

## Too slow for the pace of modern cities?

### Die Cyclofahrer von Hanoi - Merkmale und Charakteristika einer bedrängten Berufsgruppe

**Michael Waibel**

Befragt man die Einwohner der Altstadt von Hanoi nach den persönlichen Vor- und Nachteilen, die ihnen die wirtschaftlichen Liberalisierungsmaßnahmen seit 1986, dem Beginn von Doi-Moi, gebracht haben, geben sie in Bezug auf Verbesserungen fast einhellig an, daß sich ihr Lebensstandard und insbesondere die Auswahl an Produkten stark erhöht habe. Ebenso einhellig klagen die Bewohner dieses ältesten noch existierenden Handelsgebietes von Vietnam mit einer der höchsten Wohndichten in ganz Südostasien über die Beeinträchtigung ihrer Wohnqualität durch die extreme Zunahme der Belästigungen durch den Verkehr und insbesondere durch den Verkehrslärm.

In der Tat, wer einmal als Tourist in der Innenstadt von Hanoi genächtigt hat, wird spätestens gegen 6 Uhr morgens durch lautes Hupen der zahlreichen Motorroller, Motorräder und Taxen aufgewacht sein. Kaum vorzustellen, daß der Straßenverkehr Hanois bis in die frühen neunziger Jahre hauptsächlich durch Fahrräder gekennzeichnet war und Hanoi in vielen älteren Reiseführern noch als Stadt der Fahrradfahrer beschrieben wird.

Die beginnende Massenmotorisierung (mehr als jeder zweite Haushalt Hanois verfügt mittlerweile über einen Motorroller) sowie die enorme Expansion des privaten Transportwesens durch Motorrad- und PKW-Taxis hat eine traditionelle Berufsgruppe in Gefahr gebracht, deren Existenz von Einheimischen und (vielleicht noch mehr) von Ausländern

als integraler Bestandteil der vietnamesischen Kultur angesehen wird: die der Cyclofahrer.

#### Entwicklung und heutige Bedeutung der Cyclos

Cyclos gibt es in Vietnam seit etwa 100 Jahren. Der Name Cyclo leitet sich von der alten kolonial-französischen Bezeichnung für eine Fahrradrikscha ab. Die ersten Exemplare wurden während der Kolonialherrschaft von französischen Privatleuten importiert. Rasch lösten Cyclos die handgezogenen Rikschas als dominierendes innerstädtisches Transportmittel ab.

Kriege und staatliche Planwirtschaft führten ab 1945 zu 40 Jahren wirtschaftlicher Stagnation, die zu einer Unterentwicklung der Transportinfrastruktur führte, was eine konstante Nachfrage für Cyclos schuf.

Der Pariser Exil-Vietnamese TRAN ANH HUNG setzte 1995 mit seinem Film 'Cyclo', der als bester Film des Festivals in Venedig mit dem 'Goldenen Löwen' ausgezeichnet wurde, und der die Geschichte eines Cyclofahrers in Ho-Chi-Minh-Stadt erzählt, diesem Transportmittel ein Denkmal.

Noch Ende der achtziger Jahre gab es in Hanoi 8.000 Cyclofahrer, mittlerweile ist ihre Anzahl auf ca. 3.000 gesunken.

#### Ursachen für die Abnahme der Cyclos

Neben der erwähnten enorm gestiegenen Konkurrenz durch Motorrad- und PKW-

Taxis werden Hanois Cyclos auch von offizieller staatlicher Seite immer weiter zurückgedrängt. Da sie aufgrund ihrer geringen Geschwindigkeit als Verkehrshindernis angesehen werden und damit eine potentielle Unfallgefahr darstellen, werden immer mehr Straßen für sie gesperrt: Während es bis 1992 in Hanoi keinerlei

Beschränkungen für den Cycloverkehr gab, sind bis heute ca. 100 Straßen für Cyclos verbo-



teten worden. Dies zwingt die Cyclofahrer häufig zu großen Umwegen und benachteiligt sie gegenüber anderen Transportmitteln. Falls Cyclofahrer dennoch die für sie gesperrten Straßen benutzen, riskieren sie hohe Geldstrafen, die ihre Einkommen entsprechend reduzieren.

#### Die Situation der Cyclofahrer heute

Um mehr über die heutige Situation der Cyclofahrer zu erfahren, wurde im Rahmen der vom Geographischen Institut der Universität Göttingen organisierten Vietnamexkursion (siehe Artikel 'Vietnam erfahren' in diesem Heft) eine Projektgruppe von Studierenden gebildet, die mit Hilfe einer Übersetzerin Interviews mit insgesamt 15 Cyclofahren in Hanoi durchgeführt und sie nach ihrer Lebenssituation befragt hat. Obwohl die Ergebnisse aufgrund der vergleichsweise geringen Anzahl der Befragten nicht als repräsentativ für alle Cyclofahrer Hanois gelten können, geben sie doch hinreichend



Aufschluß über den Arbeitsalltag und die veränderten Arbeitsbedingungen für diese Berufsgruppe kurz vor der Jahrtausendwende. Die wichtigsten Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Der durchschnittliche Cyclofahrer ist männlich, zwischen Mitte 20 bis Anfang 50 Jahre alt, übt seinen Beruf seit ca. 8 Jahren aus und arbeitet täglich 10-12 Std., was längere Wartezeiten auf Kunden mit einschließt.

Die Bruttotagesverdienste variieren recht stark, wobei der Durchschnitt bei ca. zweieinhalb bis drei US\$/Tag zu liegen scheint. Damit zählen die Cyclofahrer bereits zu den gehobeneren Einkommensgruppen. Touristen sind die weitaus bevorzugtesten Kunden, da von ihnen die höchsten Einkünfte zu erwarten sind. Einheimische bezahlen weitaus weniger, der Transport von Waren wird am geringsten entlohnt.

Ein neuwertiges Cyclo kostet ca. 70-150 US\$. Viele Cyclofahrer besitzen jedoch kein eigenes Fahrzeug, sondern teilen bzw. mieten es.

Der überwiegende Teil der Cyclofahrer stammt nicht aus Hanoi, sondern aus den Provinzen Nam Dinh, Hai Hung und

Nam Ha (ca. 130 km südlich von Hanoi). Existierende Konflikte zwischen Hanoiern und zugewanderten Cyclofahrern wurden im Rahmen der Interviews zugegeben. Die meisten der 'Zugewanderten' arbeiten in der Regel nur saisonal in der Hauptstadt und verbringen 4-5 Monate bei ihrer Familie in ihrer Heimatprovinz zur Ernte- oder Feldarbeit. In Hanoi selbst schließen sich Migranten eines Dorfes häufig zusammen und wohnen etwa in der gleichen Unterkunft, helfen sich bei Reparatur ihrer Cyclos oder bei Problemen mit den Behörden.

Die Ursachen für die Migration ergeben sich aus dem typ. Zusammenspiel von Push- und Pullfaktoren, wobei Arbeitslosigkeit auf der Push-Seite und Hoffnung auf bessere Verdienstmöglichkeiten auf der Pull-Seite die wichtigsten Motive zu sein scheinen. Die aus Hanoi stammenden Cyclofahrer üben das Cyclofahren häufig als Zweitberuf aus, um ihre offiziellen Einkommen aufzubessern.

Die Stadtverwaltung versucht über verschiedene Maßnahmen, den Zustrom von Migranten aus den Herkunftsprovinzen der Cyclofahrer zu reduzie-

ren. So erlaubt sie nur Personen, die eine offizielle Aufenthaltsgenehmigung für den Stadtstaat Hanoi besitzen, den Besitz von Cyclos. Auch fordert die Verwaltung seit 1995 von allen Cyclofahrern, sich einem Test über die vietnamesischen Verkehrsregeln zu unterziehen und sich registrieren zu lassen. Zu dieser Prüfung sind wiederum nur Personen zugelassen, die auch eine offizielle Aufenthaltsgenehmigung für Hanoi besitzen. Damit wird ein großer Teil der Cyclofahrer in die Illegalität getrieben oder informalisiert.

Nahezu alle befragten Cyclofahrer blicken mit Besorgnis in ihre Zukunft. Bereits jetzt geht durch Geldbußen für Benutzen von für Cyclos gesperrten Straßen und Bestechungsgeldern angeblich ein großer Teil ihrer Bruttoeinkommen verloren. Die Cyclofahrer fürchten, daß die Stadtverwaltung in wenigen Jahren das gesamte Stadtgebiet für Cyclos sperren wird. Außerdem stellen die Motorradtaxis für sie eine zunehmende Konkurrenz und damit Bedrohung dar.

### Überlebenstrategien

Seit 1992 existiert ein Zusammenschluß von Cyclofahrern unter dem Namen 'Sans Soucis'. Dies ist eine Organisation, die mit einheimischen Reiseagenturen zusammenarbeitet und bspw. Stadttouren anbietet oder für Hochzeiten Cyclotransporte arrangiert. 'Sans-Soucis' agiert als offizieller Arbeitgeber und bietet den Fahrern ein festes Einkommen und Sozialleistungen, etwa bei Krankheit. Auch wurde bei diesem Zusammenschluß ein Mindeststandard hinsichtlich der baulichen Qualität der Cyclos festgelegt. Darüber hinaus müssen die Fahrer über minimale Grundkenntnisse in Englisch oder Französisch verfügen.

Etwa 100 Fahrer arbeiten derzeit offiziell für 'Sans-Soucis', ein vergleichsweise geringer Anteil an der Gesamtheit der Cyclofahrer Hanois, aber mehr scheint der Markt im Moment nicht herzugeben.

Da der einheimische Markt für Cyclos zunehmend wegbriecht, werden Touristen als Einnahmequelle immer wichtiger. Neben der Organisation 'Sans-Souci' haben auch einige große Hotels wie z.B. das alteingesessene Sofitel-Metropol oder das Binh-Minh-Hotel eine größere Anzahl von Cyclofahrern fest verpflichtet, regelmäßig Touren durch die Innenstadt mit ihren Gästen zu unternehmen. Die Sofitel-Metropol-Cyclos etwa sind mit entsprechendem Hotellogo versehen und baulich hochwertiger als die normalen Cyclos.

#### Fazit

Das Verdrängen der Cyclos aus Hanoi wie auch anderen Städten Vietnams stellt keine singuläre Erscheinung dar. Im Zuge des wirtschaftlichen Fortschrittes und der damit einhergehenden Motori-

sierung weiter Teile der Bevölkerung sind aus fast allen zentralen Gebieten der Großstädte Südostasiens die Fahrradrickschas verschwunden.

Aus dem Straßenbild Hanois sind Cyclos im Moment *noch* nicht wegzudenken. Ob es auch

noch in zehn Jahren Cyclos in größerer Zahl geben wird, hängt in erster Linie davon ab, ob die Politik die zur Zeit offensichtlich als anachronistisch angesehenen Gefährte nicht weiter behindert, sondern als eines der wichtigsten 'cultural icons' Vietnams akzeptiert und fördert.

Ein möglicher Ansatz wäre z.B. die Sperrung von vielen der oft engen und verwinkelten Gassen der Altstadt Hanois, die für den 'modernen' motorisierten Individualverkehr denkbar ungeeignet sind. Für Touristen wäre das Cyclo sicherlich die entspannendste Möglichkeit, diese zu erkunden. Darüber hinaus hätte die ansässige Bevölkerung einen Grund weniger, sich über ihre Wohnqualität zu beklagen.



#### Literatur

BUNGENSTOCK, N./FISCHER K./et. al. (1999): Das Berufsbild des 'Cyclofahrers' in Vietnam - eine Evaluation. In: Exkursionsbericht Großer Geländekurs Vietnam.

EASTMANN, J. (1996): End of the Road - Is the cyclo already a relic? In: Vietnam Investment Review. Timeout. 12.-18.8.1996.

KEIPER, C.: Höllentrip eines Rikscha-Fahrers in Vietnam. In: Die Welt am Sonntag. 7.09.1995.

TANA, LI (1996): Peasants on the Move - Rural-Urban Migration in the Hanoi-Region. Institute of Southeast Asian Studies. Occ. Papers No. 91, Singapur.

VAN HO: Cyclo 'Sans-Souci' in Hanoi. In: Vietnam News, 16.09.1997.

Stand: Nov. 99

Michael Waibel M.A. (mwaibel@gwdg.de) hat an der RWTH Aachen Wirtschaftsgeographie im Hauptfach und Geographie und Volkswirtschaft in den Nebenfächern studiert. Er arbeitet seit 1996 als Wissenschaftlicher Angestellter am Geographischen Institut der Universität Göttingen und promoviert über die Auswirkungen von Doi Moi auf die Innenstadt von Hanoi/Vietnam.