

# *Andreas Große Halbuer*

---

aus Deutschland



## Stipendien-Aufenthalt in Indien

vom 22. Oktober bis 30. November 2007

# **Mega-Städte vor dem Kollaps**

## **Urbanisierung und Globalisierung am Beispiel von Bangalore und Bombay**

Von Andreas Große Halbuer

Indien, vom 22. Oktober bis 30. November 2007



# Inhalt

1. Biographisches	266
2. Die urbane Wende und das Leben im Nicht-Seriellen	266
3. Bangalore	271
3.1 Erste Begegnung mit einem Monster	271
3.2 To be bangalored	273
3.3 Im urban jungle	275
3.4 Ottos Garage	277
3.5 Jenseits des Drecks	278
3.6 Stadt der gekochten Bohnen	279
3.7 Bangalorian Frust	281
3.8 Die Callboys der Globalisierung	282
4. Bombay	286
4.1 Der Preis der Ballung	287
4.2 Die Rooftop Romeos von Dadar	288
4.3 Das Collier der Königin und zweieinhalb Millionen Kilo Scheiße	292
4.4 Slum zu verkaufen	294
4.5 Bombay von oben	301
5. Liste der Waren und Dienstleistungen, die ich dankend abgelehnt habe	302
6. Danksagung	302
	265

## **1. Biographisches**

Andreas Große Halbuer, Jahrgang 1972, studierte Politikwissenschaft, Wirtschaftspolitik und Angewandte Kulturwissenschaften an der Westfälischen Wilhelms-Universität in Münster. Während der Schul- und Studienzeit arbeitete er bei den Westfälischen Nachrichten, berichtete über mindestens 3.000 Taubenzüchter-Generalversammlungen und 4.000 Schützenfeste. Als Sportfotograf tingelte er durch die Fußball-Arenen des Ruhrgebiets. Nach dem Studium absolvierte er die Düsseldorfer Georg-von-Holtzbrinck-Schule für Wirtschaftsjournalisten und arbeitet seit fünf Jahren als Redakteur der WirtschaftsWoche in Düsseldorf, zunächst im Karriere-Ressort, seit 2007 im Politik-Ressort.

## **2. Die urbane Wende und das Leben im Nicht-Seriellen**

„Und Du fährst da freiwillig hin?“, fragten mich Freunde, als ich ihnen von meinen Plänen erzählte, in Bangalore und Bombay zu recherchieren. Die Frage ist beileibe nicht so ignorant, wie sie vielleicht zunächst klingt. Warum in Städte reisen, in denen sich rechnerisch 1.000 Menschen eine Toilette teilen, in denen es am Tag viel zu heiß und zu feucht ist und nachts die Hunde kommen? Warum dorthin fahren, wo die Luft so schlecht ist, dass das Atmen schwer fällt, wo Krankheiten sich rasend schnell verbreiten, wo für die letzte Bruchbude New Yorker Hotelpreise verlangt werden, und wo die Chancen wirklich nicht schlecht stehen, im mörderischen Verkehr erst über den Haufen gefahren und dann einfach liegen gelassen zu werden?

Die Antwort ist simpel und kommt nicht ohne eine Prise Pathos aus: Ich wollte Augenzeuge einer epochalen Wende auf diesem Planeten werden, die sehr unspektakulär irgendwann im vergangenen Jahr mit der Geburt irgendeines Kindes in irgendeiner Stadt ihren statistischen Anfang nahm. Seit der Geburtsstunde dieses unbekanntes Kindes leben nun erstmals in der Geschichte der Menschheit mehr Bewohner in Städten als auf dem Land. Feierlicher ausgedrückt: Das Zeitalter der Städte ist angebrochen, die Zukunft, davon muss man ausgehen, ist urban.

Siedlungen nie gekannter Dimension sind in den vergangenen Jahren entstanden. Im Hier und Jetzt gibt es weltweit über 400 Millionenstädte, mehr als doppelt so viele wie noch vor 30 Jahren und in sieben Jahren werden es 550 sein. Diese Verdichtung der Menschheit ist beispiellos, und sie vollzieht sich in atemberaubender Geschwindigkeit. Die Vereinten Nationen (UN) rechnen im Jahr 2030 mit einer Stadtbevölkerung von fünf Milliarden Menschen. Das bedeutet, dass die Stadtpopulation bis zu diesem Zeitpunkt alle

zehn Tage um 1,6 Millionen Menschen wächst. Und schon jetzt zählen die UN in 20 Ballungszentren mehr als zehn Millionen Menschen – diese Städte gelten damit gemeinhin als Megacities.

Besonders in Asien wachsen diese Metropolen ungebremst. Und besonders im ländlich sozialisierten Indien führt das zu einschneidenden Veränderungen. Mit der Verstädterung der Erde konzentriert sich das gesellschaftliche, ökonomische und religiöse Leben mehr als je zuvor auf den urbanen Raum. Mohandas K. Gandhis Ideal vom ländlichen Leben hat an Gewicht verloren, auch wenn indische Intellektuelle immer noch die Sanftmut und die Ehrlichkeit der Landbevölkerung hervorheben, die rural society als erstrebenswerte Gesellschaftsform anpreisen.

Doch spätestens seit der Öffnung der Märkte vor 16 Jahren ist der Zug in Richtung Stadt nicht mehr zu stoppen. Indiens Wirtschaft wächst jährlich um acht Prozent – und zwar in den Städten, nicht auf dem Land. 60 Prozent des indischen Nettoinlandsprodukts erwirtschaften Städter, allein Bombay steuert 38 Prozent des gesamten indischen Steueraufkommens bei.

Zugleich verschlechtern sich auf dem Land die Verdienstmöglichkeiten zusehends. Zu Tausenden suchen verarmte Bauern den Freitod, weil sie weder Saatgut noch Kredite für selbiges bezahlen können. Zwischen 1991 und 2001 traten rund 70 Millionen Dörfler den Weg in die Stadt an. Neuere Zahlen gibt es nicht, und auch wenn der Zuzug allmählich abschwächt, ist die Land-Stadt-Wanderungswelle im Vergleich zu anderen Ländern immer noch gewaltig.

Wirtschaftsmagazine verklären gern den Aufstieg des Urbanen, indem sie eifertig die Tellerwäscherromantik, die Hoffnung des armen Dörflers auf ökonomischen Vorteil in der großen Stadt als Migrationsmotiv heranziehen. „Bullshit“, sagen viele in Bombay. Nicht die Hoffnung auf das Mehr treibt, sondern die Angst vor dem Weniger vertreibt. Das Bevölkerungswachstum der Städte ist nichts anderes als eine große Landflucht.

Das ist dramatisch, denn das Schlimmste kommt erst noch. Auch wenn die indischen Megastädte einen anderen Eindruck vermitteln: Der Urbanisierungsgrad in Indien liegt bei gerade mal 30 Prozent, das internationale Mittel beträgt 50 Prozent. Indien ist also im internationalen Vergleich unterurbanisiert. Und die Modernisierung und Mechanisierung der indischen Landwirtschaft hat gerade erst begonnen, noch viel mehr Jobs werden wegfallen. Gerade für untere Kasten ist das Dorf „eine Falle, eine Art Gefängnis“, zitiert der Autor Edward Luce in seinem Buch „In Spite of the Gods“ den indischen Infosys-Chef Nandan Nilekani, der das größte IT-Unternehmen des Subkontinents leitet. Daraus folgt die Unausweichlichkeit der fortschreitenden indischen Urbanisierung. Es werden mehr, vor allem arme Menschen kommen, die Städte werden wachsen. Indien hat keine Wahl, es muss mit diesem Problem fertig werden. Irgendwie.

Und es ist ein Problem gewaltigen Ausmaßes. Als Folge dieser Entwicklung haben Megastädte wie Bombay bald mehr Einwohner als Australien, kaum noch zu kontrollierende städtische Steppen entstehen, die Folgen der Urbanisierung vermag niemand auch nur annähernd abzusehen. Die Verstädterung bündelt alte und schafft neue Probleme. „Die Strategie- und Innovationsfähigkeit von Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft“ – so befürchten die UN-Forscher – „wird auf eine harte Probe gestellt.“

Was mit diesen wohlfeilen Worten gemeint ist, spürt jeder Besucher Bombays spätestens im Taxi vom Flughafen auf dem Weg in die Stadt. Die Urbanisierung hat die Kluft zwischen Arm und Reich vielleicht größer gemacht, ganz sicher jedoch visibler, erfahrbarer, direkter. Die so typische und unmittelbare Co-Existenz von Glanz und Elend indischer Metropolen ist Emblem einer ausgewachsenen gesellschaftlichen Schizophrenie. Die neuen Städter, die ohne Gepäck in die Bahnhöfe gespült werden, leben unter größtenteils menschenunwürdigen Zuständen in direkter Nachbarschaft zu für sie unbegreiflichem Reichtum.

Ein Kaufmann aus Gujarat bezahlt für eine Übernachtung im Bombayer Taj Mahal Palace-Hotel, der vielleicht stolzesten Herberge Indiens, je nach Zimmerkategorie bis zu 165.000 Rupien, etwa 2.600 Euro. Einige Suiten sind sogar weitaus teurer. Mit diesem Geld kann eine vielköpfige Familie im Slum ein paar Meter weiter in der Cuff Parade locker ein paar Jahre über die Runden kommen. Und die Familie im Slum kann froh sein, dass sie überhaupt eine Hütte und damit ein Dach über dem Kopf hat, denn das ist längst nicht jedem vergönnt: Zigtausende legen sich nachts mangels Schlafstätte einfach auf den warmen Asphalt. Wer abends auf der berühmten Ver Nariman Road im Stadtteil Churchgate flaniert, muss aufpassen, nicht versehentlich über Schlafende zu stolpern.

Die obszöne Ungleichheit erträgt die indische Gesellschaft bislang mit erstaunlicher Gelassenheit, vermutlich auch oder gerade deshalb, weil sie einerseits religiöse Tranquilizer einwirft, andererseits religiöse Konflikte ausficht, anstatt entlang der Arm-Reich-Grenze die Schwerter zu schwingen.

Doch der soziale Druck steigt Tag für Tag. Ein weit gereister Brahmane aus Bombay, Venkatesh Rao, mit dem ich in Bangalore häufig unterwegs war, ist wie viele andere auch besorgt um die Zukunft seiner Heimat. Er sagt: „I think, we're sitting on a fuckin' timebomb“.

Und selbst wenn der soziale Frieden in Städten wie Bangalore oder Bombay gewahrt werden kann, selbst wenn dieses von Korruption durchlöcherter, als Demokratie getarnter politischer System den ultimativen Stresstest besteht, stellt sich ganz praktisch die Frage, ob die gigantischen urbanen Armutskonzentrationen überhaupt biologisch und ökologisch überlebensfähig sind.

Bisher jedenfalls ist das nicht zu erkennen, bisher kollabieren die Megacities täglich aufs Neue, bisher brüten die Stadtplaner an großen Entwürfen, von denen dann nichts als ein hilfloses muddling through bleibt. Und das dreisterweise von Stadtpolitikern wie jüngst während einer großen Bombay-er Urban-Age-Konferenz, organisiert von der London School of Economics, noch als großer Erfolg gefeiert wird.

Das ist grotesk, denn jeder weiß, dass Städte wie Bombay infrastrukturell heillos überfordert sind. Flüsse verwandeln sich in Kloaken, unkontrolliert breiten sich Slums aus, die Luft ist durch den Straßenverkehr verpestet. Die bleihaltige Luft wiederum vergiftet die Lebensmittel, der Dreck dringt in jede Pore. Häufig sind Abwasserkanäle – sofern überhaupt vorhanden – undicht. Das Abwasser vermischt sich mit Trinkwasser, die Menschen erkranken an der Amöbenruhr, die durch Exkrememente übertragen wird. 40 Prozent der Haushalte in Bombay haben keine funktionierende Trinkwasserversorgung.

Bangalore und Bombay sind aus stadtsoziologischer Sicht sicherlich die aufregendsten indischen Städte. Bangalore, das Silicon Valley des Ostens ist Indiens IT-Hub, ein sich multiplizierendes Live-Museum der Globalisierung. Die Forscher nennen Städte wie Bangalore mit weniger als zehn Millionen Einwohnern Megacities of tomorrow. Kennzeichnend für diese Städte ist die Dynamik des Bevölkerungswachstums mit Raten von teilweise über zehn Prozent pro Jahr.

Das sehr erwachsene Bombay ist Ausdruck indischen Stolzes und Elends zugleich. Wirtschaftliches Kraftzentrum, größte Stadt Indiens, in jeder Hinsicht multipel, polyzentrisch, eine tief gespaltene Persönlichkeit mit vielen Beinamen: Bollywood, Boombay, Slumbay. In dieser wilden Stadt an der Arabischen See verdichten sich Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des ganzen Subkontinents, Hoffnungen treffen auf Ängste, Chancen auf Niederlagen.

Die auf sumpfigem Gebiet errichtete Finanzkapitale ist Indiens aufregendster Ort, mit Sicherheit einer der schizophreinsten Flecken auf dem ganzen Planeten. Nirgendwo in Indien sind die Häuserpreise höher, nirgendwo kostet eine Wohnung mehr, nirgendwo quetschen sich so viele Menschen auf so engem Raum, für jede Putzkammer ohne Fenster findet sich ein Mieter, nirgendwo ist Platz und damit Privatsphäre so sehr Luxus wie in Bombay. Und nirgendwo ist mehr menschliche Arbeitskraft versammelt, nirgendwo sind deshalb die Löhne für einfache Jobs geringer.

Mitgebracht habe ich sehr subjektive, fragmentarische und notizenhafte Eindrücke und kleine Stadtgeschichten. In Bangalore traf ich unter anderem einen 20-jährigen Moslem, er arbeitet in einem Callcenter und will möglichst bald wieder zurück zur Uni. Die Arbeit im Callcenter macht ihn zum Besserverdiener und Angehörigen der Generation I-pod, zum

Protagonisten des Aufstiegs der Mittelklasse. Glücklich ist er aber deshalb nicht.

In Bombay recherchierte ich vor allem in Dharavi, einer Millionenstadt in der Megalopolis Bombay. Dharavi, größter Slum Asiens, ist ein faszinierender Mikro-Kosmos mit erstaunlich weit entwickelter Ökonomie. Seine Bewohner fürchten um ihre Zukunft, sie haben Angst, zu Statisten im wohl größten Stadtentwicklungsprojekt der Menschheitsgeschichte marginalisiert zu werden: Dharavi, von seiner Einwohnerzahl etwa so groß wie Köln, soll entslumt und zu einem modernen Mittelklasse-Quartier extrapoliert werden. Wie immer in Bombay geht es bei solchen Projekten um viel Geld, um Macht, wie immer gibt es wenige Gewinner und viele Verlierer.

Dieser tagebuchartige Bericht über meinen kurzen Aufenthalt in Bangalore und Bombay (ich werde hier stets wie fast jeder vor Ort die alten Namen benutzen und nicht, wie es politisch korrekt heißen müsste, Bengaluru und Mumbai) dokumentiert nur einen winzigen Ausschnitt dessen, was in diesen Städten Tag für Tag, Stunde für Stunde, Minute für Minute passiert. Er wird der Heterogenität nicht gerecht, kommt natürlich über das Stadium der Annäherung nicht hinaus.

Und ja, es war mitunter mühselig, in diesen Steppen der Heterogenität an das Ziel zu gelangen, überhaupt erst einmal ein Ziel zu definieren. Vieles hat nicht geklappt. Ständig musste ich meine Pläne umwerfen, improvisieren, neu justieren. In diesem endlosen Gewühl existiert auf den ersten Blick nur das Chaos. Sich darin zu bewegen, kostet viel Kraft.

Tröstlich war nur, dass es auch den Indern so geht, die vom Land in die Städte strömen. Das Simultan-Diverse, wie Stadtsoziologen sagen, die Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen, macht auch ihnen zu schaffen. Denn das Leben in diesen Städten läuft nicht seriell, die Dinge folgen keiner zeitlichen Logik oder einer inhaltlichen Kohärenz. Jedes Ding, um Karl Marx zu bemühen, scheint mit seinem Gegenteil schwanger zu gehen. „Wir sind in der Epoche der Juxtaposition, des Nebeneinander, des Auseinander“ beschreibt der französische Philosoph Michel Foucault den urbanen Raum der Moderne.

Dessen Kennzeichen in Indien ist die permanente Paradoxie. Das Land, das Satelliten ins All schickt, schafft es nicht, seinen Bürgern genügend öffentliche Toiletten bereit zu stellen, mit der Folge, dass Millionen Menschen auf die Straßen scheißen. Und in Bangalore gibt es an jeder Ecke Cappuccino, aber nicht genügend Wasser für alle. Die indischen Megastädte beenden das Zeitalter des linearen Fortschritts. Oder, wie der Historiker Gyan Prakash argumentiert, die Stadt verhalte sich „ahistorisch“. Sie sei kein Stadium im Übergang von Tradition zu Moderne, sie bringe keine Erlösung oder Verbesserung für alle, sie ist „modern und vormodern zugleich“.

Tatsächlich, bei meinen Wanderungen durch den Slum Dharavi fühlte ich mich wie in einen Roman von Charles Dickens versetzt. Und nur zehn Kilometer entfernt, beim abendlichen Bier, etwa in der Rooftop-Bar des Hotel Intercontinental am Marine Drive, war die Geschichte mit einem Mal um 200 Jahre vorangeschritten. Bombay ist eine stadtgewordene Zeitmaschine. Die vielleicht größte Anstrengung an Orten wie diesen ist, diese Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen zu verstehen und mit ihr umzugehen.

### **3. Bangalore**

#### **3.1 Erste Begegnung mit einem Monster**

Seit nun 30 Minuten kreist unser Airbus auf die Landung lauernd über Bangalore. Wolken jagen am Flugzeugfenster vorbei, gelegentlich geben sie den Blick frei auf die explodierte Stadt. Bis zur Horizontlinie nichts als braun-graue Betonklumpen, unterbrochen von wenigen grünen Flecken. Vor 15 Jahren lebten hier gerade mal 500.000 Menschen, heute sind es offiziell sechs Millionen, inoffiziell etwa noch mal vier Millionen mehr. Jeden Tag strömen neue Menschen hinzu, meist ungebildete Leute aus den ärmeren Staaten des Nordens wie Bihar oder Uttar Pradesh.

Es ist still im Flugzeug, draußen zerrt der Wind an der Maschine. Mein Sitznachbar, ein Inder um die dreißig Jahre alt, zieht die Nase hoch und schluckt den Schleim herunter. Er ist sportlich elegant gekleidet, nestelt an seinem Telefon herum, nickt mir freundlich zu. Wir beginnen – lächerlich spät nach Stunden gemeinsam verbrachter Flugzeit – einen umständlichen Smalltalk. Ich erzähle von meinen Plänen, in Bangalore zu Urbanisierung zu recherchieren. Er zeigt mir stolz die von oben gut zu erkennenden Golfplätze Bangalores. „Du wirst Bangalore mögen“, verspricht er mir, „it’s the place to be, India’s most international city“. Und zieht wie zur Bekräftigung seinen Rotz besonders laut hoch.

Nach quälenden 45 Minuten Kreisfliegerei hellt sich der Horizont endlich auf, der Regen über Bangalore lässt nach, der Pilot bringt die Maschine so sanft herunter, als wolle er sich entschuldigen für das Geholper in der Luft. Ich betrete zum ersten Mal in meinem Leben indischen Boden. Dieser für mich dann doch einigermaßen feierliche Augenblick steht in absurdem Kontrast zu der schäbigen Umgebung. Neonröhren tauchen die Halle in kaltes Licht, in den Ecken steht Gerümpel rum, auf dem Boden hat jemand einen Farbeimer ausgekippt und sich nicht die Mühe gemacht oder die Zeit gehabt, die Spuren des Malheurs zu beseitigen. Der gemessen am Verkehrsaufkommen lächerlich kleine Flughafen, eine ehemalige Militärstation, wird

bald erlöst von seiner Überlast. Ein neuer Airport ist schon im Bau. Ein Jahr muss er noch durchhalten, noch einmal knapp 25 Prozent mehr Passagiere als im Vorjahr abfertigen.

Ich bin gut vorbereitet, damit mein Start in Bangalore passabel gelingt. Doch schon zehn Minuten nach der Landung erteilt mir die Stadt eine Lektion. Sie lautet: Vergiss alles, was du gelesen hast. Live und in Farbe sind die Dinge ganz anders. Tatsächlich übertrifft das Chaos da draußen meine Befürchtungen: Vor der Ankunftshalle in einem schlammigen Rondell hat sich ein unentwirrbares Knäuel aus Menschen, Taxis, Koffern und Motorrädern gebildet. Jeder sucht nach einer Lücke, um seinen Weg fortzusetzen. Der Regen in der einsetzenden Abenddämmerung tränkt die Szenerie in eine seltsame Entrücktheit.

Das also ist Indiens „Boomtown“, „Silicon Valley of Asia“ und „place to be“? Die hektisch hupenden Fahrer, ihre stinkenden Autos, die bettelnden Kinder, die schreienden Ordner, der prasselnde Regen zeichnen ein anderes, ein grelles und verdammt unmodernes Bild. „Sir, Sir, Sir!“ von allen Seiten. Jeder möchte sich um mein Gepäck kümmern, ich muss regelrecht darum kämpfen, meinen Koffer in der Hand zu behalten. Ein pelziger Geschmack der von Autoabgasen getränkten Luft kriecht in meinen Mund, ein Geschmack, der mich in den nächsten sechs Wochen ebenso begleiten wird wie dieser undefinierbare Geruch, eine Mischung aus Mensch und Maschine, irgendwie süßlich, auf alle Fälle sehr fremd.

Ich entdecke im Gewühl meinen Fahrer. Er winkt mir zu, deutet auf eine Art Bürgersteig neben einer großen Pfütze etwa 20 Meter weiter und schreit herüber, dass er nur schnell den Wagen holen müsse. Ich gehe zum vereinbarten Treffpunkt, versuche, die Menschentraube um mich herum abzuschütteln. Erst jetzt bemerke ich, dass ich permanent angestarrt werde. Kinder stehen vor mir, und starren mich an. Erwachsene stehen vor mir, und starren mich an. Okay, ich bin jetzt der Exot, ich bin mit knapp zwei Metern viel zu groß und viel zu weiß für Indien, das sehe ich ein. Aber müsst ihr mich deshalb so distanzlos anstarren?

Ich warte. 10, 15, 20 Minuten. Es regnet, die tropische Nacht fällt binnen weniger Minuten. Ich stehe im Wortsinn wie bestellt und nicht abgeholt, von Kindern begafft, als wäre ich Darsteller in einer Freakshow. Dann richten die Kinder ihre Aufmerksamkeit auf einen Engländer, offenbar auch ein Indien-Neuling. Er scheint die Eindrücke nicht verarbeiten zu können und regt sich fürchterlich über das Verkehrschaos auf. Eben hätte ein Wagen beinahe ein paar Kinder erwischt, nur durch einen beherzten Sprung konnten sie sich in Sicherheit bringen. Der Engländer brüllt jeden Fahrer an, wird immer aggressiver. Die Inder lachen über den verrückten Kerl, doch das macht ihn nur immer wütender, er stellt sich jetzt vor die Autos, haut mit den Fäusten

auf die Motorhauben, schreit sich in Rage. Immer mehr Menschen kommen herbei, sie grinsen fröhlich vor sich hin. Ein seltsames Land.

„Sir! Siiiiiiir!!!“ – ich habe gar nicht bemerkt, dass mein Fahrer samt Auto aufgetaucht ist. Schnell rein in den Wagen und nun, im naiven Glauben, bald Unterkunft, Dusche und Bett zu erreichen, starte ich in meinen ersten indischen Stau. Ein Stau, der anderthalb Stunden später und lächerliche zehn Kilometer weiter im Stadtteil Koramangala nahe des Flughafens sein erlösendes Ende findet. Ich muss auf einem anderen Planeten gelandet sein. Am Wegesrand stehen brüchige Häuser und Hütten, abgemagerte Kühe grasen in Müllhaufen, Hunde streifen umher, fast einen halben Meter steht das Wasser in den Schlaglöchern der buckeligen Pisten. Und überall Menschen, unfassbar viele Menschen.

In diesen ersten zwei Stunden Bangalore wird sofort klar: Diese Stadt will mich nicht. Sie will überhaupt niemanden mehr. Sie hat genug Menschen, sie leidet unermesslich unter ihrem Erfolg. Mit jedem Neuankömmling heult dieser felsige Flecken mitten in Indiens südlicher Spitze auf wie ein angeschossener Tiger im Dschungel, mit jedem zusätzlichen Menschen wird es noch ein Stück enger, wird noch mehr Wasser und Strom verbraucht, kommt Bangalore dem Kollaps näher.

### 3.2 To be bangalored

Bangalore war einst ein ruhiges Städtchen mit dem hübschen Beinamen Garden City, berühmt bei wohlhabenden Pensionären, die in dem angenehm kühlen und grünen Ort mit vielen Parks und unzähligen Seen ihren Lebensabend verbrachten. Das Baden-Baden von Indien, wenn man so will. Bangalore liegt knapp 1.000 Meter über dem Meeresspiegel, das Wetter ist sehr angenehm. Im Sommer steigt das Thermometer selten über 33 Grad, kein Vergleich zu der brutalen Wüstenhitze Neu-Delhis oder der extremen Luftfeuchtigkeit Bombays, in der Ledergürtel während der Regenzeit nach einem Tag Schimmel ansetzen. Die bangalorischen Winter sind mild. Das Wetter ist der entscheidende Vorteil der Hauptstadt des südindischen Bundesstaates Karnataka, nüchtern betrachtet ist das Klima der Hauptgrund für den fulminanten, weltweit einzigartigen wirtschaftlichen Aufstieg dieser Stadt.

Denn die Briten errichteten dort im 19. Jahrhundert ihr Militär-Hauptquartier, vermutlich auch deshalb, weil es ihnen im Rest des Landes viel zu heiß war. Noch heute erinnern die Straßennamen wie „Brigade Road“ an diese Zeit. Die Kolonialherren sind längst verschwunden, das Militär und die vielen Ingenieure sind geblieben. Der Militärstandort Bangalore profitierte von den Verlagerungen der indischen Rüstungsindustrie, die ihre

Produktionsstätten während der indisch-pakistanischen Kriege bevorzugt in den sicheren Süden, also nach Bangalore, verlegten.

Auch seinen Hochschulen verdankt Bangalore die Metamorphose vom beschaulichen Rentnerparadies zum High-Tech-Standort. Das renommierte Institute of Science, 1909 gegründet vom indischen Unternehmer J.N. Tata, zählt heute 2.000 aktive Forscher und genießt weltweiten Ruf. 1973 kam das inzwischen ebenfalls sehr anerkannte Institute of Management Bangalore hinzu. Etliche andere Institute und Hochschulen haben sich angeschlossen.

Der Aufstieg Bangalores zur globalen Technopolis erklärt sich aus vier Gründen: Aus der Präsenz der vielen Ingenieure mit vergleichsweise niedrigen Löhnen, aus der Liberalisierung der indischen Märkte ab dem Jahr 1991 (noch 1990 lag der Spitzensteuersatz für Unternehmen bei 97 Prozent), aus der Revolution der Informationstechnologie und schließlich aus der Tatsache, dass viele gebildete Bangalorians Englisch sprechen.

Nirgendwo sonst, nicht mal im amerikanischen Silicon Valley, haben die IT-Unternehmen so viele Forschungslabors eröffnet wie in Bangalore. Die Dichte an Computertechnik-Ingenieuren ist bis heute weltweit einzigartig. Hinzu kommen das gewaltige Dienstleistungs- und Outsourcing-Geschäft. Via Satellit oder Übersee-Kabel lösen indische Callcenter-Agenten Computerprobleme, kümmern sich um die Buchhaltung oder analysieren Röntgenaufnahmen. Günstige indische Programmierer erledigen Auftragsarbeiten für westliche Unternehmen. 33 Prozent aller indischen IT-Exporte, Dienstleistungen im Wert von 32 Millionen US-Dollar, haben bangalorische Unternehmen erbracht.

Indiens Cybercity wird längst nicht überall bejubelt. Hunderttausende Jobs gingen von Hochlohn-Ländern wie USA nach Indien und vor allem nach Bangalore. Dieser Tatsache verdankt das Offshoring in den Vereinigten Staaten einen besonderen Spitznamen: to be bangalored.

In der Dekade von 1990 bis 2000 ist die Stadt um 37 Prozent gewachsen. Jetzt leben offiziell knapp sieben Millionen Menschen in der drittgrößten Stadt des Landes, inoffiziell dürften es zehn Millionen sein. Zum Vergleich: 1961 waren es noch rund eine Million.

Das enorme Wachstum und hausgemachte Steuerungsfehler haben Bangalore zu einer dysfunktionalen Stadt werden lassen. Die Polis erstickt an ihrem Verkehr, ersäuft im eigenen Abwasser, leidet unter mangelndem Strom und Wasser. Entlastung bringende Bauprojekte werden handwerklich so miserabel gefertigt, dass ihre Wirkung schnell verpufft. Straßen halten nur ein Jahr, die Stadt ist auf Müll gebaut (einige neue Stadtteile waren vorher Müllkippen) und auch in den Straßen liegt der Müll, der zum Teil nicht abtransportiert, sondern einfach angezündet wird und die ohnehin verpestete Luft weiter verschlechtert.

Die Reichen befreien sich mit Geld von den Exkrementen des Aufstiegs. Sie leben in gated communities wie „Palm Meadows“, einem Refugium für Expats und vermögende Inder. In Bangalore heißt die Siedlung nur „Little America“, weil die Häuser und Straßenzüge dem Klischee der amerikanischen Heile-Welt-Bürgerlichkeit mit Basketballkorb, Van und Veranda entsprechen. Während die Männer arbeiten, treffen sich die Frauen mittags am großen Pool, für jede erdenkliche Dienstleistung ist gesorgt. Sogar ein Snake-Catcher steht bereit, um versprengte Kobras einzusammeln.

### 3.3 Im urban jungle

Während der Rush hour ist Bangalore ein einziger Stau. Und Rush hour ist eigentlich den ganzen Tag über. Verkehrsregeln werden sehr flexibel ausgelegt: Die Rikscha-Fahrer, die mit ihren Zweitakt-Motoren die Luft verpesteten, fahren tapfer in eine Kreuzung hinein und reagieren dann auf das, was passiert. Da das alle so machen, kommt der Verkehr an den Kreuzungen regelmäßig zum Erliegen. Jeder hupt, flucht, kämpft um kostbare Zentimeter. Wie durch ein Wunder löst sich das Ganze dann irgendwann auf, und es geht weiter bis zum nächsten Knotenpunkt.

Die Bangalorians sind beinahe stolz darauf, dass ihre Stadt den wohl brutalsten Verkehr auf diesem Planeten hat. Bangkok, berüchtigt für seine Staus, sei dagegen „Kindergarten“, schreit mir mein Rikscha-Fahrer über die Schulter herüber, als wir gerade mal wieder nicht weiterkommen. Ich glaube ihm das nur zu gern. Eben hätte uns beinahe ein Bus erwischt. Bangalore ist ein riesengroßes Autoscooter. Nur gefährlicher. In anderen Entwicklungsländern laufen Touristen Gefahr, überfallen zu werden. Im insgesamt sehr friedlichen Indien und besonders in Bangalore wird man einfach über den Haufen gefahren. Jeden Tag gibt es schwere Unfälle, häufig mit Todesfolge. „Nachts ist es besonders schlimm“, sagt der Fahrer in wildem Englisch. „Wegen der Kühe, you understand? Die liegen gern auf der Straße, man sieht so schlecht im Dunkeln.“

Die Stadt setzt den Verkehrsmassen große Überführungen, die Flyovers, entgegen. Doch der Verkehr wächst schneller als die Infrastruktur. Das große Problem ist: Es gibt kein vernünftiges Nahverkehrssystem, aber täglich Millionen Menschen, die von A nach B wollen. Sie müssen auf Busse ausweichen, doch die sind eher Teil des Problems, weil auch sie im Stau stecken und Platz beanspruchen. Wer es sich leisten kann, kauft einen Scooter, ein Motorrad oder kleines Auto – was die Straßen noch voller macht.

Immerhin: Soeben haben an der MG Road, Bangalores wichtigster Straße im Zentrum, die Arbeiten für eine 32 Kilometer lange Metro-Trasse mit 31

Stationen begonnen. Sie soll 2011 fertig sein. Selbst wenn sich das Wachstum weiter verlangsamt, wird Bangalore wohl bis dahin wieder um mindestens die Größe Düsseldorfs gewachsen sein.

Die Luftqualität in Bangalore ist wegen der Autoabgase unterirdisch schlecht. Am Boden ist die Schadstoff-Konzentration besonders hoch, was gerade Kindern zu schaffen macht. Die Asthma-Erkrankungen steigen Jahr für Jahr an. Ich hätte nie für möglich gehalten, dass die Luft der ehemaligen Garden City so aggressiv ist. Während der knapp drei Wochen Bangalore war ich permanent erkältet, nach zehn Minuten in der Rikscha tränen verweichelten Europäern die Augen, sofort schwellen die Nasenschleimhäute an. Auf dem internationalen Air Quality Index, mit dem die Luftverschmutzung in Städten gemessen wird, erreicht Bangalore an vielen Messpunkten regelmäßig die dunkelbraune, also die schlechteste von sechs möglichen Stufen, genannt „Hazardous“. Nur zum Vergleich: Die zwei nächst besseren Stufen heißen „Very unhealthy“ und „Unhealthy“.

Damit steht auch fest, wer den mit Abstand miesesten Job der ganzen Stadt hat: Die Verkehrspolizisten, die – manchmal nur mit einer billigen Atemmaske oder einem Schal vor dem Mund – das Chaos bändigen wollen. Häufig atmen sie zusätzlich zu den vielen Abgasen auch noch verseuchte Staubpartikel ein.

Mitleid hat trotzdem niemand mit diesen armen Toren. Im Gegenteil, sie werden verspottet. „Stuped men“, sagt mein Fahrer, grinst und spuckt roten Schleim auf die Straße. Die Fahrer kauen auf Betelblättern, die beruhigend wirken, aber auch den Speichelfluss anregen. Überall sieht man die roten Flächen. Auch in Gebäuden. Als ich einen meiner vielen vergeblichen Versuche unternahm, mit einem Behördenmenschen über die Luftverschmutzung zu reden, war die Stadtverwaltung voller roter Rotze. Es sah aus, als hätte jemand in die Ecken gekotzt. Erstaunlich aber ist, wie schnell man sich daran gewöhnt. Schon nach zwei Tagen habe ich die Rotzerei nicht mehr wahrgenommen.

An die schlechte Luft kann man sich allerdings nicht gewöhnen. Die vielen Zweitakt-Motoren sind die Hauptverpester. Jede Rikscha, jedes Moped läuft noch mit Benzin-Öl-Gemisch. Da die Zahl der zugelassenen Scooter und Motorräder ständig steigt, verschlechtert sich auch die Luft. Im Zentrum von Bombay sind Rikschas verboten, die Taxis fahren mit Gas. Der Unterschied ist phänomenal, allerdings nur für den, der aus der Asthma-Hölle Bangalore nach Bombay kommt. Wer von Europa aus zum ersten Mal in Bombay absteigt, wird sich vermutlich so entsetzt über Bombay äußern wie ich jetzt über Bangalore. Denn laut WHO ist die Luft in Bombay so dreckig, als würde man täglich zwei Schachteln Zigaretten rauchen.

Die vielen Autos und Motorräder sind das eine, die schlechten Straßen das andere: Häufig müssen die Bangalorians mit buckeligen unbeleuchteten Sandpisten Vorlieb nehmen. Die wichtigen Straßen im Zentrum sind asphaltiert, aber der Belag hält nur einen Monsun, das Straßennetz ist ein einziges Provisorium, ständige Flickschusterei. Wer sich jetzt darüber aufregt, sollte bei aller berechtigter Kritik an der Stadtentwicklungspolitik nur eines nicht vergessen: Der Wirtschaftsboom mit seinem Ausfluss an Verkehr hat die Stadt überrollt. Andere vergleichbar große Städte wie London oder Paris hatten Jahrhunderte Zeit zu wachsen. Bangalore blieb nicht einmal eine Dekade.

### 3.4 Ottos Garage

Mein Vermieter ist ein Software-Unternehmer und promovierter Volkswirt. Er wohnt in Koramangala, einer guten Gegend am südöstlichen Stadtrand. Auch hier ist das Reich-Arm-Thema allgegenwärtig. Der Weg zu Otto führt an einem Minislum vorbei. Das informal housing hat viele Gesichter, nicht immer sind es klassische Slums, nicht immer schmiegt sich Hütte an Hütte. Manchmal ist am Wegesrand nur eine blaue Plastikplane gespannt und darunter hockt eine ganze Familie.

Um zu Otto zu gelangen, muss man eine Brücke überqueren, die über einen Fluss führt. Ein ehemaliger Fluss, sollte man besser sagen. Im Stadtplan findet sich ein treffenderes Wort: Drain. Die entsetzlich stinkende Brühe in diesem Abwasserkanal ist tief schwarz, ölige Schlieren schwimmen oben auf. Der Drain transportiert die Abwässer aus dem Viertel ab, die versickern im Nirgendwo von Karnataka vor den Toren der Stadt.

Im günstigen Fall, sollte man hinzufügen. In den Monsunmonaten stehen die Abwässer in den Straßen, weil die kleineren Kanäle längs der Straßen überflutet werden. Der Regen hebt die unbefestigten Platten an, mit denen die Seitenkanäle abgedeckt sind. Oder Müll verstopft die Kanäle. Im Dunkeln muss man sehr vorsichtig sein, auch in der Trockenzeit können die Abdeck-Platten fehlen oder löchrig sein.

Neben Ottos Garage (das Haus heißt so, weil auf dem Grundstück angeblich mal eine Autowerkstatt war) wird ein neues Mehrfamilienhaus gebaut. Die Arbeiter wohnen in dem Rohbau, sie schlafen quasi direkt neben der Zementmaschine. Ich kann sie von meinem Zimmerfenster aus sehen: Sie haben ihre Familien dabei, morgens stehen alle auf dem nackten Beton und waschen sich, und zwar, indem sie sich Wasser aus Eimern über den Kopf schütten. Otto sagt, sie verdienen etwa 100 Rupien am Tag, umgerechnet zwei Euro. Seltsam. Ich schreibe diese Zeilen auf einem Lap-

top, dessen Gegenwert knapp doppelt so hoch ist wie der Jahreslohn eines Bauarbeiters.

Pünktlich um Mitternacht kommt der Wachmann auf seinem Kontrollgang an meinem Fenster vorbei. Er schlägt bei jedem zweiten Schritt mit einem Stock auf den Boden. Wegen der Schlangen. Kobras tauchen schon mal häufiger bei Otto auf, sie sind quasi auf der Durchreise, denn hinter dem Haus beginnt eine größere Grünanlage. Das Stockschlagen vertreibt die Kobras, macht jedoch auch die Hunde nervös, sie bellen und jaulen, die Nachbarshunde stimmen ein. Jede Nacht um zwölf ertönt also ein Geheul in meinem Viertel, das – nebenbei bemerkt – so viele Einwohner wie Bochum hat.

### 3.5 Jenseits des Drecks

Ein typischer Morgen in Bangalore. Stromausfall (also im Dunkeln kalt duschen), dann ab in den Stau. Ich bin um 8 Uhr mit Clas Neumann, dem Chef von SAP Bangalore verabredet. Den etwa 12 Kilometer entfernten SAP-Campus im Stadtteil Whitefield erreichen wir in knapp einer Stunde. Im schicken Bürodress strömen die IT-Ingenieure und Manager auf das parkähnliche SAP-Areal. Der Rasen ist sattgrün, die Vögel zwitschern, die Freiluft-Kantine fügt sich elegant wie ein westliches Straßencafé in das Gelände, die Gebäude sind moderne Kathedralen aus Stahl und Glas. Nichts deutet darauf hin, dass die Anzugmenschen, die hier geschäftig umher laufen, vor Minuten noch auf den Bus wartend an einer lehmigen Straße gestanden haben, neben sich zum Himmel stinkende Müllberge, in denen Kühe nach Fressbarem suchen.

Auch der Chef sieht aus wie aus dem Ei gepellt. Clas Neumann trägt heute ein blütenweißes Hemd mit lachsfarbener Krawatte und einen dunklen Anzug. Der hoch gewachsene Boss von SAP India Labs tauscht morgens als erstes seine dreckigen Straßenschuhe gegen ein bürokompatibles Paar. Dann stöpselt er sein Laptop in eine deutsche Steckdose, die er sich extra hat in die Wand bauen lassen, rührt etwas Zucker in seinen Cappuccino und arbeitet sich durch seine 300 Mails.

Viele dieser Mails haben mit Personalfragen zu tun. Die Unternehmen in Bangalore sind Taubenschläge, es gibt ein ständiges Kommen und Gehen. „Die Leute“, sagt Neumann, „entscheiden mit den Füßen.“ Wer am besten zahlt, gewinnt. Die jährlichen Lohnsteigerungsraten der Software-Unternehmen werden in der Zeitung veröffentlicht. SAP zahlt pro Jahr einen Aufschlag von 12 bis 16 Prozent. Trotz des permanenten Wachstums macht das Unternehmen ein hervorragendes Geschäft. Ein Software-Ingenieur mit zwei Jahren Berufserfahrung erhält etwa 8.000 Euro brutto.

In Deutschland müsste SAP für einen vergleichbar Qualifizierten mindestens 40.00 Euro hinlegen.

Neumann ist stolz auf seine Fluktuationsquote von zehn Prozent. Das sei in einem überhitzten Markt, in dem Headhunter blind sämtliche Durchwahlen durchprobieren und mit Jobofferten nur so um sich werfen, ein respektabler Wert. Jeden Tag aufs Neue müsse SAP um seine Leute kämpfen – mit sehr ordentlichen Salären, einem modernen Campus, klaren Karriereperspektiven und Sozialleistungen.

Um die Eltern der Angestellten kümmert sich die SAP besonders. Sie bekommen eine Krankenversicherung und bauen über die so genannten Family Days eine Beziehung zu SAP auf. Das Unternehmen lädt an diesen Tagen die Eltern und Geschwister auf den Campus und karrt dann gern zwecks elterlicher Bespaßung ein paar Bollywood-Stars an. Das macht Eindruck. Ebenso wie die Entschuldigungsbriefe, die SAP an die Eltern verschickt, wenn der Sprössling wieder eine Wochenendschicht einlegen musste. Da Sohn oder Tochter berufliche Entscheidungen mit den Eltern absprechen, können sie davon ausgehen, dass die Schmeicheleien Wirkung zeigen und die Eltern ihren Kindern zum Bleiben raten.

Die ganz große Party, der mad rush mit jährlichen Wachstumsraten von 50 Prozent und mehr, ist ohnehin vorbei. Bangalore könnte eines Tages am eigenen Leibe spüren, was es bedeutet, „to be bangalored“ zu sein. Es gibt jedenfalls eine Reihe Unternehmer, die allmählich auf andere, besser funktionierende Städte wie Ahmedabad und vor allem auf Hyderabad, (auch Cyberabad genannt), ausweichen. Die Unternehmer akzeptieren nicht länger, dass ihre Mitarbeiter vier Stunden pro Tag im Stau stehen, dass sie ihnen vergleichsweise hohe Löhne zahlen müssen, dass sie sich bei jeder Kleinigkeit mit der Stadtverwaltung Bangalores herumärgern müssen. Auch die auswärtigen Geschäftsleute fluchen. Die Hotelpreise sind lächerlich hoch, 300 Dollar für ein gutes Zimmer sind keine Seltenheit. Und trotzdem sind die Hotels häufig ausgebucht.

### **3.6 Stadt der gekochten Bohnen**

Öffentlich sagt das keiner, aber viele Unternehmer und Bürger der Stadt sind tief enttäuscht von den so unfähigen wie korrupten Politikern, die mit dafür verantwortlich sind, dass sich diese Stadt mit ihren weit über sechs Millionen Einwohnern täglich an sich selbst verschluckt, dass sie eigentlich längst zusammengebrochen ist unter der Last ihres Erfolgs.

Der Kernvorwurf lautet: Karnatakas führende Politiker vertreten in erster Linie Klientelpolitik zum Wohl der Landbevölkerung, sprich eine Politik ge-

gen Bangalore. Noch wohnt die Mehrzahl der Wähler auf dem Land. Viele dringend benötigte Infrastruktur-Verbesserungen schiebt das mächtige Landesparlament von Karnataka deshalb auf die lange Bank.

Gerade auf dem Land wird der Aufstieg der Stadt skeptisch gesehen, werden die globalisierenden Effekte als Bedrohung empfunden; das Auswärtige verdrängt das Heimische, das Englische die lokale Sprache Kannada. Es setzt eine Flucht in einen konservativen Traditionalismus ein. Bangalore heißt jetzt offiziell Bengaluru in der Landessprache Kannada, genau wie Madras in Chennai, Calcutta in Kolkata und Bombay in Mumbai umbenannt worden sind. Bengaluru heißt wörtlich übersetzt „Stadt der gekochten Bohnen“.

Für Auswärtige mag das befremdend klingen, tatsächlich aber könnte die Umbenennung befriedende Wirkung auf die Kannada-sprechende Mehrheit in Karnataka und auch in Bangalore haben. Der Name erinnert an einen Prinzen, der müde und hungrig während der Jagd auf eine alte Frau trifft, die ihm eine Mahlzeit aus Bohnen kocht. Der Sage nach war der Prinz so beeindruckt von der Hilfsbereitschaft, dass er den Ort fortan Bendakaalooru nennt. Die Kolonialherren im 19. Jahrhundert brachen sich daran ihre Zungen. Sie machen daraus Bangalore.

Bangalore galt als die internationalste und liberalste der indischen Städte. Davon kann inzwischen keine Rede mehr sein. An den englischen Grundschulen wird nun auf Kannada unterrichtet, Englisch als Unterrichtssprache ist verboten und soll erst an den weiterführenden Schulen gelehrt werden.

Auch bei den Erwachsenen greift die Landesregierung durch: Als die Nachtclub-Szene aus Bombay vertrieben wurde, hatte die Regierung die Sorge, die Clubs könnten von Bombay nach Bangalore übersiedeln. Prophylaktisch verabschiedete sie ein Gesetz, das nun jedem Lokal vorschreibt, um 23.30 Uhr zu schließen. Die Wirte müssen mit empfindlichen Strafen rechnen, sie setzen alles daran, die Sperrstunde einzuhalten.

Im Frühjahr 2006 bekam Bangalore einen Vorgeschmack auf das, was geschehen kann, wenn die breite Masse keine Lust mehr auf Globalisierung hat: Der Filmstar Rajkumar, einer der Wortführer der Kannada-Bewahrer, starb. Und obwohl er schwerkrank war und sein Tod niemanden überraschen konnte, bildete sich ein Mob, der brandschatzend durch Bangalore zog. Geschäfte gingen in Flammen auf, ein Labor von Microsoft wurde ebenfalls ausgeräuchert, Steine flogen.

Seitdem haben immer mal wieder protestierende Gruppen große internationale Computer-Unternehmen angegriffen, sie werfen mit Steinen auf die Glasfassaden. „The have-nots blame the IT-industry“, erklärt mir der Bankanalyst Goutam Das während eines Abendessens im Koshys, einer Bar nahe der MG-Road, Ecke St. Marks Road im Zentrum. Sie sehen eine große

Gruppe Mittelklasse-Indier an sich vorbeiziehen und wissen sehr wohl, dass der Aufstieg Indiens ohne sie abläuft, dass sie mangels Bildung keine Chance haben. „Also“, sagt Goutam Das, „machen sie die Erfolgreichen für ihren Misserfolg verantwortlich.“

Im Koschys wird ständig über solche Themen diskutiert. Journalisten, Manager, Intellektuelle, Schauspieler – und eine Reihe seltsamer Vögel sitzen hier jeden Abend beisammen. Einmal traf ich im Koschys einen Hobby-Ameisenforscher, der ein Buch über die von ihm entdeckte Bangalorian Ant geschrieben hat. Stundenlang kann er von dieser Ameise erzählen. Eigentlich wollte ich mit ihm und einem spleenigen Ornithologen, der die urbane Vogelwelt Bangalores kartographisiert, über Bangalores Umweltprobleme reden. Heraus kam ein erstaunlich flaches Gespräch über, man ahnt es, Vögel, Ameisen und – Adolf Hitler. Die beiden wollten wissen, wieso wir Deutschen so ein Riesenproblem mit Hitler haben. Der sei doch längst tot.

### 3.7 Bangalorian Frust

Gebell reißt mich aus dem Schlaf. Die Hunde des Nachbarn haben ein Rudel Affen entdeckt, das sie nun durch den Garten hetzen. Ich fühle mich schlapp, bin vergrippt. Die Moskitos haben mir in den vergangenen Tagen trotz größter Vorsicht übel zugesetzt. Als echter Hypochonder bin ich hundertprozentig davon überzeugt, mir Malaria eingefangen zu haben. Das ist natürlich Unsinn, wie sich schnell herausstellt, das Fieber steigt nicht über 38,5 Grad.

Trotzdem ist meine Laune auf dem Nullpunkt. Die Stadt nervt, Indien nervt, ich bin von mir selbst genervt. Bibbernd sitze ich auf meiner Matratze. Nebenan höre ich meine Zimmernachbarin, eine Österreicherin, leise wimmern, sie hat vorgestern gegen die Salatregel verstoßen und sieht so hundeelend aus, dass ich fortan noch penibler darauf achte, nicht mit Wasser oder gewaschenem Gemüse in Kontakt zu kommen. Das Leitungswasser ist voller Keime, Düngerrückstände und Pestizide. Ein Schluck reicht aus, um drei Tage im Bett zu liegen.

Plötzlich macht es „Klick“ – und der Strom ist weg. Mal wieder. Ich bin jetzt sechs Tage hier und habe in dieser Zeit zehn Powercuts erlebt, einer davon dauerte den ganzen Tag. Jemand hat mir erzählt, dass sich die Leute früher einen Spaß daraus gemacht haben, von einer Bar namens „11th Floor“ hoch über der Stadt zuzugucken, wie einzelnen Stadtvierteln der Strom abgeklemmt wird. Damals waren die Stromausfälle angekündigt, die Bangalorianer konnten sich also darauf einstellen, heute kommen die Powercuts so unverhofft wie ein Tropenschauer.

Vermutlich gibt es nichts Trostloseres, als fiebrig unter einem Moskitonetz zu liegen in dieser kranken Stadt, draußen lärmt der Monsun, der sich allmählich auch mal verziehen könnte, er hüllt den Tag in schummrigherbstliches Licht, es will einfach nicht hell werden heute, die Hunde bellen weiter die Affen an. Ich beschließe, dass dies ein perfekter Zeitpunkt ist, um mir selber Leid zu tun, und lege mich wieder schlafen.

Zwei Stunden später. Der Strom ist immer noch weg. In der Sonntagsausgabe der Times of India springt mir im Kerzenschein eine Meldung ins Auge: „Road rage in city: man beaten to death. Vijay Kumar (35) was killed and his relative Kannan (30) injured after a mob assaulted them following an accident. Vijay Kumar hit a parked car at Kasturinagar Junction, near the KR Puram flyover, on Friday night. The car owner and his friends picked up a quarrel und assaulted Vijay. He died heavily injured in hospital.“

Ich habe in Büchern davon gelesen, dass die Inder bei Verkehrsunfällen ausflippen und den Verursacher durch die Stadt hetzen und sogar umbringen. Ich hielt das bisher für übertriebene Panikmache, aber diese Episode im trockenen Achtzeiler, zeigt das Gegenteil. Wie groß wäre wohl die Aufregung, wenn in Deutschland jemand ein parkendes Auto rammen und dafür vom Besitzer und seinen Freunden zu Tode geprügelt würde? Incredible India – je länger ich hier bin, desto mehr erkenne ich, wie treffend dieser Werbeslogan ist.

### 3.8 Die Callboys der Globalisierung

Bangalores junge Heroen zelebrieren ihre frisch erworbene Modernität gern in den schicken Bars und westlichen Cafés entlang der MG Road im Zentrum der Stadt. Meist sind es Call-Center-Agenten, die sehr plötzlich sehr viel Geld verdienen. Ihre lässige Art, sich zu bewegen, ihre westliche Kleidung, die teuren Handys und Designerbrillen, ihr selbstsicheres Lachen und Auftreten, all das soll zeigen: „Seht her, wir haben es geschafft!“

Wie fragil die Pfeiler dieses Erfolgs sind, wie leicht die Dinge zerbröseln können, wie groß die kulturelle Verwirrung dieser jungen Aufsteiger sein muss, zeigt mein Besuch in der Tannery Road. Hier ist der Callcenter-Agent Ranjan aufgewachsen, in einer kleinen Seitenstraße lebt er zusammen mit seinen Eltern und seiner Schwester in einer 30-Quadratmeter-Wohnung ohne fließendes Wasser.

Seine Heimat ist das exakte Gegenteil der Glitzerwelt rund um die MG Road, gewissermaßen ein kultureller Umkehrschub. Eselskarren, Pferdegespanne, abenteuerlich bepäckte Pritschenwagen und Rikschas dominieren das Straßenbild. Es ist eng, staubig, laut und wuselig. An den Ufern des

Verkehrstroms bearbeitet ein Schmied das Eisen über offenem Feuer, ein Metzger zerlegt ein Lamm, das Blut des toten Tieres versickert im Staub der Straße. Ziegen mit absurd langen Ohrlappen, scheinbar ohne Besitzer, laufen ziellos umher. Aus verdreckten Straßenküchen wabern fremde Gerüche, eine Kulisse wie gemacht für einen James-Bond-Film.

Ranjan klopft an die Scheibe meines Wagens, endlich haben wir zueinander gefunden in diesem Gewühl. Er sieht älter aus als 20, das nachdenkliche Gesicht ist groß und rund, der Körper ist massig und untrainiert, die Schultern hängen schlaff herab. Ranjan trägt, wie jeder hier, Jeans und T-Shirt, dazu Schlappen. Nur die elegante randlose Brille verrät, dass er ganz gut verdienen muss. Ranjan arbeitet für eine große Bank, seinen richtigen Namen darf ich nicht veröffentlichen, das ist die Bedingung für das Gespräch.

Ranjan lotst den Fahrer zu seinem Elternhaus, die Mutter hat Chai Masala aufgegossen, Tee mit Gewürzen und Milch, dazu gibt es Gebäck aus dem Supermarkt. Die Wohnstube ist spärlich möbliert, sehr ordentlich. Wir sitzen in einem länglichen Raum, von dem nach hinten hin das Bad mit klassisch-indischer Toilette (Loch im Boden, kein fließendes Wasser) abgeht. Rechts zwei Zimmer, vermutlich die Schlafräume der Familie.

Das Gespräch verläuft zäh. Ranjan ist müde. Ranjan ist eigentlich immer müde. Wegen der ständigen Nachtschichten. Doch jetzt ist es besonders schlimm. Ein Pflaster auf der Stirn bedeckt die Platzwunde, sie musste mit fünf Stichen genäht werden. Ein Arbeitsunfall. Der Fahrer seiner Firma war am Steuer eingeschlafen und raste in den Gegenverkehr. „Sie zwingen die Fahrer, 24 Stunden am Stück zu arbeiten“, sagt Ranjan, „beinahe jede Woche kracht es“. Ein Wunder, dass da nicht mehr passiert.

Die Fahrer im Callcenter-Geschäft sind ein großes Sicherheitsproblem. In Bangalore oder Bombay fährt nachts kein Bus oder Zug. Den Unternehmen bleibt nichts anderes übrig, als kleine Busse einzusetzen, die nachts die Callcenter-Agenten einsammeln.

Die indische Callcenter-Industrie arbeitet größtenteils nachts, um für die Kunden am anderen Ende der Welt, vorwiegend in den Vereinigten Staaten, da zu sein. Mit freundlich trainierter Telefonstimme lösen sie Computerprobleme, nehmen Überweisungen und Produktbeschwerden entgegen, erledigen die Buchhaltung oder schwatzen ihren oft Tausende Kilometer entfernten Gesprächspartnern Versicherungsverträge auf.

Um die Fahrer dieser Busse kümmern sie sich kaum, sie werden lausig bezahlt. Bhupen Patel, ein Reporter des Mumbai Mirror, schlich sich mit einem gefälschten Führerschein bei einer Callcenter-Firma ein. Er hatte noch nie in seinem Leben ein Auto gefahren, bekam aber sofort den Job und damit eine Bombenstory, die im ganzen Land für Aufregung sorgte.

Immer wieder kommt es vor, dass Callcenter-Agentinnen von ihren Fahrern unterwegs vergewaltigt werden. Als vor drei Jahren in Bangalore eine junge Frau aus der Callcenter-Szene zunächst vom Fahrer und seinem Komplizen sexuell missbraucht, dann stranguliert wurde, waren die Bangalorianer der Illusion einer brav vor sich hin boomenden Cybercity beraubt. Die Stadt galt bis dato als absolut friedlich, gerade das Callcenter-Milieu als vorbildlich.

Die Nachtschichten sind das Problem. Sie bringen nicht nur junge Frauen während einsamer Nachtfahrten durch die städtische Steppe in Bedrängnis, sie stressen jeden. „Der Job“, sagt Ranjan, „macht Dich fertig, er saugt Dich aus“. Wissenschaftliche Studien belegen, dass ein im Widerstreit mit der biologischen Uhr lebender Mensch anfälliger für Krankheiten ist. Am meisten leidet Ranjan jedoch unter mangelnden Sozialkontakten. Es bleibt nicht mal genügend Zeit, mit Vater oder Mutter zu sprechen, Freunde von früher trifft er nur noch selten. Die Kollegen aus der Schicht sind jetzt seine einzigen Bezugspersonen. „Man wird einsam“, sagt Ranjan und guckt auf den Boden.

Um ein Uhr nachts kommt der Fahrer in die Tannery Road. Eine halbe Stunde später startet die Schicht, Ranjan betreut die ganze Nacht hindurch Kunden aus Amerika. Meist geht es dabei um Details zu Kreditkartenverträgen. Alle zweieinhalb Stunden darf sich Ranjan aus dem System ausloggen für eine kurze Pause. Was immer er im eingeloggten Zustand sagt oder macht, wird genau protokolliert.

Als Ranjan anfing, gab es von der Firma zwei Wochen Produktraining und drei Wochen Nachhilfe in Sachen amerikanischer Kultur, Sprache und regionaler Besonderheiten. Obwohl 90 Prozent der Kunden wissen, dass sie in einem Callcenter außerhalb der Staaten anrufen, müssen Ranjan und seine Kollegen ihre indische Identität verbergen. Zwar ahmen sie nicht den amerikanischen Akzent nach, aber sie sind doch angehalten, den indischen möglichst zurückzudrängen. Wichtig ist, dass sie keine indisch-englischen Worte benutzen. Die amerikanische „gas station“ nennen die Inder beispielsweise „petrol pump“.

Ranjan erzählt mit monotoner, leiser Stimme. Sein Englisch ist perfekt, er antwortet geduldig und abgeklärt auf meine Fragen, es kommt mir fast so vor, als habe sein Alter Ego Richard das Gespräch übernommen. In Kundengesprächen muss sich Ranjan mit diesem Namen vorstellen, das macht es für die Amerikaner leichter.

Draußen ruft der Muezzin, die Dämmerung bricht herein, die Mutter gießt Tee nach. Was passiert, wenn ein Kollege nicht genügend Anrufe schafft? „He feels the heat“, sagt Ranjan bedeutungsschwanger, was so viel heißen soll wie: die Schwachen werden von den Schichtleitern zur Rede gestellt und unter Druck gesetzt. Oft werden die Leistungen von Teams verglichen,

fällt einer im Team zurück, sind alle anderen sauer, jeder möchte den anderen überflügeln. „It’s a cut-throat competition“, sagt Ranjan, ein brutaler Verdrängungswettbewerb.

Junge College-Absolventen wie Ranjan akzeptieren diese Probleme, sie wollen Geld machen. 15.000 Rupien im Monat, etwa 270 Euro, sind schnell verdient. Das ist selbst im teuren Bangalore enorm viel Geld für einen jungen indischen Mann. Ranjan verdient doppelt so viel wie Vater und Mutter zusammen die für eine NGO arbeiten.

Doch der soziale Preis ist hoch. Der plötzliche Reichtum verändert die jungen Inder. Ranjan berichtet von vielen Kollegen, die sich mit Dauerpartys, Drogen und Anti-Depressiva über Wasser halten. „Fast jeder in der Branche hat psychische Probleme“, sagt er. Beziehungen und Ehen gehen in die Brüche, im prüden Indien wird nachts in den Callcentern gevögelt, was das Zeug hält. Sie genießen eine Freizügigkeit, die im Widerspruch zu tradierten Verhaltensmustern steht. Und die auch nicht geduldet wird. Die Unternehmen haben bereits in jeder Besenkammer Kameras installiert, um die Pärchen überführen und hinauswerfen zu können.

Wie nach jeder durchzechten Nacht folgt auch auf die Anfangseuphorie der jungen Callcenter-Mitarbeiter ein übler Kater. Nach spätestens ein paar Monaten taucht die Sinnfrage auf, auf die viele keine Antwort wissen. Ranjan hat sich bereits entschieden. Noch ein Jahr will er den Job machen, dann zurück an die Uni, weiterstudieren. Und dann? „Eine Stelle in der Verwaltung, das wäre schön, ja.“

Während Ranjan schon sehnsüchtig an das Ende seiner Callcenter-Zeit denkt, versuchen viele seiner Altersgenossen, einen Fuß in die Tür zu dieser Branche zu bekommen. In Koramangala stattete ich einer Klasse der English Centre-Faculty an der 80-Foot-Road einen Besuch ab. Die Sprachschule gehört zu der Satelliten-Industrie, die sich rund um die Callcenter herum gebildet hat. Zwanzig junge Männer und Frauen sitzen beengt in einem stickigen Raum, sie kommen aus ganz Indien, um ihr Glück in Bangalore zu versuchen, viele würden gern in einem Callcenter arbeiten. Da gibt es nur ein Problem: Ihr Englisch ist lausig, vor allem ihre Aussprache. Ein Beispiel: Der Buchstabe t wird überbetont. Zum englischen butter sagen Inder batta, statt baddör. Und mit batta, das weiß hier jeder, hat man keine Chance auf einen begehrten Call-Center-Job.

Meine Anwesenheit in der Sprachschule ist offenbar eine kleine Sensation, die Lehrerin, die sich mir mit R. Nalini vorstellt, baut mich geschickt in den Unterricht ein. Die Schüler stellen unbeholfene Fragen, ich gebe unbeholfene Antworten. Dann fällt der Strom aus, was zu meiner Überraschung niemanden überrascht, wir reden einfach im Dunkeln weiter, als wäre nichts gewesen, es wird gewitzelt und gescherzt und viel gelacht.

Als die Lampen nach fünf Minuten wie von Zauberhand wieder leuchten, blicke ich in zwanzig Gesichter, die mich so offen und ehrlich anlächeln, dass mir heute noch warm ums Herz wird. Vielleicht sind es diese winzigen Momente, die Indien so zauberhaft machen. Auf der Rückfahrt in der Riksha im Stau muss ich wieder an den Slogan Incredible India denken.

#### **4. Bombay**

Bombay, diese unglaubliche Stadt am Meer, ist ständig in Bewegung, ein wimmelndes urbanes Gebilde, angetrieben von der Hoffnung auf eine bessere Zukunft. Bombay ist ein Paradoxon: Unaufhaltsam prescht es voran und steht sich doch jeden Tag aufs Neue im Weg. Und schließlich: Bombay ist die Stadt der Extreme. An keinem anderen Ort der Welt prallt obszöner Reichtum einer verschwindend geringen Minderheit so umweglos auf erschreckende Armut einer großen Mehrheit. Die Spanne zwischen Arm und Reich, zwischen Pracht und Elend, zwischen Sieg und Niederlage ist derart gewaltig, dass man sich verwundert die Augen reibt und rätselt: Warum ist diese Stadt nicht längst an sich selbst zerschellt? Warum ist sie trotz allem so überraschend friedlich?

Bombay wächst und wächst. Die Probleme werden größer. Jeden Tag kommen neue Familien hinzu. Die meisten sind Wirtschaftsflüchtlinge. Sie sehen auf dem Land keine Perspektive und versuchen ihr Glück in der Stadt. Wenn sie Glück haben, finden sie eine Bleibe in einem Slum. Fast zwei Drittel der Bombayites leben in provisorischen Hütten. Ihnen verdankt die Stadt den Beinamen Slumbay. Das urbane Prekariat flutet die Straßen, es überschwemmt die Stadt mit billiger Arbeitskraft, mit Krankheit, Not, Elend, infrastruktureller Überforderung. Die Ausgebeuteten und Entrechteten werden von der Oberschicht als obsolet empfunden, doch diese denken gar nicht daran, „sich aus der Geschichte zu verabschieden“, wie der Soziologe Ashis Nandy schreibt.

Im Gegenteil, sie lassen jeden Tag ein gehöriges Stück unbeabsichtigtes Bombay entstehen, indem sie jeden Quadratzentimeter des öffentlichen Raums okkupieren und sich einen Dreck um die Marginalisierungsversuche der Reichen scheren. Nur wenige Stunden nachdem ein Bulldozer einen Slum geräumt hat, sind die Hütten schon wieder aufgebaut.

Trotz der Segregation – auf schicksalhafte Art und Weise sind Unter-, Mittel- und Oberschicht in Bombay miteinander verwoben. Die Unterschicht braucht die Jobs und kleinen Dienstleistungen, um Geld zu verdienen und zu überleben. Die anderen Schichten fragen diese Dienstleistungen nach, um mit der Dysfunktionalität Bombays fertig zu werden, also die Mühen des

Alltags zu delegieren. Jeder Reiche und auch viele Angehörige der Mittelschicht beschäftigen Personal. Nicht selten arbeiten in einem Haushalt mindestens drei Personen: Eine Köchin, eine Putzfrau und ein Fahrer.

Nur zwei Beispiele: Am Dhobi Ghat, der größten Open-Air-Wäscherei der Welt, arbeiten 10.000 Inder von morgens drei Uhr bis abends um zehn Uhr. Während dieser Zeit waschen sie an die 200.000 Kleidungsstücke, vorwiegend aus den Hotels, in denen die Reichen absteigen. Und die so genannten Dabbawallah liefern täglich 200.000 Mittagessen an ihre Kunden aus. Obwohl die Dabbawallah Analphabeten sind, gelingt es ihnen dank eines ausgeklügelten Adressier-Systems aus Farben und Symbolen mit einer Fehlerquote von weniger als ein Prozent die Essensportionen rechtzeitig durch das chaotische Bombay an ihr Ziel zu bugsieren. Damit betreiben die Dabbawallah das wohl spannendste Supply-Chain-Management der Welt und vermarkten sich inzwischen geschickt als Touristenattraktion. Sogar in wirtschaftswissenschaftliche Lehrbücher haben es die Dabbawallah geschafft.

#### 4.1 Der Preis der Ballung

Bombay ist geographisch betrachtet eine Insel. Wie eine Klaue ragt die Stadt an der indischen Westküste in das Arabische Meer hinein und erstreckt sich Manhattan-artig auf einer schmalen Landzunge von Süd nach Nord, wo die Stadt breiter und breiter wird und schließlich als städtisches Delta versickert.

Schon jetzt leben in Bombay mehr Menschen als in Griechenland. Und bald werden dort mehr Menschen wohnen als auf dem australischen Kontinent. Die Bevölkerungszahlen sind Schätzwerte, die Stadtverwaltung geht von 14 Millionen Einwohnern im Stadtzentrum aus, im Großraum Bombay leben angeblich 20 Millionen Menschen. Schätzungen zufolge werden es im Jahr 2031 etwa 34 Millionen Menschen sein, innerhalb eines Vierteljahrhunderts kommen 14 Millionen Menschen dazu.

Wenn dieser Stadt eines fehlt, dann ist es Platz, Raum, ein Gefühl von Weite. Dieser Mangel führt dazu, dass eine Wohnung in der Innenstadt von Bombay selbst für einen Angehörigen der Mittelklasse nicht zu bezahlen ist. Eine 100-Quadratmeter-Wohnung im Stadtteil Churchgate kann monatlich locker 5.500 Euro kosten. Die Mietpreise sind im vergangenen Jahr um 45 Prozent gestiegen und haben längst das Niveau New Yorks oder Tokios überschritten.

Die Mondpreise, die häufig für Apartments in häufig liederlichem Zustand gezahlt werden, sind nichts anderes als die Kosten der Ballung. Anders als in London, Paris oder New York läuft die Vermittlung von Wohnungen unglaublich unprofessionell und immer zu Lasten des Mieters oder Käufers.

Karim, ein junger Kerl, der neben seinem Wirtschaftsstudium Wohnungen makelt, erklärt mir, dass bis zu sechs Makler zwischen Mieter und Vermieter hängen und natürlich alle sechs fette Provision kassieren.

Das Ganze ist so simpel wie ineffizient: Ein Interessent meldet sich auf eine Annonce bei einem Makler und meldet seine Wunschwohnung an. Der sagt, dass er natürlich eine passende Wohnung habe (was nicht stimmt) und ruft bei einem befreundeten Makler an, um nach einer adäquaten Wohnung zu fragen. Der verhält sich genauso, bis am Ende ein Apartment gefunden ist und die Kette rückwärts läuft. Da gute Wohnungen äußerst rar sind, und die Kunden, häufig Expats, zahlungskräftige Unternehmen im Rücken haben, sind die Courtagen extrem hoch. Üblich ist auch, dass eine Jahresmiete als Kaution im Voraus bezahlt wird.

Und die Preise steigen und steigen. Am Nariman Point mitten im Zentrum ging im Dezember ein spektakulärer Immobiliendeal über die Bühne. Zum Verkauf stand eine Vierzimmer-Wohnung mit Blick auf die Arabische See, für die eine Immobiliengesellschaft sage und schreibe 340 Millionen Rupien (5,4 Millionen Euro) auf den Tisch legte. Auch die Büromieten klettern unaufhörlich, allein im vergangenen Jahr um 55 Prozent. Damit wird Bombay nach London zum teuersten Pflaster der Welt, und rangiert noch weit vor Shanghai oder Moskau.

#### **4.2 Die Rooftop Romeos von Dadar**

Vielleicht ist der Bahnhof Churchgate im gleichnamigen Stadtteil ein geeigneter Ort, um ein Gefühl für die Maximum City, für die Dichte und den Überfluss an Menschen zu bekommen. Vielleicht muss man es einfach gesehen, gehört, gerochen und am eigenen Leib gespürt haben, dieses Spektakel im Fünf-Minuten-Takt, wenn die legendären braun-roten Vorortzüge aus den dreißiger Jahren quietschend in den Kopfbahnhof einrollen und ihre menschliche Fracht den Bahnhof flutet wie ein Tsunami die Küste.

Die S-Bahnen von Bombay dürften alles übertreffen, was dieser Planet an chaotischer öffentlicher Infrastruktur zu bieten hat. Wenn der Zug im Kopfbahnhof Churchgate ganz im Süden der Stadt einrumpelt, verwandeln sich die bis dahin friedlich an den Gleisen wartenden Büro-Pendler in eine Horde Durchgeknallter, die nur ein Ziel verfolgt: Möglichst schnell rein in den Zug. Noch während dieser rollt, hüpfen sie auf die Trittbretter, andere springen wie Fußballer beim Torjubel von hinten auf sie herauf, alles quetscht und drängelt sich in die Abteile, um nur ja einen Sitzplatz zu bekommen.

Warum das so wichtig ist, wird binnen Sekunden klar. Immer mehr Menschen drängen in die Waggonen, es ist eng, warm, zum Bersten voll. Zur

Hauptverkehrszeit quetschen sich 5.000 Menschen in einen Zug mit neun Wagen. Die Fahrt bis in den Norden der Stadt kann zwei Stunden dauern, ein Sitzplatz, vielleicht sogar einer am Fenster, ist ein Luxus, in dessen Genuss überhaupt nur Fahrgäste in den Kopfbahnhöfen gelangen können, weil dort die Linien beginnen. Alle anderen müssen stehen, mit jeder Station wird der Zug voller und voller. Wie Bientrauben hängen die Menschen aus den Waggons, die keine Türen haben und zu beiden Seiten offen sind. Drinnen wird es immer enger, schweißnasse Leiber drücken sich aneinander, es stinkt nach Mensch.

Krishna, ein 28-jähriger Bombay-Guide, führt mich heute durch die Stadt. Er kennt sich bestens aus, fährt jeden Tag mit den Zügen von Nord nach Süd. Krishna erklärt mir, dass sich die Pendler in Gruppen organisieren, damit sie rechtzeitig aussteigen können, wenn ihr Ziel erreicht ist. Man steigt, oder besser gesagt, man klettert zu und ruft beispielsweise „Dadar“ (eine große Station, an der sich zwei Linien berühren), und die Masse schiebt einen in den Pulk der anderen Dadar-Reisenden. Kurz vor der Station muss man sich bereithalten und beim Einlaufen des Zuges abspringen, sonst schieben die Zustiegenden die Pendler wieder zurück ins Abteil.

Suketu Metha, der Autor des Bestsellers „Bombay, Lost and Found“, zitiert eine Statistik, nach der die „Frachtdichte“ der Züge in Stoßzeiten unvorstellbarer zwölf Menschen pro Quadratmeter betrage. Krishna erklärt mir, dass es manchmal so voll ist, dass man nur mit einem Bein und nur auf Zehenspitzen den Boden berühren kann. Auch in der ersten Klasse sei es nicht besser.

In den weniger überfüllten Frauenabteilen, berichtet Krishna, floriere der Handel mit Kleidung und Lebensmitteln. Die berufstätigen Frauen haben ein hartes Schicksal. Nach ihrem Arbeitstag müssen sie Stunden mit dem Zug in den Norden fahren und dann die Abendmahlzeit zubereiten. Schon während der Fahrt fangen sie an, Gemüse klein zuschneiden und treffen sonstige Vorbereitungen. So gehen die Dinge zuhause schneller voran.

In den Männerabteilen ist das Hanging nach den Sitzplätzen die zweitbeste Art, mit der Enge fertig zu werden. Die Stangen im Inneren dienen als Halt, die Körper hängen aus den offenen Abteilen, japsen nach Luft, versuchen der Hitze der Masse, der Luft ohne Sauerstoff, dem Gestank der Abteile zu entkommen. Das Hanging ist lebensgefährlich. Häufig knallen die Menschen gegen die Strommasten an den Gleisen. Krishna war mehrfach Zeuge solcher Unfälle. An einen erinnert er sich besonders gut, weil der Körper des Opfers in zwei Teile gerissen wurde. Der eine Teil blieb im Zug, der andere zerschellte am Mast. Auch Krishna wäre beim Hanging beinahe ums Leben gekommen. Er hatte kurz nach hinten statt in Fahrtrichtung geblickt und deshalb einen herannahenden Strommasten nicht gesehen. Ein

Mitreisender riss ihn in letzter Sekunde zurück in den Zug. „Ich habe den Strommast noch an meinen Haaren am Hinterkopf gespürt.“

Krishna will mir seine ganz persönliche Horrorstation zeigen: Dadar. Hier berühren sich die Western und die Central Line, hier ist es besonders überfüllt, dreckig und laut. Und hier gibt es häufig Opfer zu beklagen. Dicht an den Bahnlinien fangen die Slums an, unachtsam überqueren Menschen barfuß die Gleise, kurz bevor der Zug kommt. Wir stehen auf einer Überführung und beobachten das Schauspiel von oben. „See, see, see!“, schreit Krishna immer dann, wenn jemand über das Kiesbett huscht und der Zug kommt.

Einmal ist es besonders knapp, ein Jugendlicher bleibt im Gleisbett stehen, lässt sich ablenken, bemerkt nicht den herannahenden Zug. Die Menschen beginnen zu schreien und im letzten Moment bringt sich der Jugendliche in Sicherheit. „Wow“, ruft Krishna anerkennend, „that was tough“. Jedes Jahr sterben 4.500 Menschen durch Zugunfälle, etwa 13 Menschen pro Tag. Entsetzt ist darüber aber niemand so recht. Ein Menschenleben zählt nicht viel in dieser Stadt, die zu viele Menschen hat. Als vor wenigen Wochen die 22-jährige Nagma Sheikh aus dem Abteil fiel und auf den Gleisen verblutete, dachte niemand daran, die Notbremse zu ziehen und der jungen Frau zu helfen. Sie hätte dadurch gerettet werden können. Ihre geschockte Schwester berichtet der Hindustan Times: „Truly, this city sometimes seems to have no heart.“

Von der Überführung in Dadar aus haben wir einen guten Überblick auf die ankommenden Züge, und jetzt sehe ich auch mit eigenen Augen, was ich Krishna zunächst nicht geglaubt hatte: Pendler, die auf dem Zugdach oder zwischen den Waggons reisen. „See, see, see!“, ruft Krishna aufgeregt und zupft an meinem Ärmel. Ein junger Kerl hat sich flach auf das Dach gelegt, den Kopf auf seine Tasche gebettet, es sieht so aus, als würde er schlafen. Zwei Züge später rauscht eine ganze Clique Jugendlicher im Schneidersitz auf dem Zugdach vorbei, sie grinsen stolz in meine Kamera. Je näher die Hauptverkehrszeit rückt, je voller die Züge, desto mehr Menschen fahren auf dem Dach. Da ist ein Mann im Bürodress, der ein Buch liest, ein anderer telefoniert. „Do you believe me now?“, schreit Krishna in den Krach des abfahrenden Zuges hinein. „That’s crazy, that’s fuckin’ crazy Bombay!“

Auch Krishna war schon da oben, auf dem Dach. Auch er war schon auf den Kupplungen zwischen den Waggons unterwegs. Das ist eine sehr riskante Art der Fortbewegung, die Züge sind zwar alt, aber trotzdem mit hohem Tempo unterwegs. Wer sich auf dem Zugdach nicht rechtzeitig duckt, knallt gegen einen Brückenbogen, wer von der Kupplung fällt, den zermalmen die Zugräder. Die extreme Gefahr ist der Kick. Es sei cool, da oben zu sitzen, ein „aufregendes Gefühl von Freiheit“, sagt Krishna. Rooftop Romeos wer-

den die Jüngerer genannt, weil sie mit ihren waghalsigen Aktionen Frauen beeindrucken wollen.

Das Chaos in den Zügen wächst unaufhörlich, weil die Stadt größer wird, weil mehr Menschen reisen. Insgesamt fahren jährlich 2,2 Milliarden Menschen mit den heruntergekommenen Zügen. Die Western Railway, eine von drei großen Eisenbahngesellschaften in Bombay, die täglich 3,22 Millionen Gäste befördert, verzeichnete in den Monaten von März bis September 2007 einen Anstieg der täglichen Fahrgäste von 87.000 zusätzlichen Menschen. Die Gesellschaften kämpfen gegen die Masse mit mehr Zügen und neuen Zugtypen. Im November weihte die Western Railway einen von Siemens entwickelten Zug ein, der weniger Sitze und damit mehr Stehplätze und eine bessere Belüftung hat. Doch jeder weiß: Das ist ein hilfloses Kurieren am Symptom.

Völlig fehlgeschlagen sind auch Versuche, die langen Warteschlangen an den Fahrkartenschaltern mit modernen Automaten abzubauen. Viele Inder verstehen die Touchscreen-Technik nicht. „Sie drücken eine Weile darauf rum“, erzählt Krishna, „irgendwann werden sie wütend und schlagen die Automaten kurz und klein.“ Eine typische Szene am Bahnhof Victoria Terminus: Vor dem Fahrkartenschalter haben sich lange Schlangen gebildet. An der Wand ein metergroßes Werbeplakat für die elektronischen Fahrkartensysteme: „Be smart, don't queue!“ steht da geschrieben. Sei schlau, stell dich nicht in die Schlange!

Kürzlich war Ken Livingstone, der Londoner Bürgermeister, in der Stadt. Er sollte der Stadtverwaltung Ratschläge geben, wie Bombay die Verkehrsmassen bewältigen könne. Zunächst wagte er den Selbsttest und quetschte sich mit den Bombayern in ein Abteil, was er als „extrem aufregend“ empfand. Dann schlug er den Stadtplanern ein U-Bahn-System mit einer Kapazität von mindestens vier Millionen Menschen pro Tag vor. „Zusätzliche oberirdische Züge werden in Bombay niemals reichen“, sagt Livingstone. Und die Metropläne, die bisher existieren, seien um den Faktor drei bis vier unterdimensioniert.

Erst wenn das U-Bahn-System funktioniere, so Livingstone, könne die Stadt den Verkehr stärker besteuern, um die vielen Autos aus der City zu verdrängen und die extrem schlechten Luftwerte zu verbessern. Das Geld für die vielen Straßen und Flyovers hält Livingstone für vergeudet: „Ihr könnt damit weitermachen, mehr Straßen zu bauen und sie werden gefüllt mit Autos“, erklärte er den Stadtoberen. Die bedankten sich artig. Und machen weiter wie bisher.

Das jüngste Zeichen typisch indischer Infrastrukturplanung: Der „Bandra Worli Sea Link“, ein 260 Millionen-Dollar-Projekt mit einer achtspurigen Brücke, die die westlichen Vororte mit der Innenstadt verbindet. Das Prob-

lem an diesem gewaltigen Bauvorhaben: Es nützt ausschließlich den zwei Prozent der Bombayites, die Auto oder Laster fahren. Der Wirkungsgrad des Sealinks ist also gering. Pro Stunde werden so viele Menschen befördert wie in zwei an- und abfahrenden Zügen des Bahnhofs Churchgate.

Wie, fragt man sich, kann Stadtplanung in einer dysfunktionalen Stadt die offensichtlichen Probleme so ignorieren und Klientelpolitik für Reiche machen? Die Stadtverwaltung von Bombay ist relativ machtlos, sie wird gesteuert von der ineffizienten Regierung des Bundesstaates Maharashtra. Die Vielzahl der Einzelbehörden mit ihrer Korruptionsanfälligkeit behindert vernetztes Denken. Niemand ist verantwortlich, niemand blickt durch. Und immer wieder erleben die Bürger, wie die Infrastrukturpolitik, die Wasser- und Stromversorgung, der Straßenbau, das Müllmanagement vor allem den Reichen zugute kommt. Bei jedem Monsun kann man die Auswirkungen dieser Politik sehen. Der reiche Süden kommt schadlos durch die regenreichen Monate. Im armen Norden saufen regelmäßig ganze Viertel ab.

#### **4.3 Das Collier der Königin und zweieinhalb Millionen Kilo Scheiße**

Wäre da nicht diese unglaubliche, drückende Hitze, die wie eine schwere Decke über der Stadt liegt und das Leben so unendlich mühsam macht, wäre es am Marine Drive ganz gut auszuhalten. Sanft schwingt sich der Prachtboulevard am Meer entlang vom Stadtteil Churchgate bis zum Chowpatty Beach. Art-Déco-Fassaden zieren die Uferhäuser, Pärchen sitzen abends auf der Kaimauer und tauschen verschämte Küsse aus. Wenn die Sonne nach einer wildromantischen Dämmerung versunken ist, glitzern die Straßenlaterne aufgereiht wie Diamanten in den Nachthimmel. Queens Necklace heißt der Marine Drive deshalb liebevoll – das Collier der Königin.

Bombay ist – zumindest im südlichen Teil – eine elegante Stadt, dessen einstige bauliche Pracht an jeder Ecke hervorblitzt. Im Touristen-Viertel Colaba wimmelt es vor stolzen (wenn auch heruntergekommenen) Kolonialbauten und angesagten Cafés wie dem Leopold's, bekannt aus dem großartigen, 1.000 Seiten starken Bombay-Roman Shantaram. Der Bestseller von Gregory David Roberts wird nun verfilmt und soll in einem Jahr in die Kinos kommen. Weiter nördlich, in Malabar Hill, flaniert es sich hübsch in den hängenden Gärten, am Juhu Beach versammeln sich Bollywood-Sternchen, die Rooftop-Bars, Nobelhotels und vielen Clubs geben der Stadt etwas Mondänes, Weltläufiges, wie es sich für eine anständige Hafenstadt gehört.

Bombay ist mitnichten eine verschlafene Gartenstadt wie Bangalore, die mehr oder weniger durch eine glückliche Fügung der Geschichte nach oben gespült wurde. Bombay ist eine ziemlich coole, vibrierende und (leider) ex-

trem teure Stadt – vielleicht mit Shanghai das Aufregendste, was Asien zu bieten hat. Wohl nirgendwo in Indien wird mehr verdient, mehr gekokst, mehr bestochen, mehr geprügelt, mehr geliebt. In unendlichen Wendungen wird die Megalopolis literarisch umkreist. „Diese Stadt“, schreibt etwa der indische Star-Schriftsteller Kiran Nagarkar, „bläst Dir das Hirn raus.“ Für ihn ist Bombay „Crack, Kokain, Ecstasy, Engelsstaub, und Heroin“. Und weiter: „Die Megacity ist eine Art Droge, die man bisweilen zwar verabscheuen mag, für die man aber lieber sein Leben aufs Spiel setzt, als auf sie zu verzichten.“

Seit der Liberalisierung der indischen Wirtschaft hat Bombay sein Tempo noch mal kräftig angezogen. Jedes Jahr rollen 100.000 Autos mehr durch die engen Straßen, Aktienkurse und Gehälter steigen, internationale Firmen lassen sich in Bombay nieder, entsenden reiche Expats. Bollywood dreht pro Jahr tausende Filme, Shopping-Malls und Autohäuser sprießen aus dem Boden.

Und doch ist das morbide Bombay allgegenwärtig: Modrige, vom Monsun verschimmelte Gebäude, Dreck in den Straßen, ein fürchterlicher Gestank, der Verkehr zum Verzweifeln. Statistisch betrachtet hat Bombay eine der schlechtesten Lebensqualitäten der Welt. In den vielen Slums sind die Lebensbedingungen zum Teil menschenunwürdig. Viele der Slum Dweller haben keine Toilette, kein fließendes Wasser, keinen Strom, kein bisschen Privatsphäre, kein Geld und absolut keine Chance, jemals dem Elend zu entfliehen.

Der Mangel an sanitären Einrichtungen nimmt den Menschen die Würde. Schon im Flugzeug vom Rollfeld aus werden die Passagiere unfreiwillig Zeuge, wie Bewohner des angrenzenden Slums auf Müllbergen ihre Notdurft verrichten. Frauen halten ein, bis es dunkel ist. Dann laufen sie Gefahr, während ihrer Toilettengänge vergewaltigt zu werden. Der Filmemacher Prahlad Kakkar, der einen Film mit dem ironischen Titel „Bumbay“ drehte, rechnet vor, dass „die Hälfte der Bevölkerung keine Toiletten hat, um reinzuscheißen, also scheißen sie im Freien. Das sind fünf Millionen Menschen. Wenn jeder ein halbes Kilo scheidet, sind das zweieinhalb Millionen Kilo Scheiße jeden Morgen.“

Für diese Menschen ist Bombay nicht die gute Bucht, wie der Name portugiesischen Ursprungs verheißt. Sie gehören zu den Millionen Ausgeschlossenen, die nicht profitieren, wenn der indische Aktienindex Sensex immer neue Höhen erklimmt, wenn Wachstumsraten zweistellig werden und die neue Mittelschicht in den schicken Clubs ihren Aufstieg feiert.

In Bombay zählt nur das Geld. Die ganze Stadt ist dem Kommerz verfallen, dem Mehren von Reichtum, dem Wettlauf um das meiste Geld. Selbst die Ärmsten gehen diszipliniert ihrem Tagwerk nach. In Bombay wird an

jeder Ecke gebettelt, etwa 85 Prozent der Bettler sind Vollprofis. Sie halten ihre leprösen Arme wie Waffen unter die Nase, schockieren mit entsetzlich entstellten Gesichtern, Kinder hängen sich ans Hosenbein, Krüppel schießen wie Spinnweben aus ihren Löchern hervor, wenn man ihren Weg kreuzt, klopfen an die Autoscheibe und laufen hinter dem Wagen her.

Als ich mal wieder im Stau stand, ging ein Junge von vielleicht zehn Jahren mit seinem etwa dreijährigen weinenden Geschwisterchen auf dem Arm bettelnd von Auto zu Auto. Immer, wenn die Kleine aufhörte zu weinen, schlug der Bruder so lange zu, bis sie wieder losheulte. Ein tränenüberströmtes Kind ist eine Geldmaschine, das Geschrei geht direkt ins Herz, selbst hart gesottene Touristen, die aus gutem Grund Bettlern nichts geben, zücken ihre Brieftaschen. Gerüchten zufolge verstümmeln einige Mütter ihre Kinder, damit die Kinder mehr Mitleid erwecken. Glücklicherweise bin ich solchen Kindern nicht begegnet.

Die Bettler sind bestens organisiert. Sie haben die Stadt in Bezirke aufgeteilt, bezirksfremde Bettler werden sofort von den anderen vertrieben. Jeder Bezirk hat einen Bettlerkönig wie die berühmte Figur des Jeremy Peachum aus Berthold Brechts „Dreigroschenoper“. An diese Bezirksfürsten müssen die übrigen Bettler einen Teil des Geldes abführen, dafür halten diese ihnen die Konkurrenz aus anderen Bezirken vom Leibe.

#### **4.4 Slum zu verkaufen**

Dieser seltsam-süßliche Geruch legt sich über dich, nimmt dich in Beschlag, dringt tief in die Fasern deiner Kleidung ein. Er begleitet dich während der Wanderungen durch den Slum, zwischendurch nimmst du ihn nicht mehr wahr, weil die anderen Sinne das Spektakel der Armut kaum verarbeiten können, weil für's Riechen keine Zeit bleibt. Und dann, auf dem Weg zurück in die entwickelte Welt, in der es Duschen und Toiletten, sauberes Wasser und Strom gibt, erinnert dich der Geruch daran, dass du in Dharavi warst, einem Ort des Mülls, des gesellschaftlichen Abfalls, die Stätte der Niederlagen und der Verlierer. Und daran, wie komfortabel, wie luxuriös das Leben in der anderen Welt ein paar Bahnstationen weiter ist.

Dharavi ist Asiens größter Slum, erbaut auf sumpfigem, von Moskitos verseuchtem Gelände, das die reichen Süd-Bombayites in den 50er Jahren beinahe zufällig trockenlegten, indem sie dort ihren Müll abkippten. Dharavi bietet heute fast einer Million armer Menschen Zuflucht. Jahrzehnte kümmerte sich niemand um den Schandfleck mitten in Bombay.

Jetzt steht der Slum im Zentrum eines weltweit einzigartigen Projekts: Die Regierung plant, Dharavi zu einem Mittelklasse-Viertel umzubauen, die

flachen Hütten werden verschwinden, auf dem wertvoll gewordenen Grundstück sollen mehrstöckige Wohnhäuser in den Himmel wachsen, Freizeitparks entstehen. Und wie immer, wenn die Regierung etwas plant, gibt es gewaltigen Ärger.

Noch sind die Bulldozer nicht angerückt, noch scheint die Zeit stehen geblieben zu sein, noch wirkt Dharavi wie ein Museum für misslungene Urbanisierung. Die Gassen sind so schmal, dass das Tageslicht nicht hineinfindet, dass meine Schultern zu beiden Seiten die vom Kondenswasser feuchten Wände berühren. Es ist stickig und schwül. Kabel hängen drohend herab, „bloß nicht berühren“, sagt Devendra, ein 20-jähriger Mann, der mich durch den Slum führt, „die könnten unter Strom stehen“.

Dharavi, das wird jedem Besucher schon nach wenigen Minuten klar, ist ein unwirtlicher und zugleich faszinierender Ort des Drecks, der Asozialen, der Mafia und der ganzen Last des unterprivilegierten Daseins, aber auch ein Ort des Unternehmertums, des Aufstrebens, der ewigen Hoffnung auf eine bessere Zukunft.

Devendra läuft leichtfüßig voran, ich torkele hinterher, verwirrt von den vielen Eindrücken. Ein Bettler liegt auf der Straße im Dreck, er trägt keine Kleidung am Leib und sieht aus, als sei er Opfer eines Brandes geworden. Seine Haut ist seltsam verwachsen, sein Hals ist gar nicht mehr zu erkennen, der Körper ist übersät mit Narben. Er spricht nicht, er liegt einfach nur nackt da und wartet auf seinen Tod. Niemanden, so scheint es, kümmert sein brutales Schicksal.

Doch es bleibt keine Zeit, über den armen Kerl nachzudenken, immer neue Eindrücke prasseln auf mich ein. Menschenmassen strömen durch die engen Gassen, jeder ist emsig beschäftigt, trägt irgendetwas durch die Gegend, hat es eilig, an sein Ziel zu kommen, verkauft, kauft, bearbeitet, macht und tut. Kinder springen mir entgegen, hängen sich an mich, wollen fotografiert werden, strahlen um die Wette. Was für ein Gewusel und Gewimmel. Dharavi ist ein riesengroßer menschlicher Ameisenhaufen.

Auf dem Boden liegt Unrat, in offenen Kanälen fließt stinkendes Abwasser, über dem Insekten kreisen. Ratten huschen über den Weg. Die Hütten sind auf Sand gebaut. Hunde und Ziegen streunen herum. An den Wegesrändern stehen alte Fässer und Tonnen, weiße Säcke mit unbekanntem Inhalt verstreuen sich. In Dharavi wird die Trennung zwischen Müll und Gebrauchsgegenstand aufgehoben. In Dharavi gibt es im Grunde keinen Müll, weil alles, aber auch wirklich alles, weiterverarbeitet und zu Geld gemacht wird.

Dharavi ist in jeder Hinsicht ein Superlativ. Allein die Dichte an Menschen ist weltrekord-verdächtig. Auf etwa 2,2 Quadratkilometer Boden leben über 900.000 Menschen. Zum Vergleich: Die 991.000 Einwohner von Köln verteilen sich auf eine Fläche von 405 Quadratkilometern. Da sämtli-

ches Zahlwerk in Dharavi auf Schätzungen beruht, ist nicht hundertprozentig sicher, aber doch ziemlich wahrscheinlich, dass dieser Flecken Erde an der Südseite des Mahim Creek, umsäumt von zwei S-Bahnlinien inmitten der Megalopolis Bombay, der am dichtesten besiedelte Ort der Welt ist.

Devendra, mein Guide, hat freundliche Augen, ansonsten sieht er aus wie viele junge Männer in Bombay: dunkle Jeans, weites T-Shirt, Schlappen. Er erklärt in ruhigen Worten, wie dieser Mikrokosmos funktioniert. Er weiß, wovon er spricht, er ist in Dharavi aufgewachsen. Und er hat es aus diesem Dreck heraus an die Uni geschafft. Die ganze Familie legt Geld zurück, damit Devendra studieren kann, auch einen MBA will er nach dem Studium draufsatteln. Ohne MBA kommt man in Indien nicht weit.

All das kostet viel Geld, deshalb verdient sich Devendra nun als Sherpa ein Zubrot. Ich bin sein letzter Kunde, er brauche jetzt mehr Zeit zum Lernen, sagt er. Devendra will bei den harten MBA-Zulassungstests unbedingt eine hohe Punktzahl erreichen, nur dann kann er sich an einer renommierten MBA-Schule einschreiben, die nur die besten eines Jahrgangs aufnimmt. Ich muss an Karim denken, den Aushilfsmakler und reichen Studenten aus Süd-Bombay. Karim gibt unumwoben zu, dass er nicht schlau genug ist, um bei den Zugangstests mit 600.000 Kombattanten auf den vorderen Plätzen zu landen. Er wird also viel Geld brauchen, um die Direktoren milde zu stimmen. „Anders“, sagt Karim, „habe ich keine Chance“. Ich würde viel drum geben, jetzt zehn Jahre in die Zukunft blicken zu können und zu wissen, welchen Weg diese beiden etwa gleichaltrigen und doch so verschiedenen jungen Männer gehen.

„Aus dem Weg, weg da!“, ruft jemand von hinten auf Hindi, und Devendra zieht mich hastig beiseite. Zwei Männer balancieren etwa 30 blank polierte Kanister auf einer Trage und verschwinden in einem dunklen Eingang. Wir folgen ihnen, die schwere Stahltür gibt den Blick frei auf acht Männer, die mich skeptisch anstarren. Sie sitzen vor gestapelten silbrig glänzenden Kanistern, die sie auswaschen, über Feuer abkochen und anschließend polieren. Von hinten brechen Sonnenstrahlen durch die löchrige Wand des Verschlags, die hundertfach reflektiert werden von den silbernen Kanistern, der Rauch tänzelt in den Sonnenfluten. So muss es ausgesehen haben in den englischen Werkshallen zu Beginn der industriellen Revolution.

Devendra klärt mich auf: Wir befinden uns in der so genannten industrial area mit etwa 10.000 unterschiedlichen Gewerben. Alles in allem werden in Dharavi jährlich Waren im Wert von 665 Millionen US-Dollar produziert. Wir gehen in den so genannten 13th Compound, Bombays Recyclinghof. Tausende Plastiksammler schwärmen täglich durch die Stadt und schleppen ihre Beute, Plastiktüten, Kanister oder Flaschen, nach Dharavi.

Dort häckseln sie das Plastik, waschen und trocknen es nach Farben sortiert, bevor das Plastik zu Pellets zerschmolzen und zurück an die plastikverarbeitende Industrie geht. Ähnlich läuft es mit gebrauchten Tonnen und zerbeulten Metall-Kanistern, die die Bewohner von Dharavi wieder herichten, lackieren und verkaufen. „Ohne Dharavi“, sagt Devendra, „würde Bombay im Müll versinken.“

Im Slum gibt es alles, was man in einer Großstadt erwartet: Schulen, Krankenhäuser, Kinos, jede Form von Nahrungsmittelindustrie, ja sogar Fitness-Studios und Schönheitssalons. Ich will das mit eigenen Augen sehen, Devendra führt mich über eine verrostete Treppe in das Slumkino, der Saal ist rammelvoll, sie übertragen gerade ein Kricketspiel. Und ein paar Meter im Slum-Gym wuchten tatsächlich schwere Jungs Gewichte vor einem vergilbten Arnold-Schwarzenegger-Plakat. Ich darf sie fotografieren, stolz posieren sie mit aufgepumpten Muskeln für die Kamera.

Natürlich ist nichts von all dem offiziell angemeldet, Strom und Wasser kommen von illegalen Zapfstellen, die Behörden sind geschmiert. Sie drücken beide Augen zu, wenn in Dharavi unter zum Teil brutalen Bedingungen, zu miserablen Löhnen von 100 bis 150 Rupien (1,70 bis 2,20 Euro) gearbeitet wird, pro Tag wohlgemerkt, nicht pro Stunde. Durchschnittlich hat ein Haushalt in Dharavi nach einer Umfrage aus dem Jahr 2002 monatlich knapp 3.000 Rupien zur Verfügung, das sind etwa 53 Euro.

Wir klettern auf das Dach eines Hauses. Von oben haben wir einen perfekten Blick. Dicht an dicht schmiegen sich Hütten aneinander, jeder Zentimeter Platz ist genutzt, auf den Dächern liegt das Plastikpulver. Barfuß laufen einige Männer durch den Plastiksee, sie schichten das Plastik um, damit es von der Sonne gleichmäßig getrocknet wird. Vereinzelt steigen kleine Rauchsäulen auf. Dort backen sie die Brotfladen, die man überall in den Restaurants bekommt, frittieren Salzgebäck, kochen über offenem Feuer die Kanister aus, backen aus Ton ihre Töpfe.

Devendra stammt aus einer der 2.000 Töpferfamilien. Er zeigt mir seine Hütte, sie liegt direkt neben einem Töpferofen, der vor sich hinqualmt und die Sicht vernebelt. Der Rauch ist noch schlimmer als der süßliche Gestank, er macht das Atmen unmöglich, provoziert Hustenattacken. Wie kann man unter solchen Umständen wohnen, frage ich ihn. „Man gewöhnt sich daran“, antwortet er. Und grinst.

Devendras Hütte ist picobello aufgeräumt. Seine Mutter döst auf dem Boden vor sich hin, es stört sie offenbar nicht, dass da jetzt ein Fremder in ihrem Wohnzimmer sitzt. Die Hütte besteht aus zwei Räumen, knapp 25 Quadratmeter für fünf Personen. Das ist komfortabel in Dharavi. 48 Prozent der Bewohner haben weniger als zehn Quadratmeter Platz. Sie leben mit bis zu acht Leuten unter einem Dach.

In dieser Hütte versteckte sich Devendra während der Riots im Dezember 1992, als „Säbel schwingende Moslems durch den Slum zogen, um Rache zu nehmen an den Hindus“, berichtet Devendra. Radikale Hindus hatten zuvor im Bundesstaat Uttar Pradesh eine Moschee in Brand gesetzt. Angestachelt von Bal Thackeray, dem Teufel von Bombay, kam es auch in Bombay zu Unruhen, den berüchtigten '93er Riots mit fast 1.000 Toten. Thackeray ist noch heute Chef der regierenden Stadtpartei Shiv Sena (Shiwas Armee), die mit ihrer anti-muslimischen Hetze und ihrem extremen Nationalismus (leider) vielen Hindus in Bombay aus der Seele zu sprechen scheint.

Auf die Riots folgten prompt die Bombay Bombings, 13 Sprengstoffanschläge auf verschiedene Gebäude in der Stadt, unter anderem auf die Börse, sie kosteten vielen das Leben. Für die Bombenanschläge wird Dawood Ibrahim verantwortlich gemacht, ein muslimischer Gangster mit Verbindungen zum pakistanischen Geheimdienst und den afghanischen Taliban. Angeblich ist er in Kanada untergetaucht.

Leute wie Thackeray und Ibrahim haben ganze Arbeit geleistet und die Atmosphäre zwischen Hindus und Moslems in Bombay nachhaltig vergiftet. Seit den '93er Riots kommt es immer wieder zu Zusammenstößen. Viele Bombayites haben seitdem zwei Visitenkarten dabei. Eine mit der muslimischen Schreibweise ihres Namens, eine mit der Hindi-Version.

Auch hier in Dharavi haben die Riots die religiöse Segregation vorangetrieben, reine Moslem- und Hindu-Viertel schälen sich heraus. Ihnen gemein ist, dass die Preise für die Hütten ständig steigen. Bombay ist um Dharavi herum gewachsen, die wuchernde Stadt umspült den herzförmigen Schandfleck. Und je teurer Bombay wird, desto mehr profitiert auch das heruntergekommene Dharavi. Eine Hütte von 20 Quadratmetern ohne Wasseranschluss und Bad ist derzeit etwa 25.000 Euro wert.

Weil das so ist, haben das Beratungshaus McKinsey, der indische Stararchitekt Mukesh Mehta und Vertreter der Lokalpolitik beschlossen, das Dharavi Project zu starten. Die Lage des Slums ist einzigartig, gleich nebenan liegt der Finanzdistrikt Banda Kurla, mit dem Grund und Boden lässt sich viel Geld verdienen. Nach Schätzungen ist Dharavi die gewaltige Summe von etwa 7,5 Milliarden Euro wert. Das weckt Begehlichkeiten.

Mukesh Mehta ist ein groß gewachsener Mann mit festem Blick und tiefer Stimme. Der Architekt hat einen großen Teil seiner Lebenszeit mit Dharavi verbracht, seit Jahrzehnten arbeitet der 58-Jährige daran, aus dem Slum eine schicke Mittelklasse-Gegend zu formen. Wir sitzen in einem heruntergekühlten Präsentationsraum im noblen Stadtteil Bandra West, sein Presse-Attaché verpasst mir einen zehnminütigen Einlauf. Jedes Zitat müsse bitteschön abgestimmt werden, und überhaupt dürfe ich Mehta nur zitieren, wenn keiner dieser renitenten Protestler aus dem Slum in meinem Artikel

auftritt. Ich nicke unbedarft, und dann legt Metha ohne Umschweife los mit seinem Vortrag über die phantastischen Chancen von Dharavi.

Ein Weltklasse-Viertel werde er aus Dharavi machen, mit modernen Kliniken, Schulen und Wohnhäusern, eine Blaupause für andere Slums in Megacities. Sogar Golfplätze, ein Cricket- und ein Bollywood-Museum sind in Planung. Der Slum soll ein touristisches Highlight in der Weltstadt Bombay werden. „We wanna bridge the gap“, sagt Mehta. Er will Brücken schlagen zwischen der Mittelklasse und den Armen, die Leute im Slum bräuchten doch unbedingt bessere Wohnungen. „Wir werden sie von diesen Umständen befreien.“ Mukesh Mehta ist ein geschickter Verkäufer, er weiß seine Pläne in klangvolle Worte zu kleiden.

Und die sind durchaus genial. Jene Slum Dwellers, die unter das Rehabilitierungsgesetz fallen, also vor 1995 als Siedler gemeldet waren, sollen bei dem Dharavi Remake entschädigt werden: Sie bekommen in neuen siebenstöckigen Häusern eine Wohnung. Die Gewerbetreibenden können in modernen Hallen ihrem Tagwerk nachgehen. Zurzeit sucht die Stadt per Ausschreibung eine Entwicklungsgesellschaft, die groß genug ist, um dieses Mammutprojekt zu stemmen. Das Dharavi Remake soll als so genanntes PPP-Projekt, also im „Public-Private-Partnership“-Format über die Bühne gehen. Stadt und privater Investor schaffen gemeinsam, wozu die öffentliche Hand allein finanziell nicht in der Lage wäre. Der Investor gibt das Geld, etwa zwei Milliarden Euro. Er baut die Häuser, bringt die Bewohner von Dharavi unter und vermietet den restlichen Wohnraum, damit sich die Investition rechnet.

Da gibt es nur mindestens drei gravierende Probleme. Erstens ist ungeklärt, was mit den Leuten in Dharavi passieren soll, die sich nach 1995 im Slum niedergelassen haben. Zweitens haben bisherige Erfahrungen mit der Rehabilitierung zu so genannten vertical slums, also heruntergekommenen Hochhäusern geführt. Die Wohnungen dort sind so winzig, dass die Bewohner ihre Möbel aus Platzmangel auf den Flur stellen. Und genau davor haben drittens die Gewerbetreibenden Sorge. Sie brauchen mehr Platz als bisher von Metha vorgesehen für ihre Gerätschaften und Maschinenhallen, außerdem bewohnen sie für Bombayer Verhältnisse große Verschlüge, in denen meist mehrere Familien leben.

Auch Raju Wala, ein kleiner dicker Mann, gehört zu den Skeptikern. Er ist einer von 2.000 Töpfern, in seinem großen Slumhaus lebt die ganze Familie, insgesamt 15 Personen. Würde sich Metha durchsetzen, hätte die Familie weniger als ein Fünftel des jetzigen Platzes. „Wie soll das gehen?“, fragt Wala. Dass der Slum modernisiert werden soll, findet er richtig. Aber Mukesh Metha, dem traut er nicht über den Weg. „Der macht das doch nicht für uns, der macht das für sich selbst, um Geld zu verdienen.“

So wie er denken viele im Slum. Jockin Arputham ist ihre Stimme. Der Präsident der National Slum Dwellers Association sitzt im Versammlungsraum der Association im Schneidersitz vor einem winzigen Pult. Etwa 30 Frauen reden aufgereggt auf ihn ein. Krishna, der an diesem Tag an meiner Seite ist, versucht zu übersetzen. Es geht um Strom- und Wasserrechnungen, wer welche Zuschüsse bekommt und wer nicht. Die Diskussion zieht sich endlos hin, wir müssen uns gedulden. Nach zwei Stunden bedeutet Arputham mir in gnädiger Geste, neben ihm Platz zu nehmen.

Arputham ist angriffslustig und Mukesh Mehta offenbar sein Lieblingsfeind. Sobald der Name fällt, springt Arputham aus dem Hemd. Der sei heuchlerisch, das Projekt würde die Lebensumstände der Bewohner nicht verbessern, es gebe keine Transparenz bei der Auftragsvergabe. Und überhaupt, dass Metha so eng mit der Stadt zusammenarbeitet, sei doch sehr seltsam. „Der hat alle Politiker geschmiert“, schimpft Arputham. „Ich sage alle, er hat sie alle geschmiert“. Man solle lieber den Bewohnern das Geld geben, dann würden sie schon was Ordentliches aus dem Slum machen. Aber das Projekt von Mukesh Metha, das sei „top down“ geplant, gegen den Willen der Armen. Warum, fragt Arputham, plane die Stadt nicht „bottom up“ und frage die Bewohner von Dharavi?

Arputham hat auch außerhalb des Slums mächtige Unterstützer. Prominente wie der UN-Diplomat Shashi Tharoor oder die amerikanischen Soziologen Richard Sennett und Saskia Sassen kritisierten in einem offenen Brief mit ähnlichen Argumenten die Generalüberholung von Dharavi.

Trotz aller Bedenken, die zuständige Slum Rehabilitation Authority behauptet, nach einer Umfrage seien 70 Prozent der Bewohner für die Pläne von Metha. Die hofften auf bessere sanitäre Anlagen und Abwassersysteme, es gibt kaum Toiletten im Slum, schwere ansteckende Krankheiten sind an der Tagesordnung. Protest komme vor allem von den Reichen im Slum, die künftig wohl weniger Platz haben werden. Und von den besonders armen Slum Dwellers, die sich nach 1995 in Dharavi niedergelassen haben und deshalb nicht von der Stadtregierung unterstützt werden.

Je näher das Projekt rückt, desto heftiger werden Leute wie Arputham kämpfen. Sollte es den Widerständlern gelingen, die breite Masse auf ihre Seite zu ziehen, werden auch die Politiker einknicken. Slums sind Vote Banks, als Schwarm haben ihre Bewohner gewaltigen Einfluss. Bisher ist es nur bei drohenden Worten geblieben, doch Arputham hat schon angekündigt, zur Not die S-Bahn-Gleise zu besetzen. Damit wäre die Riesenstadt vollständig lahm gelegt. Gut möglich also, dass die Uhren in Dharavi noch ein Weilchen stehen bleiben werden.

## 4.5 Bombay von oben

Es sind nur wenige Kilometer, die das Armenhaus Dharavi vom elegantesten Ort der Stadt, dem Taj Mahal Palace & Tower trennt. Wer die Extreme dieser Stadt erleben will, sollte beide Orte an einem Tag aufsuchen. Die kulturelle Konfusion ist programmiert. Schon die gewaltige Eingangshalle mit ihrer alabasterfarbenen Decke, dem edlen Marmorboden und den zeitgenössischen Gemälden an den Wänden verschlägt mir die Sprache. Was für eine Pracht, welch unermesslicher Reichtum und welch historischer Stolz verkörpert dieses wohl nobelste Hotel des ganzen Orients. Das zigfach preisgekrönte Taj liegt auf der Ostseite von Bombays Südspitze, die Front blickt auf die Arabische See, gleich nebenan ragt das berühmte Gateway of India in die Höhe.

Der Legende nach wurde seinem Erbauer, dem parsischen Industriellen JN Tata, der Zutritt in ein europäisches Hotel in Bombay verwehrt, er sei ein Eingeborener. Aus Protest ließ er 1903 den Palast bauen, der alle anderen Hotels überflügelte. Das Gateway war zu diesem Zeitpunkt noch nicht errichtet. Das erste, was Besatzungen einlaufender Schiffe deshalb von Bombay sahen, war die spektakuläre Fassade des Hotels. Inzwischen überragt auch der in den 70er Jahren angebaute Turm das Gateway, im Dreiklang bilden die Gebäude das architektonische Wahrzeichen der Stadt. In den 565 Zimmern, darunter 47 luxuriöse Suiten, betteten Könige, Präsidenten, Musiker, Filmstars, Schriftsteller und Spitzen-Unternehmer ihre Häupter. Die Liste reicht von Bernard Shaw bis Bill Clinton, von John Lennon bis Margaret Thatcher. Auch die deutsche Kanzlerin Angela Merkel stieg bei ihrem Bombay-Besuch im Taj ab.

Kein Gästewunsch, behauptet das Management, sei zu ausgefallen, dass er nicht erfüllt werden könne. Selbst bei der Wahl exklusiver Transportmittel hilft man gerne weiter. Zum Haus gehören eine 50-Fuß-Jacht mit drei Schlafzimmern und zwei zweistrahlige Falcon-Jets für spontane Erkundungen der Umgebung. Diskret und sicher, versteht sich, denn darauf legt die vermögende Kundschaft großen Wert. Jede Suite hat eine Verbindungstür zu einem kleineren Zimmer, damit die Bodyguards im Ernstfall schnell eingreifen können. Die Räume sind geschmackvoll eingerichtet, antike und sehr kostbare Möbel mischen sich so elegant wie unaufgeregt mit modernem Interieur. In fast beiläufiger Lässigkeit rundet dann ein antiker Sessel für 60.000 Dollar die Sitzgruppe einer Suite ab.

Wie selbstverständlich hängen millionenschwere Kunstschatze in freizugänglichen Räumen und machen aus dem Taj eines der führenden Museen des Subkontinents. Hotelrestaurants wie der „Zodiac Grill“ zählen zu den besten des Landes. Auch die körperliche Ertüchtigung kommt nicht zu kurz.

Der schwimmbadgroße Pool im Innenhof gestattet wunderbare Abkühlung vom heißen Bombay. Vielleicht noch wichtiger als der Pool selbst ist die Symbolkraft seiner Größe: Platz, der größte Luxus in Bombay, hat das Taj im Überfluss. Einen größeren Gegensatz zu der klaustrophobischen Enge Dharavis, zu den als Toiletten umfunktionierten Müllhalden, zu den Sorgen und Nöten seiner Bewohner, kann es auf dieser Welt nicht geben.

Die Hotel-Managerin Birgit Zorniger ermöglicht mir ein Abenteuer der besonderen Art: Vom Sicherheitspersonal begleitet, klettere ich auf das Dach des Hotelturms und genieße in der Morgendämmerung die wohl perfekte Aussicht, die man in Bombay haben kann. Vor meinen Augen glitzert die Arabische See, hinter mir erhebt sich die Silhouette der Stadt gemächlich aus dem Morgendunst. Von unten schallt ein gleichmäßiges Lachen hoch auf das Dach. Der Bombayer Lach-Yoga-Club hat in kreisrunder Formation Aufstellung genommen. Jeden Morgen treffen sie sich am Gateway, um den Tag mit organisierter Fröhlichkeit zu begrüßen. Schnell steigt die Sonne am Horizont auf und tunkt das Gateway of India in ein sanftes Rot. „URBS PRIMA IN INDIS“ steht auf einer Tafel vor dem Gateway geschrieben: Die erste Stadt in Indien. Wohl war.

## **5. Liste der Waren und Dienstleistungen, die ich dankend abgelehnt habe**

Hölzerne Kobras, Trommeln, Landkarten, Spielzeug-Hubschrauber mit Fernsteuerung, Uhren, anderthalb Meter große Luftballons aus Gummi, Horoskop mittels Hüpf-Präferenzen von Wellensittichen in eigens dafür angefertigten kleinen Käfigen, Backgammon-Spiele, Zeitungen, Bücher, Haschisch, Sex mit schlanken Frauen, Sex mit dicken Frauen, Sex mit Männern, Sex mit zwei Frauen gleichzeitig, Kokain, Rollenangebote für Bollywood-Produktionen, Seifenblasenmaschinen, Schachspiele, Münzen, Massagen und schließlich die Einladung eines seltsamen älteren Mannes, mit ihm im Pool seines Hockeyclubs zu planschen, um über Angela Merkels Außenpolitik zu diskutieren.

## **6. Danksagung**

Allererster Dank gilt Ute Maria Kilian für ihre Geduld und die wertvollen Tipps und Anregungen. Mein Dank gilt außerdem dem Land Nordrhein-Westfalen, das diesen Ausflug in die indische Urbanität möglich gemacht hat. Vielen Altstipendiaten und besonders Steffi danke ich für ihre Ideen

und ihre Hilfsbereitschaft. Christoph Dittrich von der Universität Freiburg gebührt Dank für seine wissenschaftliche Beratung, Otto für seine Großzügigkeit, Karim, Stefanie, Krishna und Chris für die ausführlichen Erklärungen. Auch die Stadtverwaltung von Bangalore sei lobend erwähnt. Wegen der ständigen Stromausfälle hatte ich viel Zeit zum Nachdenken.