

Wenn dies keine urbane Krise ist, was dann?

Sanjana Krishnan
Rahul Jambhulkar

Herstellung des Kontexts

Indische Städte sind nicht nur soziokulturell divers, sondern auch politisch-ökologisch sehr verschieden. Ähnlichen Problemlagen in allen größeren Metropolen des Landes weisen jedoch auf allgemeine Herausforderungen und Krisen hin, die diese Städte durchmachen. Städtische Armut, überfüllte Wohnverhältnisse, Obdachlosigkeit, unzureichende sanitäre Versorgung, Siedlungen ohne Rechtsstatus, Umweltzerstörung, Abfallbeseitigung und Arbeitslosigkeit – die Liste der Probleme ist lang und jedes Einzelne von ihnen müsste individuell untersucht werden. All diese Probleme wirken zunächst recht einfach in ihrer Art; sie wirklich zu begreifen und Lösungen zu entwickeln, ist jedoch komplex. Die Komplexität liegt in der Verflechtung dieser Probleme. Beim Entwurf von Entwicklungsplänen neigen die Stadtverwaltungen dazu, ihrer Lösung viel Aufmerksamkeit und viele Ressourcen zu widmen. Allerdings verlaufen systematisch organisierte Stadtentwicklungspläne wegen des fehlenden politischen Willens und einer verworrenen Bürokratie oftmals im Sande. Infolgedessen verläuft das Wachstum indischer Städte nach wie vor ‚ungeplant‘, ‚unkontrolliert‘ und ‚unreguliert‘. Migrant_innen in der Stadt gehören überwiegend zu Gruppen niedrigerer Kasten wie der *scheduled castes*, *scheduled tribes* und *other backward castes*. Obwohl sie zahlenmäßig die größte Gruppe in der Stadt ausmachen, bleiben sie auf der Hauptbühne der Stadtpolitik unsichtbar. Der ausgrenzende und ungleiche Charakter der Politik in der Stadt trägt neben den strategischen Nachteilen der städtischen Armen zu ihrer Unsichtbarkeit bei (Vora/Palshikar 2003). Daher ist die Situation der städtischen Armen, inklusive der Migrant_innen, von „begrenzter Inklusion und substanzieller Exklusion“ (ebd., Übersetzungen der Originalzitate durch die *Übersetzerin des Beitrags*) geprägt.

Mit den jährlichen saisonalen Veränderungen vervielfachen sich die bestehenden Probleme in der Stadt. So kommt während des Monsuns nicht nur ganz Mumbai (ehemals Bombay) zum Erliegen, sondern Slumbewohner_innen, Obdachlose und Migrant_innen leben zudem unter ‚unvorstellbaren‘

Bedingungen. Dasselbe geschieht während des Monsuns in den Städten Bengaluru (ehemals Bangalore) und Kolkata (ehemals Kalkutta). Delhi leidet besonders unter Luft- und Wasserverschmutzung, verursacht durch einen riesigen Industriekomplex. Alle Großstädte Indiens sehen sich mit der Herausforderung der wachsenden Bevölkerungszahl konfrontiert, was zu zahlreichen anderen Problemen wie Verkehrsstaus, Raumverdichtung und zunehmenden Hausbesetzungen führt.

Indische Städte stehen heute aus verschiedenen Gründen im Fokus der Aufmerksamkeit – etwa steigende COVID-19-Fallzahlen und die Notlage von Wanderarbeitskräften. Letztere haben zu der Fülle der bereits bestehenden Probleme in den Städten beigetragen. Webportale und Zeitungen werden von den Geschichten gestrandeter und hungriger Migrant_innen überschwemmt, die inmitten des landesweiten Lockdowns die Rückkehr in ihre Heimat wagen. Die indische Vorstellung eines Lockdowns ist nicht mit der europäischen vergleichbar, in der der Fernverkehr und der staatliche öffentliche Nahverkehr mit reduzierter Frequenz funktionierten und Bewegungen innerhalb der Stadt mit vernünftigen Einschränkungen erlaubt waren. Die indische Regierung hatte angeordnet, den Lockdown als ‚vollständigen Shutdown‘ zu befolgen, mit Ausnahme der systemrelevanten Dienste[1]; diese Dienste umfassten nicht den öffentlichen Nahverkehr in der Stadt und die Fernzüge, die die verschiedenen Landesteile miteinander verbinden. Das trug zur Gefährdung der in der Stadt arbeitenden Migrant_innen bei, die verzweifelt in ihre Heimatgebiete zurückkehren wollten.

Wie kam es zu dieser Lage? Viele würden argumentieren, diese sei aufgrund des Verlusts der Lebensgrundlage ‚persönlicher‘ Natur, doch in Wirklichkeit ist sie ‚systemisch‘. Des Weiteren lässt sich in Bezug auf die aktuelle Pandemie beobachten, dass die Städte für den Staat und die Zentralregierung zu einer Quelle großer Besorgnis geworden sind, da Indiens wichtigste Metropolen – Mumbai, Delhi, Thane, Chennai und Ahmedabad – für die Hälfte der landesweiten COVID-19-Infektionen und damit im Zusammenhang stehenden Todesfälle verantwortlich sind (Economic Times Bureau 2020), was COVID-19 zu einer urbanen Krise macht. Sollten die Städte die Pandemie aufgrund ihrer ‚effektiven modernen‘ Wirtschafts- und Gesundheitsinfrastruktur und ihres verfügbaren Expert_innennetzwerks auf dem betreffenden Gebiet im Gegensatz zu den Kleinstädten und Dörfern nicht effizient bekämpfen können? Um die urbane Krise inmitten der Pandemie zu verstehen, muss man sich näher mit der Metamorphose der Stadt beschäftigen. Hier wird ein Fall aus Mumbai diskutiert, um das Geheimnis der Flucht der Migrant_innen zu ergründen.

Urbs Prima In Indis[2]: Mumbai

Die Hungersnöte[3] 1896[4] und 1899 in Mumbai waren vielleicht das erste Anzeichen dafür, was schiefgehen kann, wenn die Bedürfnisse einer expandierenden Stadt verkannt werden, und welche Auswirkungen das auf die Bevölkerung, insbesondere auf die Armen, haben kann. Die Corona-Krise und das Chaos, das sie im Stadtleben von Mumbai angerichtet hat, sind Ausdruck dieses jahrhundertealten Problems der Stadtplanung (Bhan 2016). Ganz Indien wurde am 24. März 2020 heruntergefahren. Das Land wurde

abgeriegelt, die Menschen saßen in der Falle, wo immer sie sich gerade befanden, der öffentliche Personenverkehr kam zum Erliegen und die Brutalität der Polizei manifestierte sich an denjenigen, die ausstiegen. Neben der Angst vor dem Virus hatten die Armen auch Angst vor dem autoritären Regime. Vor allem Mumbai ist nach wie vor stark betroffen, da die Zahl der Infektionen und Todesfälle zunahm und die öffentlichen Gesundheitssysteme und die Infrastruktur zur Bewältigung der Krise schwach waren.

Die Stadtlandschaft des heutigen Mumbais beherbergt zugleich die mächtigsten und die verletzlichsten Bürger_innen Indiens. Mehr als die Hälfte der Einwohner_innen leben derzeit in Slums, auf Bürgersteigen, unter Brücken oder auf Bahnsteigen. Mumbai beherbergt eine beträchtliche Anzahl obdachloser[5] Gruppen, die zu den verwundbarsten Bewohner_innen der Stadt gehören. Seit der Kolonialzeit bis nach der Unabhängigkeit hat es in der Stadt stets Obdachlosigkeit gegeben – jede Epoche ist durch eine andere Reihe von Verhandlungen und Prozessen gekennzeichnet, die zur Entstehung und Aufrechterhaltung von Obdachlosigkeit führten. Was Mumbai heute von den übrigen Großstädten Indiens unterscheidet, ist, dass es keine indigene indische Stadt ist. Um Mumbai zu verstehen, konzentrieren sich die meisten Diskussionen auf kurzfristige Lesarten der Stadt und nicht auf ihre historischen Rhythmen. Um die Stadt und ihre Bewohner_innen wirklich zu verstehen, müssen entsprechende Studien die umfassenden Veränderungen anerkennen und diskutieren, die Mumbai in den Jahrzehnten nach seiner Gründung erlebt hat. Die soziale und politische Verantwortung des Umgangs mit den Bevölkerungsfluktuationen in Mumbai ist ein Thema, das von den politischen Parteien immer wieder beiseitegeschoben wurde. Die Weigerung, sich damit auseinander zu setzen, hat die Probleme von Mumbai und die Bedeutung der Stadt für die verschiedenen hier ansässigen Gemeinschaften und Einzelpersonen kontinuierlich verwischt. Planer_innen sehen die Stadt als urbane Agglomeration, nunmehr „Mumbai Metropolitan Region“ genannt, die 4.355 Quadratkilometer, acht Stadtverwaltungen, neun Stadträte und mehr als 1.000 Dörfer umfasst[6], wobei die Bevölkerung der Region mehr als 20 Millionen beträgt (Census 2011). Die Regierung und Verwaltung ist auf drei politische Organe aufgeteilt: die Municipal Corporation of Greater Mumbai (MCGM), den Staat Maharashtra und die indische Regierung. So wird zum Beispiel die Eisenbahn in Mumbai vom Indian Railways Board der indischen Regierung verwaltet. Der Staat verwaltet unter anderem die Bodenpolitik, die Unterbringung der städtischen Armen, die Sanierung der Slums und ist zuständig für Recht und Ordnung (durch das Innenministerium). Die MCGM verwaltet die Wasserversorgung, die Kanalisation, das öffentliche Gesundheitswesen, das Bildungswesen, die Elektrizität, um nur einige Bereiche zu nennen.

Die Tatsache, dass Mumbai eine riesige städtische Armenbevölkerung beherbergt, bei der es sich zudem größtenteils um Migrant_innen aus ganz Indien handelt, hat die Massenmigration dieser Gruppen in ihre Herkunftsregionen in die Nachrichten gebracht, da die Stadt ihnen während der Monate des Lockdowns keine finanzielle Hilfe leisten konnte. Was daran erstaunt ist, dass Indiens erste Stadt, hochentwickelt und von weltweiter Bedeutung, die Hälfte ihrer Bevölkerung nicht unterstützen kann und keinen Platz für sie hat. Wie kommt es, dass die indische Stadt so fragil ist? Oder ist sie womöglich genau so konstruiert worden?

Wanderarbeitskräfte und die Stadt

Mumbai hat eine lange Geschichte der Migration, schon seit der Zeit vor der Stadtgründung 1888. Jede migrantische Gruppe hat zum Wachstum der Stadt beigetragen, von den reichen Parsen aus Gujarat bis hin zu den Handwerkern oder Facharbeiter_innen aus dem ländlichen Maharashtra und Uttar Pradesh; letztere sind extrem verwundbar und in erster Linie um Mindestlöhne bemüht, die sie und ihre Familie am Leben erhalten. Beide wirtschaftlichen Gruppen leben seit Langem in der Stadtlandschaft Mumbais zusammen.

Das geographische Merkmal der Uneinheitlichkeit von Mumbai wurde erstmals von M. D. David (1993) in seiner Marathi-Monographie mit dem Titel *Aik Mumbai tuzhi kahani* (Listen Mumbai, Your Story) dargestellt. Ihm zufolge hatten die Briten zahlreiche Festungen gebaut, um sich vor Angriffen ihrer Feinde und auch vor lokalen Banditen zu schützen. Die Forts waren nicht nur ein Raum für Verwaltungsarbeit, sondern enthielten auch britische Wohnkolonien. Niemand außer den Briten durfte in den Forts wohnen – es war also *Goryanchi*-Mumbai (das ‚Mumbai der Weißen‘). Außerhalb des Forts existierten die Kolonien der Einheimischen, was sie zu *Kalanchi*-Mumbai (‚Mumbai der Schwarzen‘) machte. Die koloniale Stadtlandschaft aus Weiß und Schwarz hat in der postkolonialen Stadt neue Paradoxien ausgebildet. Die eine Seite der Landschaft glitzert mit Hochhaustürmen und geschlossenen Wohnanlagen; auf der anderen Seite leben Slumbewohner_innen, Gehwegbewohner_innen und Obdachlose. Eine hohe Zahl an Wanderarbeitskräften ist aus verschiedenen Gründen nicht in der Lage, in die komplexe rechtliche Struktur der Wohnverhältnisse in der Stadt Eingang zu finden; Hauptgründe dafür sind die Erschwinglichkeit und das Fehlen geeigneter Dokumente. Sie wohnen in der Regel in zugänglichen öffentlichen Räumen wie auf Bürgersteigen, an Straßenrändern und Bahnhöfen, in Bushaltestellen und an ihren Arbeitsplätzen (Jha/Kumar 2016). Wer mit der Komplexität des Wohnungsmarktes in der Stadt zurechtkommt, wohnt schließlich im weiten Netz der Slumsiedlungen. Die Stadtlandschaft zeichnet sich durch mangelnde Hygiene und Sanitäreinrichtungen, verdichtetes Wohnen (in den Slums), schlechte Wohnverhältnisse sowie Mangel an Trinkwasser und anderen wesentlichen Einrichtungen aus (Speak/Tipple 2006). Derlei Umstände sind auf die ungleiche Struktur der Stadt zurückzuführen, die die Schaffung von Slums zum Wohnen fördert und die Migrant_innen mit andauernden Räumungsdrohungen in den öffentlichen Raum drängt. Seit der Unabhängigkeit Indiens (1947) bestehen mehr als 50 Prozent der Bevölkerung Mumbais aus Migrant_innen aus dem ganzen Land. Nach den Daten der letzten abgeschlossenen Volkszählung (2011) leben 41 Prozent der Bevölkerung in den Slums von Mumbai und mehr als 400.000 sind obdachlos, ohne dass die Regierung ihnen Unterkünfte zur Verfügung stellt (Tatke 2013; Nair 2015; Shetty 2017).

Die städtischen Armen, darunter Migrant_innen, benötigen einen konstanten Cashflow, da ihr Leben täglich von Bartransaktionen abhängt, um für Einrichtungen wie öffentliche Toiletten, Wasser, Nahrung, Gesundheitsdienste, den öffentlichen Nahverkehr, Miete etc. bezahlen zu können. Bhan (2020) argumentiert, die aktuelle Pandemie habe bewiesen, dass

die Migrant_innen nur kurzfristig (nicht mehr als 15 Tage) widerstandsfähig sind. Die einzigartige Beziehung zwischen Armut, Infrastruktur und Dienstleistungen sei der Grund dafür. Arme in den Städten brauchen Bargeld in der Hand, um Zugang zur „Infrastruktur für das tägliche Überleben“ (Bhan 2020) zu erhalten. Diese Infrastruktur ist laut Bhan nicht nur von „unsicherer Qualität und Legalität“ (ebd.), sondern für die Armen auch „teuer“ (ebd.). In Ermangelung von Bargeld haben die Armen eine Überlebensstrategie. Diese Strategie ist durch das System des ‚Kredits‘ gekennzeichnet. Der Lockdown hat diesen Bewältigungsmechanismus zerstört und so zahlreiche Gefährdungen verursacht. Angesichts der fehlenden Barmittel und der mangelhaften sozialen Infrastruktur blieb den Migrant_innen nichts anderes übrig, als aus den Städten zu ‚fliehen‘.

Eine vergleichende Studie der Lebensbedingungen in Slums dreier Metropolen, Mumbai, Delhi und Kolkata (Bag et al. 2016), präsentiert schockierende Erkenntnisse zur materiellen Lage der Armen in den Slums. Die hohe Dichte, das Fehlen von angemessenen Wohnungen, die Geschlechterungleichheit auf dem Arbeitsmarkt, niedrige Einkommen und die Abhängigkeit von öffentlichen Gesundheits- und Sanitärsystemen lassen eine Vorstellung vom Elend der städtischen Armen und obdachlosen Migrant_innen während des durch die Pandemie verursachten Lockdowns erahnen. In der aktuellen urbanen Krise scheinen die Migrant_innen vergessen worden zu sein, obwohl sie für die Wirtschaft der Stadt ‚unverzichtbar‘ sind, da sie billige arbeitsintensive und ungelernete Tätigkeiten übernehmen. 1,2 Millionen Menschen, etwas weniger als zehn Prozent der migrantischen Bevölkerung, verdienen 20 Rupien (etwa 15-20 Cent) täglich und 591 Rupien (etwa 6,80 Euro) monatlich. Migrant_innen haben zur Entstehung der Stadt beigetragen, ihr Wachstum gefördert, ihren wirtschaftlichen Motor beschleunigt. Womit wurden sie dafür belohnt? Mit der Flucht!

Politische Reaktion auf die Migrant_innen

Als der Lockdown Phase um Phase ausgedehnt wurde, ließen die leeren Taschen und Mägen der Migrant_innen diese am Boden zerstört zurück und zwangen sie dazu, extreme Schritte zu unternehmen. Diese Schritte bestanden darin, dass sie sich zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit jedwedem privaten Verkehrsmittel, das ihnen zur Verfügung stand (Güter- und Lastwagen mit lebenswichtigen Waren), auf den Weg in ihre Heimatdörfer machten. Gruppen von Migrant_innen wurden gesehen, wie sie die nationalen und staatlichen Autobahnen des Landes entlangliefen. Einige begannen ihre Reise allein, einige mit Familien und einige mit Gruppen von Freunden. Das Wort ‚Abstand‘ blieb während ihrer Quarantäne und beim Laufen auf der Straße eine reine Theorie.

Es dauerte 40 Tage, bis die Regierung auch nur anerkannte, dass die Migrant_innen aufgrund des Lockdowns litten. Am Tag der Arbeit, dem 1. Mai 2020, kündigte das Eisenbahnministerium *Shramik*-(Arbeits-)Sonderzüge für gestrandete Migrant_innen an (Bhargava 2020). Die Züge verkehrten auf ausgewählten Strecken, wurden aber auch auf andere Strecken ausgeweitet, und auch die Anzahl der Züge wurde erhöht. Die Gefahr, dass Züge auf falschen Routen verkehrten und Migrant_innen auf der einwöchigen Reise in

ihre Heimat ohne Nahrung und Wasser starben, beruhte auf einer weiteren schwerwiegenden Fehlkalkulation der Regierung. Gleichwohl wurde berichtet, dass viele von ihnen zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs waren; viele von ihnen wurden verhaftet[7] wegen der „Verletzung von Lockdown-Gesetzen, nachdem sie an zwischenstaatlichen Grenzen, in Wäldern zwischen Staaten und sogar auf Booten zur Überquerung von Flüssen erwischt worden waren“ (Babu et al. 2020). Einigen gelang es, ihr Ziel zu erreichen, während andere an Hunger und Erschöpfung (Elsa 2020) oder bei Straßenunfällen starben (Warsi 2020). Am 8. Mai 2020 sorgte die Nachricht von 16 von einem leeren Güterzug getöteten Migrant_innen im Bundesstaat Maharashtra für einen weiteren Schock (Siddique 2020). Seitdem wurde in den Medien täglich über Todesfälle von Wanderarbeiter_innen berichtet (Chatterji 2020).

Riesige Gruppen Migrant_innen machten sich auf den Weg, um von Mumbai aus an ihren Heimatort zurückzukehren. Die unabhängige Journalistin Barkha Dutt (2020) folgte einigen von ihnen auf ihrer Heimreise – die sie zu nächtlicher Zeit unternahm, um Erschöpfung durch die sengende Hitze tagsüber zu vermeiden. Gefragt, warum sie nicht mit Zügen oder Bussen reisten, wiesen sie in ihren Antworten auf die Probleme der für gestrandete Migrant_innen vorgesehenen Verkehrslösungen hin: die *Shramik*-Sonderzüge und -busse. Sie hatten Fahrkarten beantragt, ihre Namen registriert und eine Woche lang ergebnislos auf Antwort der Regierung gewartet, sodass sie gezwungen waren, zu Fuß zu ihrem 1.000 Meilen entfernten Zielort aufzubrechen. Eine andere Gruppe von Migrant_innen, mit denen sie sprach, war in einem Lastwagen zusammengepfercht, den die Polizei an einem Kontrollpunkt erwischte. Vorsichtig fragte sie sie, ob diese abenteuerliche Reise zu solchen Zeiten gefährlich sei. Die Antwort des Migranten war frappierend: „Ich habe einen Bachelorabschluss in Naturwissenschaften. Auch mir sind die Gefahren bewusst. Aber lieber würde ich zu Hause am Virus sterben, als hier zu verhungern.“ (ebd.) Obwohl sie ein oder zwei Jahrzehnte in der Stadt gelebt hatten, blieb ihre Identität als Außenseiter/Migrant_innen unverändert. Leider sind Migrant_innen nicht auf eine singuläre Identität beschränkt, sondern werden aufgrund ihrer multiplen Identitäten oftmals in die Enge getrieben. Ja, Migrant_innen in Indien haben Mehrfachidentitäten – Kaste, Religion, Geschlecht, Sprache, Region –, die sie kollektiv an die Ränder der Stadt drängen.

Migrant_innen und Widerstand gegen den Lockdown

Der von Premierminister Modi verkündete landesweite Lockdown ließ den Menschen des Landes ganze dreieinhalb Stunden Zeit, um sich auf den nächsten Monat ihres Lebens vorzubereiten. Bald nach der Ankündigung kam alles zum Stillstand, auch die Züge der Indian Railways, die täglich 23 Millionen Passagiere befördern. Die erste Phase des Lockdowns begann am 24. März 2020 und dauerte bis zum 14. April 2020. Am letzten Tag der ersten Phase wurde die Nachricht von der Aufhebung des Lockdowns von einem lokalen News-Channel in Mumbai verbreitet, was zu einem Chaos führte, als mehr als 1.000 Migrant_innen zum Bahnhof Bandra, einem Vorortbahnhof von Mumbai, strömten, um einen Zug nach Hause zu nehmen (Suryawanshi 2020). Der lokale Sender stellte klar, dass die Nachricht auf der

Grundlage eines Rundschreibens der Central Railway (CR) gesendet wurde, unterzeichnet vom Chief Commercial Manager der CR. Ein Abgeordneter der örtlichen Gesetzgebenden Versammlung (MLA) forderte sie auf, in ihre Häuser zurück zu kehren, und sagte, dass er Platz für sie schaffen würde, wenn sie sich dort aufgrund des Platzmangels im Lockdown eingeeengt fühlten. Doch alle Migrant_innen protestierten und bestanden darauf, in ihre ursprüngliche Heimat zurückkehren zu wollen (ebd.). Migrant_innen (Auto- und Taxifahrer_innen) beklagten sich, dass sich zehn von ihnen einen Raum mit weniger als zehn Quadratmetern teilten, doch da fünf von ihnen tagsüber und fünf nachts in Schichten arbeiteten, war es erträglich. Nun aber lebten alle zehn zusammen, was erdrückend war (ebd.).

Mumbai ist nicht die einzige Stadt, in der es zu Vorfällen mit aufgewühlten und verunsicherten Migrant_innen kam. In Surat (einer Stadt im Bundesstaat Gujarat), einem Migrationszentrum mit Millionen von Arbeiter_innen aus dem ganzen Land, kam es zu weiteren Vorfällen (Langa 2020). Die Auseinandersetzungen wurden gewalttätig, als gestrandete Migrant_innen immer wieder die Rückkehr in ihre Heimat forderten, doch ihre Stimmen blieben unerhört. Auch in der Hauptstadt Delhi gab es Migrant_innen, die gegen den Lockdown Widerstand leisteten und die Stadtverwaltung baten, die Wege für eine Rückkehr in ihre Heimat zu öffnen (Kumar 2020). Solche Geschichten ereigneten sich während des Lockdowns in allen größeren Städten. Der Lockdown brachte das dominante Narrativ der Migrant_innen zum Vorschein, das diese zum „Gegenstand von Wohltätigkeit“ und „Opfern ohne eigene Handlungsfähigkeit“ macht, doch diese Proteste und Aufregungen im ganzen Land beweisen, dass sie sich nicht nur des ihnen zugefügten Unrechts bewusst sind, sondern sich auch für ihre Rechte einsetzen (Bhattacharya 2020). Bislang wurden über 150 Fälle von Protesten mit über 100.000 Migrant_innen dokumentiert und örtlich aufgearbeitet (ebd.). Diese Proteste waren in den gängigen elektronischen und Printmedien nicht zu finden. Die Gleichgültigkeit der Medien war auf die Regierungsanweisung zurückzuführen, über negative und pessimistische Geschichten der aktuellen Krisen nicht zu berichten, was sie zu einem Verbündeten der gegenwärtigen Regierung machte (Krishnan/Jambhulkar 2020).

Juristischer Spagat und Gespaltenheit

Inmitten des Leidens der Arbeitsmigrant_innen und der Gleichgültigkeit der Regierung wurden viele Klagen im öffentlichen Interesse von den zivilgesellschaftlichen Organisationen und Anwält_innen des Landes eingereicht. Mit einer solchen Klage im öffentlichen Interesse wurde juristische Unterstützung für Migrant_innen vor dem Obersten Gerichtshof beantragt. Laut einer irreführenden Stellungnahme des indischen Generalstaatsanwalts Tushar Mehta „waren keine Wanderarbeiter_innen mehr unterwegs, da die Regierungen dafür gesorgt hatten, dass sie Unterkunft und Verpflegung erhielten“ (zit. nach Yamunan 2020). Diese Aussage war jedoch weit von der Realität entfernt. Anstatt die Regierung zu hinterfragen, akzeptierte das höchste Gericht die Erklärung. In einer anderen Klage im öffentlichen Interesse auf Lohnzahlung durch die Regierung verabschiedete der Oberste Richter von Indien eine unerträgliche Erklärung: „Warum brauchen

die Arbeiterinnen und Arbeiter Geld, wenn sie ernährt werden“ (ebd.). Die Gerichte sind somit zu einem Entstehungsort für neue Formen der Ausgrenzung geworden.

Einige obere Gerichte des Landes, insbesondere in Madras, Andhra Pradesh und Karnataka, haben eine beispielhafte Anordnung zu den Krisen erlassen, die die Regierungen der Bundesstaaten anweist, Maßnahmen zu ergreifen, um das Leiden der Wanderarbeiter_innen zu beenden. In der Verfügung des Obersten Gerichtshofs von Andhra Pradesh heißt es: „Dieses Gericht stellt fest, dass die Arbeiter_innen, die ihre angestammten Häuser und Dörfer verlassen haben und in die Städte gezogen sind, um dort ihren Lebensunterhalt zu verdienen und sicherzustellen, dass wir alle in Wohlstand leben, heute auf den Straßen unterwegs sind. Wenn dieses Gericht in diesem Stadium nicht reagiert und diese Anordnungen nicht erlässt, würde es in seiner Rolle als Beschützer und Linderer des Leidens versagen“ (Yamunan 2020). Daraufhin kritisierten auch die oberen Gerichtshöfe anderer Bundesstaaten die Regierungen und wiesen auf das ineffiziente Krisenmanagement hin. Die kollektive Kritik vonseiten der Zivilgesellschaft, der Medien und der Judikative störte die Zentralregierung unter Leitung der rechtsgerichteten Bhartiya Janata Party (BJP), die sich jedoch weniger um das Leiden der Migrant_innen als um ihr Image der Rechtschaffenheit sorgte. Der indische Generalstaatsanwalt bezeichnete die Kritiker_innen in seiner späteren Erklärung als „Untergangspropheten, die nur Negativität verbreiteten“, und behauptete, die oberen Gerichte, die den Staat und die Zentralregierung kritisierten, „führ[t]en eine Parallelregierung“ (Ananthakrishnan 2020).

Ein Fall von systemischer Verzweiflung: die Stadt ‚in der und als‘ Krise

Die neoliberale Ökonomie hat neue Wachstumssektoren, neue Technologien und neue organisatorische Kapazitäten mit vielfältigen Strukturen geschaffen; gleichzeitig hat sie auch zur Schaffung neuer Formen der Ausgrenzung in indischen Städten beigetragen. In Mumbai sind diese Formen der Ausgrenzung in Bezug auf Raum, Kaste, Klasse und Geschlecht reproduziert worden, was zu einer Ausbildung extremer Hierarchien in der Stadt geführt hat. Die New Economy hat in Mumbai neue Formen der Armut und Gruppen von Menschen geschaffen, die von jeder Art von Chancen – politischer, sozialer, rechtlicher und wirtschaftlicher Art – völlig ausgeschlossen sind. Die städtischen Armen repräsentieren und symbolisieren die legitime Diversität in der Stadt. Die Weigerung, ihre Präsenz und ihre Bedürfnisse anzuerkennen, indem ihnen ihre Räume verweigert werden, bedeutet eine Aberkennung ihrer politischen Bedeutung, indem ihre Existenz verleugnet wird. Was sich in den letzten Jahrzehnten geändert hat, ist, dass die industrielle städtische Form zum reinen Spekulationsobjekt gemacht worden ist (vgl. Goldman 2011: 229-258). Verschiedene Städte werden in jüngster Zeit zu „Weltklasse-Städten“ umgestaltet (Banerjee-Guha 2009), sowohl die, deren städtisches Wachstum durch die koloniale und nach der Unabhängigkeit einsetzende Industrialisierung begann, als auch postindustrielle Städte. Das Hauptziel des Umbaus besteht darin, Investitionen anzuziehen und das Stadtgebiet zu erweitern. Um diese Ziele zu erreichen, werden standardisierte Pläne zusammengeführt,

die einen Paradigmenwechsel in städtischen Räumen im Hinblick auf die Gentrifizierung sowie die sich ständig ändernden Stadtformen und die Regierungsführung vorsehen (Banerjee-Guha 2007). Diese neuen Formen der Stadtplanung sind so konzipiert, dass sie die wohlhabenden Schichten begünstigen und die Armen weiter marginalisieren, indem diese an die Peripherie gedrängt werden. Die Neustrukturierung der Räume ging zu Lasten des armen und schwächeren Teils der Gesellschaft, der vertrieben und enteignet wird. Dies geschah durch vielfältige Methoden wie „kleine Produktions- und Einzelhandelseinheiten, Gesetze zur Bekämpfung der Armut, Vorschriften gegen informelle Arbeiter_innen, Hausierer_innen, Müllsammler_innen, die Privatisierung von grundlegenden Diensten wie der Wasser- und Abwasserentsorgung, des Wohnungsbaus, der Gesundheit und Bildung und nicht zuletzt die Beschränkung des Zugangs zu Freiräumen, um mehr Arenen für den Konsum der Eliten zur Verfügung zu stellen“ (Banerjee-Guha 2009).

Im Jahr 2020 findet die Abwanderung der Migrant_innen systematisch unter dem Vorwand einer Pandemie statt, und das Fehlen jeglicher Sicherheiten für Migrant_innen in der Stadt ist deutlich erkennbar. Die Pandemie hat die Armen im Grunde genommen nicht verwundbar gemacht; stattdessen hat sie den Faden der Bewältigungsmechanismen zerbrochen, den die städtischen Armen über Jahrzehnte gewoben hatten, um trotz ihrer Verwundbarkeit zu überleben (Bhan et al. 2020). Bhan et al. (ebd.) argumentieren, dass der Lockdown und die Logiken zur Kontrolle der Pandemie die ungleiche Struktur des städtischen Raums lediglich verschärft haben. Die Brutalität, die der Staat zur Kontrolle der Bürger_innenbewegung einsetzte, schuf neue Formen chaotischen Lebens. Was die Migrant_innen erleiden, ist das Resultat eines tief verwurzelten systemischen Prozesses der Ausgrenzung der städtischen Armen und nicht etwa lediglich ein persönliches Schicksal, ein Verlust der Lebensgrundlage oder allein durch die Situation der Pandemie begründet.

Bhan et al. betonen demgegenüber das Konzept des „kollektiven Lebens“ (ebd.), das ihrer Meinung nach während der Pandemie eine rettende Kraft darstellt, die parallel zu den Regierungen funktioniert, ohne dass die Regierung die Rolle des Kollektivs anerkennt. Das vorübergehende Entstehen von Kollektivität und Zusammenarbeit der Zivilgesellschaft in Krisensituationen wird in einer Zeit sichtbar, in der die Gleichgültigkeit der Regierung auf ihrem Höhepunkt ist. Das beste Beispiel hierfür ist Mumbai, das während der jährlichen Monsunüberschwemmungen und der Terroranschläge der letzten drei Jahrzehnte von dieser Kollektivität geprägt war. Das kollektive Leben ist ein Bewältigungsmechanismus, der in Krisensituationen^[8] entsteht; es ist keine urbane Lebensweise. Aber das Studium dieser Phänomene ist ebenso wichtig wie das Studium der Stadt.

Wie wir in diesem Beitrag erörtert haben, leben mehr als 50 Prozent der Stadtbevölkerung unter extremen Bedingungen mit wenig oder gar keinem Zugang zu städtischen Einrichtungen und soziopolitischen Rechten. Die neue Wahrnehmung der ‚ersten Stadt des unabhängigen Indiens‘ wurde von Vorstellungen der Kolonialstadt überlagert, wobei die Armen an den Rand gedrängt wurden. Die Ankunft des Neoliberalismus hat die Stadt gezwungen, sich neu zu erfinden, doch dies hat die Marginalisierung der Armen noch verstärkt. Um es mit Nigel Harris zu sagen: „Der Akt der Herstellung eines

städtischen Plans beschränkt sich darauf, eher ein Symptom des Problems abzubilden, als ein Mittel, es zu überwinden. Die Zubereitung des Menüs hat immer wieder den Akt des Essens der Mahlzeit ersetzt.“ (Harris, zit. nach Dwivedi/Mehrotra 1995: 303) Diese Beziehung von Diagnose und Prognose und ihre Ambiguität ist heute sehr sichtbar, wo wir zusehen, wie die Stadt erneut an eben dem Weg scheitert, der eigentlich zu ihrer Wiederbelebung führen sollte!

Übersetzung aus dem Englischen von Barbara Wiebking, freiberufliche Übersetzerin.

Dieser Artikel wurde durch den Open-Access-Publikationsfonds der Technischen Universität Berlin gefördert.

Endnoten

- [1] Die systemrelevanten Dienste in Mumbai (u. a. Lebensmittelgeschäfte und Gemüsemärkte, Wasserpumpen, Tankstellen, Telekommunikationsgeschäfte) waren in der ersten Phase des Lockdowns nur zwischen 9.00 und 12.00 Uhr und erst später für mehr Stunden verfügbar.
- [2] Lat.: Die erste Stadt in Indien – Mumbai.
- [3] Die indischen Hungersnöte von 1896-97 und 1899-1900 betrafen weite Teile Zentralindiens, Hyderabad, Madras und Teile von Rajputana und kosteten jeweils mehr als eine Million Menschen das Leben. Zu Einzelheiten siehe Wilson Hunter et al. (1907: 475-502).
- [4] Mark Twain beobachtete 1896 auf einer mitternächtlichen Fahrt durch Mumbai „überall auf dem Boden lagen schlafende Eingeborene – Hunderte und Aberhunderte. Sie lagen der vollen Länge nach ausgestreckt in Decken eingewickelt, mitsamt Kopf und allem. In ihrer starren Körperhaltung muteten sie wie tot an.“ (Mutalik 1978)
- [5] Die indische Volkszählung definiert Obdachlose als Personen, die nicht in durch die Volkszählung definierten Häusern leben, sondern sich auf Bürgersteigen, an Straßenrändern, Bahnsteigen, Tempelwänden, auf Straßen, in Rohren und anderen offenen Räumen aufhalten (Census Handbook 2011).
- [6] [https://mmrda.maharashtra.gov.in/documents/10180/3611646/Citizens%20Charter%202015%20\(English\)/cc5bebc8-b05d-4dc9-817e-c026de0142eb?version=1.1](https://mmrda.maharashtra.gov.in/documents/10180/3611646/Citizens%20Charter%202015%20(English)/cc5bebc8-b05d-4dc9-817e-c026de0142eb?version=1.1) (letzter Zugriff am 10.10.2020).
- [7] Es war das erste Mal seit Inkrafttreten des Gesetzes, dass die Bestimmungen des Nationalen Katastrophenschutzgesetzes von 2005 (National Disaster Management Act) zur Festnahme von Migrant_innen herangezogen wurden. Die einheitlichen Lockdown-Richtlinien wurden vom Innenministerium angeordnet, um die Pandemie einzudämmen.
- [8] Der Ausdruck ‚Krisen‘ bezeichnet hier nicht die aktuelle Pandemie, sondern verschiedene individuelle, familiäre, soziale oder gemeinschaftliche Krisen, mit denen Menschen in ihrer täglichen Lebenswirklichkeit konfrontiert sind.

Autor_innen

Sanjana Krishnan ist politische Soziologin. In ihrer Dissertation setzt sie sich mit städtischer Obdachlosigkeit und der Politik der Ausgrenzung in Mumbai, Indien auseinander. Zu ihren Forschungsschwerpunkten gehören Stadt, Raum, Ungleichheit und das Kastensystem in Indien.

sanjkri@gmail.com

Rahul Jambhulkar ist Stadtsoziologe, der ethnographisch zu religiösen Prozessionen, Urbanität und Zugehörigkeit in der Stadt Nagpur, Indien arbeitet.
rahuljambhulkar2@gmail.com

Literatur

- Ananthkrishnan, Gopala (2020): Migrant crisis in SC: SG Mehta invokes vultures, prophets of doom, Sibal says don't make it personal. In: *The Indian Express*, 29.5.2020. <https://indianexpress.com/article/india/supreme-court-migrant-crisis-india-coronavirus-lockdown-6432289/> (letzter Zugriff am 10.10.2020).
- Babu, Venkatesha / Saini, Sachin / Swaroop, Vijay (2020): Across the country, migrants still forced to walk thousands of miles. In: *Hindustan Times*, 9.5.2020. <https://www.hindustantimes.com/india-news/similar-scenes-in-several-states-despite-new-trains/story-YL9qNcF315SA50645aj1DP.html> (letzter Zugriff am 10.10.2020).
- Bag, Sugata / Seth, Suman / Gupta, Anish (2016): A Comparative Study of Living Conditions in Slums of Three Metro Cities in India. In: CDE Working Paper Series, Working Paper No. 253. <http://cdedse.org/pdf/work253.pdf> (letzter Zugriff am 10.10.2020).
- Banerjee-Guha, Swapna (2007): Post-Fordist urban space of Mumbai. The saga of contemporary restructuration. In: Annapurna Shaw (Hg.), *Indian cities in transition*. Chennai: Oriental Longman, 260-282.
- Banerjee-Guha, Swapna (2009): Neoliberalising the „Urban“: New Geographies of Power and Injustice in Indian Cities. In: *Economic and Political Weekly* 44/22, 95-107.
- Bhan, Gautam (2020): View: India Should Make its Cities Worker-Friendly. In: *The Economic Times*, 27.5.2020. https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/policy/view-india-should-make-its-cities-worker-friendly/articleshow/76047166.cms?fbclid=IwAR2KCZ9TmMf7Pv4fvp519E6yXYLr2WxqW11z42cX6Sx_QgAdmgPYqIhxles (letzter Zugriff am 4.12.2020).
- Bhan, Gautam (2016): *In the Public's Interest: Evictions, Citizenship and Inequality in Contemporary Delhi*. Georgia: University of Georgia Press.
- Bhan, Gautam / Caldeira, Teresa / Gillespie, Kelly / Simone, AbdouMaliq (2020): The Pandemic, Southern Urbanisms and Collective Life. In: *Society and Space*, 3.8.2020. <https://www.societyandspace.org/articles/the-pandemic-southern-urbanisms-and-collective-life> (letzter Zugriff am 10.10.2020).
- Bhargava, Yuthika (2020): Railways to run 'Shramik Special' trains to move migrant workers, other stranded persons. In: *The Hindu*, 1.5.2020. <https://www.thehindu.com/news/national/railways-to-run-shramik-special-trains-to-move-migrant-workers-other-stranded-persons/article31481996.ece> (letzter Zugriff am 10.10.2020).
- Bhattacharya, Suryasarathi (2020): India's migrant workers are protesting erasure of their rights amid lockdown. A mapping project documents their resistance. In: *Firstpost*, 25.6.2020. <https://www.firstpost.com/india/indias-migrant-workers-are-protesting-erasure-of-their-rights-amid-lockdown-a-mapping-project-documents-their-resistance-8463821.html> (letzter Zugriff am 10.10.2020).
- Chatterji, Rohini (2020): Migrant Workers have Died almost Every Day since May 8 Aurangabad Tragedy. In: *Huffpost*, 15.5.2020.
- David, M. D. (1993): *Aik Mumbai Tuzi Kahani*. Thane: Priyank Prakashan.
- Dutt, Barkha (2020): There is a humanitarian crisis in India. Lift the lockdown, now. In: *Hindustan Times* vom 15.5.2020. <https://www.hindustantimes.com/columns/there-is-a-humanitarian-crisis-in-india-lift-the-lockdown-now/story-RHG3Mjv7B3VrNszdbTZ1UI.html> (letzter Zugriff am 10.10.2020).
- Dwivedi, Sharada / Rahul, Mehrotra (1995): *Bombay: The cities within*. Mumbai: India Book House.
- Economic Times Bureau (2020): Covid a big problem for big Indian cities. In: *The Economic Times* vom 16.6.2020. <https://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/covid-19-select-cities-driving-indias-tally/articleshow/76397169.cms> (letzter Zugriff am 10.10.2020).
- Elsa, Evangeline (2020): Coronavirus lockdown: 12-year-old Indian migrant worker walks 100 km, dies just 11 km away from home. In: *Gulf News*, 21.4.2020. <https://gulfnews.com/world/asia/india/coronavirus-lockdown-12-year-old-indian-migrant-worker-walks-100-km-dies-just-11km-away-from-home-1.1587462168019> (letzter Zugriff am 10.10.2020).

- Goldman, Michael (2011): Speculating on the Next World City. In: Roy, Ananya / Ong, Aihwa (Hg.), *Worlding Cities. Asian Experiments and the Art of Being Global*. Chichester: Wiley-Blackwell, 229-258.
- Hunter, William Wilson / Sutherland Cotton, James / Burn, Richard / Meyer, William / India Office Great Britain (1907): *Imperial Gazetteer of India, Vol. III: The Indian Empire, Economic*. Oxford: Clarendon Press.
- Jha, Manish K. / Kumar, Pushpendra (2016): Homeless Migrants in Mumbai: Life and Labour in Urban Space. In: *Economic and Political Weekly* 51/26-27, 69-77.
- Krishnan, Sanjana / Jambhulkar, Rahul (2020): Free India Does not Need Free Indians. In: *My Opinion*, 29.5.2020. <https://samvaad.home.blog/2020/05/29/free-india-does-not-need-free-indians/> (letzter Zugriff am 10.10.2020).
- Kumar, Ashok (2020): Migrant workers stage protest demanding to be sent home. In: *The Hindu*, 5.5.2020. <https://www.thehindu.com/news/cities/Delhi/migrant-workers-stage-protest-demanding-to-be-sent-home/article31506080.ece> (letzter Zugriff am 10.10.2020).
- Langa, Mahesh (2020): Hundreds of migrant workers protest in Surat for third time in less than a month. In: *The Hindu*, 28.4.2020. <https://www.thehindu.com/news/national/other-states/hundreds-of-migrant-workers-protest-in-surat-for-third-time-in-less-than-a-month/article31453039.ece> (letzter Zugriff am 10.10.2020).
- Mutalik, Keshav (1978): *Mark Twain in India*. Mumbai: Noble Publishing House.
- Nair, Shalini (2020): Homeless people in Mumbai: When the sky is the roof. In: *The Indian Express*, 6.6.2015. <https://indianexpress.com/article/india/india-others/homeless-in-mumbai-when-the-sky-is-the-roof/> (letzter Zugriff am 10.10.2020)
- Shetty, Disha (2020): No place for Mumbai's homeless. In: *DNA*, 11.8.2017. <https://www.dnaindia.com/mumbai/report-no-place-for-mumbai-s-homeless-2526219> (letzter Zugriff am 8.12.2020).
- Siddique, Iram (2020): Aurangabad train accident: They thought no trains were running, loco driver spotted them too late to stop. In: *The Indian Express*, 9.5.2020. <https://indianexpress.com/article/india/maharashtra-they-thought-no-trains-were-running-loco-driver-spotted-them-too-late-to-stop-6400947/> (letzter Zugriff am 10.10.2020).
- Speak, Suzanne / Tipple, A. Graham (2006): Perception, Persecution and Pity: The Limitations of Interventions for Homelessness in Developing Countries. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 30/1, 172-188.
- Suryawanshi, Sudhir (2020): COVID-19 lockdown: Migrant workers flood Mumbai streets, say they want to go home. In: *The New Indian Express*, 14.4.2020. <https://www.newindianexpress.com/cities/mumbai/2020/apr/14/covid-19-lockdown-migrant-workers-flood-mumbai-streets-say-they-want-to-go-home-2130093.html> (letzter Zugriff am 10.10.2020).
- Tatke, Sukhada (2020): Homeless in a wet city. In: *The Hindu*, 5.8.2013. <https://www.thehindu.com/news/national/other-states/homeless-in-a-wet-city/article4989176.ece> (letzter Zugriff am 10.10.2020).
- Vora, Rajendra / Palshikar, Suhas (2003): *Politics of Locality, Community, and Marginalization*. In: Sujata Patel / Jim Masselos (Hg.), *Bombay and Mumbai: The City in Transition*. New Delhi: Oxford University Press, 161-182.
- Warsi, Zeba (2020): 42 Migrant Workers Died in Road Accidents While Trying to Return Home during Lockdown: Report. In: *News 18*, 7.5.2020. <https://www.news18.com/news/india/42-migrant-workers-died-in-road-accidents-while-trying-to-return-to-their-home-states-during-lockdown-report-2609841.html> (letzter Zugriff am 10.10.2020).
- Yamunan, Sruthisagar (2020): As Supreme Court fails to protect migrant workers' rights, High Courts shows the way. In: *Scroll.in*, 18.5.2020. <https://scroll.in/article/962214/as-supreme-court-fails-to-protect-migrant-workers-rights-high-courts-show-the-way> (letzter Zugriff am 10.10.2020).