

Verkehr in Vietnam

Liebe Leserinnen und Leser,

nachdem ich an dieser Stelle bereits mehrmals mit Hinweisen zur Weiterentwicklung des Verkehrsmanagements beitragen durfte, möchte ich dieses Mal einen kleinen Einblick in den Verkehr eines Entwicklungslandes vermitteln.

Seit 2003 bilde ich an der TU Darmstadt vietnamesische Doktoranden aus und arbeite eng mit der University of Transport and Communications (UTC) aus Hanoi zusammen. Ab 2009 haben wir dies deutlich intensiviert, und wir engagieren uns beim Aufbau der Vietnamese-German University (VGU). In dem mit Unterstützung des Landes Hessen gegründeten Vietnamese-German Transport Research Centre (VGTRC) arbeiten bereits sechs Doktoranden, und im Herbst 2012 soll an der VGU das Studienprogramm „M.Sc. Traffic and Transport“ starten.

Vietnam ist ein aufstrebendes Entwicklungsland mit 90 Mio. Einwohnern und einem Bruttoinlandsprodukt von ca. 1100 US-Dollar pro Kopf und Jahr. Die Wirtschaft wächst um gut 6% pro Jahr, die Motorisierung um etwa 15%. Das kommunistische Land ist geprägt von sehr hierarchischen Strukturen, die oft zu schwer nachvollziehbaren Entscheidungen führen. Die teilweise mangelnde Trennung zwischen politischer Macht und Kapital sowie erhebliche Korruption tragen dazu sicher bei. Transparency International hat Vietnam 2011 in der Skala von „hoch korrupt“ (1) bis „sehr sauber“ (10) auf 2,9 eingestuft (Deutschland: 8,0). Die allgegenwärtige Korruption beeinflusst auch das Verkehrsgeschehen erheblich, von der Verkehrsüberwachung bis zur Mittelvergabe für Forschungsprojekte.

Vietnam erfährt zurzeit international in der Entwicklungshilfe sehr viel Aufmerksamkeit. Die Weltbank und Länder wie insbesondere Japan und auch Deutschland unterstützen zeitgleich sehr viele große Infrastrukturprojekte mit Krediten. Dies schafft nicht nur eine erhebliche Verschuldung für die Zukunft, sondern fordert die Vietnamesen auch sehr, das alles abzuwickeln. Der öffentliche Verkehr spielt bei der Förderung eine besondere Rolle. So werden zurzeit Projekte für Schnellbussysteme (BRT) und sogar U-Bahn-Systeme wie in Ho Chi Minh-Stadt vorbereitet. Jede U-Bahn-Linie wird dort allerdings von einem anderen Land geplant und finanziert, und jedes Land setzt seine Standards durch. Es ist auch kaum vorstellbar, wie in dem starken Verkehr überhaupt die Baumaßnahmen bewältigt werden sollen.

Der Verkehr ist durch große Nachfrage, unzureichende Infrastruktur und betriebliche Mängel geprägt. Sicherheitsprobleme (etwa 12.000 Verkehrstote/Jahr), Kapazitätsprobleme und Staus sowie Umweltprobleme sind allgegenwärtig. Wesentliches Merkmal des Straßenverkehrs in Vietnam ist der nach wie vor sehr hohe Anteil des Motorradverkehrs. Grundsätzlich muss dies auch so bleiben, denn die Stadtstruktur und Verkehrsinfrastruktur werden einen umfassenden Wechsel zum Pkw nicht verkraften können. Das Motorrad ist zudem mit einer Sättigungsverkehrsstärke eines 3 m breiten Fahrstreifens von etwa 10.000 Fz./h bzw. etwa 15.000 Pers./h sehr effizient.

Im Verkehrsmanagement werden in Vietnam andere gesellschaftliche Werthaltungen deutlich als bei uns. So gibt es z.B. für den Schwerverkehr in großen vietnamesischen Städten nicht etwa wie bei uns Nachtfahrverbote aus Lärmschutzgründen, sondern Tagfahrverbote aus Kapazitätsgründen. Der Verkehrsfluss wirkt auf uns Europäer chaotisch. Das Überqueren einer Hauptverkehrsstraße als Fußgänger kostet am Anfang viel Überwindung, weil die Fahrzeuge bei verlässlicher Gehbewegung zwar ausweichen aber kaum bremsen. Überhaupt liegt in der



Uni.-Prof. Dr.-Ing.
Manfred Boltze

Technische Universität Darmstadt
Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats
dieser Zeitschrift

Verkehrsdiziplin für die vietnamesische Gesellschaft ein wichtiger Schlüssel zur Problemlösung. Wenn Motorradfahrer offensichtlich keinerlei Hemmungen haben, bei Stau auch massenhaft die ohnehin schmalen Gehwege mitzubeneutzen, verlangt dies nach Überwachung und Sanktionen. Die Sanktionen sind aber viel zu gering, weil bei höheren Strafen das Korruptionsproblem zu stark zutage tritt. Auch hier wird deutlich, dass Verkehrsprobleme vielfach ihre Ursache in grundlegenden gesellschaftlichen Problemen haben.

Die besonderen Verkehrsverhältnisse verlangen auch adäquate Methoden und Verfahren in der Verkehrstechnik. Da beispielsweise in dem gemischten Verkehr keine Fahrstreifendisziplin besteht und Vorrangregeln nicht beachtet werden, sind für die Kapazitätsermittlung die bei uns angewendeten Berechnungsverfahren und Verkehrsflussmodelle nicht anwendbar. Die Kapazität des übergeordneten Stromes hängt hier stark von der Belastung des nachgeordneten Stromes ab, und anstatt Fahrzeugfolgmodellen kommen Ansätze wie „Social Force“-Modelle zum Einsatz.

An spannenden Themen der Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mangelt es also nicht. Die Doktoranden im VGTRC befassen sich mit der Zukunft des Motorrads im Stadtverkehr und mit der Analyse von Sicherheit und Kapazität signalisierter Knotenpunkte. Sie entwerfen einen vietnamesischen Standard für Lichtsignalanlagen (auf Basis deutscher Richtlinien) und Konzepte für Parkraummanagement und City-Maut. Sie passen Verfahren zum Qualitätsmanagement im öffentlichen Verkehr und zur Bevorrechtigung von Bussen auf die besonderen Verhältnisse an. Ergänzend zu Arbeiten in Darmstadt erforschen sie auch das Zusammenwirken von Produktion, Logistik und Verkehr am Beispiel der vietnamesischen Reisindustrie.

Die deutsche Verkehrstechnikindustrie ist übrigens in Vietnam noch nicht sehr präsent, obwohl sich ein recht großer Markt bietet und Deutschland dort generell hohes Ansehen genießt. Das VGTRC versteht sich auch als Vermittler für deutsche Unternehmen und konnte bereits einige Kontakte herstellen.

Dieser kurze Blick auf ein fernes Land mag zeigen, dass es andere und grundlegendere Verkehrsprobleme geben kann, als wir sie in Deutschland zurzeit haben. Dies soll nun nicht das Bemühen um weitere Verbesserung bei uns mindern, aber es mag zwischendurch auch einmal die Stärken unserer Systeme verdeutlichen und Zufriedenheit mit dem Erreichten vermitteln. Für mich persönlich ist es (neben lebenswürdigen Menschen und gutem Essen) Motivation dafür, besonders über gute Ausbildung einen Beitrag dazu zu leisten, dass Vietnam grundlegende Verkehrsprobleme bald überwindet.

Ihr Manfred Boltze