

Holpriger Weg für das indische Billigauto

Er soll der ultimative „Volkswagen“ für den kleinen Mann werden, doch ausgerechnet dieser hatte etwas gegen die Errichtung der Fabrik zur Herstellung des indischen Billigkleinwagens Tata Nano. Wochenlange Bauernproteste im kommunistisch regierten Bundesstaat Westbengalen zwangen den Konzernriesen Tata in die Knie.

Arno Maierbrugger

Das indische Volksauto, der Tata Nano, hat seine erste Konfrontation mit dem Volk nicht bestanden. Die Fabrik, die zur Massenherstellung des Kleinwagens zum geplanten Endverkaufspreis von 100.000 Rupien (knapp 1500 Euro) in Indien im Bundesstaat Westbengalen geplant war, muss aufgrund von Bauernprotesten gegen Landenteignungen verlegt werden. Damit ist der geplante Marktstart Ende des Jahres hinfällig.

Vor Ärger schäumend verkündete Konzernchef Ratan Tata Anfang Oktober den Umzug der Fabrik in den Bundesstaat Gujarat. Er wolle nicht, dass das Werk unter Polizeischutz produziere, sagte Tata, oder riskieren, „dass Bomben geworfen werden“.

Dabei hat alles so vielversprechend angefangen. Der Kleinwagen wurde auf der „New Delhi Auto Expo“ im Jänner 2008 vorgestellt und löste aufgrund seiner beinhalten Billigkalkulation weltweit Erstaunen aus. Er wolle, so Tata, Entwicklungs- und Schwellenländern – angefangen beim 1,1 Milliarden-Volk Indien – eine umfangreiche Motorisierung ermöglichen.

Verarmter Landstrich

Bei der Standortsuche für ein Nano-Werk wurde Tata zunächst in Westbengalen fündig. Die dortige kommunistische Regierung zeigte großes Interesse an der Industrialisierung des verarmten Landstrichs, stellte dem Tata-Konzern Land und Lizenzen für die Fabrik in der Provinz Singur nahe Kalkutta zur Verfügung und hoffte auf Tausende Arbeitsplätze.

Doch, Volksregierung und -auto hin oder her, der Standort wurde erst durch die Enteignung von Farmland möglich, ein in Indien üblicher Weg der Industrialisierung. Damit begannen die Probleme. Schwer verärgerte Bauern, die sich durch die Enteignungen in ihrer Existenz bedroht sahen und aus ihrer Sicht viel zu geringe Entschädigungen erhielten, organisierten Protestveranstaltungen, die nicht selten in Gewalt ausarteten. Unter Führung von Mamata Banerjee, der Chef der lokalen nationalistischen Trinamool-Congress-Partei, kam es zu Zufahrtsblockaden zur Fabrik, die im Oktober bereits zu 90 Prozent fertiggestellt war und für die Investitionen von 350 Mio. Dollar schon zum größten Teil geflossen wa-



Schon bevor das erste Exemplar des Billigkleinstwagens Tata Nano vom Band gelaufen ist, häufen sich die Kontroversen. Probleme gibt es mit Landenteignungen in Indien für den Werkstandort, und auch Klimaschützer melden Bedenken an. Foto: EPA

ren. Nach wiederholten Auseinandersetzungen zwischen protestierenden Bauern, zu denen sich auch maoistische Rebellen gesellten, und Sicherheitskräften, Angriffen auf Werksbussen, ermüdenden Diskussionen mit politischen Vertretern und dem Selbstmord eines Werksarbeiters aus Verzweiflung über die Einstellung der Arbeit reichte es dem Tata-Chef: „Wenn mir jemand die Waffe an den Kopf hielt, würde ich nicht weglaufen. Aber jetzt fühlt es sich so an, als hätte Mamata Banerjee den Abzug betätigt.“

„Ich will nicht, dass das Werk für den Tata Nano unter Polizeischutz produzieren muss.“

RATAN TATA,
TATA-CEO

Die nationalistische Politikerin zeigte sich dann doch etwas überrascht über Tatas Entscheidung, schließlich ging es ursprünglich nur um höhere Entschädigungen für die Bauern. Dass nun das Werk abgezogen wird, hat Banerjee auch massive Kritik in den eigenen Reihen eingetragen. Sie musste schließlich zugeben, dass sie zunehmend die Kontrolle über die Proteste verloren hatte und am Ende keine Deeskalation der Lage erreichen konnte.

Während die Probleme in Westbengalen deutlich zeigten, dass die indische Regierung die Globalisierungskonflikte zwischen Investitionsinteressen der boomenden Großindustrie und den Heerscharen verarmter Bauern noch lang nicht im Griff hat, spitzt sich auch die Debatte um den Tata Nano selbst als billiges Massenauto zu.

Wie von Tata geplant, könnte der Nano einen Produktionsausstoß von einer Mio. Stück pro Jahr erreichen, was angesichts der Tatsache, dass es sich nicht unbedingt um ein Ökomobil handelt, fatale Folgen für die Umwelt in den Zielländern haben könnte. Ratan Tata selbst musste zugeben, dass die knappe Kalkulation für das Auto keine speziellen ökologischen Sonderfaktoren berücksichtigen könne, aber seine Vision sei eben die Motorisierung der Massen und weniger die Ökologisierung des Verkehrs.

Bedenkt man, dass Indien nicht über eine ausreichende Straßeninfrastruktur verfügt, die Millionen des Kleinstautos aufnehmen könnte, liegen noch einige Stolpersteine auf dem Weg zum Massenauto. Zudem würde der Nano, falls er wirklich – wie angedacht – große Verbreitung in ärmeren Ländern findet, ein gutes Stück zur Verschlechterung der Treibhausgasbilanz und damit zur Erderwärmung beitragen.

Der Tata-Konzern lässt sich hier allerdings nicht beirren.

Schwellenländer wie Indien hätten das gleiche Recht auf allgemeine Motorisierung wie der Westen, erklärte Ratan Tata auf Vorwürfe von Umweltschützern. Es sei unfair, ihnen nun die Bürde des Klimaschutzes aufzuerlegen, den der Westen seinerseits lange Zeit ignoriert habe.

Albtraum der Umwelt

Rajendra Pachauri, der Chef des Weltklimarates der UNO, ebenfalls Inder, sagte, der Tata Nano bereite ihm bereits jetzt Albträume. In Indien seien derzeit nur 30 von 1000 Menschen motorisiert; mit dem Billigauto stünden hier riesige Veränderungen und infrastrukturelle Herausforderungen an. Und der CO₂-Bilanz Indiens werde der Wagen nicht sonderlich gut tun, meinte Pachauri.

„Bei uns ist man mit einem gut erhaltenen Gebrauchtwagen besser bedient als mit dem Nano.“

F. DUDENHÖFFER,
AUTOEXPERTE

Ratan Tata dagegen meint, der Nano verbräuche mit fünf Liter auf 100 Kilometern nicht mehr als die derzeit in Indien massenhaft verwendeten Motorroller. Der Nano sollte aber Millionen Menschen aus der

wachsenden indischen Mittelschicht das erste Mal eine Perspektive auf ein eigenes Auto eröffnen. Außerdem, so Tata, könnte ein Nano locker zwei Motorräder ersetzen, was der Umwelt sogar zugutekäme.

Der World Business Council for Sustainable Development rechnet damit, dass sich die Autoquote in Indien bis 2050 von drei auf zehn Prozent der Bevölkerung erhöhen wird und auch die Zahl der gefahrenen Kilometer deutlich ansteigen werde. Neben dem Schadstoffausstoß würde dies früher oder später zu einem Verkehrskollaps führen, wenn die indische Regierung mit dem Ausbau der Infrastruktur nicht rechtzeitig nachkomme.

Die Probleme dürften wohl länger auf die Schwellenländer beschränkt bleiben. Eine Massenmotorisierung durch Kleinwagen wie den Tata Nano im Westen schließt der deutsche Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer aus. Dem Wagen fehle es an sämtlichen üblichen Basis-Komfortelementen (Servolenkung, Fensterheber) und Sicherheitsstandards wie ABS oder Airbags. Mit einem entsprechenden Ausstattungs-Upgrade für westliche Ansprüche plus Steuern und Abgaben würde ein Nano nicht unter 6000 Euro zu verkaufen sein. Dudenhöffer: „Da ist man bei uns mit einem gut erhaltenen Gebrauchtwagen auf jeden Fall besser bedient.“