2014, <http://www.dailytimes.com.pk/opinion/03-Feb-2014/this-is-islamabad>

Dawn Newspaper: Changes to zoning regulations: New rules to benefit bigwigs, 22/12/2010, <http://www.dawn.com/news/592828/changes-to-zoning-regulations-new-rules-to-benefit-bigwigs>

Dawn Newspaper: Bahria Enclave-II not approved, says CDA, 12/6/2013, <http://www.dawn.com/news/1017577>

Dawn Newspaper: 'Islamabad is an authoritarian city', 1/9/2013, <http://www.dawn.com/news/1039683/islamabad-is-an-authoritarian-city/2>

Dawn Newspaper: Malik Riaz on bribes, blackmail and launching media empire, 30/3/2016, <http://www.dawn.com/news/1248654>

Defence Housing Authority (DHA) Islamabad–Rawalpindi. Official Website: <http://www.dhai.com.pk/>

DHA Valley Project Islamabad: <http://www.dhai.com.pk/dhavalley/location.php>

Defence Housing Authority (DHA) Karachi: DHA City Karachi (DCK), http://www.dhakarachi.org/about_dhacity.asp

DND: Nawaz Sharif to inaugurate Rawalpindi-Islamabad Metro bus service on June 3, 1/6/2015, <http://www.dnd.com.pk/nawaz-sharif-to-inaugurate-rawalpindi-islamabad-metro-bus-service-on-june-3/93418>

Doxiadis Associates: Official Website: <http://doxiadis.com>

Doxiadis, Constantinos A.: Architect and Urban Planner, Homepage, <http://www.doxiadis.org/>

Doxiadis, Constantinos A.: Architect and Urban Planner, Projects Islamabad the capital of Pakistan, 2004, http://www.doxiadis.org/files/pdf/Islamabad_project_publ.pdf

Doxiadis, Constantinos A: Ekistics and Traffic, in: Traffic Quarterly, v.17, no.3, July 1963, p. 439-457, http://www.doxiadis.org/Downloads/Ekistics%20and%20Traffic%20_fig_.pdf

Express Tribune: CDA to combat corruption, 16/11/2010, <http://tribune.com.pk/story/77993/cda-to-combat-corruption/>

Express Tribune: Illegal housing scheme: Ghauri Town operation triggers massive protest, 17/11/2015, <http://tribune.com.pk/story/993384/illegal-housing-scheme-ghauri-town-operation-triggers-massive-protest/>

Express Tribune: Senate panel told: Capital has 101 illegal housing societies, 26/1/2016, <http://tribune.com.pk/story/1034189/senate-panel-told-capital-has-101-illegal-housing-societies/>

Frantzeskakis, J. M.: Islamabad, a town planning example for a sustainable city, DENCO Development and Engineer Consultants S.A., Athens 2008, <http://www.urbanpk.com/upkgallery/citypictures/Islamabad/Master%20Plan%20&%20Documentation/Islamabad%20-%20A%20Town%20Planning%20Example%20for%20a%20Sustainable%20City.pdf>

Ghani, Faras: Islamabad's Christian slums face demolition, in: Aljazeera 14/12/2015, <http://www.aljazeera.com/news/2015/12/islamabad-christian-slums-face-demolition-151212093750321.html>

Hafeez, Sarazobia: Need to review master plan of Islamabad, in: The News International <http://www.thenews.com.pk/print/105909-Need-to-review-master-plan-of-Islamabad>

Haider, Mahe Nau; **Hussain**, Tariq: Pakistan RSPN & UNDP (Hg.): Katchi Abadis and Some Viable Alternatives. A Case Study based on the Capital Development Authority's, Islamabad's Approach 1998-2000, Islamabad 2002 <http://www.rspn.org/publications/PDFs/Katchi%20Abadis%20and%20Some%20Viable%20Alternatives%20-%20A%20Case%20Study%20and%20Operation%20Guidelines%20%282002%29.pdf>

Hamari Web (Blog): Bahria Enclave Scandal, 12/4/2014, <http://www.hamariweb.com/articles/article.aspx?id=45507>

Haq, Riaz: Groundbreaking DCK Green City in Pakistan, 22/02/2012, http://www.riazhaq.com/2012_02_01_archive.html

Hull, Matthew: Ruled by records: The expropriation of land and the misappropriation of lists in Islamabad, in: American Ethnologist, Vol. 35, No 4, S. 501-518, <http://deepblue.lib.umich.edu/bitstream/handle/2027.42/75363/j.1548-1425.2008.00095.x.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Hussain, Danish: Raja changes CDA top bosses, in: The Nation 2/10/2012, <http://www.nation.com.pk/pakistan-news-newspaper-daily-english-online/islamabad/02-Oct-2012/raja-changes-cda-top-bosses>

Hussain, Danish: Slum survey: Over 80,000 people living in capital's katchi abadis, says report, in: The Express Tribune 27/2/2014 <http://tribune.com.pk/story/676555/slum-survey-over-80000-people-living-in-capitals-katchi-abadis-says-report/>

Hussain, Danish: Zone-IV under stress: REaltors push for legal cover, in: Express Tribune 4/4/2016, <http://tribune.com.pk/story/1078218/zone-iv-under-stress-realtors-push-for-legal-cover/>

INWENT Länderinformation Pakistan, <http://liportal.inwent.org/pakistan>

Islamabad Capital Territory Administration (ICTA): Local Government and Rural Development 2015, <http://www.ictadministration.gov.pk/local-gvt-and-rural-practices.html>

Islamabad Capital Territory Local Government Act, 2015: A BILL to rationalize and reorganize the local government system in the Federal Capital. http://www.senate.gov.pk/uploads/documents/1428491077_893.pdf

Islamabad High Court: Writ Petition No. 12767/2011: Report of the Islamabad Environmental Commission, 19/10/2015, <http://ihc.gov.pk/Announcements/Judgements/Court4/Writ%20Petition%20No.%201276-2011%20%28Judgement%29.pdf>

JICA: Master Plan Study for Integrated Rural Development Project: Final Report; Vol. 1 Main Report, 3/1986 , http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/10314490_01.pdf

JICA: Master Plan Study for Integrated Rural Development Project: Final Report; Vol. 2 Annex 3/1986, http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/10314482_01.pdf

Junaidi, Ikram: Stick to master plan, say town planners, in: Dawn 7/6/2015, <http://www.dawn.com/news/1186719>

Kenji, Momota: Metropolitan Water Supply Project (Kanpur Water Supply Project Phase I), Ex-post monitoring for ODA loan project, Field Survey, Pakistan 2008, http://www.jica.go.jp/english/our_work/evaluation/oda_loan/monitoring/c8h0vm000001rdlp-att/pak2007_01.pdf

Khan, Azam: The lure of Zone-IV: Bahria Town takes the better of CDA's plans, in: Express Tribune 11/7/2011, <http://tribune.com.pk/story/207022/the-lure-of-zone-iv-bahria-town-takes-the-better-of-cdas-plans/>

Khan, Ishan Ullah: A quick walk through the history – Bahria Enclave Islamabad, in: Zameen Blog 7/1/2014, <http://www.zameen.com/blog/a-quick-walk-through-the-history-bahria-enclave-islamabad.html>

Khan, Sher B.: Islamabad master plan as inconsistent as basic law, in: Archi Times Juli 2009, http://www.archpresspk.com/August_MasterPlan.htm

Khawaja, Saima Amin: Violations of Master Plan Islamabad, 9/9/2015 in: Islamabad High Court: Writ Petition No. 12767/2011

Kreutzmann, Hermann: Anspruch und Realität einer geplanten Hauptstadt: Islamabad in Pakistan, in: Erdkunde, Band 46/1992, S. 26-39, <http://www.erdkunde.uni-bonn.de/archive/1992/anspruch-und-realitaet-einer-geplanten-hauptstadt-islamabad-in-pakistan>

Kreutzmann, Hermann: Islamabad – Living with the plan, South Asia Chronicle 3/2013, Berlin S.135-160. <http://edoc.hu-berlin.de/suedasien/band-3/135/PDF/135.pdf>

Malik, Ayyub: Post-Colonial Capitals of South Asia: A Critical Analysis of Chandigarh, Dhaka and Islamabad. Conference and Exhibition Report, in: Global Business and Economic Review (GBER) Vol.3 No.1 S. 68-80. www.edgehill.ac.uk/gber/.../10%20Conference%20&%20exhib.pdf

Malik, Hasnaat: I-11 katchi abadi: SC orders govt to stop demolishing houses, in: The Express Tribune 30/5/2015 <http://tribune.com.pk/story/945181/i-11-katchi-abadi-sc-orders-govt-to-stop-demolishing-houses/>

Malik, Hasnaat: Slums could affect Muslim majority in Islamabad: CDA, in: Express Tribune 5/12/2015, <http://tribune.com.pk/story/1004165/slums-could-affect-muslim-majority-in-islamabad-cda/>

Mahsud; Ahmed, Zaib, Khan: Korangi as a Cornerstone, in: Human Settlements. Formulations and (re)Calibrations. S. 53-<http://project.dimagehunter.com/wp-content/uploads/2012/10/Ir-AZKM-Korangi-HS-2010.pdf>

Manahil Estate: Bahria Enclave 2 Acquires NOC from CDA Islamabad, 24/10/2014, <http://manahilestate.com/bahria-enclave-acquires-noc-cda-islamabad/#sthash.2Kj9azLA.HKpldSy5.dpbs>

Mott McDonald Pakistan: Final Report on Review of Master Plan of Islamabad, Report submitted to CDA as typescript, Islamabad. September 2005 (online nicht verfügbar)

Muhammad, Maryam: NARC: A Story of Collusion between CDA & the Land Mafia, in: Youlin Magazine 31/7/2015, <http://www.youlinmagazine.com/story/narc-story-of-collusion-between-cda-and-land-mafia/NDAx#sthash.dV3OY4dV.dpbs>

Multi Professionals Co-Operative Housing Society (MPCHS): Tele Gardens, CDA Sector F-17 Islamabad. <http://mpchs.com/Resources/Downloads/8d25fafa-165e-4b93-952a-970b115478baBroucher.pdf.pdf>

Multi Professionals Co-Operative Housing Society (MPCHS): Multi Residencia & Orchards Farm Housing Project, <http://www.mpchs.com/Resources/Downloads/413212e0-c2fc-4bbf-8974-fd2d2e67f037Islamabad%20Orchards.pdf.pdf>

Multi Professionals Co-operative Housing Society (MPCHS): www.mpchs.com. Projects:

Naseem, Bushra; Tubbsum, M. Iqbal; Shah, Tayyab Ikram: Urban growth monitoring along Islamabad Highway through Satellite Remote Sensing and Geographic Information System. <http://igis.nust.edu.pk/facultyresearch.htm>

National Assembly: Islamabad Capital Territory Local Government Act, 2015, http://www.senate.gov.pk/uploads/documents/1428491077_893.pdf

Nazir, Khurram: Corruption and illegal activities by CDA, in: Khurram Nazir's Blog 29/10/2010, <https://khurramnazir.wordpress.com/2010/11/08/corruption-and-illegal-activities-by-cda-capital-development-authority-islamabad-pakistan/>

The News: CDA hiding its own inefficiency through operation in Ghauri Town, 19/11/2015, <https://www.thenews.com.pk/print/73971-cda-hiding-its-own-inefficiency-through-operation-in-ghauri-town>

Niaz, Tahir: Government decides to redevelop Katchi Abadis, in: Pakistan Today, 12/03/2013. <http://www.pakistantoday.com.pk/2012/03/12/news/national/govt-decides-to-redevelop-katchi-abadies/>

Niaz, Tahir: Illegal housing societies under radar, in: The Nation 9/11/2015, <http://nation.com.pk/islamabad/09-Nov-2015/illegal-housing-societies-under-radar>

Niaz, Tahir: Ghauri Town management opens sealed offices, in: The Nation 4/2/2016, <http://nation.com.pk/islamabad/04-Feb-2016/cda-mulls-legal-action>

Patiala Associates: Maps, Bahria Enclave, 2015, <http://www.patialahome.com/wp-content/uploads/2015/09/Bahria-Enclave-new...jpg>

Provoost, Michelle: New towns on the Cold War frontier, in: Lettre Internationale (Denmark), 2006, <http://www.eurozine.com/articles/2006-06-28-provoost-en.html>

Qasim, Muhammad: Violation of CDA Master Plan, in: aps News Agency Blog, 27/9/2013, <http://apsnewsagency.blogspot.de/2013/09/violation-of-cda-master-plan.html>

Qasim, Muhammad: Islamabad master plan: Know thy city — I, in: Express Tribune, 13/1/2014, <http://tribune.com.pk/story/658293/islamabad-master-plan-know-thy-city-i/>

Rawalpindi Development Authority (RDA): Rawalpindi Development and Strategic Plan, Power Point Präsentation 2011, http://www.rda.gov.pk/research/gdp_pre.pdf

Real Estate, Housing News: Senate Standing Committee on Housing & Works Declared PHA 'illegal & unconstitutional body', 27/4/2011, <http://www.fjtown.com/senate-standing-committee-on-housing-works-declared-pha-illegal-unconstitutional-body/>

Sajjad, Fizzah: The Case of Islamabad: Building for the builders? In: Invisible Cities 8/2015, <http://www.tanqeed.org/2015/08/thecaseofislamabad/>

Salman: CDA proposes City Centre for Islamabad, in: Lahore Real Estate 27/9/2012, <http://www.lahorealestate.com/pakrealestatetimes/showthread.php?tid=14681>

Salman, Ali: Economically unviable: Metro Bus - a white elephant painted red, in: Express Tribune 29/6/2015, <http://tribune.com.pk/story/911493/economically-unviable-metro-bus-a-white-elephant-painted-red/>

Sator, Christoph: Millionen Flüchtlinge. Die Slums von Islamabad, in: n-tv.de 15/4/2009, <http://www.n-tv.de/politik/dossier/Die-Slums-von-Islamabad-article80840.html>

Sher, Fazal: Revision of Islamabad's 'Master Plan': CDA planning to hire Greek firm, 23/5/2008

Sher, Fazal: Islamabad Master Plan back to the drawing board, in: Daily Times 31/12/2008, http://www.dailytimes.com.pk/default.asp?page=2008\12\31\story_31-12-2008_pg11_6

Sher, Fazal: CDA fails to finalise revised Islamabad Master Plan, in: Overseas Pakistanis (Blog) 12/6/2009, <http://sweethome.overseaspakistanis.net/node/754>

Sher, Fazal: Islamabad: Housing shortage in Capital: CDA sitting on revised draft of master plan, in: Daily Times 15/9/2009, http://www.dailytimes.com.pk/default.asp...009_pg11_2

Sher, Fazal: CDA fails to act against illegal housing schemes: Senate panel, in: Business Recorder 1/3/2014, <http://epaper.brecorder.com/m/2014/03/01/7-page/412044-news.html>

Siddiqui, Tasneem, Ahmed: Katchi Abadis – The problem and ways to a solution. Congress 27-28/2/ 1995, London. <http://www.docstoc.com/search/pattali-makkal-katchi>

Skyscrapercity: Revised Master Plan of Islamabad by CDA (2005) (Masterplan-Abbildung mit aktuellen Modifikationen 2005), <http://www.urbanpk.com/upkgallery/citypictures/Islamabad/Master%20Plan%20&%20Documentation/Islamabad%20-%20CDA%20New%20MP%20-%202001.jpg>

Standing Committee on Law and Justice, Senate of Pakistan: Steps taken/being taken by the Government against illegal Housing Societies in Islamabad Capital Territory (ICT), 16/5/2016, http://senate.gov.pk/uploads/documents/1463404583_842.pdf

Supreme Court of Pakistan: Suo Motu Case No. 10/2007: Increasing Prices of Daily Commodities.

Supreme Court of Pakistan: Suo Motu Case No. 13/2009: Joint Venture Agreement between CDA and Multi Professional Cooperative Housing Society (MPCHS) for Development of land in Sector E 11, Islamabad, 15/4/2011, http://www.supremecourt.gov.pk/web/user_files/File/SMC.13-2009.pdf

Tahir, Khaula: "The Changing face of Islamabad" - An architectural perspective, in: Pique, 10/10/13, <http://pique.pk/off-beat/07-Oct-2013/the-changing-face-of-islamabad>

Tanoli, Azam: CDA chief admits flaws in Master Plan, in: The Nation 18/12/2009, <http://nation.com.pk/islamabad/18-Dec-2009/CDA-chief-admits-flaws-in-Master-Plan>

UN Centre for Human Settlements (UNCHS) / Doxiadis Associates: Islamabad / Rawalpindi Metropolitan Area Planning and Development Consultancy, Project Description 1991, <http://www.doxiadis.com/project.php?id=187&mi=2>

Urban PK: Bahria Enclave, 2011, <http://www.urbanpk.com/upkgallery/projectpictures/Islamabad/Bahria%20Town/Bahria%20Enclave/Islamabad%20-%20Bahria%20Enclave%20-%20Satellite%20Image%20-%20JUL%202011%20-%202001.jpg>

Die Welt: Half das Topmodel Ayaan Ali Pakistans Steuerbetrüger? 1/6/2015, <http://www.welt.de/vermishtes/article141774630/Half-das-pakistanische-Topmodel-Steuerbetruegern.html>

Zahidi, Tabassum; SDPI-Sustainable Development Policy Institute (Hg.): Proposal for Development of Islamabad - Municipal Conservation Strategy, Islamabad 2000, <https://sdpi.org/publications/files/W50-Proposal%20for%20Development%20of%20Islamabad.pdf>

Zameen News: Ghauri Town residents protest CDA decision, 18/11/2015, <http://www.zameen.com/news/ghauri-town-residents-protest-cda-decision.html>

Die Zeit: Slumbewohner in Pakistans Hauptstadt sollen vertrieben werden. Video 07.05.2014, <http://www.zeit.de/video/2014-05/3543152217001/islamabad-slum-bewohner-in-pakistans-hauptstadt-sollen-vertrieben-werden>

Die Autoren

Dr.-Ing. Michael Bose, Stadt- und Regionalplaner

- 1977 – 1981 Städtebau-Referendar und Baurat im Landesplanungsamt, Baubehörde Hamburg
- 1981 – 2085 Akademischer Rat an der Technischen Universität Hamburg-Harburg
- 1985 – 1988 beurlaubt, Reisen durch den Vorderen Orient, Süd- und Südostasien, Teilnahme an einer Ausgrabung, Besuch deutscher EZ- Projekte
- 1988 – 2006 Akademischer Oberrat an der Technischen Universität Hamburg-Harburg
- 2006 - 2016 Akademischer Oberrat und Leiter des Arbeitsgebietes *Regionalentwicklung und Regionalplanung* an der *HafenCity Universität (HCU) Hamburg*
- Forschungsfelder: Stadtentwicklungsplanung, Planungsmethoden, Planungsrecht und Planungsgeschichte, regionale Siedlungskonzepte und Planungsoperationen in Metropolregionen
- 2005 - 2008 Mitglied des deutsch/vietnamesischen BMBF-Forschungsteams *Mega City HCMC*
- 2010 - 2012 Berater für die Entwicklung des Curriculums des Masterstudiengangs *Urban Planning* an der HCMUARC in HCMC/Vietnam
- 2013 - 2016 Forschungsprojekt: Die neuen Hauptstädte des 20. Jahrhunderts – Planung, Realisierung und aktuelle Anforderungen

Dipl. Bibl., Dipl. Psych. Ursula Bartscher

- 1979 – 1985 Leiterin der Bibliothek im Statistischen Landesamt Hamburg
- 1985 – 1988 beurlaubt, Reisen durch den Vorderen Orient, Süd- und Südostasien, Teilnahme an einer Ausgrabung, Besuch deutscher EZ- Projekte
- 1988 – 1998 Leiterin der Bibliothek im Statistischen Landesamt Hamburg
- 1999 – 2006 Referatsleiterin des Informationscenters mit Bibliothek des Statistikamtes Nord
- 2007 – 2010 Beraterin für Bibliothekswesen im Auftrag des Senior Experten Service (SES) Bonn, mehrere Kurzzeiteinsätze in Phnom Penh, Kambodscha und Sanaa, Jemen