



Campus des indischen Software-Konzerns Infosys (in Bangalore), SAP-Niederlassung Bangalore: *Rangeln um den Nachwuchs*

„Zu spät entdeckt“

Deutsche Unternehmen halten Indien für weniger attraktiv als China. Das könnte sich rächen.

Der nächste November könnte so etwas wie ein Schicksalsmonat der deutsch-indischen Wirtschaftsbeziehungen werden. Dann nämlich findet in Bombay die International Infrastructure Business Summit & Expo statt, bei der ausländische Firmen Gelegenheit haben, ihre Produkte und ihr Wissen im Bereich Infrastruktur vorzustellen.

Es ist nicht irgendeine Messe. Es wird um Aufträge in Milliardenhöhe gehen. Es wird sich entscheiden, ob Deutschland dabei eine Rolle spielen kann – und darf.

Das Potential jedenfalls ist gigantisch. Erst kürzlich verkündete Indiens Finanzminister Palaniappan Chidambaram, dass das Land in den kommenden zehn Jahren einen Bedarf von mehr als 150 Milliarden Dollar an Auslandsinvestitionen habe, um seine noch immer marode Infrastruktur in Schuss zu bringen.

In großem Stil sollen Landstraßen und Autobahnen, Flughäfen und Eisenbahnverbindungen gebaut, Abwassersysteme gegraben und Häfen ausgebaggert werden. Bis 2012 soll jeder indische Haushalt mit Strom versorgt werden. Es winkt ein Riesengeschäft auch gerade für Deutschland, wo zurzeit eher die Angst regiert, dieses ferne Land könne einem lediglich Jobs klauen – statt womöglich bestehende zu sichern oder gar neue zu schaffen.

Anders als bei Amerikanern, Japanern oder Koreanern ist der Drang der Deutschen auf den Subkontinent bislang wenig ausgeprägt. Zwar bildeten sich mittlerweile rund 5000 Kooperationen zwischen deutschen Unternehmen und indischen Partnern. Zwar schwoll der deutsch-indische Handel im vergangenen Jahr um 22,5 Prozent auf 6,22 Milliarden Euro an. Aber Indiens Regierung reicht das noch nicht.

„Es ist wichtig, dass Deutschland die Chance nicht verpasst“, sagt Finanzminister Chidambaram mit Verweis auf die künftige Leistungsfähigkeit seines Landes. „Die deutsche Politik hat Indien zu spät entdeckt“, sekundierte Wirtschaftsminister Wolfgang Clement selbstkritisch bei seinem jüngsten Besuch im April.

Während sich die deutschen Investitionen in Indien seit 1992 verzehnfacht haben, stiegen sie im kommunistischen Riesenreich China im gleichen Zeitraum beinahe um das 30fache auf 7,3 Milliarden im Jahr 2003. Ein wesentlicher Grund: Trotz Liberalisierung muss jeder Investitions-Euro offiziell genehmigt werden. Das lähmt.

Außerdem fühlen sich viele hiesige Unternehmer der indischen Mentalität mit ihrem Kastenwesen deutlich weniger nahe als der effizienten chinesischen. „In Indien entwickelt sich zwar alles freier, pluralistischer, aber eben nicht so zielorientiert wie in China“, sagt Heinrich von Pierer, Vorsitzender des Asien-Pazifik-Ausschusses und Siemens-Aufsichtsratschef.

Internationale Organisationen lassen sich von den deutschen Bedenken nicht beeindrucken. Die Handels- und Entwicklungsorganisation der Uno (Unctad) schätzt, dass Indien neben China und den USA künftig die meisten Direktinvestitionen anziehen wird. Die Unternehmensberatung A. T. Kearney positionierte das Riesenreich auf Platz drei der weltweit attraktivsten Investitionsziele. Und die Autoren von Studien der Deutsche Bank Research und des amerikanischen National Intelligence Council (NIC) glauben, dass es zu jenen Ländern zählt, die bis 2020 die höchsten Wachstumsraten beim Bruttoinlandsprodukt erzielen und in Sachen Wirtschaftskraft in 18 Jahren an Japan und Deutschland vorbeiziehen könnten.

Langsam registrieren deshalb auch deutsche Unternehmen, dass da ungeahnte Möglichkeiten lauern. Die Deutsch-Indische Handelskammer in Bombay zählte im vergangenen Jahr bereits 50 Prozent mehr Anfragen deutscher Unternehmen als noch ein Jahr zuvor. Dabei ging es nicht nur um allgemeine Informationen, sondern immer häufiger um Standortberatung, Genehmigungsverfahren oder Lieferbedingungen.

So will die Metro für 45 Millionen Euro neben ihren beiden bereits bestehenden Cash-and-Carry-Märkten drei weitere bauen. VW erwägt in der Hafenstadt Vishakhapatnam für 700 Millionen Euro den Bau eines Autowerks mit 10 000 Arbeitsplätzen. Siemens beabsichtigt, in den kommenden vier Jahren 400 Millionen Euro in den Ausbau der bereits existierenden Fabriken zu stecken.





REUTERS (L.); ULLSTEIN BILDERDIENST / PHALANX (M.)



JAYANTA SHAW / REUTERS

Tempelritual in Kalkutta: *Opfer für die zornige Göttin Kali*

Bosch investiert 220 Millionen Euro, um die „günstige Fertigung von Hochtechnologie“ in Indien voranzutreiben. Die Deutsche Post baute über ihre Tochter DHL ihre Präsenz im wachsenden indischen Inlandsmarkt aus und übernahm mit knapp 70 Prozent die Mehrheit am wichtigsten Expressunternehmen Blue Dart.

Sehr früh schon stieg auch der Software-Konzern SAP in den Markt ein. Bereits vor sieben Jahren eröffneten die Walldorfer in Bangalore, wo neben indischen Software-Schmieden wie Infosys alle großen Konzerne um Nachwuchs rangeln, ein Entwicklungszentrum, das wie eine Miniausgabe der deutschen Zentrale wirkt. In gut zwei Jahren sollen dort 3000 Menschen für SAP arbeiten. Nach Walldorf wäre Bangelore dann der zweitgrößte Standort des Unternehmens.

Die jungen SAP-Manager vor Ort versichern, dass das Indien-Geschäft den Mutterkonzern ja gerade international wettbewerbsfähig halte und die Arbeitsplätze zu Hause letztlich sichere.

Doch nicht nur die großen Konzerne kommen. Das Hobelwerk Häussermann aus Sulzbach verkauft in Indien Fertighäuser an den wachsenden Mittelstand, der Bietigheimer Fabrikant Bär lässt 80 Prozent seiner Schuhproduktion auf dem Subkontinent nähen.

Die Argumente sind bestechend: Ein Fabrikarbeiter kostet rund 95 Cent pro Stunde, ein exzellent ausgebildeter Software-Entwickler mit besten Englischkenntnissen ist zwischen 10 000 und 20 000 Dollar im Jahr zu haben. Noch, denn die Gehälter steigen enorm schnell.

Experten des NIC kommen daher zu dem Ergebnis, dass China und vor allem Indien dieses Jahrhundert wirtschaftlich dominieren werden. Jürgen Schubert, Siemens-Chef in Indien, ist sicher, dass der Subkontinent bald ein ernsthafter Wettbewerber für die Bundesrepublik sein könnte. „Deutschland muss sich in Acht nehmen.“ Janko Tietz

ken – oder gar die notwendigerweise langsameren Entscheidungsprozesse einer Demokratie?

Kalkuttas Jugend glaubt jedenfalls an morgen. Alle in der Kneipe sind sich sicher, dass Indien *und* China Großmächte werden, die sich ideal ergänzen und denen die Zukunft gehört: China produziert als „Fabrik der Welt“ die Hardware, die Produkte zum Anfassen; Indien als „Entwicklungslabor der Erde“ die Software. Die Techniker aus Kalkutta setzen auch auf eine Multiplizierung des Warenaustauschs zwischen den beiden Milliardenvölkern – und hoffen, dass dabei auch ihre erwachende Metropole zu den Gewinnern gehören wird. Im September soll der Nathula-Pass zwischen Sikkim und Tibet geöffnet werden. Das ist mehr als eine symbolische Wiederannäherung der beiden Riesenreiche. Denn dann können Güter aus dem Hafen der Westbengalen-Hauptstadt über Land direkt bis nach China rollen – und umgekehrt.

Die feuchtheiße Hitze schlägt über den jungen Männern zusammen, als sie die Bar gegen zwei Uhr morgens verlassen. In den letzten Stunden sind die politischen Diskussionen abgeebbt, denn nach Mitternacht haben sich junge Damen, jeweils paarweise, eingefunden: indische Schönheiten mit langen, schwarzen Haaren, Designer-gestylt. „In Sachen Beauty sind wir schon eine Großmacht“, hat kürzlich eines der vielen neuen indischen Modemagazine geschrieben und die zahlreichen Miss-World-Titel aufgezählt, die an den Ganges gegangen sind.

Vom Türsteher hereingewinkt wurden aber auch zwei Blondinen, die sich auf Russisch unterhielten und professionell prüfend ihre Blicke schweifen ließen. Es sei eine Schande, dass Prostituierte aus dem Ostblock nach Bombay und Delhi nun auch Kalkutta entdeckten, hatte Anfang Mai eine örtliche Zeitung befunden. Ein anderes Blatt sah das weniger als Heimsuchung denn als Auszeichnung: „Offensichtlich ist eine Schicht von Kalkutta inzwischen reich genug, um als Kunden von Interesse zu sein.“

Drei aus der Gruppe der jungen Ingenieure besitzen schon ihren eigenen Kleinwagen, nur Software-Experte Surendranath hat noch kein Auto. Der IBM-Angestellte spart auf eine Wohnung. Er wendet sich nach dem Barbesuch einem Rikscha-Fahrer zu. Umständlich steigt er auf das klapprige Gefährt, das der barfüßige Mann mit nacktem Oberkörper langsam in den immer noch starken Verkehr hineinschiebt.

Rikscha-Fahrer sind in Kalkutta Rikscha-Zieher, denn anders als in fast allen indischen Großstädten haben sie kein Fahrrad vorgespannt, sondern arbeiten barfuß am Boden, mit nichts als ihrer Muskelkraft – ein Berufszweig, der von der Globalisierung auf den ersten Blick wenig betroffen scheint. Wohl aber vom Sinn und Unsinn indischer Gewerkschaftspolitik.

Badal zum Beispiel zieht schon seit 22 Jahren eine Rikscha. Die harte körperliche Arbeit hat dem hageren Mann Hornhäute auf den Füßen und sehnige Muskeln verschafft, ihn aber auch schnell altern lassen. Gerade erst 40 geworden, wirkt er ein Jahrzehnt älter. „Mein Vater war schon Rikscha-Fahrer“, sagt er. „Unser Beruf ist weit älter als unser Staat.“ Badal ist stolz, dass er nicht mehr für einen „Malik“ („Boss“) ackern muss, sondern auf eigene Rechnung. Als Quasi-Ich-AG stellt er unter seinen etwa 30 000 Kollegen eher die Ausnahme dar, nicht dagegen mit seiner Gewerkschaftszugehörigkeit: Für elf Rupien Jahresgebühr (etwa 20 Cent) ist er wie fast alle seiner Kollegen organisiert.

Die Gewerkschaft hat mit Generalstreiks immer wieder verhindert, dass in Kalkutta Fahrrad- oder Dreiradauto-Rikschas eingeführt wurden. Schon früh versuchte die KP-Regierung die „menschenunwürdige“ Kuli-Tätigkeit abzuschaffen. Sie scheiterte an Protesten der Organisation, die ihre Mitglieder mit dem Gespenst einer drohenden Massenarbeitslosigkeit mobilisierte. Inzwischen versucht die Regierung es mit Zuckerbrot und Peitsche: Zieh-Rikschas