

Nicely messy

Blick in die Zukunft: Was bewegt die Megacity Mumbai im Jahr 2030?
Das indische Architekten-Team CRIT gewährt Einblicke in eine Stadt im Zeitraffer.

Von Eva Bolhoefer (Text)

Wie sehen die Megacities im Jahr 2030 aus? Und welchen mobilen Herausforderungen müssen wir uns stellen? Die Metropolis & Mobilty Dialogue Konferenz im Rahmen des Audi Urban Future Award lieferte unter dem Motto "Think global, act local" erste Erkenntnisse zu Veränderungen weltweiter Mobilität. Sechs Architekten-Teams stellten in Ingolstadt ihre Visionen für die Zukunft urbaner Mobilität in verschiedenen Regionen der Welt vor. Darunter auch CRIT (Collective Research Initiatives Trust), das die Infrastruktur der Megacity Mumbai jenseits von Schnellverkehrssystemen und Massentransportmitteln neu überdenkt. Denn Mobilität, so lautet ihr Ansatz, geht über die Beförderung von A nach B hinaus und vereint auch soziokulturelle Aspekte wie Migration, Gentrifizierung und Klassenbewegungen miteinander. Unter dem Motto „Being Nicely Messy“ (fröhliches Chaos) stellt CRIT eine Stadt im Schnelltempo vor.

Mumbai, so sagt man, ist immer in Eile. Mumbai, so weiß man, ist der wirtschaftliche Puls Indiens. Und Mumbai wird immer größer: Zwischen 1991 und 2010 stieg die Zahl der Einwohner von 9,3 Millionen auf 12,43 Millionen. Auch die Anzahl der Fortbewegungsmittel wuchs im gleichen Zeitraum von 630.000 auf 1,77 Millionen. Nach Tokio-Yokohama, Mexiko-Stadt, New York und Seoul ist Mumbai die

fünftgrößte Metropole der Welt. Und laut Schätzungen der NASA könnte sie den Giganten Tokio bis zum Jahr 2050 von Platz eins verdrängt haben.

Auch wirtschaftlich hat die Hafenmetropole in den vergangenen Jahrzehnten einen starken Wandel durchlebt. Textilfabriken wichen himmelsstürmenden Einkaufszentren, Gewerbekomplexen und Apartmentgebäuden – Mumbai wurde zur Stadt der Unternehmer. Die damit einhergehende Umgestaltung von Produktions- und Arbeitsbedingungen erforderte auch neue Formen der Mobilität. „Die wirtschaftlichen Veränderungen haben andere Bewegungsmuster geschaffen. Um Produkte zu verkaufen, Arbeit zu finden oder Ressourcen zu mobilisieren müssen die Menschen heute ganz andere und viel weitläufigere Strecken zurücklegen als zuvor,“ erklärt die Architektin und Stadtplanerin Rupali Gupte von CRIT. „Das führt dazu, dass es neue und unerwartete Stoßzeiten im Nahverkehr gibt und an unvorhersehbaren Stellen immense Staus entstehen. Darauf reagiert die Regierung mit dem Bau groß angelegter Infrastrukturprojekte, die wiederum die „Logik“ der Stadt stören, da zum Beispiel Straßen gebaut werden, die mitten durch Slumgebiete führen und Menschen in Mietkasernen umgesiedelt werden müssen.“ Doch was macht die Logik Mumbais aus? Vor allem beschreibt sie die urbane



Slumgebiete werden vor die Tore der Stadt verlagert, Hütten weichen Hochhäusern.

Die Finanzmetropole Mumbai generiert

33% des indischen Steuer-
aufkommens.

In den vergangenen zwei
Jahrzehnten wuchs die
Population Mumbais ver-
gleichsweise langsamer
als im Rest Indiens.

40%

des Außenhandels findet in
Mumbai statt.

Während die Einwohnerzahl Mumbais
zwischen 1991 und 2010 um

25%
zunahm,

wuchs die Anzahl der Zugreisenden
im gleichen Zeitraum um

67%

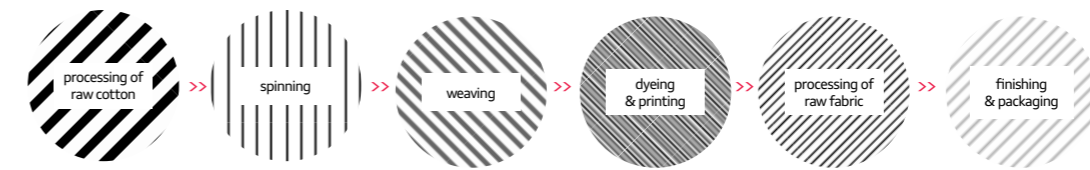
Die Zahl der Transportmittel
stieg um

181%

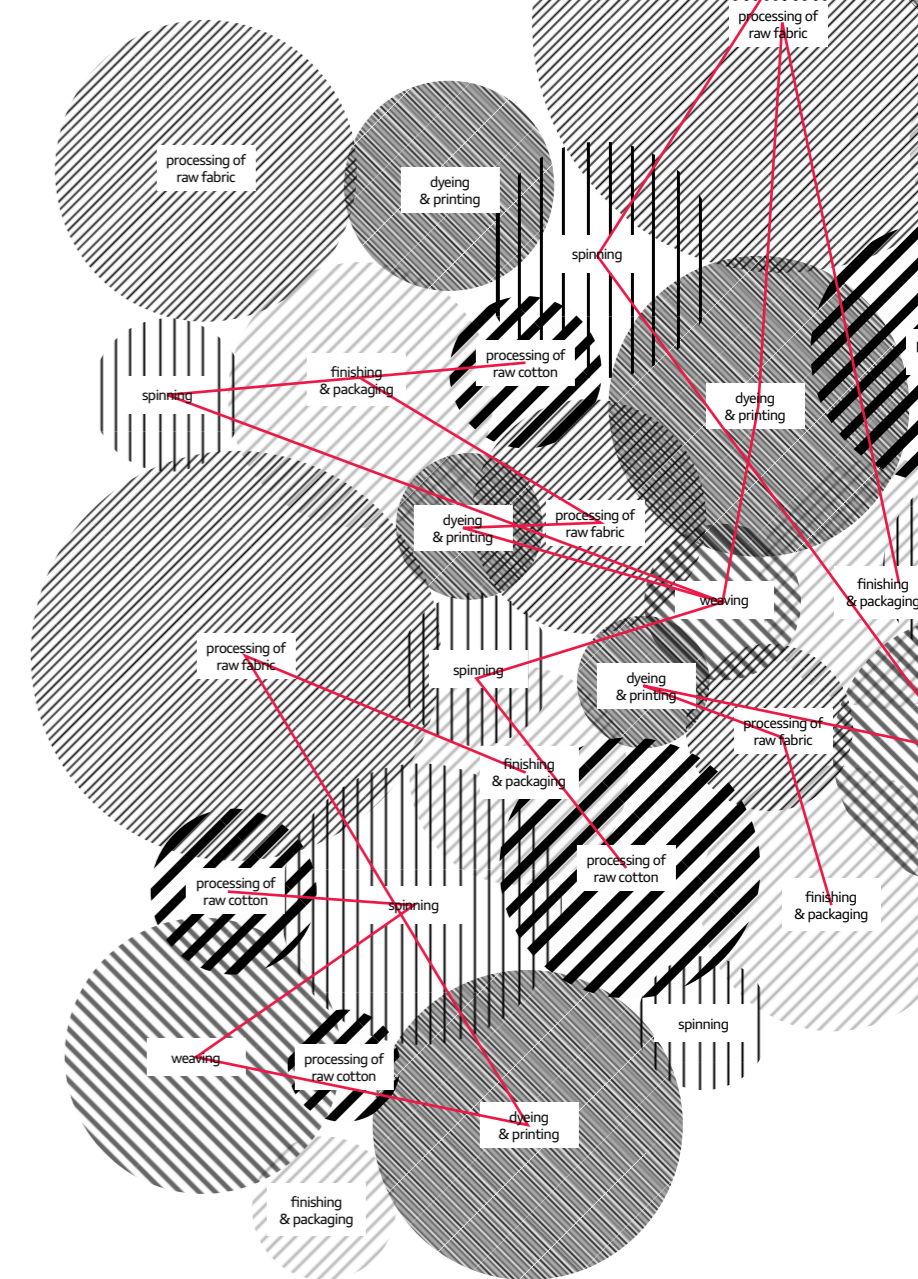
Lebensrealität und die verschiedenen kulturellen und sozi-
alen Lebensformen und Gefüge, die im Laufe der Jahrhun-
derte hier gewachsen sind. Denn Städte wie Mumbai sind
nur so vielseitig und individuell, wie die Menschen, die in
ihnen leben.

Vielseitig und individuell sind auch die Geschäft-
sideen der Mumbaianer: Da in der boomenden Megacity
Platz ein knappes Gut ist, bilden immer mehr Unternehmer
in Slumgebieten Symbiosen und Netzwerke, aus denen

Produktionskette der verarbeitenden Industrie im Jahr 1991



Nach der Restrukturierung im Jahr 2010



abenteuerliche Geschäftsmodelle entstehen: So stellt eine Firma zum Beispiel Cheque Bücher für eine Bank her und bietet gleichzeitig einen Security Service an. Auch die Besetzung öffentlicher Räume, die durch eine Gesetzeslücke möglich ist, lässt unter jeder Treppe und in jeder Ecke kleine Geschäfte entstehen, die auf intelligente und innovative Weise mit der Ressource Platz umgehen. Diese unternehmerischen Grauzonen, die CRIT unter dem Begriff „Being Nicely Messy“ zusammenfasst, formen das Gesicht Mumbais und lassen komplexe Unternehmensstrukturen entstehen, die einen wichtigen Teil zur Wirtschaft der Stadt beitragen. Groß angelegte Infrastrukturprojekte reißen diese vorhandenen Strukturen und Netzwerke auseinander. Slums werden vor die Tore der Stadt verlagert, was immense Auswirkungen auf die Leben der Menschen hat. Die britische Autorin May Hobbs hat einmal geschrieben: Was für den einen ein Slum ist, das ist für den anderen seine Gemeinschaft. Und bringt es damit auf den Punkt.

„Architekten und Stadtplaner können mit ihren Analysen, Methoden und stark verallgemeinernden Messwerten die Realität Mumbais nicht erfassen. Es ist deshalb wichtig, vor dem Entwerfen von Zukunftsszenarien die vielen unterschiedlichen Planungsvorhaben, die Netzwerke und die Konsequenzen für die Leben der Menschen genau zu analysieren,“ so Rupali. Wie wichtig diese Analysen sind, zeigt auch dieses Beispiel: Ihm gehörten zehn Kühe, mit denen er die Nachbarschaft mit Milch versorgte. Nun wurde



Alle Teilnehmer des Audi Urban Future Award 2012 (oben).



Rupali Gupte während ihrer Präsentation bei der Metropolis & Mobility Dialogue Konferenz in Ingolstadt (li).

eine neue Straße durch seinen Standort geplant. Laut Gesetz war er ein unberechtigter Nutzer eines Stück Lands der Regierung, der sein Geschäft zwar legal mit einer Lizenz betrieb, damit aber gesetzlich lediglich einen Anspruch auf ein Obdach hatte. Deshalb wurde er in ein kleines Apartment im sechsten Stock einer Mietskaserne umgesiedelt, die jetzt die neuen Slumgebiete bilden. Für die zehn Kühe, seine Existenzgrundlage, gab es nun keinen Platz mehr. „In einem Fall wie diesem ist es wichtig Kompensationsmodelle zu entwickeln, die auf seine Situation zugeschnitten sind. Das ist nicht nur von Vorteil für den Unternehmer selbst, sondern auch für die Menschen aus der Nachbarschaft, die seine Milch kaufen,“ so Gupte. CRIT versucht deshalb Wege und Werkzeuge zu entwickeln, um zwischen stadtplanerischen Projekten und der urbanen Lebensrealität zu vermitteln. Denn auch das Mumbai 2030 wird sich nicht beruhigen, im Gegenteil. Hütten weichen weiterhin Hochhäusern, Slums werden umgesiedelt, Einkaufszentren und Gewerbekomplexe schnellen unaufhaltsam in die Höhe. Dabei wird das Mumbai 2030 noch chaotischer, komplexer und schnelllebiger – nicely messy eben.



Der Audi Urban Future Award

Mit dem Audi Urban Future Award, Deutschlands höchst dotiertem Architekturwettbewerb, begann Audi 2010 die ergebnisoffene und interdisziplinäre Auseinandersetzung mit Mobilitätsszenarien in Metropolen. Im März 2011 betete die AUDI AG den Award in die langfristig angelegte Audi Urban Future Initiative ein. Diese hat den Austausch mit renommierten Experten zum Thema urbane Mobilität zum Ziel. Am 18. Oktober findet in Istanbul die Preisverleihung des Audi Urban Future Award 2012 statt. Die sechs Architektenkonzepte aus Boston-Washington (Höweler + Yoon Architecture), Istanbul (Superpool), Mumbai (CRIT), Pearl River Delta (NODE), São Paulo (Urban-Think Tank) und Tokio (Junya Ishigami + Associates) sowie die Ergebnisse der Preisverleihung finden Sie dann auf der Homepage der Audi Urban Future Initiative.



Aktuelle Entwicklungen und Projekte der Initiative finden Sie unter www.audi-urban-future-initiative.com.