

# Delhis Killerbusse

von Theo Ebbers

*Einher mit dem hohen Bevölkerungswachstum der indischen Hauptstadt geht die Zunahme motorisierter Fahrzeuge. In den letzten 40 Jahren hat sich die Einwohnerzahl Delhis beinahe verzehnfacht. Lebten hier 1951 nur etwa 1,7 Mio. Menschen, sind es heute weit über 10 Mio.. Die Zahl der registrierten Fahrzeuge ist zwischen 1971 und 1991 von etwa 170.000 Fahrzeuge auf knapp zwei Millionen angestiegen.*

Schon während der Fahrt vom 'Indira Gandhi International Airport' zum zentral gelegenen 'Connought Place' erhält man einen ersten Eindruck von einer wohl unvermeidbaren Begleiterscheinung des rasanten Wachstums der indischen Hauptstadt Delhi: das zunehmende Verkehrschaos und die damit verbundenen gesundheitlichen Gefährdungen. Vor uns fährt ein alter Tata-LKW, der offenbar Holzkohle geladen hat. Die ölig-rußigen schwarzen Rauchwolken, die seinem Auspuff entweichen, erwecken den Eindruck, er verbrenne direkt einen Teil seiner Ladung als Treibstoff. Täglich blasen Kraftfahrzeuge mehr als 870 Tonnen Schadstoffe in die Luft der indischen Hauptstadt, die damit die höchste Schadstoffbelastung aufweist.

Hand in Hand mit dem hohen Bevölkerungswachstum der indischen Hauptstadt geht die Zunahme motorisierter Fahrzeuge in der Hauptstadt. In den letzten 40 Jahren hat sich die Einwohnerzahl Delhis beinahe verzehnfacht. Lebten hier 1951 nur etwa 1,7 Millionen Menschen, sind es heute weit über 10 Millionen. Die Zahl der registrierten Fahrzeuge ist zwischen 1971 und 1991 von etwa 170.000 Fahrzeuge auf etwa 1,9 Millionen angestiegen. Allein in der letzten Dekade hat sich die Zahl der Fahrzeuge mehr als verdreifacht. Jag Pravesh Chandra, ein ehemaliger Stadtrat aus Delhi schätzt, daß jeden Tag noch etwa 300.000 Fahrzeuge von außerhalb die Verkehrssituation zusätzlich verschärfen. Das Fehlen eines schienegebundenen Nahverkehrsystems, um die täglichen Pendlerströme zu bändigen, verstärkt den Druck auf die ohnehin schon überlasteten Straßen Delhis.

Eine Lösung dieser Probleme erhofften sich Regierung und Stadtverwaltung von der Privatisierung des öffentlichen Nahverkehrs in der Hauptstadt. Im Oktober 1992 wurde der sogenannte Redline Busdienst eingeführt, um die steigenden Fahrgastzahlen zu bewältigen und den Pendlerverkehr zu beschleunigen. Die privaten Betreiber solcher Busse vermieten ihre Fahrzeuge an 'Contractors' und kassieren dafür täglich 2.000 Rupien, womit ein gnadenloser Wettbewerb beginnt, den die Fahrer der Busse auf den Straßen Delhis austragen. So wurde aus einer als Entlastung für den Straßenverkehr der indischen Hauptstadt gedachten Einrichtung schnell das wohl gefährlichste Verkehrsmittel, das über die Straßen Delhis rollt. Allein im ersten Jahr seit der Einrichtung der 'Roten Linie' starben bei 131 Unfällen, in die Busse dieser Linie verwickelt waren, 134 Menschen. Gegen die Fahrer der 2.300 Redline-Busse wurden in den ersten zehn Monaten ihres Einsatzes 55.000 Strafanzeigen wegen rücksichtslosem Fahren, fehlender Betriebserlaubnis oder ähnlichem gestellt.

Bei Kontrollen, die von der Verkehrspolizei im Oktober 1993 durchgeführt wurden, stellte sich heraus,

daß 90 Prozent der überprüften Fahrer der Redline-Busse nur gefälschte Führerscheine besaßen, die angeblich in anderen indischen Bundesstaaten ausgestellt worden waren. Für solche Führerscheine bezahlt man auf dem Schwarzmarkt zwischen 40 und 100 Rupien, während die Fahrerlaubnisse der 'Delhi State Transport Authority' (STA) dagegen 4.000 Rupien kosten.

Inzwischen kommt es immer häufiger zu gewalttätigen Reaktionen nach Unfällen, in die Redline Busse verwickelt sind. Fahrer solcher Busse müssen damit rechnen, von aufgebrachten Bürgern gelyncht zu werden. So hat kürzlich zum Beispiel nach einem Unfall, bei dem ein Motorradfahrer durch einen Redline Bus getötet wurde, eine wütende Menschenmenge über 20 Busse verschiedener Buslinien stark beschädigt und zwei der 'roten Busse' in Brand gesetzt. Die zuständigen Behörden der Stadtverwaltung Delhis scheinen angesichts dieser Verhältnisse resigniert zu haben.

Der Übermacht der motorisierten Verkehrsteilnehmer müssen schwächere weichen: jeden Morgen werden die Fahrradrickschawfahrer, für die New Delhi schon seit langem verbotenes Terrain ist, von Verkehrspolizisten aus dem Kreuzungsbereich zum 'Connought-Place' vertrieben. Konnte man noch Anfang Oktober Tongas (Pferdekarren) als billiges Verkehrsmittel zwischen 'Connought Place' und 'Old Delhi' benutzen, sucht man dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel im Bereich des Hauptbahnhofes von New Delhi nun vergeblich.

Ob solche Maßnahmen, die einer Vielzahl von Menschen billige Transportmittel vorenthalten und die Einkommensmöglichkeiten und damit die Lebensgrundlage der Tonga- und Rikshawfahrer zerstören, langfristig geeignet sind, die Verkehrsprobleme Delhis zu lösen, ist mehr als zweifelhaft. Verkehrsexperten rechnen bis zum Jahre 2000 mit einer Verdoppelung der Zahl der motorisierten Fahrzeuge in Delhi. Mit den dann vier Millionen PKWs, Bussen und Lastwagen ist an ein Weiterkommen wohl kaum noch zu denken.

Was die Unfallstatistik betrifft, lebt man in ganz Indien gefährlich. Die explosionsartige Zunahme motorisierter Fahrzeuge, die sich die begrenzte Verkehrsfläche mit Fußgängern, Fahrrädern, Fahrradrickschaws, Hand- und Ochsenkarren teilen müssen, verwandelt die Straßen Indiens in Todesfallen. Im Durchschnitt kommt es in Indien alle neun Minuten zu einem tödlichen Verkehrsunfall. Im vergangenen Jahr starben auf den Straßen insgesamt 57.000 Menschen. Und am größten ist die Gefahr für Verkehrsteilnehmer in der indischen Hauptstadt: mit 1.700 Verkehrstoten im vergangenen Jahr hält Dehli einen traurigen Weltrekord noch vor Mexico City und Lagos.