

Horizonte

Leben auf drei Rädern

60 000 Rikschafahrer sind auf den Straßen des indischen Delhi unterwegs. Die Behörden wollen sie aus der Stadt verbannen

VON GABY HERZOG

DELHI. Warum sollte es den Göttern anders gehen als den Menschen? Munna Lal sitzt amüsiert auf der Rückbank seiner Fahrradrikscha und schlürft Chai-Tee mit einem extra Löffel Zucker. Auf seinen Beinen liegt die druckfrische „Times of India“. In der Nacht haben Diebe in einem Hindu-Tempel Brahma, dem Gott, der das Universum erschuf, den goldenen Schmuck vom Haupt geklaut. Ein Skandal, berichtet die Zeitung. Aber auch irgendwie lustig, findet Munna Lal und zeigt beim Lachen seine Zahnlücken.

Sorgfältig faltet er die Zeitung zusammen. Gegen eine Leihgebühr von einer Rupie hat Munna Lal das Blatt beim Händler geborgt. Es ist fünf Uhr morgens. All diejenigen, die kein festes Dach über dem Kopf haben, sind schon wach. Und das sind viele in Delhi. Die Rikschafahrer haben zusammengekrümmt auf den schmalen Rückbänken ihrer Räder geschlafen. „Wenn die Schmerzen unerträglich werden, dann fängt der Tag an“, sagt Munna lals Kollege David Singh. Dabei lässt der 44-Jährige seine Schulter hörbar knacken. In den Garküchen wird das Feuer entfacht, Müllsammler suchen nach Plastik, Sadhus in orangefarbenen Umhängen nach Almosen.

Die Altstadt ist schon Sperrzone

Wenn er Glück hat, erwischt Munna Lal auf seiner Tour durch die Straßen Delhis einen Rucksack-Touristen auf dem Weg zum Frühzug nach Agra. Ausländer zahlen anstandslos die zehn Rupien pro Kurzstrecke, oft sogar mehr. Wenn nicht, ist irgendein Händler, der säckeweise Ware auf den Rücksitz hievt, Munna lals erster Kunde. Der 48-Jährige tritt in die Pedale.

Munna Lal ist einer von schätzungsweise 60 000 Fahrradrikschafahrern in Delhi. Nur 8 000 sind registriert, der Rest strampelt illegal durch die Gassen. Genaueres ist nicht bekannt und scheint auch so recht niemanden zu interessieren. Aber darüber, dass die dreirädrigen Gefährte stören, sind sich die Verantwortlichen in der Verkehrsbehörde einig. Nach ihrem Willen sollen die Rikschas aus dem Stadtbild verschwinden. Je schneller, desto besser. Die großen Ringstraßen und Chandni Chowk, der Altstadtbezirk, sind schon seit Juni 2007 Sperrzone. Wer sich nicht an das Verbot hält, der muss 300 Rupien Strafe zahlen – mehr als einen Tagesverdienst.

Bis 2010 soll sich die Bannmeile großflächig ausweiten, durch ein neues Lizenzierungssystem die Zahl der Fahrer reduziert werden. Dann werden in der 17 Millionen-Stadt die Commonwealth Spiele ausgetragen und Delhi will sich den internationalen Gästen als Weltmetropole auf der Überholspur präsentieren. Und da passen die klapprigen Rikschas so gar nicht ins Bild.

Dass das Verbot den Radfahrern, die jeden Tag hart für ihren kärglichen Lebensunterhalt strampeln, die Existenzgrundlage raubt, wird dabei in Kauf genommen. Man ist

mit anderem beschäftigt: Neue Stadien und Hotels werden gebaut, das größte und modernste Einkaufszentrum Asiens hat erst vor kurzem seine Pforten geöffnet, weitere Konsumtempel sind in Planung. Das Prestige-Objekt, der Internationale Flughafen, soll ebenfalls bis zu den Südhänden fertig sein. Delhi will dem südindischen Computer-Mekka Bangalore, in dem schon fleißig das nächste Jahrhundert programmiert wird, nicht nachstehen.

In der Hauptstadt sollen Busse die behäbigen Rad-Taxen ersetzen. „Erst haben sie den Fisch- und den

Geflügelmarkt an den Stadtrand verlegt, dann haben sie die heiligen Kühe vertrieben und jetzt sind wir dran“, sagt Munna Lal und spuckt seinen krummen Zigarettenstummel in den Staub. Mehrfach haben die Rikschafahrer gegen das Verbot demonstriert. Der Verkehr kam zum Erliegen, die Autofahrer waren außer sich. Der „Times of India“ war der Ausstand gerade mal einen kleinen Artikel wert. Die Rikschafahrer sind zu arm für eine Lobby.

Auch wenn er lieber heute als morgen Delhi verlassen würde, für Munna Lal wäre das stadtweite Fahrverbot eine Katastrophe, wie für fast alle seiner Kollegen. Der 48-Jährige muss für Vater, Mutter, Frau und die drei Kinder sorgen. Sechs Monate im Jahr kommt der Kleinbauer aus dem Dorf Jahansi ins 420 Kilometer entfernte Delhi. In den vergangenen vier Jahren hat es zu Hause, im Bundesstaat Uttar Pradesh, kaum geregnet. Statt zweien brachte Munna Lal nur eine Ernte ein – und die war auch noch schlecht. Die einzige Kuh der Familie gibt einen Liter Milch, gerade genug für den Chai.

Dafür wird Munnas älteste Tochter Sanimra 17 Jahre alt und es wird Zeit, die Hochzeit zu arrangieren. Er hat auch schon einen passenden Kandidaten im Auge. Einen jungen Polizisten aus Jahansi. 21 Jahre alt, groß gewachsen, mit Schulbildung und genau wie Munna ein Vaishya – ein Mitglied der dritten Kaste. Führerschein hat er auch. „Eine gute Partie“, sagt Munna. Doch die kostet. Schmuck, ein Motorroller, vielleicht ein Fernsehgerät – das muss schon drin sein. Munnas Tochter ist sehr schön. Ein Glück. „Für den Rest muss ich sorgen. Darum bin ich hier“, sagt er.

Auf dem Land verdient Munna Lal 50 Rupien, knapp einen Euro pro Tag; in Delhi schafft er bis zu 250. Allerdings gehen von dem Verdienst pro Tag 30 Rupien Leihgebühr an den Rikschabesitzer. Fünf Rupien kostet Munna der morgendliche Besuch in der öffentlichen Waschanstalt, 15 das Essen, fünf der Tee, eine Rupie die Zeitung. Bleiben rund 190 für Sanimra und die anderen daheim.

Aus dem dunklen Hauseingang auf der anderen Straßenseite starrt

ein Junge herüber. Seine Augen sind glasiert, in der Hand hält er einen dreckigen Plastiksack, den er sich immer wieder vor den Mund presst. „Baja haj ja, sala haramzad!“ – verschwinde, du Bastard, keift Munna Lal und droht mit seinen dünnen Armen. Mit jugendlichen Schnüfflern hat er kein Mitleid. „Das sind die, die uns im Schlaf ausrauben“, erklärt David Singh, Munnas Kollege. Er hat neben ihm unter einer Pappel geparkt. Deren Blätter sind grau vom Staub, die Sonne scheint milchig durch den dicken Smog, der auf der Stadt und den Menschen lastet. „Wenn du nicht höllisch aufpasst, ziehen sie dir das Geld aus der Hosentasche, klauen Schuhe, die Zahnbürste, das Rasiermesser“, sagt David. Einmal haben sie ihm die Rikschas geklaut. Der Supergau.

6 000 Rupien musste er an den Verleiher zahlen.

David fährt seit er 15 Jahre alt war Fahrrad-Taxi. Seine Haare sind grau meliert und exakt gescheitelt, die Augen dunkel, das Lächeln weiß. Immer wieder erkennen westliche Touristen in diesem Gesicht eine Ähnlichkeit zu George Clooney. Eine rundliche Amerikanerin schleppte David grobherzig in den Basar und schenkte ihm eine karierte Wolldecke mit Fransen. Mit Erschütterung hatte „Madam Betty“ erfahren, dass ihr „handsome Rikschaboy“ nichts ganz ohne warmen Schutz auf dem Rad kauert.

Munna Lal hatte noch nicht solches Glück. Vielleicht liegt es daran, dass er keine optische Verwandtschaft mit einem Hollywood-Star hat. Wenn sich seine Wangen beim Lachen nach oben ziehen, sieht er allenfalls aus wie ein lustiger Biber. Wenn er krank wird, legt sich Munna Lal auf alte Zeitungen in den Neruh Park und hofft, dass er wieder gesund ist, bevor ihn die Aufseher vertreiben. Beim Arzt war er seit Jahren nicht mehr.

Einmal hat er im Fieberwahn fantasiert, er würde sich einfach auf die Rikschas setzen und für immer zurück nach Hause radeln. „Aber das war ein Traum“, sagt er, „und Träume werden nie wahr.“ Schon deshalb nicht, weil ihm nicht einmal die Rikschas gehört.

Menschenkraft zur Beförderung

Das Wort Rikschas ist die verkürzte Form des japanischen jinrikisha. „Jin“ bedeutet Mensch, „riki“ Kraft und „sha“ Fahrzeug. Die Rikschas sind ein zweirädriges Gefährt, auf dem der Fahrgast sitzt, und das von einem Mann gezogen wird. Ein amerikanischer Missionar soll 1871 die Rik-

schas in Japan erfunden haben, chinesische Geschäftsleute brachten sie um 1900 nach Indien.

Fahrad- und Mopedrikschas haben fast überall die ursprüngliche Version abgelöst. Doch auch den Fahrrad-Varianten droht in Indien das Aus.



Munna Lal radelt mit einem Fahrgast durch eine Straße der indischen Metropole Delhi. Die Rikschas sind für ihn nicht nur Mittel zum Broterwerb, er schläft nachts auch auf seinem Gefährt.

MARTIN STEFFEN



BERLINER ZEITUNG/ISABELLA GALANTY