

Jenseits der verkehrsberuhigten Zone

Kapstadts Minibustaxis verbinden die beiden Gesichter der Stadt und sind dabei mehr als ein Fortbewegungsmittel.

Tobias Müller

Der Tag auf der Main Road beginnt früh. Mit dem Sonnenaufgang setzt ihre Symphonie ein und schwillt schnell bis in *fortissimo*- Dimensionen an. Orchesterles Motorenknattern diktiert das Tempo, durchzogen von hektischen, stakkatoartigen Hupensoli. Das einzige Leitmotiv im täglichen Freejazz besteht aus dem *call and response* des stetigen Anfahrens und Abbremsens. Unterlegt wird es von Musikfetzen, die als flüchtige Samples in diesem Klangteppich schemenhaft aus vorbeirauschenden Fahrzeugen schwirren.

Menschen rufen durcheinander, englische Wortfetzen treffen auf solche in Xhosa und Afrikaans.

Wenn etwas den eigenwilligen Crossover zu dirigieren versucht, dann sind es die beinahe kontinuierlich erscheinenden Improvisationen aus schnellen, kurzen Piffen, die unwillkürlich durch die Luft fliegen. Sie scheinen aus allen Richtungen zu kommen und sind unmöglich zu verorten. Kaum ist einer verhallt, stösst auch schon der nächste in die Lücke. Eindringlich fordern sie die Aufmerksamkeit derer, die nicht motorisiert sind, oder besser: momentan nicht. Diesen Zustand gilt es zu ändern, und dazu pfeifen und schreien die Minibusbegleiter, was das Zeug hält. Aufmerksam wird jeder Fahrgast umworben, denn die Konkurrenz um Kundschaft ist beachtlich.

In einer beliebigen Szene, herausgeschnitten aus dem beständigen Fluss dieser Hauptverkehrsader Kapstadts, taucht unweigerlich eine gute Hand voll japanischer Kleinbusfabrikate auf. Ihr bloßer Anblick genügt, um dem ortskundigen Betrachter eines solchen stummen Standbildes seine akustische Dimension ins Gedächtnis zu rufen.

Ein unablässiges, slang-getränktes „Hallo Kaap, Cape Tian“ steht gegen „Mowbrurray Wynberrg“ - in diesen Wegweisern, inszeniert mit der lautstarken Eindringlichkeit eines Marktschreiers, liegt die unveränderliche Konstellation der Main Road: Das Zentrum, denn nur dieses trägt offiziell den Namen der "Mother City", oder die Vororte um das Tafelbergmassiv herum. Oder, noch weiter in der Peripherie der Kaphalbinsel gelegen, die real fortexistierenden Wohnverhältnisse der Townships: Khayelitsha und Crossroads, Langa und Nyanga, Gugulethu und Philippi, Mitchel's Plain und Manenberg. Main Road verläuft diagonal durch die soziale Geographie dieser Metropole, eine Direktverbindung zwischen ihren gegensätzlichen Realitäten: Hier das Klicken der Kameras, dort das Klicken der Abzugshähne.

Auf den Straßenschildern entdeckt man die gleichen Bezeichnungen wie auf den

Stadtplänen. Doch weder "Sir Lowry -" noch "Victoria Road" werden ihrem Charakter gerecht. Am gängigsten, kürzesten und treffendsten heißt sie einfach nur "Main".

Aus den stillen, verschlafenen in den Hang gekauerten Seitenstraßen kommend, erliegt man unweigerlich ihrem Sog. Er fordert eine schnelle Anpassung an die vorgegebene Geschwindigkeit jenseits der verkehrsberuhigten Zone.

Der wahre „Cape Argus“

Der Begleiter hat sich weit aus dem Fenster gelehnt, fast artistisch hängt er dort in betont lässiger Pose. Mit unangestrenzter Routine und gleichsam hochkonzentriert peilt er die Lage wie vom Ausguck eines Schiffes. Im Bildausschnitt seines Blickfelds entgeht ihm nichts. Jeder, der sich darin aufhält, ist ein potenzieller Passagier seines Taxis. Keine Frage, der wahre *Cape Argus* ist er. Die gleichnamige Tageszeitung kann sich ihren Titel nur von diesem Berufsstand geliehen haben!

Sobald er mich erspäht hat, heißt er den Fahrer anhalten. Es folgt ein kurzer, quietschender Kampf zwischen Reifen und Bremsen, den Kräften der Dynamik und jenen der Statik. Der Toyota oder Mitsubishi stoppt ab, nur so weit, dass ich einsteigen kann. Ganz zum Stehen kommt er so gut wie nie. Ein Minibustaxi ist beständig im Fluss, ganz wie der Verkehr auf Main. Es bewegt sich im gleichen Rhythmus; hier ist der natürliche Lebensraum dieser Spezies.

In einer einzigen Bewegung hat der Begleiter die Schiebetür aufgezo- gen, mir einen kurzen Blick zugeworfen und ein beiläufig genuscheltes „Cape Town me brru“ hinterhergeschickt. Ich nicke, und noch bevor er seinen Platz an der Tür wieder eingenommen und diese zugezogen hat, sind wir unterwegs. Schon im Anfahren liegt die ganze Entschlossenheit, mit der die Fahrer keinen Meter verschenken, ständig nach einer Lücke Ausschau halten, in diese hineinschlüpfen, rasant und unerwartet die Fahrspur wechseln oder beinahe aus dem Stand eins ihrer Überholmanöver starten, von welcher Seite auch immer. Der Gebrauch der Hupe ist dabei so selbstverständlich wie der von Bremse und Gaspedal. Minibusse sind das meist genutzte Transportmittel des Landes, auf das 65 Prozent des Personenverkehrs entfallen, doch es ist nicht nur schiere Quantität, die sie auffallen lässt.

Ich erinnere mich an einen Zeitungsartikel, in dem ein nordamerikanischer Journalist seine Erfahrungen in Südafrika zusammenfasste. Ein Teil seines Fazits war die Feststellung, dieses Land bräuchte ein Wunder, um mit seinem Kriminalitätsproblem fertig zu werden. Und ein noch größeres, um Autofahren zu lernen.

Ein paar freundliche Kopfnicker ernte ich, als ich mich auf einen der freien Plätze fallen lasse. Der Rest nimmt den einzigen weißen Passagier gleichgültig zur Kenntnis. Minibusfahren ist eine der raren Situationen, in denen europäische Reisende sich hier in dieser Position wiederfinden. Nun ja, wiederfinden könnten, denn der Ruf, der diesem Verkehrsmittel anhängt, ist den meisten Grund genug, schnell zur Seite zu blicken, sollte sie einmal der Blick eines Aquisiteurs treffen.

„Betrete niemals ein ´black taxi“, ist einer der Standardsätze, deren Bekanntschaft die Ohren hellhäutiger Besucher Cape Towns unweigerlich machen, noch immer, und er bezieht sich nicht allein auf den zugegeben bedenklichen Zustand mancher Fahrzeuge.

Wie auf ein Zeichen hin beginnt am Anfang jeder Fahrt jemand, das Geld der Passagiere einzusammeln. Ohne Umschweife wird gezählt, gewechselt, ausgelegt und nachgerechnet, bis man die passende Summe zusammen hat und dem Begleiter übergibt. Ebenso zügig wird der Betrag jedes neu Zugestiegenen quer durch den Bus weitergeleitet. Auf den meisten Strecken gilt ein einheitlicher Fahrpreis, nur auf den sehr langen steht ein Zuschlag von einem oder zwei Rand.

Während ich noch meinen Obulus entrichte und das Geld auf dem Weg nach vorne ist, passieren wir Dutzende von Geschäften und *Take Away*-Imbissbuden, kleine Supermärkte, Gemüseläden, Werkstätten und Firmengebäude, muslimische Metzgereien, die unschwer an ihrem *Halaal*-Schild zu erkennen sind, das berühmte *Groote Schuur*-Hospital in Observatory, den Ort der weltweit ersten Herztransplantation. Etwas weiter, in Salt River, ziehen sich auf der anderen Seite verfallende Industrieanlagen in Richtung des Hafens herunter. Von weitem sieht man die Ladekräne in den Himmel ragen.

Vorbei geht es an der *Town Hall* von Woodstock, die etwas zurückgezogen hinter Grünstreifen liegt. Dort haben sich Arbeiter in blauen und orangen Overalls zur Frühstückspause niedergelassen. Gegenüber steigt das Gelände zum *Devil's Peak* hin leicht an, die kleinen, eingeschossigen Wohnhäuser ducken sich in weiß, pastellgrün, knallgelb und rosé in den Hang. Dahinter erhebt sich das schiere, schroffe Grau des Tafelbergmassivs, um dessen Spitze wie üblich das Tischtuch aus Wolken hängt, das dem Tafelberg seinen Namen gegeben hat.

Mobile Soundsystems mit Transportfunktion

Stop and go. Ruckartig springt das Taxi in der überfüllten Fahrspur vorwärts, um gleich darauf wieder abrupt innezuhalten. Die Morgensonne hat die schwarzen Sitzpolster bereits aufgeheizt, fremde Ellenbogen und Waden treten im zufälligen Rhythmus miteinander in Kontakt. Das Ganze hat unzweifelhaft eine ausgesprochen körperliche Dimension. Wenn das Taxi wirklich voll ist, „full-full“, um genau zu sein, und deutlich über 20 Personen sich die 16 oder 17 Sitzplätze teilen, kommen diese sich unweigerlich nahe.

Steigt der Fahrer dann wie üblich aufs Gas und sie kann sich in einer Kurve nirgendwo anders festhalten, wird die elegante alte Dame nicht zögern, auf die Oberschenkel ihres Sitznachbarn zurückzugreifen. Und zu welcher Seite sollten sich die obligatorischen *Big Mamas* mit ihren ähnlich dimensionierten *Shoprite*-Plastiktüten auch wenden, um ihren Nachbarn das Aussteigen etwas weniger unmöglich zu machen?

In dieser Enge kommt die zweite Komponente der Körperlichkeit ins Spiel: Hier ist auch die Musik mehr als Akustik: sie ist spürbar. Und manchmal auf eine so

dominante Art gegenwärtig, dass man sich in einem fahrbaren Soundsystem mit angeschlossener Transportfunktion wähnt. Die Lautstärke hat förmlich Gestalt angenommen. Im Anschlagsbereich dröhnt und scheppert, rumpelt und wummert es. Die Qualität der meisten Lieder hebt allerdings auch das nicht.

Zum Glück, zum Glück fahren Minibusse nicht allein mit schmierigem R'n'B. Manche werden auch mit Kwaito aus den Townships, mit Ragga, Hip Hop oder Reggae betrieben. Vor allem die Bässe der beiden ersten Varianten bringen das gesamte Vehikel zum Vibrieren. Und es hat seinen Charme, durch die belebten Straßen Kapstadts zu kreuzen, während der Rhythmus greifbar ist und die Boxen am Rand ihrer Kapazität einen aussichtslosen Kampf führen.

Gut, es gibt gelegentlich Fahrten, auf denen es still wie auf einem Begräbnis zugeht. Doch die wahren Jünger, die Orthodoxen, sind noch immer am Start und geben ihr Bestes. So kann es Samstags morgens passieren, dass man auf *Main* in ein Taxi steigt, auf einer mobilen Afterhour-Party landet und, angetrieben von einem bemerkenswert kompromisslosen Beat, auf einem Technobrett in die Innenstadt einreitet.

Oder die Passagiere bilden spontan einen Chor und begleiten ihr Lieblingsstück „Sorry Miss Jackson“, die Klage eines Herzensbrechers, er habe es nicht so gemeint: „Never meant to make your daughter cry, I apologize a trillion times“. Kaum jemand schafft es, sich dieser Dynamik zu entziehen, und so begeistert wie bereitwillig beantworten ein Dutzend Stimmen die Frage nach den Interpreten im lokalen Zungenschlag mit „Outkauhst“.

Neben Enge und Lautstärke ist Fluktuation das dritte charakteristische Element im Bunde. Die Fahrt ist ein ständiges Kommen und Gehen. Plötzlich ist das eben noch prallvolle Taxi halbleer, nachdem es gerade eine *Shoprите*-Filiale passiert hat, nur um sich ein paar Hundert Meter weiter hinter einer Anzahl von Firmengebäuden nach zwei, drei flüchtigen Stops wieder zu füllen, denn die Haltestellen sind flexibel und richten sich nach den individuellen Wünschen der Passagiere. Dementsprechend verlässt niemand den Bus, ohne sich beim Fahrer persönlich zu bedanken. Wie überhaupt der Umgang an Bord von einer legeren Höflichkeit untereinander geprägt ist, freundlich und unaufdringlich zugleich.

Nach einer ganzen Reihe von „tank you drivah“ taucht rechter Hand das moderne, ausladende *Convention Center* auf. Es markiert den Übergang von der suburbanen Bedeutungslosigkeit ins Zentrum, den Eintritt in das touristisch relevante Gebiet, ins beliebteste Reiseziel Südafrikas und in das Areal ambitionierter städtebaulicher Projekte, mit denen Kapstadt versucht, Schritt zu halten im globalen Messe- und Großveranstaltungskonzert. Das Spektrum der Ereignisse, die hier über die Bühne gehen, reicht von Ausstellungen über Jobbörsen und Informationsveranstaltungen zu Arbeitsmöglichkeiten in Übersee bis hin zum südafrikanischen Ableger des berühmten *North Sea Jazz Festival*. Selbst internationale Branchenmeetings werden hier ausgerichtet, wie das der privaten Sicherheitsdienste, die am wohlhabenden Ende von *Main* gerade einen Boom erleben.

Drehscheibe Minibus-Station

Hinter dem Prestigebau biegt die Straße nach rechts ab und führt über eine große Brücke zu einem Branchenmeeting ganz anderer Art, das zudem an jedem Tag im Jahr stattfindet: Die *Minibus Station*, Endpunkt der meisten Taxistrecken, ist auf dem Dach des Zugbahnhofgebäudes gelegen, weitläufig und hektisch, laut und dynamisch, wuselig, brummend, rasant, Drehscheibe eines ständigen Kommens und Gehens. Permanent biegen ankommende Fahrzeuge um die Ecke, während andere sich hupend auf den Weg machen. Aus den Schiebetüren strömen die Menschen hundertfach ins Freie. Ihre Plätze werden kurz darauf von bereits Wartenden eingenommen.

Die Destinationen der Busse sind auf grünen Schildern über den mindestens zwanzig Standplätzen ausgehängt. Falls dennoch jemand unschlüssig, ortsunkundig oder zu faul zum Suchen sein sollte, braucht er nur die Ohren aufzusperren, denn gleichzeitig ertönen die Rufe eines ganzen Chors von Aquisiteuren im Buhlen um die Gunst der Passagiere.

Ein weiterer Berufsstand, der sich hier ein Stelldichein gibt, ist der der Händler. Sogar unmittelbar zwischen den Parkbuchten der Taxis sind Chips, Schokoriegel, die obligatorischen „cole drrinks“ und Zigaretten erhältlich. Die Verkäufer laufen mit ihrem Angebot um den Bauch geschnallt zwischen den Wartenden herum oder haben ihre Paletten auf dem Boden ausgebreitet: Kartons mit Knabberware, eisgefüllte Plastikbottiche für Getränkeflaschen, dahinter stehen Kühlboxen bereit, falls der Vorrat ausgehen sollte, schließlich ist Hochsommer.

Auf der einen Seite wird das Gelände von einer halbhohe grauen Mauer begrenzt, die ab und an Umsteigenden auf ihre Frage nach einer Toilette als Anlaufstelle genannt wird und genauso riecht. Westlich davon expandiert die Minibus Station in Form einer beeindruckenden Anzahl an mobilen Marktständen, ambulanten Essensbuden und kleinen Dienstleistungsläden. Ihre Ausläufer enden erst unmittelbar vor der Fußgängerbrücke, die über die Bahngleise führt.

Drüben in der innenstädtischen Flanierzone heißt ein weihnachtlich dekoriertes Leuchtschriftzug die Gäste im „Gateway to Africa“ willkommen. Und Touristen auf diesem Kontinent suchen natürlich immer nach irgendwie als „afrikanisch“ wahrgenommenen Erfahrungen, selbst wenn sie an einer seiner europäisch anmutendsten Ecken gelandet sind. Fündig würden sie allerdings am ehesten im Mikrokosmos der Minibus Station, denn der „afrikanischste“ Ort in der Innenstadt ist genau hier und nirgendwo anders.

Mitten in diesem Trubel gibt es einen seltenen Anblick: Nur hier, in der Zeit zwischen zwei Touren, stehen die Taxis ausnahmsweise einmal wirklich still. Sie stehen und setzen sich erst dann wieder in Bewegung, wenn sie voll sind, und diese vier Buchstaben gehörten eigentlich unterstrichen.

Eine Gruppe von Fahrern vertreibt sich die Zeit mit einem angeregten Pausenplausch, andere haben gerade einen Streit begonnen, während einige weitere die Musik aufdrehen und zwischen ihren Fahrzeugen zu tanzen anfangen. Bekannte werden begrüßt und verabschiedet, man tauscht Neuigkeiten aus, und überall fliegt die kumpelhafte Standardanrede „me brru“ in

einer Mischung aus Englisch und Afrikaans durch die Luft.

Es wird viel gelacht, und so manches Grinsen legt eine Lücke frei. Auffällig, wie viele der in diesem Sektor Beschäftigten sich ohne Schneidezähne durch ihre widersprüchliche Stadt bewegen. Ein Statussymbol, eine Pose im Zeichen von Härte und *street credibility*, Beleg dafür, von welchem Ende der Main Road sie stammen, und nicht zuletzt ein Anzeichen, dass gerade die Minibustaxibranche und damit das gesamte informelle Transportwesen Südafrikas im Ruf einer immer größeren Schnittmenge mit der suburbanen Gangsterkultur steht.

Taxikriege

Die berüchtigten *taxi wars*, die beinahe die gesamten 90er Jahre geprägt und allein in der Westkap-Provinz Hunderte von Leben gekostet haben, sind dabei fast symbolisch für die jüngere Entwicklung des Landes. Als sie in der letzten Phase der Apartheid begannen, standen die Auseinandersetzungen deutlich im Zeichen der politischen Kämpfe dieser Zeit. Der Personenverkehr zwischen den einzelnen Townships und der Stadt war eine Bastion ANC-naher Taxiorganisationen, ehe die Apartheidregierung 1987 die Konkurrenz um die lukrativen Routen ins Zentrum forcierte. Im Zuge einer aktiven Deregulierungspolitik vergab sie leichtfertig Beförderungslizenzen, mit dem Ziel, die Basis des ANC in den Cape Flats zu erodieren und Risse in das dortige Potenzial von Renitenz und Subversion zu tragen. Austragungsorte des Konflikts waren in der Regel die Townships selbst, und kaum zufällig waren viele der Erschossenen ANC-Mitglieder.

Nachdem der Konflikt einmal entflammt war, beteiligten sich Polizeieinheiten immer wieder aktiv oder passiv an seiner Eskalation. Einmal drehten sie nach Kräften mit an der Gewaltspirale, dann wieder standen sie demonstrativ unbeteiligt daneben, während der Nationale Partei die Früchte ihrer Teile-und-Herrsche-Politik in den Schoß purzelten. Aus dieser Zeit wird ein Polizist mit den Worten zitiert: „Ihr bringt euch gegenseitig um, und ich muss einfach nur die Leichen aufsammeln.“

Doch auch nach 1994 gingen die Kämpfe abgesehen von mehr oder weniger kurzen Phasen der Beruhigung noch jahrelang weiter. Mit unverminderter Vehemenz, allerdings einem veränderten Charakter. Die Überschneidungen mit mafiösen Strukturen, die zunehmende Verflechtung von lokalen Gangs und der Einsatz von professionellen Gewaltkommandos seitens der großen Taxiassoziationen erweckte mehr und mehr den Anschein einer besonders umkämpften Branche der organisierten Kriminalität jenseits von politischen Inhalten.

Dabei füllten die rivalisierenden Taxiverbände unbestritten soziale Funktionen wie Schutz und Verteilung innerhalb der Townships aus und waren damit in einem Bereich präsent, aus dem die offizielle Politik sich jahrzehntelang zurückgezogen hatte: der Bewältigung des alltäglichen Lebens.

Auch die demokratische Mehrheitsregierung, deren Programm zur Regulierung und Befriedung des Minibus-Sektors inzwischen Früchte trägt, fand hier zunächst

ein Handlungsvakuum vor. Die bestehenden informellen Strukturen und Hierarchien stützten sich auf eine Kultur der Gewalttätigkeit, für deren Saat ihre Vorgängerin verantwortlich zeichnete. Die meisten südafrikanischen Städte sind Orte solcher Auseinandersetzungen geworden. Die Kap-Halbinsel gehört allerdings zu den Regionen, die es dabei zu trauriger Berühmtheit gebracht haben.

„Love and respect one another“- der ethische Appell auf der Heckscheibe eines der wartenden Fahrzeuge wirkt wie eine beschwörende Formel, nicht in solche Zustände zurückzufallen. Überhaupt wird diese Stelle der Taxis gerne als eine Art kommunikative Plattform genutzt: Eine andere Aufschrift sucht Halt im Glauben und unterwirft sich leidenschaftlich „Islam - the one and last religion forever“. Daneben drängen sich jedoch die profaneren Aspekte in den Vordergrund: Bekundungen der Zuneigung zu englischen Fußballclubs wie *Man U* und *Arsenal*, Lieblingslieder sind vertreten mit *Natural Mystic* oder *Drop dead gorgeous*, ein selbsterkorener *Dreamlover* bietet ebenso sein Vehikel an wie der *Female Body Inspector*.

Unterdessen hat sich das Anschlusstaxi fast gefüllt. Die letzten Passagiere drängen hinein, die zu spät gekommenen werden auf das nächste vertröstet. Der Fahrer steigt als letzter ein, den Rest einer Pausenkippe zwischen den Lippen. Noch einmal kommt der alte Muslim mit dem langen Bart vorbei, gehüllt in seinen den Boden kehrenden weißen Umhang, steckt den Kopf durch die Türöffnung und bietet mit einem lauten „Spiced Biltong“ seine stattliche Sammlung aus getrockneten Fleischspezialitäten an.

Dann geht es zurück auf die *Main Road*. Der Aquisiteur hat sich in Position gebracht, lauert am geöffneten Fenster, hängt sich entschlossen und dennoch lässig heraus und filtert die Straßenszenen nach Passagieren. Wieder muss ich an Marktschreier denken, als er die Namen der Vororte anpreist: „Mowbray Wynbeerg! Mowbray, Clarrem´not ,Wynbeerg, Woodstock, Obserrv´t´ree!“

Es ist später Mittag geworden, der erfrischende Wind vom Atlantik schafft es nicht mehr bis hier her. Die Hitze des Hochsommers hat sich über die Stadt gelegt und eine leichte Trägheit könnte sich an Bord ausbreiten, wenn die Straße eine andere wäre. Wieder einmal stockt die Fahrt. Da schiebt sich auf der Nebenspur ein anderer Minibus an uns vorbei. Während er noch einmal beschleunigt, fällt mein Blick auf sein Heck, auf dem er ein trotziges Glaubensbekenntnis spazieren fährt. Es klingt wie der Untertitel zu diesem Transportgenre, neun Wörter, die die Sache auf den Punkt bringen und alles sagen: „Is the music too loud, you are too old.“

Der Autor ist Redakteur bei Radio Dreyeckland und freier Autor.