



Foto: Udo Bertrand

*Auf dieser Straße mit 100 km/h brettern?  
Salaga in der Northern Region, Ghana*

# Auf Crash-Kurs

Weltweit nimmt der Verkehr rasant zu. Eine Kehrseite der neu gewonnenen Mobilität sind dramatisch wachsende Unfallzahlen. Am gefährlichsten ist die Situation nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation WHO auf dem afrikanischen Kontinent. Ute Bertrand schildert Eindrücke von einer Rundreise durch Ghana, einem Land an der Westküste Afrikas.



Foto: Margrit Stalder/Pixelio

**Unfallursachen: Busse überladen,  
Fahrer übermüdet**

Die geteerte Straße zieht sich durch die hügelige Landschaft bei Nsawam, etwa 40 Kilometer von Ghanas Hauptstadt Accra entfernt, vorbei an Bananenbäumen und kleinen Dörfern. Plötzlich stockt der Verkehr. Wer kann, weicht auf die Gegenfahrbahn aus. Bald sind beide Fahrbahnen blockiert. Nichts geht mehr. Auf dem Hügel gab es einen Unfall - so heftig, dass die Straße auf unbestimmte Zeit in beide Richtungen komplett gesperrt wird. Warten hat keinen Sinn. Mühselig versuchen nun Kleinbusse, Autos und große Lkw mitten in dem Chaos auf der engen Straße zu wenden. Ein Truck landet beim Rangieren um ein Haar im Graben. Der Fahrer flucht. Der Umweg wird dauern, es dämmt bereits, viele werden ihr Ziel heute nicht mehr erreichen.

Verkehrsunfälle gehören in Ghana zum Alltag. 2006 starben dabei 1.856 Menschen. Besonders häufig trifft es FußgängerInnen. Die Zahl ist hoch, wenn man bedenkt, dass sich bislang nur sehr wenige der rund 22,5 Millionen EinwohnerInnen Ghanas ein Auto leisten können. Das Land zählt weltweit zu den ärmsten auf der Welt. Das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen liegt bei jährlich 650 US-Dollar, das sind weniger als zwei Dollar pro Tag.

Weit verbreitet sind Tro-Tros, Kleinbusse. An Aufschriften wie „Heißmangel Walter - preiswert und schnell“ oder „Klempnerei Jansen“ kann man noch unschwer erkennen, dass es sich um ausrangierte Wagen aus Deutschland handelt. Front- und

Heckscheibe der Ford- und Mercedes-Busse zieren Bibel-Zitate: „Be faithfull“, „In the Name of Jesus“ oder schlicht „The Blood“. Zwanzig Fahrgäste und mehr quetschen sich bei tropischer Hitze in die Kleinbusse, die in der Regel erst losfahren, wenn sie so voll sind, dass man gerade noch Luft kriegt. Oft sind die Türen hinten nur notdürftig mit einem Seil zugebunden, Gepäck quillt heraus.

Tro-Tros sind häufig in Unfälle verwickelt. Nachdem auf der Straße zwischen Accra und Takoradi innerhalb von drei Wochen 21 Menschen bei Zusammenstößen von Kleinbussen gestorben waren, griff auch die ghanaische Zeitung „Daily Graphic“ das Thema auf. Überhöhte Geschwindigkeit, Übermüdung der FahrerInnen, gefährliche Überholmanöver und Alkohol führt der Leiter der Verkehrsabteilung im Westen Ghanas, Adusa-Poku, als Hauptursachen der dramatisch hohen Unfallzahlen an. „Häufig drängen Fahrgäste die Fahrer, auch auf langen

**Markttag: Das Leben spielt sich an und auf der Straße ab**

Strecken keine Pause zu machen, sondern möglichst schnell durchzuheizen“, erklärt Francis K. Kwaku von der Transport-Gewerkschaft (Ghana Private Road Transport Union). „Die Fahrer machen das, weil sie dann mehr Touren schaffen und mehr verdienen.“

Sind die Straßen asphaltiert, ist die Verführung groß schnell zu fahren. Manche Fahrer - so Adusa-Poku - würden auch in Ortschaften 100 Stundenkilometer und schneller fahren. Zugleich sind aber weit mehr Menschen als etwa in Deutschland zu Fuß unterwegs. Männer, Frauen und Kinder laufen mit großer Selbstverständlichkeit auf der Straße - egal ob es sich um eine rote, staubige kleine Dorfstraße oder die asphaltierte Maut-Autobahn handelt, auf der die großen Trucks von der Küste im Transit-Verkehr ins nörd-



Foto: Ultram/Pixelio

lich von Ghana gelegene Burkina Faso brettern. Das Leben spielt sich an und auf der Straße ab.

Kilometer lang ziehen sich in den rasant wachsenden Städten im Süden des Landes kleine Läden, aus Brettern zusammengesetzte Buden, unmittelbar am Straßenrand entlang. Dort lassen sich Frauen die Haare flechten, werden Sofas

**Wieder hat es einen erwischt. Auf den hügeligen Straßen im Süden Ghanas passieren besonders viele Unfälle**



Foto: Udo Bertrand

Foto: Major John/Pixelio



**Wer kann, versucht als StraßenhändlerIn ein paar Cedis zu verdienen**

geschreinert oder frittierte Kochbananen verkauft. Wer kann, kommt an die Straße, um ein paar Cedis zu verdienen. Vor Ampeln schlängeln sich StraßenhändlerInnen zwischen den Autoreihen hindurch, um Stadtpläne, geräucherten Fisch oder Nüsse zu verkaufen. Kinder spielen auf der Straße, Hühner, Schafe und Ziegen laufen frei herum. Früchte und Gewürze werden am Fahrbahnrand ausgebreitet und getrocknet. SchülerInnen in Uniform gehen die weiten Schulwege in der ganzjährig andauernden Gluthitze die geteerten Straßen

entlang. Marktfrauen, die Schüsseln auf dem Kopf und ihre Babys in Tragetüchern auf dem Rücken, eilen quer über die Straße. An Samstagen, in Ghana traditionell der Tag für Beerdigungsfeiern, sieht man zahlreiche, große Trauergesellschaften in schwarzen Gewändern über die Straßen ziehen oder zu lauter Musik am Straßenrand feiern. Auch manche Grabstätten liegen direkt neben der Fahrbahn.

Fuß- oder Radwege sind eine Seltenheit. In Städten zieht sich ein offener Abwas-

serkanal direkt an der Straße entlang, manchmal mit Betonplatten abgedeckt. An vielen Stellen tun sich riesige Löcher auf, so dass der Fußweg ein Hindernislaufen ist, bei dem ältere oder gar gehbehinderte Menschen überhaupt keine Chance haben. Zwar gibt es gelegentlich Zebrastreifen, doch die werden von den meisten AutofahrerInnen missachtet. Vor Schulen in der Hauptstadt Accra stehen Holzkisten mit roten Fahnen. Kinder, die über die Straße wollen, schwenken die rote Fahne, um auf sich aufmerksam zu machen. Das Überqueren der Stadtautobahn in Accra wird zum Russischen Roulette.

In vielen Dörfern gibt es mittlerweile Schwellen am Ortsein- und -ausgang, die die Fahrer zum Abbremsen zwingen sollen. Manche sind aus Steinen, etwas Lehm und Zement selbst gebaut. Doch wessen Auto es mitmacht, der geht möglichst nicht vom Gaspedal.

Noch leben rund 90 Prozent der Bevölkerung im ländlichen Afrika fünf Kilometer und mehr von einer ganzjährig befahrbaren Straße entfernt. Die Zahl der Straßenkilometer und Pkws aber steigt schnell - und mit ihnen auch die Unfallzahlen. Die Weltgesundheitsorganisation WHO sagt voraus, dass im Jahr 2020 Verkehrsunfälle weltweit zu den sechs häufigsten Todesursachen zählen werden. Schon heute sterben laut WHO weltweit jährlich 1,2 Millionen Menschen bei Autounfällen, bis zu 50 Millionen jährlich werden bei Autounfällen verletzt.

Das Risiko bei einem Verkehrsunfall zu sterben, ist dabei sehr ungleich verteilt. In armen Ländern liegt es - trotz der relativ geringeren Verkehrsdichte - um ein Vielfaches höher als in den reichen Industriestaaten. Am schlimmsten sieht es - mit durchschnittlich 28 Unfalltoten auf 100.000 EinwohnerInnen - schon jetzt auf dem afrikanischen Kontinent aus.

Es ist vergleichsweise einfach, Straßen zu teeren und bezahlbare Autos zu importieren. Die Sicherheitsprobleme in den Griff zu bekommen, ist hingegen viel komplexer und wirft weit mehr Fragen auf. Wer kontrolliert die Wagen und

*Hauptstraße in Tamale:  
Haustiere laufen auch in  
Großstädten frei umher*

zieht gefährliche aus dem Verkehr? Wer hält die Straßen instand? Wie können Unfallopfer schnell medizinische Hilfe bekommen? Wer schleppt die Unfallwagen ab? Wie lernen Menschen Autofahren? Wie organisiert man Verkehrserziehung? Wer beaufsichtigt die Kinder? Wer baut Zäune für die Tiere? Straßenbeleuchtung, Fahrbahnmarkierungen, Verkehrsschilder, Sicherheitsgurte - das erscheint als Luxus. Es gilt als Fortschritt, wenn eine Straße gebaut wird, vielleicht sogar eine geteerte. Der Rest kommt später - vielleicht auch nie. Derweil beten die Menschen vor längeren Reisen darum, heil anzukommen - und auf den wenigen Hundert Kilometern Zugstrecke durch Ghana wuchert das Gras.



Foto: Udo Bertrand

Appelle an die so genannten Entwicklungsländer zu richten, nicht so sehr auf den gefährlichen und obendrein klimaschädlichen Individualverkehr zu setzen, sind verlogen, solange nicht daran gearbeitet wird, in den reichen Industrieländern die Situation zu verbessern. Denn hier liegt die Motorisierungsquote um ein Vielfaches höher - und steigt noch immer weiter an. In Deutschland fahren inzwischen rund 55 Millionen Fahrzeuge bei einer Bevölkerung von 82 Millionen Menschen. Darüber hinaus hat aber auch das Verkehrsverhalten hier Einfluss auf ärmere Länder. Der westliche Lebensstil gilt vielen als Vorbild. Schrottautos aus Europa werden mit Gewinn nach Afrika verkauft. Und jeder Lkw, der hier zu Spottpreisen Waren über Tausende Kilometer durch die Gegend karrt, erhöht den Druck auf Entwicklungsländer, ihre Güter mindestens ebenso billig durchs Land zu transportieren, um sie zu konkurrenzfähigen Preisen anbieten zu können.

*Ute Bertrand machte im November 2007 eine Rundreise durch Ghana - von Accra nach Bolgatanga und retour - und besuchte verschiedene Projekte der Entwicklungszusammenarbeit. Sie arbeitet als Pressesprecherin bei ROBIN WOOD. Tel. 040/380 89222, ute.bertrand@robinwood.de*

*„Das Fahrerhaus des Busses hatte man aus Großbritannien eingeführt. Es stammte aus der Bedford-Serie. Das Chassis kam von überzähligen japanischen Armeelastern, die nach dem zweiten Weltkrieg zur Verschrottung standen. Die Karosserie hatte man aus Unfallwagen und ausrangiertem Dachblech hergestellt; aus allem, was sich in Form hämmern oder anderweitig zurecht machen ließ. Das fertige Produkt sah - mit den beiden schwarzen Streifen, die über den kanariengelben Rumpf liefen - wie eine grob gehämmerte, gelbe Sardinenbüchse aus. (...)*

*Die Busse schlängelten sich mit einer derartigen Geschwindigkeit durch den Verkehr, dass die Fahrgäste von einer Seite zur anderen geschleudert wurden, und diejenigen, die sich draußen festklammerten, schwankten gefährlich hin und her.*

*Ein alter Mann hatte ihm während seiner ersten Fahrt erklärt, dass die Geister der Straße um die Busse herumtanzten und versuchten, fette Beute zu machen. Sie wollten Vergeltung für die Schändung der Straße üben, die sich, als sie einst gebaut worden war, von ihren Wurzeln getrennt und dem städtischen Chaos ausgeliefert hatte, das sie mit Schrecken erfüllte und verwirrte. Elvis war nie dahintergekommen, ob diese Geister nur eine bestimmte Straße bevölkerten oder alle. Noch konnte er sich vorstellen, wie sie aussahen. Doch hatte die Geschichte des alten Mannes so glaubwürdig geklungen, dass sie ihm in Erinnerung geblieben war.“*

*Auszug aus : Chris Abani: GraceLand. S.21, dtv 2007, einem Nigeria-Roman*

