Ayodeji Olukoju

Zum Thema Infrastruktur

Eine Situationsbeschreibung, bei der der Autor seine Verzweiflung über den Zustand der Stadt Lagos nicht verhehlt. Nichts liegt ihm ferner, als auf Wunder zu hoffen, deshalb propagiert er eine Strategie der kleinen Schritte, die alle auf ein Ziel hinauslaufen: die Infrastruktur zu verbessern. Er fragt sich, wie können wir mit den wenigen Mitteln, die wir haben, die Straßen entlasten, die Wasserversorgung stabilisieren und die Stromerzeugung erhöhen? Was können wir tun, um die destruktiven Zerwürfnisse zwischen der nigerianischen Regierung und der Verwaltung von Lagos State und Lagos Stadt zu kitten? Da man nicht alle Probleme gleichzeitig lösen kann, fordert er eine Entscheidung für das, was ihm am dringlichsten erscheint: den Bau einer Schnellbahn auf Schienen, die den Transport von Personen und Gütern beschleunigen, entzerren und regulieren könnte.

Aus den vielen Bereichen, die das Wort Infrastruktur deckt, greife ich hier nur die entscheidenden heraus, ohne die eine Stadt unfähig ist zu funktionieren: Wasser, Strom, Verkehr. Lagos State, und noch mehr Lagos Stadt, hat in allen drei Bereichen enorme Defizite. Man könnte argumentieren, dass die Versorgung mit Strom die vordringlichste Aufgabe sei, weil mit Hilfe von Strom ausreichend Wasser gefördert und gereinigt und also auch die Wasserversorgung gelöst werden könnte, doch schon für das Verkehrsproblem trifft das nicht mehr zu, weil Lagos keine öffentlichen Verkehrmittel besitzt, die vom Strom abhängig sind. Während es zur Elektrizität einige, wenn auch zugegebenermaßen dürftige Alternativen gibt (Batterien oder Petroleum zum Beispiel), gibt es für Wasser keinen Ersatz. Beim Verkehr behilft man sich in Lagos ohnehin mit Alternativen, doch der Fortbewegung zu Fuß, auf dem Fahrrad, Motorrad oder im Auto sind Grenzen gesetzt, unsinnig zu denken, sie könnten ein öffentliches Massentransportmittel überflüssig machen. Das Spektrum der Aufgaben ist riesig, doch ich werde mich auf die Frage konzentrieren, inwieweit die Engpässe, unter denen wir zu leiden haben, mit den heute vorhandenen Mitteln überwunden werden könnten.

Die Situation, wie sie ist

Lagos Stadt ist nicht nur eine Megapolis, sie ist auch so etwas wie Nigeria im Kleinen mit all seinen Schwierigkeiten. Zudem ist sie gerade dabei, sich ganz Lagos State einzuverleiben, das heißt, sie beginnt, mit den kleineren Städten und Siedlungen zu einem riesigen städtischen Agglomerat zu verschmelzen. Betrachtet man die rasante Entwicklung entlang des Korridors von Lekki nach Epe, das Überschwappen der Siedlungen in Ogun State, das Wachstum, das von Ikodoru ausgeht, in Richtung Stadt genauso wie von der Stadt weg, so ahnt man etwas von den Problemen, denen sich die Regierung von Lagos State heute und in Zukunft stellen muss. Schon der jetzige Zustand ist bedrohlich und lässt wenig Hoffnung zu: Trotz aller Anstrengungen seitens der Regierung und Verwaltung sind die Highways mit Schlaglöchern durchsetzt, sind die wenigsten von ihnen beleuchtet, sind Stromausfälle eher die Regel als die Ausnahme, ist die Wasserversorgung häufig unterbrochen, sind nur Teile von Lagos Stadt und Lagos State überhaupt an das öffentliche Wassernetz angeschlossen.
Der Stromverbrauch in Lagos State ist enorm. Statistiken zeigen, dass Lagos State die höchsten Abnahmequoten in ganz Nigeria verzeichnet, was kein Wunder ist angesichts der Bevölkerungsexplosion und der Konzentration von Geschäftswelt und Industrie im Stadtgebiet. Das bedeutet aber auch, dass die Lücke, die ohnehin schon zwischen Verbrauch und Bereitstellungsmöglichkeiten klafft, immer größer wird. Das Monopol der Firma NEPA und die hohen Kosten, die beim Bau eines neuen Kraftwerks anfallen würden, erwiesen sich bisher als unüberwindliche Hindernisse auf dem Weg zu einer Verbesserung der Situation. Erschwert wird jede Reform außerdem durch die Unfähigkeit und Korrumpierbarkeit der Beamten, durch veraltete Anlagen und mangelnde Mittel für deren Instandhaltung und durch die Widerstände, die aus den Kreisen der Zentralregierung von Nigeria kommen.
Um die Wasserversorgung steht es ähnlich, obwohl die Regierung von Lagos State einige heroische Anläufe hinter sich hat. Die Iju-Wasserwerke, seit dem frühen 20. Jahrhundert in Betrieb, konnten den Bedarf schon lange nicht mehr decken. Deshalb wurden neue Wasserwerke gebaut, zuerst das von Ishasi, was aber in erster Linie den Stadtteil Ishasi während des Festivals „FESTAC 77“ mit ausreichend Wasser versorgen sollte. Während der kurzen Periode der Zweiten Republik (1979 bis 1983) investierte die Regierung von Alhaji Lateef Jakande fünfzig Millionen Naira in zehn neue Mini-Wasserwerke, die sie über Nigeria verteilte. Sie waren das Kernstück ihres „Schnellprogramms zur Wasserversorgung“. Sieben dieser Wasserwerke speisen das Stadtgebiet von Lagos, jedes mit einer Kapazität von etwa 135.000 Hektolitern täglich. Sie liegen in Agege, Shasha, Village, Sholomu, Aguda, Apapa, Isolo und Amuwo-Odofin. Gleichzeitig wurde mit dem Adiyan-Projekt eines der größten Wasserwerke überhaupt in Afrika geplant, das aber Kredite, vornehmlich von der Weltbank erforderte. In diese Zeit fielen aber die Machtübernahme durch das Militärregime und der Erlass des Structural Adjustment Programme (SAP) durch die Weltbank und den Internationalen Währungsfonds, der eine Kreditvergabe von politischen und wirtschaftlichen Strukturveränderungen abhängig machte. Der Plan für das Wasserwerk scheiterte.

Broad Street auf Lagos Island wurde in Kolonialzeit als „Breite Straße“ angelegt, eine gwaltige Schneise in Ost-West-Richtung, die die Wohnviertel der Weißen von denen der „Eingeborenen“ sichtbar trennen sollte, offiziell, um das Überspringen von Feuersbrünsten und Seuchen zu verhindern, tatsächlich, um eine Rassenschranke zu errichten. Broad Street ist heute die Hauptachse von Lagos, meist verkehrsmäßig so überlastet wie auf diesem Foto. Hier haben die großen Banken, Versicherungen, Holdings und Industrietrusts in den 70er und 80er Jahren ihre Firmensitze etabliert und damit das Machtzentrum der Stadt.

Währendessen wurde die Wasserversorgung immer kritischer. 1985 hatten nur noch 47 Prozent der Stadtbevölkerung von Lagos Zugang zu Trinkwasser, und auch das nur zu bestimmten Zeiten. Was man wissen muss, ist, dass die Verantwortung für die Wasserversorgung nach wie vor bei der Regierung von Lagos State liegt. Durch das Lagos State Corporation Law von 1986, Abschnitt 108, wurde die Lagos State Water Corporation ausdrücklich angewiesen, alle bestehenden Wasserwerke zu unterhalten, das Grundwasser zu kontrollieren, neue Wasserwerke zu bauen und auch die zu unterhalten, genießbares Trinkwasser für alle Einwohner zu erschwinglichen Preisen bereitzustellen und Forschungsaufträge zu vergeben, um für diese Aufgaben gerüstet zu sein.
Im letzten Viertel des 20. Jahrhunderts konnte von Bedarfsdeckung keine Rede mehr sein. Die Bevölkerung musste sich also nach Alternativen umsehen. Die häufigste Alternative sind Wasserwagen, die von Tür zu Tür fahren und Wasser liefern. Neben den öffentlichen Lieferungen (die allerdings auch oft von privaten Firmen geleistet werden) gibt es natürlich auch kommerzielle Wasserverkäufer. Meine eigene Erfahrung während der Jahre, die ich in Ilupeju verbracht habe (von 1987 bis 1996), ist, dass man die meiste Zeit von dieser Art von Wasserversorgung abhängig ist. Ich bin sicher, dass das auch für viele andere Teile der Stadt gilt, vor allem während der Trockenzeit oder wenn die Wasserleitungen wieder einmal durch Straßenbauarbeiten beschädigt worden sind oder aber das Wasserwerk technische Probleme hat.
Obwohl ganz Lagos von diesem Problem betroffen ist, gibt es doch Unterschiede: Manche Stadtteile sind einfach besser versorgt. Private Grundstücksbesitzer behelfen sich mit Bohrlöchern und Brunnen, die seit 1980 ins Kraut schießen. Sie sind geradezu lebensrettend während der Trockenzeit, wenn die Wasserwagen und die öffentliche Versorgung einfach nicht mehr nachkommen. Wie viel die Tankwagen wirklich beitragen, lässt sich statistisch nicht ermitteln. Von den Bewohnern der Sozialwohnungen in Isolo ist bekannt, dass sie im Jahr 1988 1,6 Millionen Naira für frisches Trinkwasser ausgegeben haben.
Seit den neunziger Jahren gibt es zudem das sogenannte „pure water“, das heißt, Wasser in Plastiktüten, dessen Sauberkeit bis heute angezweifelt wird. Analysen beweisen, dass es mit der Reinheit des „pure water“ nicht so weit her ist, aber bisher konnten keine Krankheiten oder gar Epidemien darauf zurückgeführt werden. Inzwischen ist die National Agency for Food and Drugs Control (NAFDAC) tätig geworden und kontrolliert das Wasser beim Hersteller. Was statistische Angaben über den Konsum von „pure water“ angeht, so fehlen sie vollends, wenn man aber die Menge der leeren Plastiktüten sieht, die auf den Straßen von Lagos herumfliegen, dann sagt man sich, dass das Geschäft mit dem Wasser florieren muss. Es floriert vor allem bei Festivitäten aller Art: Empfängen, Hochzeiten, Begräbnissen, politischen Demonstrationen oder Veranstaltungen der Kirche. Man hat das Gefühl, das Geschäft mit dem Wasser wächst von Tag zu Tag.
Reden wir vom Verkehr. Auch hier, wie bei der Strom- und Wasserversorgung, gehen die Anfänge auf die Zeiten der Kolonialregierung zurück. Beim Verkehr wird eines deutlich: Alles, was die öffentliche Hand auf diesem Sektor unternimmt, ist weit weniger erfolgreich als das, was private Unternehmen dazu beitragen. Viele städtische und staatliche Transportunternehmen, unter anderen auch die Lagos State Transport Corporation (LSTC), sind inzwischen zusammengebrochen, und das trotz staatlicher Subventionen und anderer Zuwendungen. In den späten Jahren des Militärregimes (1997 bis 1999) wurde anstelle des LSTC der Eco-Transport-Dienst ins Leben gerufen, bei dem private Unternehmer öffentliche Busse leasen können, wenn sie einen bestimmten Betrag hinterlegen und die Kaufsumme innerhalb von dreißig Monaten begleichen. Trotz großer Hoffnungen brachte auch dieser Versuch keine große Entlastung, weil der Pendlerverkehr einfach viel schneller zunahm als vorausgesehen.
Während des Ölbooms zwischen 1970 und 1980 wurde auf Initiative der Zentralregierung von Nigeria eine Vielzahl neuer Straßen und Brücken erbaut. Lagos sollte als Hauptstadt und Industriestandort funktionieren können. Die Bevölkerungsexplosion war das eine Argument, die Erreichbarkeit des Wirtschaftszone Lagos das andere. Also wurde Lagos Island, das heißt Ikoyi und Victoria Island, an denen Regierung und Geschäftwelt am meisten Interesse hatten, bestens mit dem Hinterland verbunden. Neben der Carter Bridge, die es schon seit 1901 gab (und die 1933 und noch einmal 1979 rekonstruiert wurde), baute man zwei weitere Brücken: 1970 die Eko Bridge, 1991 die Third Mainland Bridge.
Trotz großer Investitionen blieben alle diese Maßnahmen unzureichend. Man hätte 1970 strikte Benutzerregeln einführen sollen, das heißt, man hätte auf eine Erfahrung zurückgreifen müssen, die noch aus der Kolonialzeit stammte. Wann die meisten Verkehrsregeln außer Kraft gesetzt wurden, kann ich nicht genau sagen. Es muss Ende der sechziger Jahre gewesen sein, als der Bevölkerungszuwachs jede vorstellbare Größe sprengte. Es gibt zwar immer noch Vorrechte für Busse, aber für eine kontrollierte Beschränkung der Anzahl von Fahrzeugen auf bestimmten Routen, wie wir sie in der Kolonialzeit kannten, fehlen der Regierung die Mittel. Die Kontrolle über den Verkehr ist der Regierung einfach entglitten.
Die Konsequenz aus alledem ist: Viel zu viele fahruntüchtige Wagen und Busse verstopfen die Straßen, sie sind den Verkehrsteilnehmern ein Gräuel und verursachen auch jede Menge Unfälle. Keiner der Busbesitzer kümmert sich um Instandhaltung, denn das würde ja seinen Profit schmälern, und die Verkehrspolizisten sind mit einem kleinen Bakschisch rasch abgespeist. Besonders schlimm ist es montags und freitags während der Rush Hour, zwischen 7.30 und 9.30 morgens und zwischen 3.30 und 6.00 am Nachmittag, wenn die Ampeln versagen und die Polizisten einfach aufgeben. Die Disziplinlosigkeit auf den Straßen von Lagos spottet jedem Beispiel. Das Problem schreit geradezu nach einem völlig neuen Konzept für den öffentlichen Verkehr.
Eine Folge dieser Disziplinlosigkeit sind Staus, Staus ohne Ende. Bedrohlich war die Situation eigentlich schon nach dem Bürgerkrieg (1967 bis 1970), doch sie wurde während des Ölbooms der siebziger Jahre immer schlimmer, weil sich plötzlich mehr Leute denn je ein Auto leisten konnten. Darauf reagierte die Regierung unter General Yakubu Gowon, wie schon erwähnt, mit einem immensen Straßenbauprogramm. Die Situation entspannte sich vorübergehend, war aber angesichts der Bevölkerungsexplosion und der wachsenden wirtschaftlichen und kulturellen Angebote in der Hauptstadt nicht zu lösen. Auch 1991, als alle Hauptstadtfunktionen aus Lagos nach Abuja transferiert wurden, änderte sich nicht viel.
Bevor ich dazu übergehe, mögliche Lösungen für die Infrastrukturprobleme vorzuschlagen, hier noch einmal die Besonderheiten von Lagos: Es ist eine Stadt, deren Grundwasserspiegel ungewöhnlich hoch liegt, deren Bevölkerung explodiert, in der sich industrielle Unternehmen bündeln und an der die Geschäftswelt einen Narren gefressen hat. Sie muss mit dem Makel leben, dass man ihr die Hauptstadtfunktion abgesprochen hat. Zur Regenzeit sind die meisten ihrer Straßen überflutet, und die Abwasserkanäle funktionieren nicht, weil die Bevölkerung sie bedenkenlos mit ihrem Müll voll stopft. Der Zustand der Straßen ist erbärmlich und wird durch den dichten Verkehr von Tag zu Tag schlimmer.

Ein Vorschlag, was zu tun wäre

Welche Politik auch immer, sie muss sich auf Tatsachen stützen. Wir müssen das wenige, was wir wissen, um das viele, das wir nicht wissen, anreichern. Der erste Schritt wäre also eine Bestandsaufnahme, und zwar für den gesamten Staat Nigeria: Welche Dienste funktionieren überhaupt noch und für wieviele Personen müssen sie ausreichen, wer sind diese Personen überhaupt, was fehlt ihnen auf welchen Ebenen, gibt es Zonen, in denen ein Überangebot herrscht, und, wenn ja, mit welchen Mitteln könnten wir umverteilen?
Eine Strategie zur Entwicklung der Infrastruktur muss sich als ein Element in der sozio-ökonomischen Entwicklung definieren und dabei seinen Platz in der Gesamtentwicklung suchen. Lösungen für einzelne Sektoren sind völlig nutzlos. Für den Transport zum Beispiel müssen Wasser-, Straßen- und Schienennetze als ein Verbundsystem begriffen werden, was an den Knotenpunkten im Metrokomplex von Lagos, in Oshodi, Mile 2, Iddo, Marina, Oworonsoki und Ojo, besonders deutlich wird. Eine neue Strategie kommt nicht ohne kurz- mittel- und langfristige Ziele aus, außerdem muss sie flexibel genug gefasst sein, um auf schnelle Veränderungen eingehen zu können. Ihre Aufgabe ist es, zwischen den jeweiligen Ressourcen und den Erwartungen der Menschen Brücken zu schlagen, was bedeutet, sie muss das jeweils erforderliche Gleichgewicht herstellen können.
Nicht alles kann gleichzeitig behandelt werden: Also sollte man einen wichtigen Sektor herausgreifen, sei es die Stromerzeugung, sei es das Verkehrsproblem, je nachdem, welches man als Angelpunkt für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung für entscheidend hält. Es sei denn, es stellt sich heraus, dass sich an einem bestimmten Ort verschiedene Kräfte in ihrem Zusammenwirken als wachstumsfördernd erweisen.
Jede Adhoc-Strategie ist zu verwerfen. Maßnahmen müssen koordiniert und überwacht werden. Bei der Unterhaltung der Straßen zum Beispiel genügt es nicht, die Verantwortung abschnittsweise zu verteilen. Die lokalen Behörden müssen genauso involviert werden wie die privaten Entwicklungsgesellschaften (Community Development Associations, CDA), um konkrete Engpässe festzustellen und den Fortschritt von Bau- oder Instandhaltungsarbeiten zu überwachen. Ziele müssen definiert, mit Sanktionen muss gedroht und Belohnungen müssen ausgesetzt werden für die Erreichung von Zielen in einer vorgegebenen Zeit.
Was in Lagos vor allem fehlt und wo die Regierung gefordert ist, ihre politische Durchsetzungskraft zu beweisen, ist eine Koordinierung der städtischen Planungen mit Infrastrukturmaßnahmen. Dies gilt insbesondere für den Rückbau von Straßen oder Gebäuden, die verhindern, dass das Regenwasser in die Lagune abfließen kann. Solchen Maßnahmen dürfen weder Freundschaften noch politische Rücksichtnahmen im Weg stehen. Wir haben der Fehlentscheidungen schon zu viele erlebt, um nicht zu wissen, wie viel davon abhängt.
Eine der wichtigsten Aufgaben ist es, private Investoren anzulocken, selbst wenn das, was Sicherheit, Transport und Telekommunikation betrifft, große Vorinvestitionen erfordert. Ohne privates Kapital halte ich zum Beispiel das Problem der Wasserversorgung für unlösbar.
Die Politik muss alles tun, was in ihren Kräften steht, um ihre Bürger zu einem Umweltbewusstsein zu erziehen. Dazu gehört auch, dass die Kommunen in die Planung und Umsetzung öffentlicher Projekte einbezogen und mit Aufträgen belohnt werden. Eine Kommune muss stolz darauf sein können, dass mit ihrer Hilfe eine Brücke, ein Kraftwerk oder ein Damm gebaut wurden. Nur so lässt sich dem Vandalismus vorbeugen, der im öffentlichen Leben von Lagos eine geradezu verheerende Rolle spielt.
Der mangelnden Instandhaltung der Straßen gilt es als erstes zu Leibe zu rücken. Jeder, ob Mitglied einer traditionellen Institution, einer Anwohnergemeinschaft, einer Jugendorganisation, eines kulturellen Clubs, ob Angestellter einer privaten Firma oder Beamter, sollte motiviert werden, sich um verstopfte Kanäle, gefährdete Stützen oder Schlaglöcher zu kümmern, sollte selbst eingreifen oder Vorfälle melden. Entsprechende Behörden auf Stadt- und Landesebene müssen eingerichtet werden, die sofort reagieren und kleine Schäden von jetzt auf gleich beseitigen lassen, bevor sie Folgeschäden verursachen und zu einer allgemeinen Bedrohung werden. Dafür sind Anreize oder Belohnungen auszusetzen, um die Arbeit der Community Development Associations bei der Instandhaltung der Straßen wirksam zu unterstützen.
Was besonders wichtig ist: Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen müssen eine breite Mehrheit treffen und nicht, wie bisher der Fall, eine kleine Elite. Die Idee der Infrastruktur beinhaltet Dienst an der Allgemeinheit. Eine der wichtigsten Maßnahmen wäre die Entwicklung eines schienengebundenen Verkehrsnetzes, im Verbund mit anderen Transportsystemen.
Was Not tut, ist eine Verschränkung der Zuständigkeiten auf Staats-, Landes-, Stadt- und Gemeindeebene. Das feindselige Verhältnis zwischen der Verwaltung von Lagos State und der Regierung von Nigeria muss, zunächst vielleicht auf informellen Wegen, harmonisiert werden. Gegenwärtig sind die größten Stärken von Lagos – die Investitionen des Bundes, die industriellen Kapazitäten und seine hohe Bevölkerungszahl – auch seine größten Schwächen, weil alle Entscheidungen in eine Schlacht um Zuständigkeiten münden statt in eine harmonische Entwicklung.
Nach dem Muster italienischer und holländischer Städte wären die Wasserwege auszubauen. Dafür wird privates Kapital ebenso benötigt wie das Wohlwollen der Zentralregierung und die Zustimmung der Kommunen und ihrer Bewohner. Mit den finanziellen Mitteln und dem Fachwissen des privaten Sektors könnte der Warentransport optimiert werden, durch die Verschränkung der Zuständigkeiten würde Zeit und Geld gespart, durch die Kooperation der Anwohner könnte vermieden werden, dass sich die Kanäle einmal mehr in Mülldeponien verwandeln.
Die Regierung muss erkennen, dass, so willkommen private Investitionen auf vielen Ge-

bieten sind, es einige Aufgabenbereiche gibt, die direkter Investitionen durch die öffentliche Hand bedürfen. Dazu gehören der Bau von Schienennetzen und die Klärung der Wasserwege.
Was wir brauchen, sind verbindliche Standards und Qualitätskontrollen für alle infrastrukturellen Maßnahmen. Wir können nicht mehr länger ohne angemessene Technologien, Funktionalitätskontrollen und permanente Instandhaltungsmaßnahmen auskommen. Auch unsere Kostenkalkulationen müssen sich mit den Erfahrungen anderer Entwicklungsländer vergleichen lassen.
Was die steigende Verschuldung und die unbezahlten Rechnungen betrifft, so wäre ein System der Vorauszahlung einzuführen. Außerdem müssten die Schuldner der öffentlichen Hand (der Stromversorger NEPA zum Beispiel) zur Tilgung gezwungen werden können, bevor solche Betriebe in private Hände übergehen.
Für die Stromversorgung muss eine endgültige Lösung gefunden werden, selbst wenn wir uns dabei auf ausländische Initiativen einlassen müssten. Als Zwischenlösung schlage ich vor, dass wir im Rahmen des West African Power Pool vorerst von den immensen Kapazitäten, die der Inga Staudamm in der Demokratischen Republik Kongo produziert, profitieren sollten. Ich erwarte, dass wir, sobald das Gesetz, das die Nationalversammlung verabschiedet hat, vom Präsidenten bestätigt worden ist, mit einer grundlegenden Reform der Stromversorgung rechnen dürfen.
Als Letztes bleibt der Umgang mit dem Abfall, der die Kanäle verstopft, Straßen blockiert, Wohngebäude verseucht. Hier müssen wir uns der wissenschaftlichen Erkenntnisse andere Länder bedienen und uns vor allem auch für Methoden des Recycling einsetzen. Bisher haben wir auf diesem Gebiet so gut wie nichts geleistet.

Schlussfolgerung
Langfristig ist für Lagos nichts gewonnen, so die Politik des Staates Nigeria nicht Hand in Hand mit der von Lagos State zusammengeht, denn wie anders wäre zum Beispiel ein Transportsystem zu etablieren, das mit einem Verbund aus Straßen-, Wasser- und Schienenwegen operiert und endlich die einseitige Belastung der Straßen aufhebt? Wie anders wären die Wasserwege im Netz der Lagunen zu verbinden, von Epe und Ikoduru durch die Oworonshoki/Bariga Achse nach Mile 2, Okokomaiko und Badagry? Wie anders könnte ein Schienennetz durch Lagos Stadt gebaut werden, das die am dichtesten besiedelten Gebiete wie Agege, Abule Egba, Ipaja, Isolo, Ikotun, Egbe, Ajegunle, Oshodi, Mushim und Shomolu via Schnellbahnen mit den Kerngebieten in Yaba, Oshodi und Ikeja verbindet, von wo aus sich dann der Verkehr über Busse und Autos weiter verteilen könnte?
Wenn ich hier so vehement darauf bestehe, dass wir ein schienengebundenes Verkehrsmittel brauchen, hängt das mit meiner persönlichen Erfahrung in anderen Großstädten zusammen. Ein öffentliches Verkehrsmittel auf Schienen ist erstens umweltfreundlich, zweitens können damit ganz andere Mengen von Gütern transportiert werden, drittens würden die Straßen in hohem Maße entlastet, und viertens ist es viel schneller als jedes andere Fortbewegungsmittel (eine Studie besagt, dass die Fahrzeit von Iddo nach Alagbado, die heute etwa eine Stunde beträgt, sich auf fünfundzwanzig Minuten reduzieren würde). Fünftens ist es für die Benutzer billiger, sechstens ist es sicherer. Siebentens ist der Transport auch von Gütern preisgünstiger, und achtens sind Schienenwege weniger anfällig und verschlingen auch weniger Reparaturkosten als Autobahnen. Resümee: Ein Schnellbahnsystem ist die dringlichste Aufgabe, der sich das Lagos State Government widmen sollte.
Ein anderes Thema: Wenn überhaupt Innovationen denkbar sind, dann müsste sich etwas an dem kulturellen Klima ändern. Mit der jetzigen Einstellung der Nigerianer zu Arbeit, Privatbesitz und Umwelt kommen wir nicht weiter. Regierung und Gemeinden müssen alles tun, um den Bewohnern eine Art von Stolz auf ihre Stadt einzuimpfen, so dass sie sich auch für öffentliches Eigentum verantwortlich fühlen. Was die Instandhaltung von öffentlichem und privatem Eigentum betrifft, so haben weder die Behörden noch die Bewohner bisher einen Sinn dafür entwickelt. Doch viele Katastrophen, ob Unfall verursachende Krater auf den Schnellstraßen oder der Ausfall von Strom und Wasser über Tage, ließen sich vermeiden, wenn man kleine Reparaturen schnell ausführen würde.
Die Rettung liegt weder bei privaten Investoren noch bei den Behörden allein. Zudem hängen alle Infrastrukturmaßnahmen irgendwie zusammen. Wie wir wissen, richtet ein Stromausfall Schäden im Telekommunikationssystem an und unterbricht die Wasserversorgung. Was erkannt werden muss, ist die Interdependenz aller Maßnahmen, was bedeutet, dass jeder Pfennig, der für eine Koordination der verschiedenen Sektoren ausgegeben wird, gut angelegt ist.
Was brauchen wir also: eine klare Zielbestimmung, ein System von Anreizen und Belohnungen, einen Sinn für Instandhaltung und Schutz von Eigentum bei Behörden und Bürgern und Investitionen in nachhaltige Konzepte. Infrastrukturmaßnahmen sind die fundamentale Voraussetzung und der Katalysator für die soziale und ökonomische Entwicklung von Lagos Stadt und Lagos State. Sie sind die Schlüsselvoraussetzung für Investitionen, für eine funktionierende Industrie, für ein Wachsen des Arbeitsmarkts und für eine effektive Regierung und Verwaltung. Ich breche hier eine Lanze für die Infrastruktur, deren Sanierung der Staat allen anderen politischen und ökonomischen Maßnahmen voranstellen sollte.

Apropos Infrastruktur: Das erste Großprojekt des Staates Nigeria war der Bau der Stadtautobahn, einer Ringroad nach dem Vorbild westeuropäischer und nordamerikanischer Verkehrsplanungsprinzipien der 60er Jahre des 20. Jahrhunderts. Unter dem Schutz der aufgeständerten Hochstraßen und Flyovers haben sich mittlerweile überall die Straßenhändler eingerichtet.
Die Müllentsorgung in Lagos folgt dem Zufallsprinzip. Wer es sich leisten kann, lässt den Abfall von privaten Firmen abholen, die ihn dann anderswo ablegen. Ein kontrolliertes Deponieren gibt es nicht.

Fotos: Matthew Gandy, London