

Verkehrsforschung im Wüstensand

Tschad – ein Land mitten in Afrika. Knapp zehn Millionen Menschen leben hier, im Norden grenzt es an die extrem trockene Wüste Sahara an, im Süden gibt es Wälder. Tschad gilt als eines der ärmsten Länder der Welt. Eine Eisenbahn gibt es nicht. Das gesamte Netz asphaltierter Straßen besteht aus etwa 270 Kilometern – das entspricht etwa der Länge der Autobahn A14 von Potsdam nach Hamburg. Unterschiedlicher kann der Verkehr im Vergleich zu Deutschland kaum sein. Gleichwohl zieht Tschad das Interesse der DLR-Verkehrsforscher auf sich. Für ihre wissenschaftlichen Tätigkeiten besuchten die Berliner Verkehrsforscher im Februar 2013 N'Djamena, die Hauptstadt Tschads.

Melanie-Konstanze Wiese im Gespräch mit Professor Dr. Barbara Lenz, Leiterin des DLR-Instituts für Verkehrsforschung, über eine ganz andere Art von Mobilität

Was ist wissenschaftlich so reizvoll am Verkehr im Tschad?

Wir Verkehrsforscher sind natürlich nicht nur daran interessiert, wie sich der Verkehr in Deutschland gestaltet und zukünftig entwickeln wird. Wir haben hier ein dichtes Netz unterschiedlicher öffentlicher Verkehrsmittel. So wechseln wir ganz selbstverständlich, fahren mit der Bahn zum Arbeitsplatz, mit dem Auto zum Einkaufen und abends greifen wir gern auf das Taxi zurück. In Ländern wie Tschad ist das ganz anders: Einen regulären Busverkehr gibt es dort nur im Überlandverkehr. In den Städten fahren Minibusse und Motorradtaxis, die von privaten Kleinunternehmern geführt werden. Fixe Preisbindungen und einheitliche Fahrpläne gibt es nicht. Was für uns wie ein Abenteuer aussieht, ist dort gängiger Alltag. Und es funktioniert. Die Verkehrsforschung ist daran interessiert, alle Facetten des Verkehrs darzustellen. Wir wollen wissen, wie funktioniert ein solches System, in dem es fast ausschließlich informelle Angebote gibt. Welche Abhängigkeiten ergeben sich daraus?

Mobilität in rasant wachsenden Städten

Wie in vielen anderen Städten im subsaharischen Afrika ist die Bevölkerungszahl in N'Djamena in den letzten Jahren rasant angestiegen. Während es 1960 noch keine Millionenstadt gab, lebten Mitte der Neunzigerjahre in etwa 100 Städten immerhin schon 100.000 Einwohner und mehr. Heute gibt es sogar eine ganze Reihe von Städten mit mehreren Millionen Einwohnern, darunter Lagos, Abidjan, Dakar, Nairobi oder Douala. Mit dem schnellen Wachstum dehnten sich die Stadtgebiete in ihrer Fläche immer weiter aus. Da öffentliche Nahverkehrssysteme nur unzureichend vorhanden sind, ergeben sich für die Bevölkerung in den sich neu entwickelnden Quartieren erhebliche Erreichbarkeitsprobleme. Nicht zuletzt bedeutet das fehlende öffentliche Verkehrsangebot und die großen Distanzen innerhalb der Städte für die Bewohner in den peripheren Quartieren, dass ihnen der Zugang zu Arbeit, Bildung und Versorgung erschwert wird oder sogar ausbleibt.

Diese Verkehrssituationen gibt es auch in einigen anderen Ländern Afrikas und Südamerikas. Wieso fiel die Wahl gerade auf dieses Land?

Da spielte uns der Zufall in die Hände. Wir hatten einen Mitarbeiter aus dem Tschad bei uns in Berlin. Er stellte die ersten Kontakte zum Geographischen Institut der Universität in N'Djamena her. Der Austausch mit den dortigen Kollegen lief nun schon fast ein Jahr über Telefon und E-Mail. Im Februar war es an der Zeit, den persönlichen Kontakt zu suchen, um die Zusammenarbeit zu intensivieren.

Was haben Sie bei Ihrem Aufenthalt im Tschad erlebt oder gelernt?

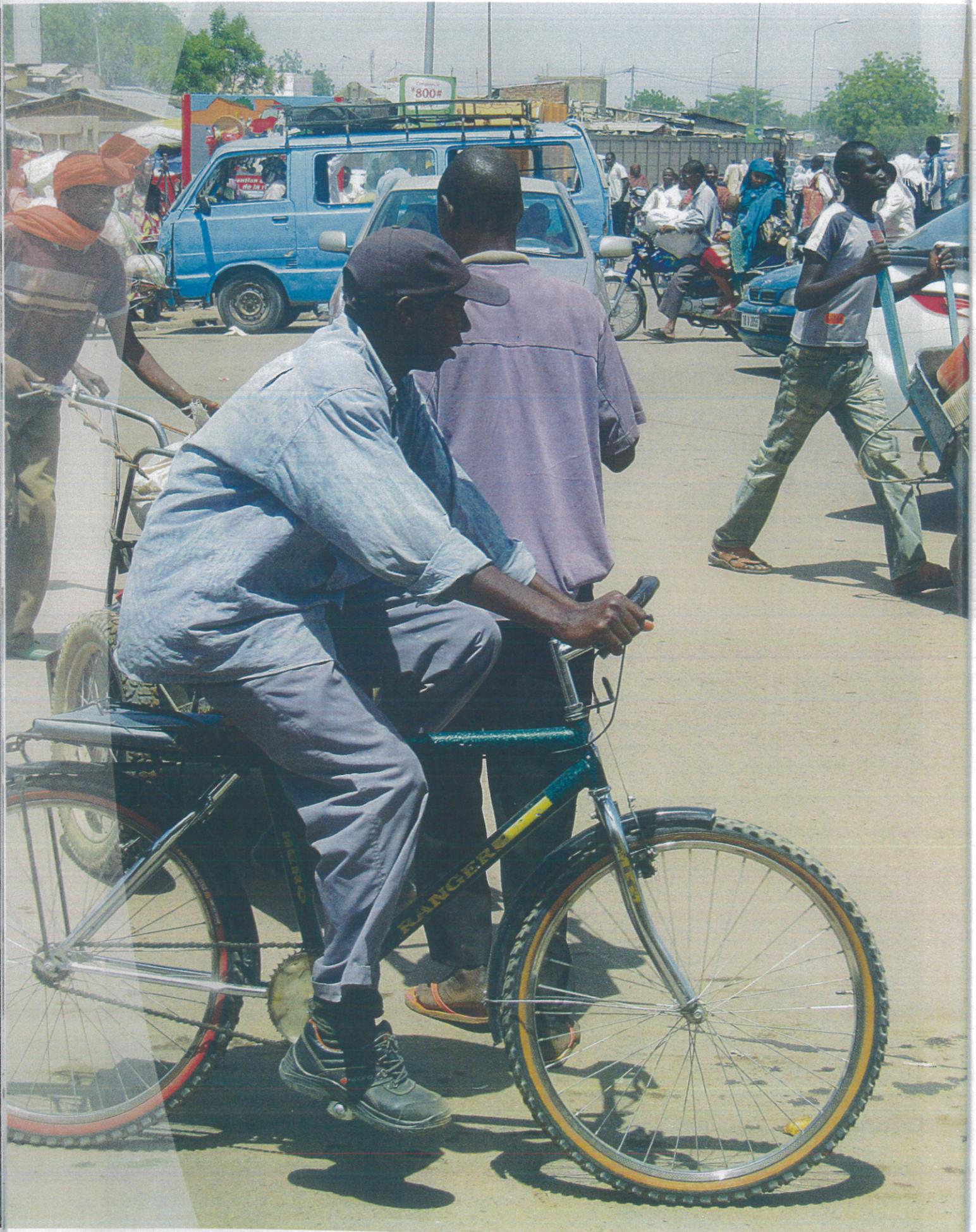
Unsere Gastgeber der Universität haben uns sehr herzlich empfangen und uns führende Persönlichkeiten vorgestellt wie den Präsidenten und den Dekan der Universität, dazu wichtige Personen aus der Administration. Dadurch haben wir uns auch ein Bild von den nicht immer leichten Arbeitsbedingungen der Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler machen können, aber auch von verschiedenen Bemühungen im Land, die Lebensumstände für die Bevölkerung zu verbessern. Natürlich ging es bei den Gesprächen auch um die große Anzahl von Unfällen – eines der größten Probleme des Verkehrs in der Stadt. Besonders die schwachen Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Motorradfahrer sind hier gefährdet.

Wie geht es nun weiter?

Wir stehen erst am Anfang. Wir haben Kontakte zu den Wissenschaftlern vor Ort geknüpft und haben uns ein erstes Bild vom Verkehrsgeschehen in N'Djamena gemacht. Wir möchten unter anderem in Zukunft einen gegenseitigen Austausch unserer Studenten realisieren. Das wäre eine sehr gute Sache, von der beide Institute profitieren. Wir können viel voneinander lernen. Für das DLR-Institut bietet sich dabei die Möglichkeit, internationalen Fragestellungen nachzugehen und die vorhandene Expertise zu ergänzen. ●



Weitere Informationen
www.DLR.de/VF



Über eine Million Menschen leben und bewegen sich auf den Straßen von N'Djamena. Öffentliche Nahverkehrssysteme gibt es aber kaum.