

Accra ist eine Metropole – und viele Dörfer

In Ghanas Hauptstadt glänzt der Staat mit Abwesenheit, die Gemeinschaften sind umso stärker

PHILIPP ESCH

Betrachtet man Accra nachts aus der Luft, so gleicht die Stadt einem Sternenhimmel. Unzählige Lichtpunkte glimmen nebeneinander: Neonröhren erhellen Hofgevierte, erleuchtete Fenster, Autoscheinwerfer, ein paar Feuer, dazwischen als helle Inseln die Tankstellen.

Abgeflogen war ich aus Amsterdam, und diese Stadt sah von oben ganz anders aus, wie ein gleissendes Spinnennetz im Dunkel der Nacht. Die Strassen und Plätze strahlten viel heller als die Wohn- und Geschäftshäuser: Der öffentliche Raum zeichnete sich klar konturiert und hell erleuchtet ab vor dem schwach leuchtenden Hintergrund der nächtlichen Gebäude. Was mir die nächtliche Vogelschau auf die afrikanische Metropole offenbarte, verstand ich freilich erst aus der Froschperspektive, unterwegs zu Fuss, mit dem Fahrrad und im Auto: Diese Stadt ist gar keine Stadt, sondern ein gigantisches Dorf. Denn es ist nicht der Raum der Öffentlichkeit, sondern ein Patchwork von Gemeinschaften, die diesen Ort ausmachen.

Ja nicht stehen bleiben!

Genügend Zeit für die Erkundung Accras habe ich mitgebracht, denn ich lebe für ein paar Monate in der Hauptstadt von Ghana. Flanierend wollte ich sie entdecken, durch die Strassen spazieren, hin und wieder in einem Café Platz nehmen, den Menschen zusehen und meinen Gedanken nachhängen. Aber das geht nicht – in Accra ist man involviert ins Geschehen auf der Strasse, ob man will oder nicht.

Auf dem riesigen Makola Market in der Stadtmitte ist man so dicht umgeben von Menschen und Waren, von Gerüchen und Geschmäckern, Farben und Formen, von Marktschreiern, Musik, Klappern und Klatschen, dass man gar nicht anders kann, als sich vom wogenden Menschenstrom erfassen zu lassen. Ja nicht stehen bleiben! Aber noch in der Bewegung begleiten einen fliegende Händler, welche die Vorzüge ihres Ratengifts oder ihrer Wurmtabletten darlegen. Selbst der Luftraum über dem Markttreiben, diese letzte Leerstelle, wird bewirtschaftet, denn auf vielen Köpfen werden ausladende Blechschalen voller Waren balanciert.

Hier, im Viertel rund um den zentralen Markt, geben koloniale Bebauungsstrukturen, die nach vormoderne städtebaulichen Konventionen geplant worden sind, den Rahmen vor. Die drei bis sechs Geschosse hohen Gebäude haben Arkaden oder weit öffnende Ladenlokale, so dass die öffentliche Sphäre hinein ins Gebäudeinnere reicht. Die in Accra allgegenwärtigen Strassengräben sind abgedeckt. So finde ich hier ein vertrautes Stadtbild vor, aber genutzt in einer Intensität, die mir den Atem raubt. Die Gebäude – angebaut, aufgestockt, zweckentfremdet, mit Treppen erweitert, mit Tüchern behängt und mit Plakaten beklebt – bewältigen gleichmütig ein Vielfaches der Beanspruchung, für die sie ein Jahrhundert zuvor ausgelegt worden waren.

Aber diese Dichte ist unnützlich. Die meisten Viertel der Stadt sind niedrig bebaut, und die Strassen sind breit. Wobei die Häuser gar nicht gross in Erscheinung treten, weil sich kleine Ladenverschlüsse aus Blech vor sie gedrängt haben. Das hat mit einer Eigenheit ghanaischer Strassen zu tun, den offenen Entwässerungsgräben nämlich, welche auch innerorts die Fahrbahn zu beiden Seiten unbittlich begrenzen. Hinter diesen Gräben, aber vor der Grenzmauer, welche die Häuser umgibt, wuchert die private Aneignung umso hemmungsloser. Was mit dem Streifen zwischen Graben und Mauer geschieht, ist der Initiative der Anwohner und Gewerbetreibenden überlassen: Verkaufsstände, Imbisse, Kleintiergehege, Werkstätten sowie Auto-Karkassen säumen die Strasse und zwingen den Spaziergänger – bzw. den gejagten Passanten – auf die Fahrbahn.



Verkaufsstände erobern Trottoirs und Strassen, Fussgänger werden auf die Fahrbahn abgedrängt – der öffentliche Raum ist unkämpftes Terrain.

PHILIPP ESCH

Die Gräben markieren das Rumpfterritorium, auf das sich die obrigkeitliche Kontrolle zurückgezogen hat. Der öffentliche Raum ist bloss noch: der Raum des Verkehrs und der Entwässerung. Auch die Beleuchtung der Strasse ist nur dort öffentlich, wo die Institutionen besonders wichtig oder die Anwohner besonders reich sind. Selbst das Regeln der Geschwindigkeit wird vielerorts von den Anwohnern selber durchgesetzt, indem sie dicke Taue über die Strasse legen, die man nur langsam überfährt, will man Schaden am Fahrzeug vermeiden. Neulich wurde unter Anwohnern und Freunden eines Mannes gedacht, der während der letzten zwanzig Jahre den Verkehr auf einer vielbefahrenen Kreuzung geregelt hatte – als Bürger in Gelbweste, der von den Zuwendungen der Vorbeifahrenden lebte!

Und noch einiges andere fehlt, das wir zur amtlich organisierten Grundausstattung einer Stadt zählen, wie der öffentliche Verkehr, die Müllabfuhr, die Verteilung der Post, Hausnummern oder auch nur verbindliche baurechtliche Vorgaben. Weil selbst verbrieftes Grundeigentum immer wieder Anlass zu Streit gibt, ist es offenbar zwingend, unmittelbar nach dem Kauf eine Mauer um das erworbene Grundstück zu bauen und einen Wächter einzusetzen.

Auf diese Weise wird informell – wenn man so will: dörflich – geregelt, was obrigkeitlich nicht geleistet wird. Sammeltaxis übernehmen den öffentlichen Nahverkehr, Müllsammler eine rudimentäre Müllabfuhr für die, die es sich leisten können; die anderen verbrennen ihren Müll im Garten und tragen so das Ihre dazu bei, dass die Luft in dieser industriearmen Stadt schlechter sein soll als in Peking.

Stadt aus Dörfern

Dörflich wirkt auch die Segregation der Stadtgesellschaft in Gemeinschaften, die unter sich bleiben. Wer aus den verschiedenen Ecken des Vielvölkerstaats in die Stadt eingewandert ist, bleibt gerne innerhalb seines heimischen Milieus: In Nima wird Haussa gesprochen, im Stadt-

teil Osu Twi, in Jamestown Ga. Zahllose Freikirchen scharen Glaubensgemeinschaften um sich, und jede Beerdigung feiert man auf verkehrsblockierten Strassen während mehrerer Tage und unter Aubietung aller verfügbaren Ressourcen.

Besonders anschaulich wird der dörfliche Charakter der Grossstadt überdies an den wenigen Baumsolitären, die aus dem Meer der meist eingeschossigen Häuser und Hütten ragen. So wie die Bäume in offener afrikanischer Landschaft oder auf dem Dorf öffentliche Orte weithin sichtbar bezeichnen, so tun sie das auch über dem Dächermeer von Accra. Die ausladenden Bäume wirken beständiger als die improvisierten Häuser, die von der Vergänglichkeit gezeichnet sind. In ihrem Schutz lassen sich die Anwohner gern nieder, danken für den Schatten und freuen sich an Blätterrauschen und Vogelgezwitscher. Dafür halten sie mithilfe niedriger gemauerter Schwellen den Umraum der Bäume frei.

Wollte man den Unterschied zwischen westafrikanischem und europäischem Siedlungsbild an einem einzigen Element exemplarisch veranschaulichen, so wäre das der Streifen zwischen Strasse und Gebäude. Nirgends wuchert die private Initiative sichtbarer als hier, in Gestalt zwergenhaft kleiner Häuser aus Blech, die sich vor die grossen drängen. Diese Hierarchie der Bauten ist den uns vertrauten Siedlungsbildern diametral entgegengesetzt, weil bei uns die Permanenz der Bauten am Strassenrand am höchsten ist und auf der Gebäuderückseite informeller wird.

Hier aber werden die Strukturen umso flüchtiger, je näher sie der Strasse kommen, so dass im Übergang von Mobilität zu Immobilie eigentliche Hybridformen beider entstehen: tragbare Häuser und festgewachsene Fahrzeuge. Blecherne Ladenverschlüsse, aus Containern gebaut, stehen prekär und schüttern auf Zementplatten oder, wenn sie sich ihrer Sache allmählich sicherer sind, auf Betonsöckeln, manchmal sogar kunstvoll gefliest. Ihnen vorgelagert haben fliegende Händler ihre Ware auf Tüchern, in Töpfen oder Vitrinen ausge-

breitet. Sie sind die flüchtigsten Siedler oder, wenn man so will, die Vorhut für die erweiterte Inbesitznahme des Strassenraums, immer wieder kühn vorstossend und immer wieder zurückgeworfen von der Gewalt des Verkehrs.

An den Rändern der Siedlungen, wo entlang der Strasse weniger Geschäftigkeit aufkommt, haben sich die Handwerker den Strassenrand als Werkstatt und Ausstellungsraum angeeignet. Hier wird unter freiem Himmel geflochten, gepolstert, geschraubt. Weit dauerhafter als mancher Ladenverschlus sind dagegen die ausgeweideten Karkassen von zurückgelassenen Autos, in denen der Unrat sedimentiert.

Das Unternehmertum

Die optimistische, anarchische unternehmerische Energie, die sich der Strassenränder bemächtigt hat, ist ebenso anrührend, wie die Ohnmacht der Res publica beklagenswert ist. Mit dickem Pinsel steht zwar auf vielen der Verschlüsse der Räumungsbefehl, dessen angeordnete Umsetzung aber schon Jahre zurückliegt, selbst da, wo «last warning!» ergänzt wurde. Wie diese Nutzniessung der Strassenränder genau geregelt wird, ist mir immer wieder anders erklärt worden. Offenbar ist dem Bezirk eine Abgabe für die Nutzung des öffentlichen Grunds geschuldet, und der Besitzer des dahinterliegenden Hauses muss mitbedacht werden.

Aber es ist klar: Accra ist ein Soziotop der starken Gemeinschaften und der schwachen Öffentlichkeit, ein Siedlungsgefüge, dessen Form ohne institutionellen Schutz ist. Staat oder Gemeinde scheinen an der Gestaltung des öffentlichen Raums nicht beteiligt, sondern auf die grundsätzlichen Versorgungsaufgaben beschränkt zu sein. Man fühlt sich erinnert an Rem Koolhaas' (vielbesprochene, aber nie publizierte) Studie zu Lagos aus den 1990er Jahren. Inmitten dieser «für Architekten maximalen Terra incognita» wollte Koolhaas damals herausfinden, welche Möglichkeiten das Versagen der Institutionen freisetzt – Not und Erfindergeist vorausgesetzt.

Koolhaas und sein Team waren fasziniert davon, wie die Menschen «aus einer schrecklichen Situation das Beste machen», und sie kartierten die improvisierten, aber erstaunlich stabilen «bottom up»-Organisationsformen, welche die fehlenden hoheitlichen Rahmenbedingungen kompensierten. Lagos ging es vor zwanzig Jahren bedeutend schlechter als Accra heute, die in der Studie porträtierten Verhaltensweisen aber finden sich in moderaterer Form genauso in Accra.

Wie weiter?

Man ist erstaunt über die Improvisation, den Erfindergeist, die Initiative allerorten, aber ratlos, wenn man sich vor Augen hält, welche Herausforderungen mit so geringen Steuerungsmöglichkeiten bewältigt werden sollen. Accras Bevölkerung, die heute rund zweieinhalb Millionen Menschen zählt, wächst rasant, so dass die Prognosen von einem allmählichen Zusammenwachsen der Grossstädte an der Küste zu einer westafrikanischen Riesen-Konurbation ausgehen.

Es herrscht Einigkeit, dass die konzentrierten, koordinierten Anstrengungen, die Accra heute braucht, von Investoren kommen werden und nicht von der öffentlichen Hand. Die lässt stattdessen gerade im Direktauftrag des Präsidenten eine «National Cathedral» planen, um «die Spiritualität und Einheit der Nation zu feiern», wie ihr Architekt David Adjaye beteuert. Aber wenn Accra eines nicht braucht, dann ist es ein weiteres Monument.

Im Gegenteil. Accra braucht öffentliche Räume, die deklariert und verteidigt werden. Accra braucht öffentliche Verkehrsträger, welche die vielen Gemeinschaften miteinander vernetzen. Und vielleicht gelingt es gar, diese Stadt dem Meer zuzuwenden? Noch liegt das Meer vor der Stadt, weitet sich Brachland zwischen Stadt und Wasser. Aber wenn man die Augen schliesst, den Verkehr hört und die Möwen und dazu die kühle, salzige Meeresluft atmet, dann kann man sich vorstellen, auf einer Corniche zu flanieren wie in Havanna oder in Alexandria.