

MOTORSPORT

Die Saat des Betons

Immer neue Staaten leisten sich ein Formel-1-Rennen und stampfen großangelegte Strecken aus dem Boden. Nun startet der Grand-Prix-Zirkus sogar in Indien – doch was haben das Land und dessen Menschen davon?

Es ist immer noch sein Grund und Boden, so sieht Ashok Arya die Sache. Aber wo genau liegt sein Land? Arya schaut umher. Dort, wo sich die Haupttribüne mit dem welligen Metalldach erhebt, groß wie ein Flughafen-terminal? Unter dem Asphalt der Rennstrecke, breit wie eine Landebahn auf das Erdreich plantiert? Oder unter der Zufahrt, dem Parkplatz, der Boxenanlage?

Wortlos schüttelt Arya den Kopf. Er steht auf dem Damm einer sechsspürigen Autobahn, vor sich das Formel-1-Areal. Baumaschinen rattern, Kräne surren, Lastwagen brummen, Arbeiter wuseln. In der Luft liegt der Dunst von aufgewirbeltem Baustaub. Zwecklos, etwas wiedererkennen zu wollen. Das kleine Stück Land, auf dem der Kleinbauer Reis, Weizen und Senf säte und erntete, dreimal im Jahr, Essen für Frau, drei Kinder und einige Verwandte, dieses Land ist noch da. Und doch verschwunden.

Am Sonntag fahren die Formel-1-Piloten den ersten Grand Prix von Indien. Dann werden Boliden um die Wette rasen, die Motoren so kreischend laut, dass jedes Wort erstickt. Boxenmädchen werden umherstökeln, Männer Sonnenbrillen tragen und wichtig sein, und am Ende verspritzen die schnellsten Fahrer Champagner auf ihr johlendes Publikum. All dies wird hier geschehen, auf dem Untergrund, der vor nicht allzu langer Zeit Ackerland von vielen Farmern war.

Vor drei Jahren wurde Ashok Arya enteignet, er musste den Baggern weichen. Seitdem schlägt er sich mit Jobs auf fremden Feldern durch. „Ich weiß nicht, was ich tun soll“, sagt er. „Mir fehlt die Lebensgrundlage.“

Er ist ein drahtiger Mann von 33 Jahren, mit kräftigen Händen. Über Generationen beackerte die Familie ihren Besitz mit Pflug, Spaten und Sichel. Arya war Teenager, als sein Vater die Arbeit nicht mehr schaffte. Also ging er, der älteste Sohn, von der Schule ab und hinaus auf die Felder, als einer von Tausenden in der Landwirtschaft von Greater Noida, eine Autostunde von Delhi entfernt, dem Moloch von vielleicht 20 Millionen Menschen. Das Gebiet war weit und offen und fruchtbar. Und Indien noch nicht auf

dem Weg zur ökonomischen Großmacht, mit fast zweistelligen Wachstumsraten.

In atemberaubendem Tempo wandelt sich der Subkontinent – zumindest in den Gebieten, in denen sich der Glaube an den Fortschritt ausbreitet. So wie in Greater Noida, erst 1976 erschlossen. Der Name ist künstlich: Noida steht für New Okhla Industrial Development Authority. Ein Ort, benannt nach einer Behörde.

Eine Autofahrt von der Metropole Delhi dorthin erzählt viel darüber, in welchem Stadium sich das Land befindet. Die Straßen sind verstopft, zerfledderte Busse drängeln sich neben Motorrikschas, Kleinwagen stechen in Lücken, teure deutsche Autos tauchen auf. Auf Motorrädern sitzen Familien, Vater am Lenker, Kind auf dem Tank, Mutter auf dem Sozius, mit dem Baby im Arm. Am Heck vieler Lastwagen steht groß und breit und bunt: „Hupen bitte“. Der Verkehr hat drastisch zugenommen, jährlich sterben in Indien 135 000 Menschen bei Unfällen.

Die Ausfallstraße ist mehrspurig ausgebaut, verrostete Trecker knattern einem am Fahrbahnrand auf Geisterfahrt entgegen. Es geht vorbei an Reisfeldern, aus denen immer wieder Betonstele in den Himmel ragen, Blocks von Hochhäusern werden hochgezogen, die Megacity Delhi wuchert ins Umland hinein.

Das Erste, was man von der Rennstrecke zu sehen bekommt, sind die rauchenden Schloten einer Betonfabrik. In einer Baubaracke sitzt Sameer Gaur, 40, in seinem Büro. Er hat dunkle Ringe unter den Augen, zwei Smartphones im Blick, die Ärmel seines Baumwollhemds sind hochgekrepelt, die goldene Armbanduhr liegt achtlos am Schreibtischrand.

Gaur ist Geschäftsführer von Jaypee Sports International und der Hausherr, seine Firma baut die Anlage und wird sie betreiben. In diesen Wochen schläft er kaum, „ich kann es mir nicht leisten“, sagt er. Die Strecke muss pünktlich fertig werden. In Gaur's Händen liegt es, ob die Welt die Inder danach als chaotisch oder zuverlässig in Erinnerung behalten wird.

Er redet von Grenzen, die fallen, vom wirtschaftlichen Nutzen eines Grand Prix, von Arbeitsplätzen, davon, wie Indien voranschreitet. Seine Vokabeln lauten:



Farmer Arya vor der Streckenbaustelle in Greater



Vision, Herausforderung, Businessmodell. Im Abenddunkel seines Arbeitszimmers entsteht das Bild eines Landes, das leuchtet. Keines, das Kleinbauern plattmacht.

Hoch an der Wand hängt das Schwarzweißfoto eines Mannes, der entschlossen durch seine Brille schaut und einen Stift hält, als würde er gleich ein wichtiges Papier unterzeichnen. Jaiprakash Gaur ist der Vater von Sameer. „Der Gründer“, so nennt ihn der Sohn meist. Jaiprakash Gaur hat in 32 Jahren einen Konzern aufgebaut, die Jaypee Group, eine indische Wirtschaftswunderstory. Jaypee baut so ziemlich alles: Hotels, Häuser, Wohnanlagen, Schulen, Straßen, Staudämme für Wasserkraftwerke, Fabriken. Die Firma gehört zu den größten Zementherstellern des Landes. „Kein Traum zu groß“, das ist der Unternehmensslogan.

Ohne Jaypee gäbe es keine Formel 1 in Indien. Anders als etwa in China, Singapur oder dem Emirat Abu Dhabi, wo die Grand-Prix-Pisten im Staatsauftrag betrieben werden, ist der Buddh International Circuit von Greater Noida ein privates Projekt. 2007 sagten die Gaur's Formel-1-Chef Bernie Ecclestone zu, alle Forderungen zu erfüllen. So entstand die Rennstrecke auf höchstem Niveau, mit hunderttausend Tribünenplätzen und einer Autobahnabfahrt. Die Baukosten liegen bei 400 Millionen Dollar, außerdem kassiert Ecclestone jedes Jahr 40 Millionen Dollar dafür, dass sein Rennzirkus hier auftaucht, mindestens bis 2015.

Indien, das ist exotisch für die Formel 1, aber sie folgt konsequent der Spur des Geldes. Sie tritt in Zwergstaaten und Riesenreichen auf, in der Provinz und auf Stadtkursen, vor den Augen von Monarchen und Oligarchen, bei Demokraten und Potentaten, auch bei Unterdrückern, solange niemand die Sicherheitslage stört. Fast jedes Jahr kommen neue Strecken hinzu, vor allem in Asien. Würde jemand auf dem Mond einen Rundkurs errichten und genug Antrittsgage zahlen – es gäbe wohl einen Grand Prix dort.

Die Frage ist vielmehr, was Indien mit solch einem Rennen anfangen will, ein Volk von 1,2 Milliarden Menschen, das verrückt nach Cricket ist, aber wenig interessiert am Motorsport.

Ein Argument gäbe es: Sebastian Vettel und seine 23 Rennfahrerkollegen bringen das Image von Hochtechnologie in jedes Land mit, sobald sie dort fahren. Ein Grand Prix sendet die Botschaft aus, die Gastgeber seien im Kreis der Hightech-Nationen angekommen. Das ist für Politiker ein beliebter Grund, Millionen auszugeben. Doch Indiens Zentralregierung zahlt nichts, sondern sagt, sie betrachte die Formel 1 nicht als Sport.

Im Vorjahr blamierte sich Delhi gewaltig, als es die Commonwealth Games veranstaltete, eine Art Olympische Spiele des früheren britischen Kolonialreichs. Die An-



Noida, Formel-1-Werbefahrt in Bangalore: „Hupen bitte“



DANIEL BERHOLJK / GETTY IMAGES / DER SPIEGEL

Bauunternehmer Gaur: „Kein Traum zu groß“

lagen waren nicht rechtzeitig fertig geworden und die Athletenunterkünfte in erbärmlichem Zustand. Vor allem blühten Korruption und Misswirtschaft. Aufträge gingen offenbar ohne Ausschreibung an Firmen, billiges Baumaterial wurde teuer abgerechnet, Schmiergeld floss. Statt wie kalkuliert 300 Millionen Dollar kosteten die Spiele sechs Milliarden, das 20fache. Als sie vorüber waren, verhaftete die Polizei den Cheforganisator, der gleichzeitig Abgeordneter der Regierungspartei und Präsident des nationalen Olympiakomitees war. Seitdem schreckt die Politik davor zurück, wenn es darum geht, mit einem Großereignis im Sport in Verbindung gebracht zu werden.

Sameer Gaur, dem Erbauer der Formel-1-Strecke, ist das recht. „Eine Regierung unterstützt uns am besten, wenn sie sagt: Macht euer eigenes Ding. Und so läuft es auch. Sie lassen uns unsere Arbeit tun. Wir haben keine Bürokratie. Ich sitze hier auf dem Gelände. Gibt es Probleme, kann ich sie sofort lösen.“

Warum investiert Jaypee, ein Privatkonzern aus dem Baugewerbe, so viel Geld in eine Rennstrecke?

Gaur faltet die Hände auf dem Schreibtisch ineinander, der Gedanke, das Projekt könnte scheitern, scheint ihm fern. Er erzählt von der Golfanlage, die Jaypee hier vor zehn Jahren errichtet habe. „Damals war Golf keine wirklich große Sache. Aber dann wurde es immer populärer“, sagt er. „Drum herum haben wir Wohnimmobilien gebaut, sehr gute Qualität.“

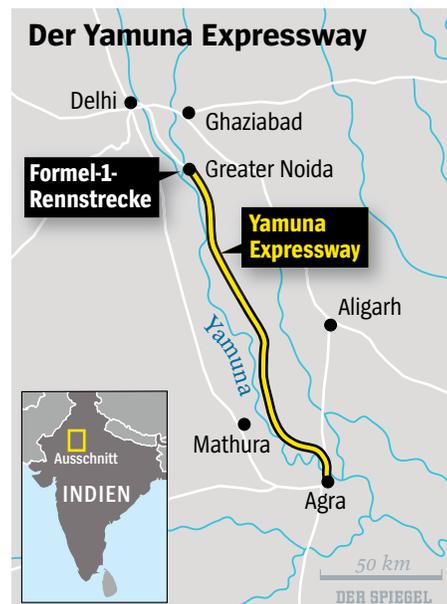
Golfkurs und Formel-1-Strecke, so lautet der Plan, sollen Teile eines Komplexes werden, der Sports City heißt. Gleich neben der Rennpiste soll ein Cricketstadion für 100 000 Zuschauer entstehen, dazu noch eines für Rasenhockey, außerdem Trainingsakademien, für Tennis und andere Sportarten. Je länger Gaur redet, desto gigantischer erscheint die Zukunft. Sein Barackenbüro fühlt sich plötzlich eng an wie das Kabuff, in dem Steve Jobs und Steve Wozniak ihren ersten Apple-Computer zusammenlöteten.

„Die Vision unseres Gründers ist, dass dies hier Indiens Sporthauptstadt wird“, sagt Gaur. „Ich möchte nicht prahlen. Aber vor ein paar Jahren glaubten viele, dass es uns nie gelingen würde, die Formel 1 hierherzubekommen. In drei, vier Jahren werden sie erleben, dass hier alles zu sehen sein wird, was wir versprechen.“

Ob die Rennstrecke jemals Gewinn abwerfen wird, ist fraglich, ausgelastet sein wird sie wohl nie. Aber darum geht es auch gar nicht. Sie ist der Köder, das Verkaufsplakat für die Gegend. Geht es nach Gaur, dann wird noch eine Menge Beton zu Häusern gegossen werden. Eine Wohnstadt will Jaypee um Sports City herum hochziehen, attraktiv für Indiens wachsende Mittelschicht, die vom Wirtschaftsboom profitiert, gern konsumiert und vom besseren Leben träumt.

Immobilien. Das ist das Geschäft, auf das Jaypee spekuliert. Das Kerngeschäft eines Bauunternehmens.

Die Autobahn, die an der Rennstrecke vorbeiführt, hat Jaypee ebenfalls erschaffen. Sie heißt Yamuna Expressway, benannt nach einem stinkenden, verseuch-



ten Fluss, der parallel fließt. Auf 165 Kilometern führen sechs Fahrspuren bis nach Agra, Reiseziel für Touristen, denn dort steht das Taj Mahal, eine weltbekannte Attraktion. Auf dem Weg dorthin könnte bald ein Flughafen stehen, auch dafür existiert bereits der Plan. Und sogar ein Name: Taj International Airport.

Links und rechts des Expressway ist viel Platz. Vor sechs Jahren enteignete die Regierung des Bundesstaats Uttar Pradesh große Gebiete zu „öffentlichen Zwecken“, ein Gesetz aus dem Jahr 1894, aus tiefer britischer Kolonialzeit, ermächtigte sie dazu. Die Grundbesitzer bekamen eine Entschädigung gezahlt, dann verkaufte die Regierung an Jaypee weiter. Der Deal schreibt vor, dass 35 Prozent des Bodens für Infrastruktur genutzt werden; den großen Rest kann Jaypee zu eigenen Zwecken bebauen. So kam Uttar Pradesh, einer der ärmsten Bundesstaaten, kostenlos zu einer Autobahn – und Jaypee zu riesigen Bauflächen.

Doch dient eine Formel-1-Rennstrecke einem öffentlichen Zweck?

Ja, sagt das Abkommen zwischen Regierung und Jaypee. Für den Baukonzern hat dies den Vorteil, dass er mehr kostbaren Grund nach eigenem Gutdünken verwenden darf, weil er mit den Sportanlagen seinen Teil des Deals erfüllt.

Nein, Golfkurs, Autorennpiste, all dies seien private Projekte. So sehen es Hunderte Bauern, die seit vier Jahren dagegen ankämpfen, enteignet und billig abgespeist worden zu sein. Formel 1 auf ihren Äckern, das sei ein „alien concept“. Ihr Zorn gilt der Regierung von Uttar Pradesh, weniger Jaypee.

Trotzdem wollen sie den Grand Prix nutzen, um wieder zu protestieren. Sie sind eine ernstzunehmende Kraft. Kleine Erfolge haben sie offenbar erreicht. Einer ihrer Sprecher, ein Anwalt, berichtet, das Parlament in Neu-Delhi wolle überprüfen, ob das Gesetz von 1894 noch zeitgemäß sei. Und der Supreme Court, Indiens oberstes Gericht, habe Enteignungsverfahren in zwei Dörfern gestoppt.

Für Ashok Arya, den jungen Kleinbauern, dessen Feld nun Rennstrecke ist, kommt das zu spät. Sein Land ist verloren, etwa 3000 Quadratmeter. Dafür hat ihm die Regierung 850 Rupien pro Quadratmeter gezahlt, zweieinhalb Millionen, umgerechnet 37 000 Euro. Das Geld liegt seitdem auf einem Treuhandkonto, zugriffsbereit, wenn Ashok Arya es nur haben wollte. Sein Vater hat ihm geraten, es anzunehmen, wozu noch der ganze Ärger? Der Sohn jedoch rührt es nicht an, denn das wäre für ihn eine Kapitulation.

Seinen Acker wird er nie mehr zurückbekommen. Aber Arya weiß auch, dass sich dessen Marktwert seit der Enteignung vervielfacht hat. Von der Regierung, die ihm das Land entriß, verlangt er jetzt mehr Geld.

DETLEF HACKE, PADMA RAO