

Rikscha — Rikscha

Eine außergewöhnliche Ausstellung

von **Thomas Hoffmann**

Seit Jahren sind aus vielen asiatischen Metropolen immer wieder Stimmen und politische Absichtserklärungen zu vernehmen, dass die Rikschas, jene Symbole kolonialer Unterdrückung und Bremsklötze moderner innerstädtischer Verkehrspolitik, nun endlich aus den modernen Städten verschwinden sollen. Vereinzelt resultieren solche Verlautbarungen in der Sperrung einzelner Stadtteile für Rikschas wie in Hanoi oder im Extremfall mit der Beschlagnahmung und Zerstörung der ungeliebten Gefährte.

Zeitgleich beobachten wir in Deutschland, aber auch in einer Reihe europäischer und vereinzelt auch in US-amerikanischen Städten, dass hochgerüstete High-Tech-Rikschas, zumeist Velo-Taxi genannt, als neue Elemente im innerstädtischen öffentlichen Personennahverkehr.

Diese Ambivalenz war Ausgangspunkt für die Konzeption einer Ausstellung über Rikschas. Das Anliegen der Ausstellung ist es, einerseits den historischen, sozialen, wirtschaftlichen, technischen und kulturellen Kontext des asiatischen Phänomens Rikscha der deutschen und europäischen Öffentlichkeit zu vermitteln.

Andererseits aber ist es den Autoren der Ausstellung, Walter Keller und Thomas Hoffmann, ein ebenso großes Anliegen, den entwicklungspolitisch relevanten Aspekt der Problematik aufzugreifen und Impulse hin zu sinnvollen Projekten der Entwicklungszusammenarbeit mit Rikschafahrern in vielen Staaten Asiens zu geben. Die Frage bleibt, wie sollen die durch die Verbannung der Rikschas ihrer Arbeit beraubten Menschen fortan ihren Lebensunterhalt bestreiten?

An diesem Punkt muss die Konzeption sinnvoller Entwicklungszusammenarbeit ansetzen, indem die Arbeit und damit die Einkommensquelle von Millionen Rikschafahrern in

Asien erhalten bleibt und zugleich ihr hartes Los gemindert wird. Es müssen Anstrengungen zur technischen Verbesserung der Gefährte, z.B. die Reduktion des Fahrzeuggewichts im Vordergrund der technischen Zusammenarbeit stehen.



Umweltfreundlicher Transport für die Armen

Die Fahrer sind meistens nicht die Eigentümer der Gefährte, sondern sie fahren für eine unverhältnismäßig hohe Tagesmiete, die nicht selten rund fünfzig Prozent der Tageseinnahmen verschlingt. Indem diese extreme Abhängigkeit etwa durch den Aufbau eines kommunal finanzierten und verwalteten Fuhrparks gemildert und die technische Ausstattung der Fahrradrikschas verbessert werden würde, könnte das Verkehrsmittel der Armen für die Armen Bestand haben, gegebenenfalls expandieren und somit einen nicht unbedeutenden Entlastungseffekt hinsichtlich der Luftverschmutzung in asiatischen Metropolen leisten. Denn die vermeintliche Modernisierung der kommunalen Verkehrssysteme ist vielerorts derzeit gleichbedeutend mit Motorisierung.

Mit dieser Modernisierung geht jedoch eine gewaltige Zunahme der städtischen Luftbelastung einher. Die Unentbehrlichkeit der Rikscha für den lokalen Personentransport wird während der Monsunzeiten deutlich, denn sie kann als einziges Fahrzeug auch bei Überflutungen genutzt werden.

Die als Wanderausstellung konzipierte Schau zeigt neben einer High-Tech-Rikscha aus Berlin Original-Fahrradrikschas, sogenannte Trishaws, aus Indien, Vietnam, Malaysia, Myanmar und Singapur sowie eine handgezoogene echte Rikscha aus Kalkutta.

Mittels Texten und Bildern wird das asiatische Phänomen Rikscha, dessen technische Entwicklung und ihre Bedeutung erläutert. Die im Juli 2002 in Würzburg eröffnete Ausstellung wird Ende Oktober bis Mitte November im Rahmen der Südasiens-tage in der Friedrich-Ebert-Stiftung in Bonn gezeigt werden. Für das kommende Jahr sind Stuttgart, Aachen und Berlin im Gespräch. Auch einige in asiatischen Metropolen, namentlich in Dhaka und Jakarta, ansässige NGOs haben mittlerweile ihr Interesse an einer Präsentation der Ausstellung bekundet. Die jeweils aktuellen Ausstellungsdaten, Pressestimmen sowie weitere Hintergrundberichte und die Konditionen der Ausstellungsausleihe können auf der Projekt-Homepage www.rikscha-rikscha.de eingesehen werden.

Der Autor ist Gymnasiallehrer und Lehrbeauftragter am Institut für Geographie und Geoökologie der Uni Karlsruhe mit Schwerpunkt Asien.