Dagmar Hoetzel

The Lagos Experience

Dem Fremden bleibt Lagos lange verschlossen, zu übermächtig sind Hitze, Lärm und Gestank. Wie lässt sich Lagos lesen? Nach langen Stadtspaziergängen und Gesprächen mit Architekten und Fotografen entsteht ein Bild der Stadt, in dem sich die Vielfalt Westafrikas zu einem Mosaik der Gegensätze zusammenfügt.

Die Fahrt vom Flughafen führt über die lange, in die Lagune gebaute Third-Mainland-Bridge ins Zentrum. Das Zentrum, das ist Lagos Island, wo sich im 15. Jahrhundert erstmals Yoruba-Stämme niederlassen, später wird dort eine Pfeffer-Farm gegründet und der Sitz des Oba, des obersten Stammeshäuptlings, eingerichtet. In dieser Zeit wird die Insel von portugiesischen Seefahrern entdeckt, die im 18. Jahrhundert den Sklavenhandel von hier aus organisieren, gleichzeitig gründen Engländer, Franzosen und Niederländer Handelsniederlassungen. 1861 wird Lagos Island zur britischen Kronkolonie ernannt.

Das Zentrum will sich dem an europäischen Stadtstrukturen geschulten Auge zunächst nicht erschließen. Verloren versuche ich mich zu orientieren. Schwüle Hitze stülpt sich wie eine Glocke über den Körper, kriecht in den Kopf, breitet sich aus, lähmt. Tage dauert es, bis sich die Sinne etwas gewöhnt haben an den Lärm, den Verkehr, den Gestank, die Hitze, das scheinbar nicht enden wollende Durcheinander. Nur langsam schwindet das Gefühl, keinen Raum zu haben. Wo ist der Ort, an dem ein wenig Ruhe herrscht? Menschenmengen, Autos, Minibusse, Mopeds wälzen sich wie ein breiter, träger Strom durch die Straßen, über die Brücken. Die Straßen haben so viele Fahrbahnen, wie Autos nebeneinander passen. Es gibt keine Regeln, keine Höflichkeit, keine Rücksicht auf Fußgänger, nur Gehupe ohne Unterlass. Männer und Frauen balancieren auf ihren Köpfen riesige Tabletts und Schüsseln durch die Menge und den sich stauenden Verkehr. Überall wird ge- und verkauft, in stetem Fluss bewegen sich Käufer und Verkäufer, Waren und Geld. Dort, wo Platz ist, werden Verkaufsstände und Verschläge aufgebaut, manchmal in ein, zwei, drei Reihen vor den eigentlichen Läden, und lassen kaum noch Platz für den motorisierten Verkehr. „Pure Water“, in Plastikbeutel abgefülltes Leitungswasser, Obst, Gemüse, Nüsse, Plastikwaren, Textilien, Sonnenbrillen, Schuhe, Fleisch, Fisch – alles, alles gibt es zu kaufen. Und der ganze Müll und Abfall dieser Megastadt verklumpt zu einer stinkenden, gärenden, schwarzen Masse, die sich in den Straßen sammelt, an Gehsteigkanten und Mauern, an den Ufern der Lagune und in den offenen Abwasserkanälen. Wo es sich die Anwohner leisten können, gibt es private Abfallentsorger, manchmal ziehen dunkle Rauchschwaden von schwelenden Müllbergen über die Stadt. Bäume, die Schatten spenden könnten, gibt es kaum. Täglich brechen die Stromversorgung, die Wasserversorgung oder die Telefonnetze zusammen. Und es gibt weite Gegenden, die gar nicht an die Versorgung angeschlossen sind: illegale Siedlungen am Rande von Wohngebieten oder in der Lagune.

Es sind diese Bilder, die eine Vorstellung von Lagos prägen als Inbegriff von Chaos und Wildheit, vom Untergang der Stadt als Kulturraum einer zivilisierten Gesellschaft. In seinem Harvard Project on the City hat Rem Koolhaas Lagos als einen sich selbst regulierenden Organismus beschrieben. Diese Betrachtungsweise bedarf einer Ergänzung durch die Darstellung des größeren historischen, politischen, wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhangs, der zu der heutigen Situation Lagos geführt hat. Das Versagen des Staates, in dem Korruption an der Tagesordnung ist, es keine allgemein gültigen Regeln und Gesetze oder ein funktionierendes Steuersystem gibt, eine in Demokratie kaum erfahrene Gesellschaft, aber auch soziale Differenzen, religiöse Polarisierung und ethnische Spannungen sowie ökonomische Prozesse haben zu einer Art Selbstverwaltung geführt, wobei der Gemeinsinn auf kleine Gruppen, Familien, Nachbarschaften reduziert ist. Der fehlenden oder nicht funktionierenden Infrastruktur begegnet man mit privaten Diensten oder Initiativen.

Sieht man Fotos von Lagos aus den vierziger, fünfziger, sechziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts, so vermitteln sie den Eindruck einer freundlichen, aufstrebenden Stadt am tropischen Strand, den Palmenwälder säumen – die heutige Stadt kann man darin kaum wiedererkennen.

Wir begeben uns auf einen Gang durch Lagos Island. Der „Race Course“ wurde als Pferderennbahn errichtet, später wird die einst grüne Lunge der Stadt zum Festplatz für die Unabhängigkeitsfeiern und als Aufmarschplatz für Militärparaden umgebaut. Die englische Verwaltung hatte Lagos Island aufgeteilt in einen südlichen Bereich für die europäische und einen nördlichen für die afrikanische Bevölkerung. Die Grenze bildete die Broad Street, die, wie der schon Name sagt, besonders breit ausgelegt wurde, um das Übertreten von Feuer und Krankheiten, aber wohl auch das Übertreten von Menschen aus dem „schwarzen“ in

Lagos ist ein Meer von Farben und Formen, nicht nur was die Gefe, den Kopfschmuck der Frauen aus teurem Tuch betrifft.
Nächste Seite: An den Wochenenden und vor allem an den Feiertagen kommen Zehntausende an den Strand, wer es sich leisten kann, mietet einen Liegestuhl mit Sonnenschirm. Für viele Gläubige ist der Strand ein Ort der Andacht, wo sie allein, in kleinen oder manchmal großen Gruppen stundenlang unter freiem Himmel beten.
Übernächste Seite: Der Kollaps der staatlichen Daseinsvorsorge von der technischen bis zur sozialen Infrastruktur hat zu einer Art Selbstverwaltung geführt, wobei der Gemeinsinn auf Familien und Nachbarschaften reduziert bleibt.

Fotos: George Osodi, Lagos

den „weißen“ Teil besser kontrollieren zu können. Parallel dazu verläuft die Marina Street, die, bevor die Ringautobahn hier gebaut wurde, noch eine echte Promenade war, der Ozean auf der einen Seite, Geschäfte und Restaurants auf der anderen. Zwischen Broad und Marina Street Hochhäuser aus den fünfziger, sechziger und siebziger Jahren, Banken, Headquarter von Öl- und Energiekonzernen, ehemalige Regierungsgebäude, und immer wieder zwei- bis dreigeschossige Bauten aus der Kolonialzeit, ein Hospital, Schulen, eine Bibliothek. Der Tinubu Square ist einer der wenigen Plätze in der Stadt. Hier beginnt das sogenannte brasilianische Viertel. Nach der Befreiung zurückgekehrte Sklaven errichteten ihre Häuser in brasilianischem Kolonial- und Jugendstil. Eines der größten und ehemals wohl auch prächtigsten steht am Tinubu Square. Mittlerweile ist es zigmal erweitert worden. Dort, wo ehemals eine Familie residierte, drängen sich nun mehrere. Daneben steht ein sechsgeschossiges Bürohaus aus den fünfziger Jahren, die Brises Soleils sind verbogen und zerlöchert, die hohe Luftfeuchtigkeit und die salzige Luft nagen an den Blechverkleidungen.

Wir gehen die Broad Street weiter Richtung Westen und kommen zum Bristol Hotel. Auch dies wohl ein gutes Beispiel dieser tropischen Variante der Moderne und einst eines der ersten Häuser am Platz. Heute verfällt es zusehends, Decken- und Wandverkleidungen hängen lose herab, irgendwo dringt Wasser ein, die Beleuchtung ist schummrig, Lampen fehlen entweder ganz oder funktionieren nicht, ein Portier gibt uns lakonisch Auskunft über die Zimmerpreise, 250 Naira (ca. 16 Euro) die Nacht, angeblich ist es eine Absteige für Kleinganoven. Auf dem Weg zum Palast des Oba im ehemaligen „Afrikanerviertel“ werden die Straßen enger, sie winden sich, werden unübersichtlich, überall Waren und Menschen, die einzelnen Märkte sind nicht mehr zu identifizieren, sie wachsen zusammen, gehen ineinander über. Wie viele Millionen Menschen, zwei oder drei, strömen täglich auf die Insel? Wie leicht kann man die Orientierung verlieren, doch endlich beherzige ich den Rat eines Lagosian „just relax“, ich füge mich ein in den Fluss und in die Geschwindigkeit der Massen und folge geschmeidig meinem ortskundigen Begleiter. Die Rufe „whity“ bleiben trotzdem nicht aus. Die wenigen in Lagos lebenden Europäer bewegen sich höchstens mit dem Auto in der Stadt, und so falle ich als Fußgängerin mit weißer Hautfarbe auf. Der Oba, der König der Yoruba in Lagos, hat zwar keine offizielle staatliche Funktion, spielt aber eine wichtige Rolle in der Gesellschaft der Yoruba. Angeblich soll er erst vor kurzem dafür gesorgt haben, dass die „Area Boys“, Jugendbanden, die ganze Viertel kontrollieren und terrorisieren, sich zumindest vorübergehend zurückgezogen haben. Vieles erscheint verwirrend, erschließt sich dem Fremden nicht sofort: Überlagerungen von parallel existierenden Gesellschaftssystemen, von Räumen und Bedeutungen, von afrikanischen Traditionen und Lebensweisen mit einer modernen, westlichen Welt. An einer ganz normal anmutenden, völlig überfüllten Straßenkreuzung in der Nähe des Palastes des Oba befindet sich, ohne sichtbaren Hinweis, ein wichtiger spiritueller Ort der Yoruba. Nicht selten sieht man in den Straßen Geschäftsmänner mit Handys in traditioneller Kleidung aus den traditionellen blau-weißen Yoruba-Batikstoffen oder aus weißen oder rosafarbenen Schweizer Spitzen. Der ständige Verkehrsstau ist für die einen tägliche Qual, den fliegenden Händlern aber, die zwischen Autos und Bussen ihre Waren feilbieten, sichert er die Einnahmequellen. Die koloniale Stadt ist längst adaptiert, überlagert von neuen, wechselnden Nutzungen und Bauten, dennoch ist sie im kollektiven Gedächtnis verankert – das Korsett des kolonialen Raums wird noch empfunden.

Wir fahren mit dem Taxi nach Victoria Island, die Insel, die wegen der Nähe zum Hafen von den Engländern lange von Bebauung frei gehalten wurde und heute als bessere Wohngegend gilt. Wir besuchen Koku Konu, einen jungen Architekten. Seine Wohnung ist geräumig und voll mit Designer-Möbeln, die er aus Europa importiert hat. Er muss die Miete für zwei Jahre im Voraus bezahlen. Das ist üblich in Lagos, viele jedoch können sich das trotz eines regelmäßigen Einkommens nicht leisten. Koku beschreibt Lagos als ein akzeptiertes Nebeneinander von Gegensätzen, das von feinen, jedoch entscheidenden Grenzen zusammengehalten wird. Manche sind sichtbar, wie beispielsweise der Ajegunle-Kanal, der das wohlhabendere Wohnviertel Apapa von dem Slum Ajegunle trennt, andere wiederum sind weniger offensichtlich, und einige verändern sich

ständig. Koku Konu gründete um die Jahrtausendwende die Initiative „CIA“ Creative Intelligence Agency, ein loser Zusammenschluss von Künstlern, Architekten, Stadtplanern und Fotografen, um über ihre Disziplinen vor dem Hintergrund einer kollabierenden Stadt zu diskutieren. In Lagos gibt es kein offizielles Forum für Debatten über Architektur oder Stadt. Es gibt eine Gruppe, die sich Legacy nennt und sich um die historischen und kolonialen Gebäude und deren Erhalt kümmert. Planungen, die die Stadt betreffen, werden zwar mit jedem neuen Politiker im Amt beauftragt und präsentiert, verschwinden dann aber in Schubladen, die nie wieder geöffnet werden. Die CIA veranstaltet Workshops und Besuche der Architekturbüros untereinander, Koku organisiert für Studenten Exkursionen nach Übersee. Und sie haben eine breit angelegte Studie zur Regeneration von Lagos erarbeitet, die sie auf der Dokumenta Plattform 4 „Cities under Siege“ im Jahr 2002 präsentierten. Zwar bezeichnet Koku die Vorschläge als etwas „grünschnabelig“, findet aber, dass ihre Stärke in der lokalen Kultur liegt, sei sie nun zeitgenössisch und voller Technologie oder mit einfachen Mitteln und traditionell entstanden. Koku Konu will nun die Worte in Gebautes umsetzen. Sein Büro finden wir auf einer seiner Baustellen. Er ist nicht nur Architekt, er hat auch eine Baufirma, ohne die er sein Architekturbüro nicht halten könnte. Entwürfe würden nicht bezahlt, erzählt er, also muss er auch realisieren, was er entwirft. Zurzeit baut er hauptsächlich Niederlassungen von Banken. Und er will richtig gute moderne Architektur machen, nicht afrikanische oder tropische, einfach gute Architektur, ungeachtet des Ursprungs, nicht an den Ort gebunden.

Lagos ist Zufluchtsort für die Armen und Ärmsten, die ihr Dorf, ihre Familie verlassen, um ein wenig Geld zu verdienen. Die Stadt bietet weniger ein Zuhause, aber offeriert demjenigen Möglichkeiten, der sich auf sich selbst verlässt, der erfinderisch ist und improvisieren kann und der auch die kleinste Nische zu nutzen weiß. Oshodi ist der größte Markt am größten Verkehrsknotenpunkt auf dem Festland. Der Bus, der uns dorthin bringt, hält auf einer Brücke. Von hier oben haben wir einen Überblick: ein Meer von Farben und Formen, ein Ende des Marktes lässt sich nicht ausmachen. Ein Zug fährt langsam ein und schlägt kurzfristig eine Schneise, Waren werden von den Schienen geräumt, um sie hinter dem Zug sogleich wieder auszubreiten. Die Mechanismen des Handelns funktionieren genauso wie überall. Großhändler verkaufen an Zwischenhändler, die die Waren in kleinere Stückeinheiten verpacken, bis sie in den Körben oder auf den Tischen der Straßenhändler und Marktleute landen. Und jeder kann sich an dem informellen Straßenhandel beteiligen.

Am Sonntag gehen wir zum Strand. Priester freikirchlicher Gruppen verkünden ihren Gemeinden auf Englisch und Yoruba Glück, Reichtum und Gesundheit verheißende Botschaften, andere vollziehen ihre religiöse Zeremonien eher still für sich im Sand, Händler bieten einzelne Zigaretten und Holzschnitzereien an, die Jungs vom Polo-Club reiten ihre Pferde aus, Familien machen ihren Sonntagsausflug.

Auch den letzten Abend verbringen wir am Strand. Wir essen gegrillten Fisch, lassen diejenigen, die darum bitten, aus unserer Wasserflasche trinken oder geben ihnen von unserem Essen, bezahlen den Gitarrespieler, mit dem wir Lieder singen, ebenso wie den Jungen, der das Erzählen von Witzen verkauft. Der Weg zu unserer Unterkunft ist dunkel. Hin und wieder nur spärlich beleuchtet von den Petroleumlämpchen der Leute, die sich am Gehsteig zusammengefunden haben. Am offenen Feuer bereiten sie Speisen, essen, reden, manche legen sich hier schlafen. An einer Tankstelle haben sich dutzende Okada-Fahrer (Okadas sind Mofataxis) auf ihren Mofas schlafen gelegt.

In der Nacht regnet es. Tropische Güsse prasseln auf das Wellblechdach. Am Morgen stehen die Straßen unter Wasser, Menschen waten durch das Wasser, das an manchen Stellen kniehoch ist. Nach einigen Stunden ist alles wieder trocken, die Feuchtigkeit verdunstet, die Luft ist noch schwüler. Wie lange wohl das Taxi zum Flughafen braucht, eine Stunde oder drei?