



VERKEHRSCHAOS

Alles steht still

Fotos: Dougie Wallace

Bangladeschs Hauptstadt Dhaka gilt als eine der lebensunwürdigsten Metropolen der Welt. Das liegt vor allem an einem Verkehrschaos, das global seinesgleichen sucht. GEO-Reporter Michael Obert hat zehn elende Tage im rasenden Stillstand festgesessen. Dougie Wallace hat die Gefangenen des Mega-Staus fotografiert

Millionen Menschen drängen sich auf Dhakas Straßen, in einem gewaltigen Stau, der sich nie auflösen scheint. Die durchschnittliche Geschwindigkeit liegt bei rund sechs Stundenkilometern, und das Leben der Rikscha-Fahrer besteht nur aus nervenaufreibendem Stop-and-go



Nichts geht, weil alle überall fahren: Rikschas, Autos, Busse, Lastwagen, Fahrräder. Langsame blockieren Schnelle, niemand genießt Vorrang. Das bremst den Strom. Verkehrsplanung? Kaum vorhanden, chaotisch. Stadtentwicklung? Im Wildwuchs. Aber jedes Jahr werden Zehntausende neue Autos zugelassen



In Dhaka herrscht drangvolle Enge, in klapprigen Bussen, auf den Straßen, in den Wohnvierteln. Rund 22 000 Menschen leben auf einem Quadratkilometer: der Hälfte des Großen Tiergartens in Berlin. Und der Zustrom nimmt kein Ende – jedes Jahr ziehen bis zu 400 000 Landflüchtlinge in die Megacity. Die meisten landen in Slums



Die Zukunft? So finster wie der Blick des Polizisten, der in Dhaka Ordnung zu wahren versucht – wobei oft nicht klar ist: welche Ordnung? Die Aussichten lassen keine Besserung erahnen, im Jahr 2025 werden in Bangladeschs Hauptstadt mehr Menschen leben als in Mexiko-Stadt oder in Kairo: 25 Millionen



Ungezählte Handkarren und 500 000 Fahrradrikschas, so mutmaßen Stadtplaner, schieben sich durch das Straßengewirr von Dhaka. Sogar im armen Bangladesch verschlingt der Stillstand Jahr für Jahr Arbeitszeit im Wert von mehr als sechs Milliarden Dollar

**TAG 1.
KOPFSCHMERZ, RÄUSPERN,
NASENKRIBBELN.**

Mein Käfig besteht aus engmaschigen Gittern und ist gerade so groß, dass ich aufrecht darin sitzen kann. Links von mir stehen zwei Busse, die Seiten aufgeschürft von zahllosen Kollisionen. Rechts von mir: Lastwagen. Vor und hinter mir ist die Straße dicht. Motoren, Hupen, Sirenen lärmen. Auspuffrohre hüllen mich in Abgaswolken, trotz Atemschutzmaske muss ich husten.

Mit einem Ruck kommt mein Gefängnis in Bewegung, ein dreirädriges Motorrad, CNG, mit einem Aufbau. Shafiqul Khokon, der Fahrer, gibt Gas, bremst, gibt Gas, bremst. Der Mann mit den entzündeten Augen quetscht das Gefährt in jede noch so kleine Lücke, fährt einen halben Meter, steht, hupt, flucht, schneidet vorn einem Taxi den Weg ab, streift hinten einen Lkw. Er kämpft um jeden Zentimeter, als hinge sein Leben davon ab.

In zwei Stunden haben wir kaum 500 Meter zurückgelegt. „Not too bad“, sagt Khokon. Kein schlechter Schnitt für Dhaka, eine der am schnellsten wachsenden, am dichtesten bevölkerten Megacities der Welt. Das britische Analyseinstitut „Economist Intelligence Unit“ hält die Hauptstadt von Bangladesch in einem Jahresranking für eine der lebensunwürdigsten Städte unseres Planeten.

Zwei Drittel der Weltbevölkerung werden im Jahr 2050, so eine Schätzung der UN, in Städten leben. Was dies in Entwicklungsländern bedeutet, lässt sich in Dhaka bereits erahnen: In dem Moloch im Gangesdelta drängen sich nach manchen Schätzungen mehr als 18 Millionen Menschen. Im Schnitt müssen sich rund 22 000 Einwohner einen Quadratkilometer teilen – die Hälfte des Großen Tiergartens in Berlin. Und jährlich wandern aus verarmten ländlichen Gebieten bis zu 400 000 Menschen zu.

Nirgendwo zeigt sich Dhakas „urbane Pathologie“ deutlicher als im Straßenverkehr. Die Wortschöpfung stammt von Professor Shamsul Hoque. Von dem Verkehrsexperten will ich mehr über das beispiellose Chaos erfahren, das lange vor Sonnenaufgang beginnt und bis tief in die Nacht wütet.

Doch auf dem Weg zu unserer Verabredung stecke ich im Verkehrschaos fest. In meinem Käfig justiere ich den Metallbügel meiner Atemschutzmaske, um sicherzugehen, dass sie gut sitzt. FFP2, aus Deutschland mitgebracht, sieht aus wie ein Maulkorb; unterhalb der Nase ist ein Atmungsventil mit Filter angebracht. Der Fahrer schaut mich an wie einen Außerirdischen. Kaum jemand trägt in Dhaka eine Maske.

Wir rasen auf das Heck eines Kleinbusses zu, gleich kracht es, gleich ... In letzter Sekunde öffnet sich rechts ein Spalt. Khokon stößt beherzt hinein, ein metallisches Kreischen ertönt, etwas scheint uns festzuhalten! Der CNG schrammt an der Seite eines Kleinbusses entlang. Für mittlere Strecken seien CNGs das gängige Transportmittel, hatte man mir im Hotel gesagt. Sie stünden an jeder Ecke, vor allem aber kämen sie im dichten Verkehr am besten durch.

Jetzt ohne ich, warum: Statt wegen der Kollision auszusteigen, gibt Khokon Gas. Den linken Fuß mit den langen Zehennägeln auf dem Armaturenblech, die Unterlippe rot von zerkauter Betelnuss, Zähne zerfressen, Kopf leicht gesenkt, Blick nach oben wie ein Stier beim Angriff, lässt er den Motor aufheulen, bis der Widerstand am Kotflügel sich löst. Im Rückspiegel schwingt der Kleinbusfahrer seine Faust; dann schießen von vorn Fahrradrikschas auf uns zu. Khokon nimmt sie im Slalom. Ich begreife: Wir sind auf der Gegenfahrbahn.



Kurz bevor wir frontal auf einen Lastwagen knallen, lässt Khokon die Reifen quietschen und jagt den CNG zurück auf die verstopfte Spur, wieder kommen wir zum Stehen. Neben einem Elefanten. Mit bemaltem Kopf und perlenbesetzter Haube, geritten von einem Mann in einem weißen Gewand, wohl auf dem Weg zu einem Hindutempel.

Um Stunden verspätet komme ich im Büro von Shamsul Hoque an. Auf seinem Schreibtisch rollt der Verkehrsexperte eine Karte von Dhaka aus: Die Stadtteile wirken darauf wie Kleckse aus zerplatzten Farbbeuteln, in die ein Kind wahllos Gassen und ein- und mehrspurige Straßen eingeritzt hat.

Die Strecke, die ich in fast drei Stunden zurückgelegt habe, lässt sich mit zwei Fingern abdecken. Zu den Stadträndern, die in alle Himmelsrichtungen hinaus ins Gangesdelta streben, braucht es ein Dutzend Handflächen. Und Hoques Karte ist schon wieder drei Jahre alt.

1947, am Ende der britischen Kolonialzeit, hatte Dhaka rund 250 000 Einwohner. In jedem der folgenden sechs Jahrzehnte verdoppelte sich knapp ihre Zahl. Massenhaft strömen Bangladescher auf der Suche nach Arbeit, vor allem in den Fabriken der boomenden Textilindustrie, nach Dhaka; hier konzentrieren sich auch die meisten Regierungsbüros, Unternehmen, Krankenhäuser und Universitäten des Landes. 2025 sollen in Dhaka laut Hochrechnungen 25 Millionen Menschen leben – mehr als in Mexiko-Stadt, Karachi oder Kairo.

Jeder Dritte muss sich in Dhaka in einem Slum durchschlagen. Bretter- und Blechverschläge wuchern zwischen Bürokomplexen, unter Brücken und am Fluss Buriganga, den Abwässer, Müll und Fäkalien in eine zäh fließende Brühe verwandelt haben. Während des Monsuns sind ganze Viertel überschwemmt. Oft fallen Strom- und Wasserversorgung aus.

In dieser ausufernden Stadt gibt es keine U-Bahn und keine festen Buslinien. Es fehlen Zubringerstraßen, die zu Hauptarterien führen, die wiederum Highways versorgen. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur könne maximal zwei Millionen Menschen bewältigen, sagt Hoque – rund ein Zehntel der Bevölkerung. „Dhaka ist das Symbol urbaner Dysfunktion im 21. Jahrhundert.“

Wo liegen die Problemzonen? Auf der Karte tippt Hoque auf eine Kreuzung nach der anderen, ohne ein Ende zu finden. Wie viele solcher Knackpunkte gibt es? „Tausende.“

„Ein Hauptgrund für das Chaos auf unseren Straßen ist die hohe Vielfalt der Verkehrsmittel“, sagt Hoque: Fahrradrikschas, Motorräder, CNGs, Autos, Lastwagen und Busse. Auf den Straßen drängen sich neben vereinzelt Elefanten, Pferden und Maultieren auch sogenannte Puller, die schwere Lastenkarren ziehen. Die zahllosen Fußgänger weichen, weil Gehwege fehlen, auf die Fahrbahnen aus. „Alle bewegen sich auf derselben Spur“, sagt Hoque. „Die Langsamsten geben das Tempo vor.“

Allein geschätzte 500 000 Fahrradrikschas sind auf den Straßen Dhakas unterwegs. Die kunstvoll bemalten



Mit Schutzmasken, die kaum helfen, und unendlicher Geduld ertragen Fahrer und Passagiere Hitze, Gestank und Smog – und bewahren darin oft erstaunliche Contenance und Anmut

Gefährte zeigen Ansichten von Parklandschaften mit tropischen Blumen oder Sonnenuntergänge hinter einer geordneten Skyline – romantische Traumbilder mitten in der Chaos-City.

Separate Rikscha-Spuren? Professor Hoque schüttelt den Kopf: „So schön und umweltfreundlich Rikschas sein mögen, sie befördern nur zwei Passagiere, fahren im Schneckentempo um die Schlaglöcher und blockieren den Verkehr.“

Am meisten Potenzial hätten Busse. Sie könnten bis zu 50 Passagiere transportieren. Das Problem: In Dhaka operieren Hunderte verschiedene Unternehmen ohne feste Routen oder Fahrpläne. „Wer vorn liegt, bekommt die Passagiere am Straßenrand“, so Hoque. „Die Fahrer bekämpfen einander bis aufs Blut, bremsen sich aus, blockieren einander.“

Dhakas schrottreife Busflotte ist chronisch unpünktlich. Kein Wunder also, dass immer mehr Menschen mit dem Auto fahren wollen. Privatfahrzeuge belegen mehr als 70 Prozent der Straßenkapazität. Jedes Jahr kommen Zehntausende neue Autos hinzu. Die durchschnittliche Geschwindigkeit in Dhaka beträgt inzwischen nur noch rund sechs Stundenkilometer. Kaum mehr als die eines flotten Fußgängers.

TAG 2. DRUCK AUF DEN SCHLÄFEN, FLACHER ATEM, HÜSTELN, ZUCKENDE AUGENLIDER.

Mein Fahrer Shafiqul Khokon will mir im Norden der Stadt etwas zeigen; er umkurvt Fußgänger, Teestände, Menschen, die auf alten Reissäcken schlafen. Händler verkaufen Kokosnüsse, unter Werbebannern warten Rikscha-Fahrer in Wickelröcken, das Verdeck wie eine Ziehharmonika gegen die Sonne zugezogen; im Tosen des Verkehrs erinnern ihre Klingeln an Glockenspiele.

Ein Mopedfahrer fährt uns vor die Nase. Khokon schreit: „Fotzensohn!“ Doch als wenig später nichts mehr geht, wird er auf einmal ganz ruhig, greift in einem Gummikörbchen nach einer Bürste und schließt die Augen. Um seine Kopfhaut zu massieren.

Stunden später stehen wir auf dem Flachdach eines Hochhauses im Norden der Stadt. „Gulshan 2“, sagt Khokon und zeigt hinunter auf die Kreuzung, auf ein surreal anmutendes Bild: Auf den Achsen, die in den Schluchten aus verrosteten Fassaden zusammentreffen, steht der Verkehr, auf allen Spuren, in alle Richtungen. Ein nicht enden wollender, donnernder Strom, in dem Dhaka Zehntausende von Menschen in extremer Zeitlupe durch seine Adern pumpt, bis in die kleinsten Verästelungen seines schwer angeschlagenen Systems.

Wie von unterirdischen Magneten ruckartig und wahllos über den Asphalt gezogen, haftet diesen endlosen Prozessionen etwas Mechanisches, Menschenfeindliches an; eine unerhörte Gewalt scheint davon auszugehen.

In einer dieser Straßen entdeckte ich einen Showroom für Wagen der Luxusklasse. „Das beste Auto für Dhaka“,



Dhaka hat keine U-Bahn, und die Busse folgen keinem Fahrplan. Die Männer am Steuer schützen sich durch Käfige – ein Luxus, den die vielen Rikscha-Fahrer und deren Passagiere nicht kennen

schwärmt der Verkäufer, ein junger Mann mit Fönwelle und makellos polierten Lederschuh. Er bittet mich, in den Sportsitzen eines metallic-blauen BMW 730Li Platz zu nehmen. Höchstgeschwindigkeit: 250 Stundenkilometer. Preis: 30 Millionen Taka, sagt er, umgerechnet gut 330 000 Euro. Rund 140 Jahreslöhne eines Rikscha-Fahrers.

„Rücksitze mit Massagefunktion, falls Sie einmal länger im Verkehr feststecken“, sagt der Verkäufer mit strahlenden Augen. „Zwei hochauflösende Monitore für Ihre Lieblingsserien, Raumlicht in neun Farben, Sky-Lounge-Glasdach mit 15 000 Sternen.“ Und sollte ich durch eine übel riechende Gegend fahren, dann hätte ich die Wahl zwischen vier Parfüms, die per Knopfdruck für Frische in der Kabine sorgten.

TAG 4. KAUM GESCHLAFEN. WIRRE TRÄUME. KOPFSCHMERZEN, KEUCHENDER ATEM, SCHWEISSAUSBRÜCHE.

Statt mit dem CNG will ich heute mit dem Bus fahren. Gegen acht Uhr morgens dränge ich mich in Mirpur, einem nördlichen Stadtteil, in den Mittelgang

und klammere mich an die Gummischlingen, die von der flüchtig geschweißten Decke baumeln. Millionen sind unterwegs zur Arbeit.

Neben mir steht ein spindeldürrer Mann in einem abgetragenen grauen Anzug. Sein weißes Hemd ist akkurat gebügelt, der Knoten seiner Blümchenkrawatte sitzt perfekt. Bis ins Büro der Exportfirma im Businessdistrikt, wo er als Buchhalter arbeitet, sind es 13 Kilometer. Fahrzeit laut Google Maps: 15 Minuten.

Doch Mohammed Amirul braucht zwei Stunden. Und abends in der Rushhour drei zurück. „Fünf Stunden im Bus“, sagt er und wischt mit einem Taschentuch den Staub von den Brillengläsern. „Sechs Tage die Woche, seit zwanzig Jahren.“ Wir rechnen: Rund 30 000 Stunden hat er im Bus verbracht, die Wachtzeit von fast 2000 Tagen. „Gut fünf Jahre“, überschlägt der Buchhalter. „Ein Zehntel meines Lebens – im Stau.“

9 Uhr. Keine zwei Kilometer haben wir geschafft. Verschwitzte Rücken reiben sich an uns. Amirul prüft seinen Krawattenknoten. Sitzt noch. Wie mit Messern bohrt sich der Straßenlärm in meinen Kopf. Gibt es jemanden, der nicht hupt in Dhaka? Dazu das Kreischen der Bremsen, die Pressluftschlämmer auf zahllosen Baustellen. Staub und Abgase drücken in den Bus.

Atmen ist Leben, heißt es. In Dhaka ist Atmen Qual. Ein. Aus. Ein. Aus. 20 000-mal am Tag. FFP2 saugt sich an mein Gesicht. Unter der Maske kondensiert mein Atem. Salzige Tröpfchen laufen in meinen Mund. Ich kann die Abgase durch den Filter riechen; beim Schnäuzen wird auch mein Taschentuch schwarz.

Minutenlang steht der Bus, fährt an, rollt, bremst, einige Fahrgäste stöhnen, aber niemand beschwert sich, niemand spricht. Stop. Go. Stop. Go. Neben uns stehen in vier Reihen weitere Busse, in denen dicht gedrängte Menschen ins Leere starren, ihre Gesichter wie eingefroren. „Dhaka is torture“, sagt Amirul – seine Stadt, eine einzige Folter.

3,2 Millionen Arbeitsstunden frisst der Verkehr in Dhaka täglich. Kosten laut Regierung: mehr als sechs Milliarden Dollar im Jahr, gut drei Prozent des Bruttoinlandsprodukts.

10 Uhr. Immer neue Passagiere steigen ein. Amiruls Krawatte ist mittlerweile leicht verrutscht, der Rand





seines Hemdkragens verschwitzt. Nervös wackelt er mit den Beinen, ein Zucken, das allmählich auf seinen ganzen Körper übergreift. Je weniger sich der Bus bewegt, desto mehr bewegt sich Amirul.

Hat er nie daran gedacht, in die Nähe seiner Firma zu ziehen? Eine Wohnung im Zentrum sei teuer, er habe drei Töchter, zwei von ihnen gingen zur Universität. Er könne kein Risiko eingehen. So sei das in Dhaka: „Wir stecken alle fest.“ Der Stau als Sinnbild des Lebens.

In einem Schlagloch kippen wir plötzlich nach rechts und knallen gegen den Nachbarbus. Die Fensterscheibe springt. Quietschend schleifen die beiden Busse aneinander. Amirul nimmt seine Brille ab und drückt die Handballen in die Augenhöhlen. „Du musst den Wahnsinn ignorieren“, sagt er matt, „sonst macht die Straße dich kaputt.“

Um 10 Uhr 25 quetscht er sich hinaus, Krawattenknoten schief, Hemd nass geschwitzt, aber alles in allem noch immer tadellos gekleidet. Dann überquert Mohammed Amirul die verstopfte Straße, weicht Stoßstangen

aus, klettert über die Ladefläche eines Pick-up und steigt durch leere Fahrradrickschas, umwogt vom Lärm einer Stadt im rasenden Stillstand, frenetisch und gelähmt zugleich.

**TAG 6:
SCHMERZHAFTES KOPFDRÖHNEN,
OHRENPFEIFEN, HUSTEN,
WUNDER HALS, MUNDHÖHLE VOLLER
EITERPUSTELN.**

Ich muss mich überwinden, aus dem Bett zu steigen. Aber heute kann ich Nazrul Islam treffen, den wohl bekanntesten Verkehrsexperten Bangladeschs. Vor dem Hotel wartet Khokon im CNG. Ich stülpe die Atemmaske aufs Gesicht und steige in den Käfig.

Khokon zieht Schleim von seinen Bronchien, reißt die Blechtür auf, spuckt auf die Straße. War er wegen seines Hustens beim Arzt? Er lacht und zündet sich eine Zigarette an. 50 Tonnen gesundheitsgefährdendes Blei werden in Dhaka jährlich in die Luft geblasen, eine der weltweit höchsten urbanen Konzentrationen. Die Krankenhäuser sind voller Patienten mit Atemwegsbeschwerden: akute und chronische Bronchitis, Entzündung der Lungenbläschen, irreversible Verengung der Atemwege. Oft verbunden mit Infektionen durch Pilze und



Maximale Überlastung:
Die Verkehrsinfrastruktur der Stadt ist ausgelegt für höchstens zwei Millionen Menschen, es leben hier aber neunmal so viele – wer auf den Straßen nicht vorankommt, versucht es über den Fluss



Auf dem Buriganga transportieren Holzkähne Waren und Passagiere. Der Fluss entlastet zwar die Straßen, aber ist selbst auch eine Gefahr: Während des Monsuns tritt er über die Ufer und überschwemmt Stadtviertel, drückt die Kanalisation hoch oder legt die Stromversorgung lahm

Bakterien, die aus Straßenmüll und Exkrementen aufgewirbelt und mit dem Staub eingeatmet werden.

Khokon fixiert im Rückspiegel meine Maske. FFP2 ist schon etwas mitgenommen, der weiße Stoff ergraut, die Ränder gelb von meinem Schweiß. Kinder zeigen auf mich. Leute lachen bei meinem Anblick, andere sehen peinlich berührt zu Boden. Als CNG-Fahrer ist Khokon der toxischen Luft täglich zehn bis zwölf Stunden ausgesetzt. Warum benutzt er keine Maske? Er lacht verächtlich: „Nur Weicheier tragen so was!“

Verkehrsexperte Nazrul Islam ist Verspätungen gewohnt. Sie zu reduzieren, hat er zu seiner Lebensaufgabe gemacht. Seit Jahren entwickelt der Mann Verkehrsmodelle, schreibt, reicht Petitionen bei der Regierung ein, hält Vorträge darüber, wie das wilde Durcheinander zu bändigen sei.

„Die Regierung baut jetzt überall in der Stadt Flyovers“, sagt Nazrul Islam. Ich spüre Erleichterung. Endlich: Dem Chaos geht es an den Kragen. „Flyovers!“, wiederholt Islam – wörtlich etwa: „Überflieger“. Ich sehe vor mir, wie der Verkehr auf Hochstraßen über Kreuzungen gleitet ... Da knallt Islam die flache Hand auf den Tisch: „Scheinlösungen!“

Zum ersten Mal seit meiner Ankunft in dieser Stadt ist es völlig still. Bis auf das Pfeifen in meinen Ohren. Die Vorhänge des Büros sind zugezogen, die Bücherregale wohlgeordnet. „Immer neue Flyovers und Straßen beschleunigen den Verkehr nicht“, sagt Nazrul Islam nach einer langen Pause; die Teetasse auf dem Schreibtisch zielt sein Konterfei. „Im Gegenteil. Sie führen zu mehr motorisiertem Verkehr, zu noch mehr Staus.“

Tatsächlich ersetzen Städte wie Seoul, London, New York oder San Francisco immer mehr Parkplätze und Autospuren durch Geh- und Radwege, Parks und öffentliche Plätze mit Sitzbänken und Cafés. In Dhaka werden laut Weltbank nur fünf Prozent aller Strecken in privaten Fahrzeugen zurückgelegt. Diese verbrauchen jedoch mehr als 70 Prozent der Straßenkapazität und gelten als Hauptgrund für die chronischen Verstopfungen.

„86 Prozent der Menschen in Dhaka bewegen sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder aus eigener Kraft fort“, fasst Nazrul Islam zusammen. „Wenn wir Dhaka retten wollen, müssen wir diesen Verkehrsteilnehmern Priorität einräumen.“ Das bedeutet: „Fahrspuren trennen, ein leistungsfähiges Massentransportsystem aufbauen.“

1998 gab die Regierung eine Studie in Auftrag. Als Ergebnis wurde 2008 beschlossen, eine Hochbahn, ein Schnellbussystem, Autobahnen auf Pfeilern sowie neue Hauptverkehrsstraßen zu bauen. „Die Regierung hat praktisch nichts davon umgesetzt“, ärgert sich Nazrul Islam.

Asphaltierte Gehwege? Er lacht. „Die wenigen, die es gibt, sind zugeparkt oder von Händlern belagert.“ Fußgänger müssten regelrecht gegen Fahrzeuge ankämpfen. Ausgewiesene Riksha-Spuren? Radwege? Nazrul Islam schüttelt den Kopf. „Die Regierung hat völlig versagt.“

Zuständig für die Planung und Entwicklung von Dhaka ist eine Regierungsbehörde mit dem Namen Rajuk.



Wie die tote Wartezeit im Stau nutzen? Wer kann, wickelt seine Geschäfte im Auto ab (r.). Verwandte sehen sich mitunter wochenlang nicht, weil sie in verschiedenen Stadtteilen zu Hause sind – und die Anreise kaum zu ertragen ist



am anderen Ende platzt die Stadt wegen der neuen Zuwanderer trotzdem aus allen Nähten.“

Auch politisch sei das Verkehrsproblem kompliziert. Allein 1,5 Millionen Menschen, von denen die meisten unter der Armutsgrenze leben, ackern in drei Schichten rund um die Uhr am Steuer von CNGs. Hunderttausende bauen, reparieren, bemalen diese Vehikel. Die Kunden der Motorrikschas in Busse umzuleiten, wie es die Pläne vorsehen, würde zu gewaltigen Widerständen führen.

Die Buskapazitäten erhöhen? Auch schwierig. Denn die privaten Busunternehmer verteidigen ihr Geschäft bis aufs Messer. Viele sind eng mit Parteien verbunden oder selbst Politiker. „Den Busverkehr zu regulieren, bedeutet Krieg“, sagt Ashraf Islam.

Mehr Gehwege? Mehr Platz für Fahrraddrikschas? Zulasten des Individualverkehrs? Ein Auto – meist mit eigenem Chauffeur – gehöre zur Vergütung von Regierungsbeamten und Führungskräften. „Autofahrer sind meist sehr einflussreich.“

Politiker stecken also in gigantischen Interessenkonflikten: Jeder ernsthafte Versuch, Dhakas Verkehrsprobleme zu lösen, hieße, sich mit den Reichen, der Mittelklasse und dem Heer der Armen gleichzeitig anzulegen. Und damit das gesamte Wahlvolk gegen sich aufzubringen.

TAG 9. LÄHMENDER KOPFSCHMERZ, STEINHARTER RÜCKEN, HUSTEN, DIE LUNGE BRENNT. GLEICHGEWICHTSSTÖRUNGEN, VIELLEICHT VOM OHRENPFEIFEN.

Es ist drei Uhr in der Früh. Um diese Zeit, hatte mir Verkehrsexperte Nazrul Islam gesagt, könne ich es wagen, zu Fuß in den Ramna-Park zu gehen. Dort erahne ich in der Dunkelheit einen See. In Palmen und Tamarinden singen Vögel. Endlich: Natur, Atmen, Stille!

Als der Tag anbricht, erkenne ich, dass Bäume und Büsche mit Staub und Ruß verkrustet sind. Das Wasser des Sees ist dickflüssig schwarz; zwischen Plastikmüll steigen Gasblasen auf.

Wie erklärt Ashraf Islam, einer der leitenden Beamten, die miserable Bilanz seiner Behörde?

Der Mann mit den dunklen Augenringen verschränkt die Arme. Überall im Büro stapelt sich Papier. Vor der Tür reihen sich verrostete Aktenschränke, auf denen Vermessungspläne und Karten liegen, mit Stoffetzen zusammengebunden, an den Rändern zerfressen, vergilbt und verschimmelt von der Feuchtigkeit zahlloser Regenzeiten.

„Wir haben sechs Flyovers gebaut“, antwortet Ashraf Islam wie einstudiert. „Hochmoderne Flyovers!“

Aber Experten wie Nazrul Islam sagen, dies werde zu noch mehr Autoverkehr und Stau führen.

„Deshalb bauen wir eine Metro“, sagt Ashraf Islam. „Die ersten Pfeiler werden dieses Jahr gesetzt.“

Aber die Studien dafür stammen doch schon aus den 1990ern. Bei diesem Tempo wird die Metro erst in Jahrzehnten fertig sein. Dann könnte sich die Einwohnerzahl Dhakas erneut verdoppelt haben.

Ashraf Islam serviert Tee und Früchte. Wir kommen ins Plaudern. „Ehrlich gesagt: Dhaka wächst so schnell, dass wir nicht hinterherkommen“, gibt Ashraf Islam zu. „Wir bauen hier ein paar Straßen, dort ein Wohnviertel – und

Und dennoch: Am Straßenrand vor dem Park hockt ein Schuhputzer; im Tumult des Verkehrs, umwoagt von Abgasen, schrubbt er voller Hingabe mit einer Zahnbürste ein paar Sandalen.

Sich in Dhaka zu bewegen ist ein wenig wie ein barockes Gemälde zu betrachten: Von ausschweifender Fülle überwältigt, dauert es eine Weile, bis das Auge sich den Details zuwenden kann. Immer häufiger fallen mir Menschen auf, die sich mitten im Chaos an kleinen Dingen erfreuen, sie wirken glücklich dabei.

Auf einer Verkehrsinsel schiebt sich ein Mann mit hennagefärbtem Bart genüsslich ein gerolltes grünes Blatt in die Backe, gefüllt mit zerriebener Betelnuss, Tabak und gelöschtem Kalk. Am müllübersäten Ufer des Buriganga bleiben drei Frauen in schwarzen Gewändern stehen, weil sie durch ihre Sehschlitze zwischen Plastiktüten ein paar rosa blühende Blumen entdeckt haben. Und auch Khokon genießt solche kleinen Momente, wenn er im Dröhnen der Staus nach der Bürste greift, um seine Kopfhaut zu massieren.

„Switched on!“, nennt Khokon diesen Zustand – angeknipt. Wie kurz aufscheinende Lichter, die im Dauerstress der Stadt schnell wieder verglimmen – „switched off!“ Ausgeknipte Menschen, sagt Khokon, wehren sich nicht, ergeben sich ihrem Schicksal. „Wir halten den Mund – und leben weiter.“

Vielleicht bin ich inzwischen auch ausgeknipt, denn vor dem Ramna-Park sehe ich den Kleinbus erst, als er mich schon fast erwischt hat. Wie führerlos rast er auf dem Gehweg auf mich zu, streift meine linke Schulter und zerfetzt meine Jacke. Die Druckwelle reißt mich zu Boden. Um ein Haar hätte mich Dhaka umgebracht.

**TAG 10.
MIGRÄNE,
STECHE IN DER BRUST.
DIE GESCHMACKSNERNEN
SPIELEN VERRÜCKT,
ALLES SCHMECKT KÜNSTLICH
UND BITTER.**

Aus dem CNG spucke ich zähe Klumpen durch die Gitter meines Käfigs. Khokon lacht: „Diagnose: Dhaka!“ Wir sind unterwegs zu einem letzten Gespräch mit einem Experten.

„Bevor wir Milliarden in die Lösung von Verkehrsproblemen investieren, sollten wir uns fragen, wie wir in zwanzig, dreißig Jahren leben wollen“, sagt Saif Ul Haque in seinem eisgekühlten Büro am Bengal Institute. Der Architekt und Stadtplaner lädt auf seinem Computer eine Simulation hoch: In ihr steigen Menschen in aller Ruhe in Hochbahnen ein. Busse und Rikschas fahren auf eigenen Spuren, Autos auf freien Straßen. Windkraftanlagen drehen sich auf Hochhausdächern.

Angesichts der Ausmaße des Chaos in Dhaka scheint mir der Entwurf allerdings eher dünn und erwartbar. Saif Ul Haque zoomt heran: „Gulshan 2!“ Es ist die hoffnungslos verstopfte Kreuzung, die ich vom Dach des Hochhau-



ses aus gesehen habe. Die Simulation verwandelt sie in eine verkehrsbefreite Plaza. Allein mit breiten Gehwegen laufen auf sie zu. Tai-Chi, Open-Air-Konzerte, Cafés. Kinder lassen Drachen steigen.

„Fußgänger zuerst“, sagt Saif Ul Haque, der Gulshan 2 als Zukunftsmodell für ganz Dhaka sieht. „Eine begehbare Stadt wird die Verkehrsprobleme und den Stress deutlich reduzieren.“ Ein schöner Traum. Aber wird „Next Dhaka“ eines Tages Wirklichkeit? Im Oktober 2016 wurde der visionäre Plan in einer Ausstellung der Öffentlichkeit präsentiert. Die Weltbank sei interessiert, den ersten Bauabschnitt am Gulshan 2 zu finanzieren.

Draußen holt mich die Realität wieder ein: Stau auf acht Spuren in beide Richtungen. Vielleicht bin ich einfach zu erschöpft, um mich weiter gegen Dhaka zu wehren. Statt hinter FFP2 nach Luft zu schnappen, nehme ich die Maske ab. Unwahrscheinlich, dass sie noch etwas bringt: Ihre Ränder sind ausgeleiert, Stoff und Filter außen fast schwarz.

Zum ersten Mal seit meiner Ankunft lehne ich mich entspannt zurück. Als Khokon es bemerkt, beginnt er, seinen Kopf zu massieren, und sagt: „Hölle ganz normal.“ Und deshalb wohl auch erträglicher. Vielleicht ist dies das Geheimnis der Menschen in dieser Stadt.

Dann schiebt sich ein Ambulanzwagen neben uns, die Sirene ausgeschaltet, nur das Blaulicht dreht sich noch. Niemand kann Platz machen. Durch das offene Fenster treffen sich meine Blicke mit denen des Fahrers.

Mit dem Daumen deutet er über die Schulter nach hinten, wo ein Kollege an der Sauerstoffflasche über einem Schwerverletzten hantiert. Professor Shamsul Hoque, der Verkehrsexperte, fällt mir ein. „Dhaka ist wie ein Patient auf der Intensivstation“, hatte er gesagt.

Wird der Patient überleben? Der Fahrer des Ambulanzwagens hupt. Vergebens. Die Stadt steht still. Ein paar Minuten warten wir nebeneinander. Dann kommt der Gehilfe nach vorn und schüttelt den Kopf: Exitus. ☹

Für **MICHAEL OBERT** sind Recherchen an unwirtschaftlichen Orten nicht ungewöhnlich. Vor Kurzem hat er für GEO aus dem von Islamisten beherrschten Norden Nigerias berichtet.

DOUGIE WALLACE gehört zu den gefeierten Größen zeitgenössischer „Street Photography“. Auf das Wirrwarr in Dhaka war der Schotte vorbereitet: Er hatte zuvor Mumbais Taxifahrer und ihre Passagiere porträtiert.

Der neue Opel

INSIGNIA

- Klassenbestes LED Matrix Licht
- Automatischer Notbremsassistent mit Fußgängererkennung
- 24 Stunden **OPEL OnStar** Persönlicher Assistent und WLAN Hotspot¹



Die genannten Features sind teilweise optional bzw. in höheren Ausstattungen verfügbar. ¹Die Nutzung der OnStar Services erfordert eine Aktivierung, einen Vertrag mit der OnStar Europe Ltd. und ist abhängig von Netzabdeckung und Verfügbarkeit. Der WLAN Hotspot erfordert einen Vertrag mit dem mit OnStar kooperierenden Netzbetreiber. Im Anschluss an die jeweiligen Testphasen werden die OnStar Services kostenpflichtig. Die Leistungsumfänge der entgeltpflichtigen Leistungen können sich von denjenigen in den kostenlosen Testphasen unterscheiden. Informationen zu Details und Kosten unter www.opel.de/onstar. Es gelten die jeweiligen allgemeinen Geschäftsbedingungen. Abb. zeigt Sonderausstattung.



DIE ZUKUNFT GEHÖRT ALLEN