

Im folgenden Kapitel wird die komplexe Verflechtung kolonialer, politischer und sozialer Linien untersucht, die im TER-Projekt zusammenlaufen. Diese historische Einbettung ist für das Verständnis der aktuellen Bedeutung des *Train Express Régional* (TER) unverzichtbar.

Der erste Teil konzeptualisiert Infrastrukturen in Afrika als koloniale Technologien der territorialen Transformation,²⁵⁷ wie sie der Architekturhistoriker Kenny Cupers beschreibt. Er zeigt auf, wie sich die Vision eines verbundenen eurafrikanischen Raumes in konkreten Infrastrukturen materialisierte und wie Eisenbahnen als Mittel kolonialer Erschließung, technologischer und symbolischer Überlegenheit sowie als Instrumente der Machtausübung fungierten. Zur Veranschaulichung ihrer politischen Funktion im senegalesischen Kontext werden anschließend die kolonial geprägten Eisenbahnverbindungen Dakar–Saint-Louis (1885) und Dakar–Niger (1934) diskutiert. Einen ersten Bruch mit der kolonialen Mobilitätslogik markierte nach der Unabhängigkeit der als soziales Projekt konzipierte *Petit Train de Banlieue* (1987).

Im zweiten Teil wird der gegenwärtige Umgang mit diesem kolonialen Infrastrukturerbe anhand der kontinentalen Entwicklungsvision der *Afrikanischen Union* (AU) beleuchtet. Die dort verankerten Infrastrukturprojekte zielen auf eine stärkere Vernetzung afrikanischer Städte sowie auf die Integration in globalisierte Wirtschaftsräume ab. Ein zentrales Augenmerk liegt dabei auf dem Aufbau strategischer Verkehrs- und Logistikkorridore wie dem *African Integrated High-Speed Railway Network* (AIHSRN), das zur effizienteren Zirkulation von Gütern und zur Anbindung einer wachsenden urbanen Bevölkerung beitragen soll. Senegal positioniert sich als zentrale Schnittstelle dieser Entwicklung und formuliert mit dem *Plan Sénégal Émergent* (PSE)²⁵⁸ eine nationale Strategie, deren Herzstück die Modernisierung des kolonialen Eisenbahnnetzes bildet.

Im dritten Teil wird der TER (2021) untersucht, der als Leuchtturmprojekt des PSE eine Wiederanknüpfung an koloniale Logiken unter neuen Vorzeichen markiert. Ausgehend von den Modernisierungsversprechen des ehemaligen Präsidenten Macky Sall wird gezeigt, wie sich hier ein Prozess infrastruktureller Erschließung vollzieht, der laut Julian Stenmanns einer selektiven Anschlusslogik²⁵⁹ folgt und exemplarisch für die kontinentale Entwicklungspolitik der AU steht. Die Infrastruktur des TER-Projekts veranschaulicht, wie sich neue Dispositive neokolonialer Kontrolle etablieren, die globale Mobilitätsströme steuern und einer logistischen *Gouvernementalität*²⁶⁰ folgen. Das Mobilitätsregime des TER konstituiert sich durch asymmetrische Abhängigkeitsverhältnisse von europäischer Technologie, Finanzierung und Expertise und

257 Cupers u. a., »How Infrastructure Shaped Territory in Africa: Research Project Supported by the Swiss National Science Foundation 2018–2022«.

258 République du Sénégal, »Plan Sénégal Émergent 2014–2018«, Februar 2014.

259 Stenmanns, »Die räumliche Logik der Infrastruktur zwischen Afrika und Europa«, 186 f.

260 Deborah Cowen, *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade* (University of Minnesota Press, 2014).

produziert strategische An- und Ausschlüsse entlang der Bahngleise. Auf diese Weise schreibt der TER koloniale Kontinuitäten fort.

Um diese Einschreibung besser nachvollziehen zu können, werden im Folgenden die französischen Strategien und Beweggründe für den Bau kolonialer Eisenbahninfrastrukturen in Senegal in den Blick genommen.

Eisenbahninfrastrukturen als koloniale Raumstrategie

Ein tieferes Verständnis der politischen Instrumentalisierung von Eisenbahninfrastrukturen als Raumstrategie im kolonialen und postkolonialen Kontext erfordert zunächst eine begriffliche und historische Klärung.

Der Begriff Infrastruktur lässt sich historisch auf seinen französischen Ursprung im Jahr 1875 zurückverfolgen, als er erstmals in einem militärischen Kontext verwendet wurde. Etymologisch betrachtet, verweist die lateinische Vorsilbe *infra* auf das »Darunterliegende« einer *structura*, also einer zusammengefügtten Ordnung.²⁶¹

Der Anthropologe Brian Larkin²⁶² beschreibt Infrastrukturen als »gebaute Netzwerke«, die den Fluss von Menschen, Gütern und Ideen ermöglichen. Sie strukturieren nicht nur physische Bewegungen, sondern bestimmen auch die Geschwindigkeit, Richtung und Rhythmen sozialer Interaktionen. Als materielle Grundlagen prägen sie damit die Mobilität, aber auch die politische, soziale und affektive Umwelt des Alltäglichen. Larkin versteht Infrastruktur als eine »Architektur der Zirkulation«, eine Form, die aus westlicher Perspektive das Fundament moderner Gesellschaften bildet.

In ähnlicher Weise hebt Bruno Latour in seiner *Akteur-Netzwerk-Theorie*²⁶³ hervor, dass technische Artefakte wie Straßen, Zugverbindungen oder Kabelnetze nicht nur passive Objekte sind, sondern als Akteure in gesellschaftlichen Prozessen wirken. Nicht-menschliche Akteure wie Infrastrukturen erhalten dadurch Agency im Aufbau sozialer Kollektivität.

Kenny Cupers erweitert diese Perspektiven um eine affektive Dimension. Für ihn sind Infrastrukturen gleichermaßen Mittel zur Mobilisierung oder Verwaltung, Träger kollektiver Erinnerung, Formen des Ausschlusses und Kristallisationspunkte politischer Imagination. Diese affektiven, sozialen und machtpolitischen Dimensionen werden im weiteren Verlauf dieses Kapitels sowie im folgenden Kapitel im Hinblick auf Prozesse der Vertreibung und Umgestaltung sozialer Lebenswelten untersucht.

Nach dieser multidimensionalen Betrachtung werden die eurafrikanischen Visionen der Konnektivität in den Blick genommen, um aufzuzeigen, wie Infrastruktur im kolonialen Kontext als machtvoll Instrument zur Raumproduktion und Herrschaftssicherung wirkte. Operationalisiert wurde diese Vision insbesondere durch die Mobilisierung der Eisenbahntechnologie als Medium imperialer Durchdringung.

261 Douglas Harper, »infrastructure (n.)«, in *Etymonline*, 18. September 2017, <https://www.etymonline.com/word/infrastructure>.

262 Brian Larkin, »The Politics and Poetics of Infrastructure«, *Annual Review of Anthropology* 42, Nr. 1 (2013): 327–43, <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>.

263 Bruno Latour, *Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft: Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie*, 1. Aufl., übers. von Gustav Roßler (Suhrkamp, 2007).

Während die europäische Infrastrukturpolitik zu Beginn des 20. Jahrhunderts darauf abzielte, den modernen Staat als integrierten, kohärenten und organisierten Raum zu formen, war sie zugleich nach außen gerichtet. Im Wettbewerb zwischen den Kolonialmächten fungierte Infrastruktur als Instrument technischer Überlegenheit und imperialer Expansion.²⁶⁴ In *Europa als Infrastruktur* (2020)²⁶⁵ beschreiben Opitz und Tellmann die Logik imperialer Raumproduktion als ein strategisches Verfahren, das stets mit der Etablierung infrastruktureller Knotenpunkte beginnt. Afrikanische Städte wie Dakar fungierten dabei als zentrale Ausgangsorte zur militärischen Durchdringung, zur territorialen Kontrolle und zur Herstellung kolonialer Ordnung.

Zugleich waren infrastrukturelle Projekte eng mit der politischen Imagination einer eurafrikanischen Integration verknüpft. In *Die Gespenster Eurafrikas* (2020)²⁶⁶ zeigt der Architekturhistoriker Kenny Cupers auf, wie sich nach dem Ersten Weltkrieg eine Vision herausbildete, in der Europa und Afrika durch großmaßstäbliche Infrastrukturprojekte miteinander verbunden werden sollten. Die politische Idee von Eurafrika war also ein Versuch der europäischen Kolonialmächte, ihre geopolitische Vormachtstellung in einer sich wandelnden Weltordnung zu behaupten. Infrastruktur fungierte dabei nicht nur als Mittel der Durchdringung, sondern auch als symbolisches Medium einer imaginären politischen Einheit zwischen den Kontinenten.

Für Cupers sind viele der heutigen Infrastrukturen in Afrika materielle Hinterlassenschaften dieser eurafrikanischen Vision. Sie sind gebaute Zeugnisse kolonialer Gewalt und gleichzeitig Ausdruck einer transkontinentalen Raumfantasie. Insbesondere in der Phase der Dekolonisierung ab den 1960er Jahren wurde Infrastruktur zur Projektionsfläche konkurrierender Zukünfte. Im Rückgriff auf koloniale Techniken und Logiken wurden Staudämme, Straßen und Schienennetze zu zentralen Bausteinen des Aufbaus neuer selbstbewusster Nationalstaaten.

Die Idee, Afrika durch großräumige Infrastrukturprojekte zu vernetzen, sollte dabei zunächst einen Bruch mit der kolonialen Logik selektiver Erschließung markieren. Symbolhaft dafür steht der Entwurf des Trans-African Highway-Netzes (1962) des griechischen Planers Constantinos Doxiadis. Wie in Abb. 11 zu sehen ist, plante Doxiadis ein den Kontinent umspannendes Netzwerk, das die Staatsgrenzen ignorierte. Obwohl es nur in Teilen realisiert wurde, verweist es auf die politische Bedeutung infrastruktureller Integration im Kontext postkolonialer Modernisierungsvisionen.²⁶⁷ Zugleich ist der Entwurf ein markantes Beispiel dafür, wie koloniale Raumproduktion infrastrukturell fortgeschrieben wurde.

264 Sven Opitz und Ute Tellmann, »Europa als Infrastruktur. Vernetzung der operativen Gemeinschaft«, *Europa – Infrastrukturen der Externalisierung*, Arch+ Zeitschrift für Architektur und Urbanismus, Nr. 239 (2020): 49.

265 Opitz und Tellmann, »Europa als Infrastruktur. Vernetzung der operativen Gemeinschaft«.

266 Cupers, »Die Gespenster Eurafrikas«.

267 Kenny Cupers und Prita Meier, »Infrastructure between Statehood and Selfhood: The Trans-African Highway«, *Journal of the Society of Architectural Historians* 79, Nr. 1 (2020): 65 f., <https://doi.org/10.1525/jsah.2020.79.1.61>.

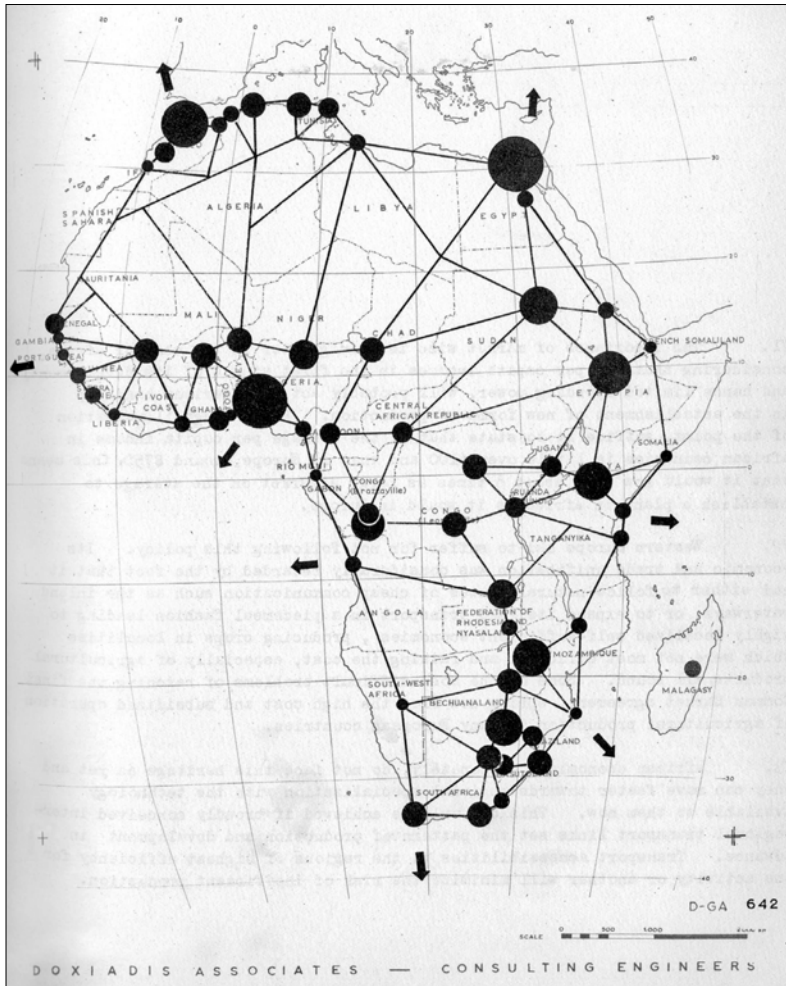


Abb. 11: Die Karte *Africa-Balanced Settlements* von Doxiadis Associates Consulting Engineers, in: Constantinos A. Doxiadis. *Toward an African Transport Plan*, 1962, Fig. 21, D-GA 642, DF, Athen. © Constantinos und Emma Doxiadis Foundation.

Die eurafrikanischen Infrastrukturvisionen sind untrennbar mit der Geschichte der Eisenbahn in Afrika verbunden. Sie war über ein Jahrhundert lang ein zentrales Verkehrsmittel und steht paradigmatisch für die koloniale Logik der infrastrukturellen Durchdringung. Die Einführung des Schienenverkehrs gegen Ende des 19. Jahrhunderts und der massive Ausbau in den folgenden Jahrzehnten zielten weniger auf eine umfassende Mobilität der afrikanischen Bevölkerung als vielmehr auf die Erschließung des Hinterlandes für den Rohstoffexport und die Sicherung kolonialer Kontrolle. Die kolonial geprägten Eisenbahnnetze sind somit nicht neutral, sondern politische Werkzeuge zur wirtschaftlichen Ausbeutung, räumlichen Hierarchisierung und Kontrolle der Mobilität.²⁶⁸

268 Cupers, »Die Gespenster Eurafrikas«, 26.

Technologie territorialer Transformation

Im Zentrum kolonialer Expansion steht das Land. Es dient als Ressource, als Raum strategischer Kontrolle und als Projektionsfläche imperialer Imagination. In der Betrachtung der französischen Kolonisierung des heutigen Senegal lassen sich verschiedene Formen wie Siedlerkolonialismus, extraktiver Kolonialismus und militärische Besetzung erkennen, die gleichzeitig wirken. Diese Praktiken waren in ein komplexes Netz von Interdependenzen eingebettet, das nicht nur das indigene Land neu definierte, sondern auch koloniale Subjekte produzierte und soziale wie räumliche Ordnungen umstrukturierte.

Auch Max Liboiron betont aus geographischer Perspektive, dass koloniale Interessen sich in erster Linie auf Land richten.²⁶⁹ Koloniale Herrschaft ist dabei strukturell darauf ausgerichtet, dem Staat einen dauerhaften Zugriff auf Land und Bodenressourcen zu sichern, was sowohl die Grundlage kolonialer Staatsbildung als auch kapitalistischer Entwicklung bildet.²⁷⁰ In diesem Zusammenhang macht Liboiron deutlich, dass Land unter kolonialen Bedingungen auf vielfältige Weise erschlossen wird: als Rohstoffquelle, als Privateigentum, als Ort wissenschaftlicher Erkundung oder als Umschlagplatz im transimperialen Handelsnetzwerk.²⁷¹ Diese Inbesitznahme ist stets mit der Idee verknüpft, das Land nutzbar zu machen. Edward Said bringt diese koloniale Raumlogik auf den Punkt:

Über ferne Orte nachzudenken, sie zu kolonisieren, sie zu bevölkern oder zu entvölkern: all das geschieht auf, über oder wegen des Landes. Der tatsächliche geografische Besitz von Land ist das, worum es im Imperium letztlich geht. [...] ²⁷² (Übersetzung des Autors)

Die territoriale Umgestaltung von Land ist somit immer auch Ausdruck der imperialen Imagination und ein Versuch, reale Kontrolle mit einer symbolischen Ordnung des Raums zu verschränken. Koloniale Infrastrukturprojekte wie der Eisenbahnbau sind zentrale Mittel dieser territorialen Neuordnung. Sie funktionieren als Instrumente der Machtausübung, der Mobilitätssteuerung und der Enteignung.²⁷³

Durch diese territoriale Umgestaltung trafen unterschiedliche Konzepte von Landnutzung aufeinander. Mary Louise Pratt beschreibt solche asymmetrische Dynamik kolonialer Begegnung als Kontaktzone²⁷⁴ und zugleich als einen Raum kultureller Aushandlung, Übersetzung und oft gewaltsamer Transformation. Solche Kontaktzonen sind auch in die Eisenbahninfrastruktur eingeschrieben: zum Beispiel durch rassifizierte Mobilitätsordnungen und durch urbane Segregation. Eine verbreitete Strategie französisch-kolonialer Aneignung bestand etwa darin, indigenes Land als »leer«, unbewohnt und ungenutzt darzustellen. Die Architekturhistorikerin Samia

269 Max Liboiron, *Pollution Is Colonialism* (Duke University Press, 2021), 10, <https://doi.org/10.1215/9781478021445>.

270 Glen Sean Coulthard, *Red Skin, White Masks: Rejecting the Colonial Politics of Recognition*, Indigenous Americas (University of Minnesota Press, 2014), 7.

271 Liboiron, *Pollution Is Colonialism*, 12.

272 Edward W. Said, *Culture and Imperialism*, A Borzoi Book (Knopf Doubleday Publishing Group, 1994), 78.

273 Huda Tayob u. a., »Race, Space & Architecture«, 15. September 2020, <https://web.archive.org/web/20240530184721/http://racespacearchitecture.org/index.html>.

274 Mary Louise Pratt, »Arts of the Contact Zone«, *Profession*, Modern Language Association, 1991, 34, JSTOR.

Henni bezeichnet diese Praktik als ein *regime of emptiness*.²⁷⁵ Durch diesen Kunstgriff wurden Überseegebiete für imperiale Interessen verfügbar und formbar gemacht.

Vor dem Hintergrund dieser theoretischen Überlegungen lässt sich die territoriale Transformation in Senegal als ein vielschichtiger Prozess kolonialer Raumproduktion verstehen. Bereits 1659 etablierte Frankreich, zunächst noch im Wettbewerb mit den Kolonialmächten Portugal und Großbritannien, erste Handelsstützpunkte im Hafen von Saint-Louis und auf der Insel Gorée vor Dakar. Ab 1816 sicherte Frankreich seine koloniale Präsenz in der Region.²⁷⁶ Die beiden Häfen fungierten fortan als Brückenkopf für die französische Expansion ins Landesinnere. Die ersten Versuche, das Hinterland Senegals zu erschließen, erfolgten über den Senegal-Fluss. Doch dessen begrenzte Schiffbarkeit stellte ein logistisches Hindernis dar. Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts verlagerte sich die koloniale Strategie daher zunehmend auf den Bau von Landinfrastrukturen, insbesondere Eisenbahnen.²⁷⁷

Die wirtschaftliche Ausrichtung auf exportorientierte Landwirtschaft war integraler Bestandteil kolonialer Raumproduktion. Mit der zunehmenden Industrialisierung in Europa wuchs im späten 19. Jahrhundert der Bedarf an sogenannten *Cash Crops* wie Erdnüssen, Kautschuk und Baumwolle.²⁷⁸ Aufgrund günstiger klimatischer Bedingungen und steuerlicher Vorteile auf den Export von Erdnüssen förderte die französische Kolonialverwaltung unter Gouverneur Louis Faidherbe ab den 1860er Jahren die Umgestaltung ganzer Landschaften, zum Beispiel im Senegal-Tal, in Cayor und Sine-Saloum, zugunsten der Erdnussproduktion.²⁷⁹ Diese agrarische Neuausrichtung führte zur Migration von Tausenden von Saisonarbeiter:innen aus den benachbarten Regionen und damit zu massiven sozialen und demografischen Veränderungen.²⁸⁰

Die koloniale Ausrichtung auf eine exportorientierte Landwirtschaft machte ein leistungsfähiges Transportnetz zu den Atlantikhäfen unerlässlich. Die Ausweitung der Erdnussanbauggebiete ins Landesinnere erfolgte dabei maßgeblich entlang neuer Eisenbahnlinien (Abb. 12). Die 1885 fertiggestellte Strecke Dakar–Saint-Louis unterstreicht die Bedeutung der Region Cayor für die frühe Erdnussproduktion. Mit dem Bau der Strecke Dakar–Niger dehnte sich die sogenannte Erdnussfront weiter nach Osten aus.²⁸¹

Militärische Akteure spielten dabei eine zentrale Rolle, nicht zuletzt, um innerafrikanische Konflikte zu befrieden und stabile Handelsbeziehungen zu etablieren. In diesem Zuge besetzte Frankreich 1857 das Cap-Vert vor der Insel Gorée und 1859 die Stadt Rufisque an der Atlantikküste, die eine zentrale Rolle im Erdnusshandel spielte.²⁸²

275 Henni, *Deserts Are Not Empty*.

276 Pheffer, »Railroads and Aspects of Social Change in Senegal, 1878–1933«, 16.

277 Ebd. 17.

278 Ebd. 15.

279 George E. Brooks, »Peanuts and Colonialism: Consequences of the Commercialization of Peanuts in West Africa, 1830–70«, *The Journal of African History* 16, Nr. 1 (1975): 45, <https://doi.org/10.1017/S0021853700014092>.

280 Yves Péhaut, »L'arachide au Sénégal«, *Cahiers d'outre-Mer* 14, Nr. 53 (1961): 9, <https://doi.org/10.3406/caoum.1961.2191>.

281 Ebd. 6.

282 Pheffer, »Railroads and Aspects of Social Change in Senegal, 1878–1933«, 18.

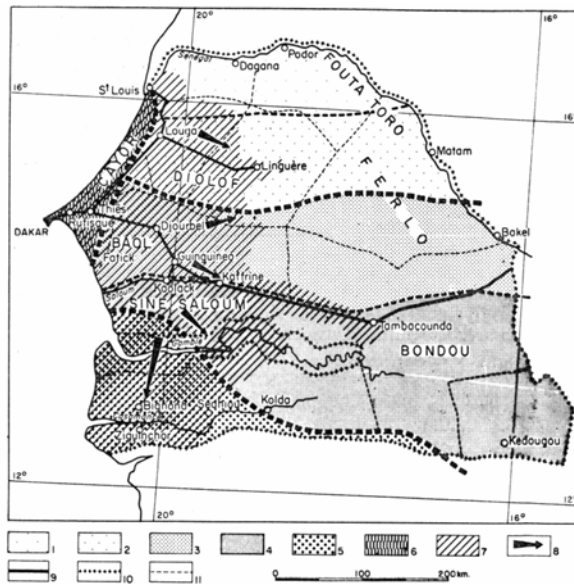


Abb. 12: Karte mit der Ausdehnungsrichtung (8) der Erdnussanbauggebiete (7) in Senegal entlang der Eisenbahnlinien (9), Klimazonen (1–6), Staatsgrenzen (10), regionalen Grenzen (11), in: Pêhaut, Yves, »L'arachide au Sénégal«, *Cahiers d'outre-mer*. No 53-14e, Januar-März 1961, 8, Fig. 1, Persée. © Presses Universitaires de Bordeaux.

Die Eisenbahn diente somit nicht nur der logistischen Anbindung, sondern avancierte auch zu einem Schlüsselinstrument kolonialer Raumgestaltung. Wie das Beispiel des Erdnuss Handels in Senegal zeigt, hatten Eisenbahnen weitreichende Auswirkungen auf die Umstrukturierung von Raum, Zeit, Territorium und Mobilität. Der Architekturhistoriker Kenny Cupers beschreibt diese Form gezielter territorialer Neugestaltung als *territorial design*,²⁸³ eine Praxis, durch die Infrastrukturen nicht nur auf Territorien wirken, sondern diese überhaupt erst hervorbringen.

Wie eng die französischen Kolonialprojekte mit der technologischen Imagination der Eisenbahn verknüpft war, lässt sich exemplarisch an einem Zitat von Adolphe Duponchel, einem französischen Ingenieur des *Corps des Ponts et Chaussées*, ablesen. In seiner Vision der Verbindung der französischen Territorien in Algerien mit den Kolonien in Französisch-Sudan und Senegal durch das Transsahara-Eisenbahnprojekt von 1880 schreibt er:

Nicht allein und unbewaffnet, im Schlepptau einer Eingeborenenkarawane oder unter der unzulänglichen Obhut von Kameltreibern sollten wir dorthin vordringen, sondern in einer Lokomotive, mit der ganzen materiellen Macht, dem ganzen moralischen Ansehen, das unsere industrielle und zivilisatorische Macht uns zur Verfügung stellt, mit Hilfe einer Eisenbahn, die uns Schritt für Schritt folgt – gleichzeitig ein Motor der Eroberung, des Nachschubs und der Erforschung.²⁸⁴ (Übersetzung des Autors)

283 Cupers u. a., »How Infrastructure Shaped Territory in Africa: Research Project Supported by the Swiss National Science Foundation 2018–2022«.

284 Adolphe Duponchel, 1880, zitiert in: Pheffer, »Railroads and Aspects of Social Change in Senegal, 1878–1933«, 1.

Dieses Loblied auf die französische Eisenbahntechnologie verweist auf den engen Zusammenhang zwischen Infrastruktur, kolonialer Expansion und technokratischer Zivilisierungsrhetorik. Die Eisenbahn wurde als das moralische und militärische Instrument zur Durchsetzung französischer Ordnungsvorstellungen begriffen, die in einer gewaltvollen Umgestaltung der Kolonialterritorien kulminierten.

Diese technologische Überhöhung der Eisenbahn als Motor kolonialer Durchdringung ging einher mit ihrer visuellen Inszenierung als Symbol französischer Überlegenheit und Modernität. Besonders deutlich wird das im Fall der Eisenbahnlinien, wie die Historikerin Natalia Starostina eindrucksvoll zeigt.

In *Ambiguous Modernity* (2010)²⁸⁵ analysiert sie die Rolle und Funktion visueller Repräsentationen französischer Kolonialinfrastruktur im Senegal. Am Beispiel der Pont Faidherbe in Saint-Louis, dem Ausgangspunkt der als »Erdnussbahn« bekannten Linie Dakar–Saint-Louis (1885) als Teilstrecke der nie vollständig realisierten Transsahara-Eisenbahn, zeigt Starostina auf, wie französische Eisenbahnprojekte als symbolische Medien kolonialer Machtdemonstration fungierten.²⁸⁶

Ihr zufolge begann der Eisenbahnausbau in Westafrika in den späten 1880er Jahren, nachdem das französische Parlament Investitionen in Eisenbahninfrastruktur in seinen überseeischen Territorien, darunter Französisch-Kongo, Madagaskar und Französisch-Sudan,²⁸⁷ genehmigt hatte.²⁸⁸ Die kolonialen Eisenbahngesellschaften spielten eine zentrale Rolle bei der Umgestaltung, Neuordnung und symbolischen Neudefinition des kolonialen Raums.



Abb. 13: 1-Cent Briefmarke der AOF mit dem illustrierten Motiv der Pont Faidherbe und einer Piroge mit zwei lokalen Fischern, die auf die Brücke zusteuern, Institut de gravure Paris, 1935, Privatsammlung. © RF Postes.

Der Eisenbahnbau wurde von französischen Eliten und ambitionierten Ingenieuren als materielle Manifestation kolonialer Überlegenheit imaginiert, als Projektion von Fortschritt, Kontrolle und zivilisatorischem Anspruch auf den afrikanischen Kontinent.²⁸⁹ Die Eisenbahn galt dabei als Sinnbild einer europäischen Moderne; Letztere wurde zugleich als Versprechen der »Emanzipation« und als Mittel der »schnellen Eroberung« inszeniert. Sie sollte die »Eingeborenen« von der vermeintlichen »Dunkelheit der Barbarei« befreien.²⁹⁰

285 Natalia Starostina, »Ambiguous Modernity: Representations of French Colonial Railways in the Third Republic«, *Proceedings of the Western Society for French History* 38 (2010): 179–99.

286 Ebd. 178.

287 Wurde mit der Unabhängigkeit im Jahr 1960 in Mali umbenannt.

288 Ebd. 190.

289 Ebd. 188.

290 Ebd. 189.

Zugleich trugen koloniale Eisenbahnprojekte die Idee transkontinentaler Konnektivität in sich. Durch infrastrukturelle Verbindungen zwischen Algerien in Nordafrika und dem französischen Sudan in Subsahara-Afrika wurde nicht nur der koloniale Raum intern kohärenter gemacht, sondern auch enger an das französische Mutterland angeschlossen.²⁹¹

Der Mythos der erfolgreichen französischen Zivilisationsmission wurde wesentlich über visuelle Medien verbreitet. Fotografien und Illustrationen kolonialer Infrastrukturen wie der Pont Faidherbe zirkulierten in Form von Briefmarken auf Postkarten (Abb. 13). Diese Darstellungen inszenierten die Kontaktzone zwischen französischer Moderne und lokaler Ursprünglichkeit als dramatische Konfrontation von Fortschritt und Primitivität.²⁹²

Tatsächlich blieb die Funktionalität dieser Infrastruktur jedoch weit hinter ihrer symbolischen Aufladung zurück. Mangelhafte Konstruktion, starke Regenfälle während der Winterzeit oder Termiten, welche die Bahnschwellen zerfraßen, führten dazu, dass die installierten Eisenbahnen im Kolonialgebiet von Senegal in ihren Anfangsjahren kaum betriebsfähig waren. Sie existierten zunächst mehr als visuelle Imagination denn als funktionierende Realität. Starostina bezeichnet sie als ein phantomhaftes Projekt, das die koloniale Vorstellungskraft beflügelte, ohne zuverlässig zu funktionieren.²⁹³

Die symbolische Aufladung kolonialer Infrastruktur durch Repräsentationen wie die Pont Faidherbe ging jedoch stets mit konkreten Eisenbahnprojekten einher, die tiefgreifende Transformationen von Raum und Gesellschaft bedeuteten. Im Folgenden werden die kolonialen Eisenbahnlinien in Senegal dargestellt, um ihre Beweggründe, Funktionen und Auswirkungen exemplarisch zu beleuchten.

Koloniale Eisenbahnlinien in Senegal

Die Erdnussproduktion, ihre geografische Ausweitung und ihre ökonomische Bedeutung für die französische Kolonialpolitik wurden bereits im vorhergehenden Abschnitt als zentrale Triebkräfte territorialer Transformation in Senegal aufgezeigt. Dabei wurde deutlich, dass der Eisenbahnbau ein entscheidendes Mittel war, um diese ökonomischen Interessen räumlich zu verankern. Im Folgenden sollen daher die infrastrukturelle Umsetzung und politische Motivation kolonialer Eisenbahnprojekte im Vordergrund der Untersuchung stehen.

Im Mittelpunkt steht die Frage, wie die koloniale Raumproduktion im Senegal konkret durch die Anlage, Funktion und symbolische Aufladung der Eisenbahnlinien operationalisiert wurde. Anhand zentraler Strecken wie Dakar–Saint-Louis und Dakar–Niger werden die zugrundeliegenden Planungslogiken, politischen Interessen und wirtschaftlichen Zielsetzungen analysiert. Zugleich soll die Rolle kolonialer Eliten, militärischer Akteure und technokratischer Visionen bei der Formulierung und Durchsetzung dieser Infrastrukturmaßnahmen untersucht werden.

Die koloniale Eisenbahninfrastruktur Senegals war Ausdruck einer imperialen Raumproduktion, deren Logik tief in den politischen, wirtschaftlichen und symbolischen Strategien der französischen Kolonialmacht verwurzelt war. Der Historiker

291 Ebd.

292 Ebd. 180–187.

293 Ebd. 186.

Paul Edward Pheffer verweist in seiner gesellschaftlichen Analyse der senegalesischen Eisenbahnentwicklung zwischen 1878 und 1933 darauf,²⁹⁴ dass nach dem Abschluss der militärischen Eroberungen um 1900 eine neue Phase des Eisenbahnbaus einsetzte. Diese Phase zielte darauf ab, bestehende koloniale Ambitionen zu verwirklichen: die Verbindung des Flusstals des Niger mit der Atlantikküste, die Intensivierung des Exporthandels mit Erdnüssen, die territoriale Konsolidierung sowie die infrastrukturelle Aufwertung des Hafens von Dakar. Diese Ziele waren bereits in der Gründungsphase von 1878 bis 1882 von zentraler Bedeutung und bestimmten auch die zukünftige Planung der Eisenbahnlinien Dakar–Saint-Louis und Dakar–Niger.²⁹⁵

In diesem Zusammenhang wurden Eisenbahnen zu einem der sichtbarsten Zeichen des kolonialen Machtanspruchs. Wie bereits die Analyse von Starostina offenbarte, galt die Eisenbahn in Senegal als eines der markantesten Symbole imperialer Modernität. Zusammen mit anderen kolonialen Infrastrukturmaßnahmen wie Verwaltungsbauten, Bildungseinrichtungen²⁹⁶ und Gesundheitsprogrammen trugen Eisenbahnen maßgeblich zur kolonialen Selbstinszenierung bei. Sie dienten dazu, das französische Kolonialprojekt nicht als Akt der Eroberung und Ausbeutung, sondern als zivilisatorische sowie soziale Fortschrittsmission zum Wohle der Kolonisierten darzustellen.²⁹⁷

Entsprechend differenzierten die französischen Planer ihre Eisenbahnprojekte in Afrika nach zwei funktionalen Kategorien: als *chemins de fer de pénétration* (Penetrationsbahnen), die tief in das Landesinnere vordringen sollten, oder als *chemins de fer d'exploitation* (Erschließungsbahnen), die wirtschaftlich vielversprechende Küstenregionen erschließen sollten. Beide Kategorien folgten jedoch derselben kolonialen Logik. Eisenbahnen fungierten als pionierhafte Infrastrukturen der territorialen Kontrolle und wirtschaftlichen Ausbeutung.²⁹⁸ Diese begriffliche Unterscheidung macht deutlich, dass die wirtschaftliche, militärische und politische Nutzbarmachung des Territoriums für den Erdnussanbau im Vordergrund stand. Der Personenverkehr spielte demgegenüber eine untergeordnete Rolle.

Vor allem aber dienten die Eisenbahnen als machtpolitisches Instrument, mit dem die französische Kolonialverwaltung ihre territoriale Kontrolle in Westafrika sichern und ausbauen konnte. Darüber hinaus veränderten sie die wirtschaftliche und soziale Geografie der Region nachhaltig. Durch die Senkung der Transportkosten innerhalb ausgewählter Korridore wurden bestehende Handelsnetzwerke umstrukturiert und neue wirtschaftliche Zentren geschaffen. Dies führte zu einer dem Eisenbahnnetz folgenden demografischen Umverteilung, wie das Beispiel der Saisonarbeiter:innen auf den Erdnussplantagen zeigte. Während manche Städte an Bedeutung verloren, wurden an den Trassen gelegene Orte neu aufgebaut.

Zugleich brachte die Eisenbahninfrastruktur neue Formen kolonialer Arbeitsregime hervor. Senegalesische Eisenbahnbeschäftigte wurden in eine industrialisierte Arbeitsweise integriert, die durch Taktung, Disziplinierung und zeitliche Reglementierung geprägt war. Insofern schufen die Eisenbahnen nicht nur materielle Trans-

294 Pheffer, »Railroads and Aspects of Social Change in Senegal, 1878–1933«.

295 Ebd. 221.

296 Vgl. *École Normale William Ponty* im Kontext des *théâtre indigène* ab Seite 171.

297 Paul Edward Pheffer, »Political and Economic Strategies for French Colonial Railroads in West Africa — the Senegal-Sudan Rail Axis«, *Proceedings of the Meeting of the French Colonial Historical Society* 2 (1977): 60, JSTOR.

298 Pheffer, »Railroads and Aspects of Social Change in Senegal, 1878–1933«, 65.

portverbindungen, sondern auch soziale Infrastrukturen, die neue Kommunikationsformen einerseits zwischen Kolonialherren und Kolonisierten, andererseits innerhalb der senegalesischen Bevölkerung ermöglichten.²⁹⁹

Gleichzeitig zeugt die koloniale Eisenbahninfrastruktur von einer eklatanten Ignoranz gegenüber bestehenden sozialen, politischen und ökologischen Strukturen vor Ort. Diese Missachtung lokaler Gegebenheiten spiegelte sich nicht nur in der konkreten Linienführung, sondern bereits in den grundlegenden Entscheidungen zugunsten des Eisenbahnbaus. Statt auf systematische infrastrukturelle Bedarfsanalysen oder staatliche Entwicklungsstrategien zu setzen, dominierten konkurrierende französische Unternehmerinteressen die Planungsprozesse.³⁰⁰ Hinzu kam das Karrierestreben einzelner Militäroffiziere, das häufig mehr Gewicht hatte als die tatsächlichen Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung. So basierte die Umsetzung vieler Linien weniger auf einem nachhaltigen Verständnis regionaler Mobilitätsdynamiken als vielmehr auf opportunistischen Machtlogiken innerhalb der kolonialen Hierarchie.³⁰¹

Diese Vernachlässigung erzeugte auch Widerstand. Der Roman *Les Bouts de bois de Dieu* (1960)³⁰² des einflussreichen senegalesischen Regisseurs und Autors Ousmane Sembène behandelt einen Streik gegen die koloniale Eisenbahngesellschaft, den die afrikanischen Eisenbahner der Dakar–Niger-Linie von 1947 bis 1948 führten. Ihr Ziel war es, gleiche Arbeitsbedingungen und gleiche Bezahlung wie ihre weißen Kollegen durchzusetzen. Der von Sembène literarisch verarbeitete Eisenbahnerstreik verweist auf die zentrale Rolle der Bahn im kolonialen Gefüge. Sie ist der Knotenpunkt, an dem ökonomische Interessen, politische Kontrolle und widerständige Praktiken aufeinandertreffen. Die folgende Chronologie bietet einen historischen Überblick über den Baubeginn und die Eröffnung kolonialer Eisenbahnlinien in Senegal:

- 1882–1885 Dakar–Saint-Louis-Linie (DSL)
- 1881–1904 Kayes–Niger-Linie (KN) auch »Kayes–Bamako–Koulikoro« genannt
- 1907–1923 Thiès–Kayes-Linie (TK) aus der Verbindung von DSL und KN
- 1924 Thiès–Niger-Linie (TN) aus der Verbindung von TK- und KN-Linie
- 1934 Dakar–Niger-Linie aus Verbindung von DSL und TN³⁰³

Diese Übersicht zeigt, dass das koloniale Eisenbahnnetz im Senegal nicht als Gesamtprojekt geplant, sondern in mehreren politisch motivierten Bauetappen realisiert und schrittweise zu einem zusammenhängenden Netz verbunden wurde (Abb. 14).

299 Pheffer, »Political and Economic Strategies for French Colonial Railroads in West Africa — the Senegal-Sudan Rail Axis«, 60.

300 Margaret O. McLane, »Railways or Waterways: The Dakar Railway Network and the Senegal River in the »mise En Valeur« of French West Africa«, *Proceedings of the Meeting of the French Colonial Historical Society* 16 (1992): 114, JSTOR.

301 Pheffer, »Railroads and Aspects of Social Change in Senegal, 1878–1933«, 60.

302 Ousmane Sembène, *Les bouts de bois de Dieu*, Pocket 871 (Le Livre Contemporain, 1960).

303 Chemins de Fer du Sénégal (CFS), *Historique du Chemin de Fer Sénégalais*, 30. April 2023, <https://web.archive.org/web/20240430182133/https://cfs.sn/historique-du-chemin-de-fer-senegalais/>.

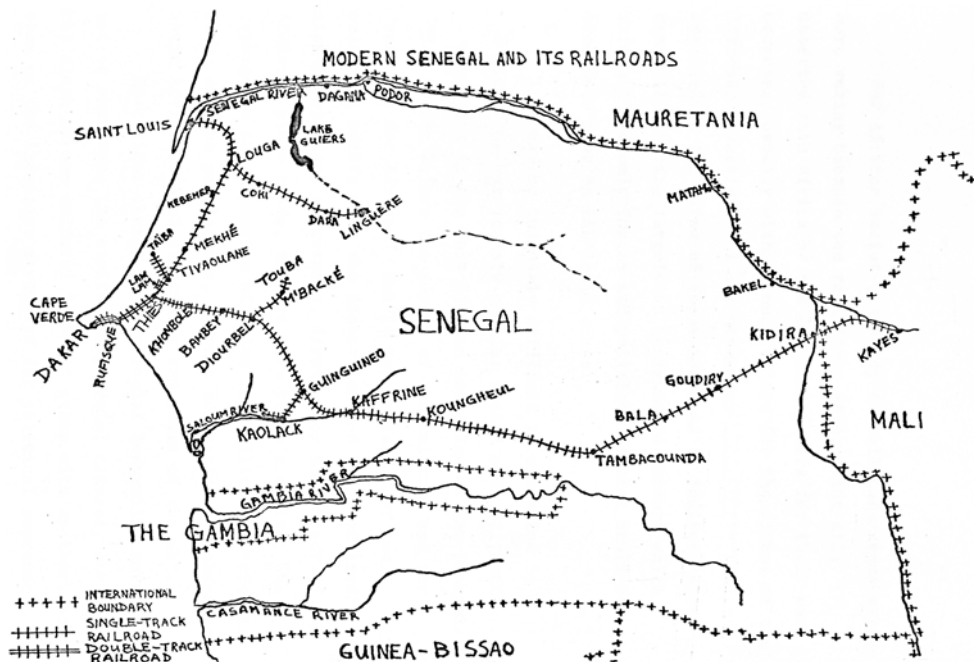


Abb. 14: Karte der kolonialen Eisenbahnlinien in Senegal, in: Pfeffer, Paul Edward, »Railroads and Aspects of Social Change in Senegal, 1878–1933«. Dissertation, University of Pennsylvania, 1975, 2, Fig. 1. © Penn Libraries.

Dakar–Saint-Louis (1885–2003)

Die Strecke Dakar–Saint-Louis (DSL) wurde bereits 1856 auf Initiative des französischen Offiziers Émile Pinet-Laprade geplant.³⁰⁴ Mit dem Bau wurde jedoch erst im Jahr 1882 begonnen. Ihr Zweck war in erster Linie strategischer Natur: Sie sollte eine direkte Verbindung zwischen den kolonialen Machtzentren Saint-Louis und Dakar schaffen, den schwierigen Zugang zum Hafen von Saint-Louis umgehen, den Warenumsatz zwischen beiden Atlantikhäfen effizienter gestalten und eine stabile Kommunikation gewährleisten.³⁰⁵ Gegen das Vorhaben, das durch das Gebiet des Königreichs Cayor führen sollte, formierte sich zunächst Widerstand. Der Damel Lat Dior widersetzte sich dem Bau der Bahnlinie. Sein Aufstand wurde schließlich militärisch niedergeschlagen. Nach dreijähriger Bauzeit wurde die DSL im Jahr 1885 offiziell eröffnet. Sie erstreckte sich über 264 km parallel zur Atlantikküste.³⁰⁶

In den Folgejahren diente die DSL-Linie als logistisches Rückgrat für die militärische Unterwerfung der benachbarten Königreiche Djolof und Baol sowie zur Sicherstellung eines schnellen Truppentransports und der Versorgung entlang des Senegal-Flusses.³⁰⁷

304 Pfeffer, »Political and Economic Strategies for French Colonial Railroads in West Africa — the Senegal-Sudan Rail Axis«, 61.

305 Pfeffer, »Railroads and Aspects of Social Change in Senegal, 1878–1933«, 39.

306 Ebd. 19.

307 Ebd.

Die erhoffte Steigerung der regionalen Produktivität blieb jedoch hinter den Erwartungen der Planer zurück. Zwar regte die Durchquerung Cayors den Erdnussanbau an, doch die Strecke lag zu weit vom bedeutenden Anbaugebiet Baol entfernt, um dort substanzielle Ertragserhöhungen zu ermöglichen.³⁰⁸ Dennoch nahm sie eine zentrale Rolle im Erdnussexport ein und schrieb sich als »Erdnuss-Eisenbahn« in das kollektive Gedächtnis ein.

Kayes–Niger (1904–1923)

Die Eröffnung des Kayes–Niger-Linie (KN) um 1904 sollte ursprünglich den Vorstoß des französischen Militärs ins heutige Gebiet von Mali ermöglichen. Die neue Eisenbahnlinie war jedoch lediglich über den Senegal-Fluss mit der senegalesischen Küste verbunden, der zu langsam für eine effiziente Kommunikation und zu unzuverlässig für einen dauerhaften, schweren Verkehr war.³⁰⁹

Thiès–Kayes (1923–1924)

In der Folge wurde ein weiteres Eisenbahnprojekt initiiert, die Thiès–Kayes-Linie (TK), deren Ziel es war, eine 600 km lange Lücke zwischen der neu gebauten KN und der DSL zu schließen. Nach ihrer Fertigstellung im Jahr 1923 schuf die TK eine Verbindung von Thiès nach Kayes.³¹⁰ Sie war nicht nur als Hauptverbindungsachse ins Landesinnere konzipiert, sondern auch als Motor für die lokale landwirtschaftliche Produktion und als kommerzielle Konkurrenz und Alternative zu einer wichtigen Wasserstraße in der benachbarten britischen Kolonie Gambia. Durch den Bau der TK-Eisenbahnlinie verlagerte sich der Erdnussverkehr von den südlichen Flussufern des Gambia-Flusses in den Norden nach Koussanar bei Tambacounda. Dadurch konnte Gambia umfahren werden.³¹¹

Thiès–Niger (1924)

Im Jahr 1924 wurden die beiden Streckenabschnitte Thiès–Kayes und Kayes–Niger zur Thiès–Niger-Linie (TN) zusammengelegt. Ihr Hauptzweck bestand darin, den effizienten Export von Gütern aus dem malischen Hinterland über den Hafen von Dakar zu ermöglichen. In der kolonialen Wahrnehmung erschien die Thiès–Niger-Eisenbahn jedoch nicht nur als wirtschaftliche Lebensader, sondern auch als Sinnbild kolonialer Größe. Sie wurde zur Glanzleistung von Kolonialbeamten wie den Generälen Joseph Gallieni und Joseph Joffre hochstilisiert, die für ihre Expansion des französischen Kolonialreichs in Westafrika gefeiert wurden.³¹²

Dakar–Niger (1934–2009)

Die Linie Dakar–Niger, besser bekannt als Dakar–Bamako-Bahn, entstand durch den Zusammenschluss der Linien Thiès–Niger (TN) und Dakar–Saint-Louis (DSL) in Thiès und verband ab 1934 auf einer Strecke von über 1.287 km die beiden Hauptstädte Dakar (Senegal) und Bamako (Mali). Erstmals ermöglichte sie den direkten Transport von

308 Pheffer, »Political and Economic Strategies for French Colonial Railroads in West Africa — the Senegal-Sudan Rail Axis«, 61.

309 Ebd. 63.

310 Ebd.

311 Pheffer, »Railroads and Aspects of Social Change in Senegal, 1878–1933«, 253 f.

312 Pheffer, »Political and Economic Strategies for French Colonial Railroads in West Africa — the Senegal-Sudan Rail Axis«, 65.

Passagieren und Rohstoffen aus dem Landesinneren der AOF an die Küste mit den beiden Atlantikhäfen in Dakar und Saint-Louis. Die Eisenbahnlinie das Rückgrat der kolonialen Verkehrsinfrastruktur und zugleich ein machtvoll Symbol französischer Expansionspolitik in Westafrika. Ihre Hauptzwecke lagen, neben der Förderung des Exporthandels, in der logistischen Unterstützung der kolonialen Verwaltung und im Truppentransport.³¹³

Diese historischen Entwicklungen verdeutlichen, dass der Eisenbahnbau im Senegal über seine technische Funktion hinausging. Die kolonialen Bahnlinien schrieben sich materiell in die Landschaft ein und strukturierten die sozialen, wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse neu. Sie waren Ausdruck einer kolonialen Raumordnung, die strategische Interessen, Ressourcenextraktion und politische Kontrolle miteinander verknüpfte. Gleichzeitig fungierten die Eisenbahnlinien als koloniale Kontaktzonen und wurden zu Schauplätzen des Widerstands und der Aushandlung von Macht und Teilhabe, wie der literarische Verarbeitete Eisenbahnstreik von Ousmane Sèmbene hervorhebt. Pfeffer zufolge waren Eisenbahnen dabei auch symbolisch aufgeladene Träger eines kolonialen Selbstverständnisses. Sie waren Projektionsflächen für eine vermeintlich glorreiche Zivilisierungsmission, die sich tief in das kollektive Gedächtnis und die Infrastrukturpolitik der Region eingeschrieben hat.³¹⁴

Mit der Unabhängigkeit von Frankreich im Jahr 1960 erbte Senegal ein bedeutendes Eisenbahnnetz. Im Zuge der Auflösung der AOF und der Gründung neuer Nationalstaaten wurde die Régie des Chemins de Fer du Mali et du Sénégal in zwei nationale Eisenbahngesellschaften aufgeteilt: die Régie des Chemins de Fer du Sénégal (RCFS) und die Régie des Chemins de Fer du Mali (RCFM).³¹⁵ Bereits seit den 1920er Jahren hatte jedoch der Ausbau des Straßennetzes sowie die zunehmende Verbreitung des motorisierten Verkehrs die Bedeutung der Eisenbahn geschwächt. Lastwagen konnten Güter schneller und flexibler direkt von den Produktionsstätten zu den Seehäfen transportieren, wodurch der Schienenverkehr zunehmend umfahren wurde.³¹⁶ Auch im Personenverkehr verlor die Eisenbahn an Bedeutung. Immer weniger Fahrgäste der ersten Klasse nutzten den Zug, was sich negativ auf die Einnahmen auswirkte. Zwischen 1962 und 1963 verschlechterte sich die finanzielle Situation der senegalesischen Eisenbahn deutlich.³¹⁷

Die Strecke Dakar–Bamako geriet in den Folgejahrzehnten in eine anhaltende Krise, bedingt durch Konkurrenz aus dem Straßen- und Flugverkehr, mangelnde Wartung sowie fehlende Investitionen. Finanzinstitutionen wie die Weltbank und die Agence Française de Développement (AFD) empfahlen daher eine Privatisierung des Sektors. In der Folge wurde 2003 die Konzessionsgesellschaft Transrail gegründet. Doch auch dieses Modell litt unter strukturellen Problemen, woraufhin die Konzessionsvereinbarung zwischen Senegal und Mali aufgelöst wurde. Nach einer Reihe gescheiterter Modernisierungsversuche der Dakar–Niger-Linie durch die Weltbank

313 Pfeffer, »Railroads and Aspects of Social Change in Senegal, 1878–1933«, 223.

314 Pfeffer, »Political and Economic Strategies for French Colonial Railroads in West Africa — the Senegal-Sudan Rail Axis«, 66.

315 Chemins de Fer du Sénégal (CFS), *Historique du Chemin de Fer Sénégalais*.

316 Pfeffer, »Political and Economic Strategies for French Colonial Railroads in West Africa — the Senegal-Sudan Rail Axis«, 67.

317 Gilbert Tixier, »La succession à la Régie des chemins de fer de l'A.O.F. Problèmes posés par l'apparition de nouveaux États«, *Annuaire Français de Droit International*, Annuaire Français de Droit International, Nr. 11 (1965): 931.

wurde der Passagierbetrieb im Jahr 2009 schlussendlich aufgrund des schlechten Zustandes der Zuginfrastruktur eingestellt.³¹⁸

Als Übergangslösung übernahm 2016 die Dakar–Bamako-Ferroviaire (DBF) den Betrieb, bis im Mai 2020 schließlich die neue nationale Eisenbahngesellschaft Chemins de Fer du Sénégal (CFS) ins Leben gerufen wurde. Dieses hat zum Ziel, das Eisenbahnnetz im Rahmen des PSE im nationalen Interesse neu auszurichten und zu modernisieren.³¹⁹

Petit Train de Banlieue (1987–2016)

Angeichts der strukturellen Krise der kolonial geprägten Eisenbahninfrastruktur markierte der Petit Train de Banlieue (PTB)³²⁰ einen Bruch mit der bisherigen Nutzung der Schiene: Erstmals stand nicht mehr der Gütertransport oder die territoriale Erschließung im Vordergrund, sondern die soziale Integration und die Verbesserung der städtischen Mobilität im Großraum Dakar.

Zunächst 1987 unter Präsident Abdou Diouf als Petit Train Bleu eingeführt, wurde er um 2003 in Petit Train de Banlieue umbenannt. Als günstiges Verkehrsmittel verband die Linie die Vororte Dakars mit dem Stadtzentrum und stellte so eine wichtige soziale Infrastruktur für Pendler:innen dar. Nach Baubeginn des TER am 14. Dezember 2016 wurde der Betrieb der Linie sukzessive eingestellt. Das TER-Projekt knüpft an das koloniale Infrastrukturerbe an und wirft grundlegende Fragen zu Mobilität, Raumproduktion und sozialer Teilhabe im gegenwärtigen urbanen Wandel von Dakar auf. Es steht exemplarisch für eine pfadabhängige Entwicklungspolitik, die historische Linien fortschreibt und zugleich neue Narrative der Modernisierung im Transport übernimmt.

318 Sébastien Martineau, »Dakar-Niger: Langsamer Tod einer Bahnstrecke«, Deutsche Welle, 21. April 2014, <https://www.dw.com/de/dakar-niger-langsamer-tod-einer-bahnstrecke/g-17565700>.

319 Chemins de Fer du Sénégal (CFS), *Historique du Chemin de Fer Sénégalais*.

320 Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD), »Petit Train de Banlieue (PTB)«, 3. Mai 2025, <https://web.archive.org/web/20250503133005/https://www.cetud.sn/index.php/reseau/petit-train-de-banlieue>.

Revitalisierung kolonialer Zugverbindungen

Derzeit erstreckt sich das afrikanische Eisenbahnnetz über rund 75.000 km auf einer Fläche von 30,2 Millionen km². Das entspricht einer durchschnittlichen Dichte von 2,5 km pro 1000 km² und liegt damit weit unter dem weltweiten Durchschnitt von 23 km.³²¹ Diese infrastrukturelle Ausdünnung ist nicht nur Gegenstand aktueller wirtschaftlicher Herausforderungen, sondern steht in direktem Zusammenhang mit der kolonialen Vergangenheit des Kontinents.

Das infrastrukturelle Erbe kolonialer Eisenbahnen wird sowohl materiell als auch symbolisch fortgeschrieben. Beispielsweise in Form von Trassen und alten Bahnhöfen. Aufgrund seiner affektiven Bedeutung wird es auch Teil der kollektiven Erinnerung und inspiriert Zukunftsvisionen. Wie Cupers u. a.³²² betonen, sind koloniale Bahnlinien für manche mit romantisierten Reisebildern verbunden, während sie von anderen als Ausdruck historischer Gewalt und Unterwerfung gelesen werden. Zugleich nähren sie die Hoffnungen auf Mobilität, Wohlstand und Zugehörigkeit oder erinnern an nie realisierte Alternativen.

Afrikas Eisenbahninfrastrukturen zwischen Erbe und Zukunft

Vor dem Hintergrund dieser infrastrukturellen Mehrdeutigkeit zeigt die Geschichte des senegalesischen Eisenbahnnetzes exemplarisch, wie koloniale Infrastrukturen im Laufe der Zeit transformiert wurden: Sei es durch postkoloniale Reorganisation, durch neue soziale Verwendungsweisen wie im Fall des PTB oder durch ambitionierte Modernisierungsprojekte wie den TER. Die gegenwärtigen Entwicklungen verweisen auf ein strukturelles Spannungsverhältnis. Einerseits knüpfen viele dieser Projekte materiell wie symbolisch an koloniale Trassen und Planungslogiken an, andererseits sollen sie neue Zukunftsperspektiven von Mobilität und Vernetzung eröffnen. Diese Ambivalenz beschränkt sich nicht auf den senegalesischen Kontext, sondern findet sich in ähnlicher Weise auf kontinentaler Ebene wieder. Im Zuge der afrikanischen Infrastrukturpolitik der letzten Jahre ist ein groß angelegter Versuch zu beobachten, koloniale Eisenbahnverbindungen zu reaktivieren und das Schienennetz zu modernisieren. Dabei geht es nicht nur um die physische Wiederbelebung maroder Infrastrukturen, sondern auch um eine Neuverhandlung ihrer politischen, ökonomischen und symbolischen Dimensionen im Zeichen nachhaltiger Entwicklung.

Aufgrund der exportorientierten Kolonialwirtschaft wurden viele Eisenbahnverbindungen in Afrika als Einzellinien mit begrenztem Verbund konzipiert, die von den Seehäfen an der Küste aus das Hinterland erschließen sollten. Eine Ausnahme bilden die miteinander verbundenen Eisenbahnsysteme von Burkina Faso–Côte d'Ivoire, Senegal–Mali und Äthiopien–Dschibuti. Darüber hinaus sind die bestehenden Eisenbahninfrastrukturen durch unterschiedliche Spurweiten und technische Standards der ehemaligen Kolonialmächte gekennzeichnet (Abb. 15), was die Entwicklung inter-

321 David Kajange, *Towards the African Integrated High Speed Railway Network (AIHSRN) Development* (African Union (AU), 2017), 1, https://web.archive.org/web/20260227130008/https://au.int/sites/default/files/documents/32186-doc-towards_the_african_integrated_high_speed_railway_network_aihsrn_development-e.pdf.

322 Kenny Cupers u. a., »Coloniality of Infrastructure«, *E-Flux Architecture*, 20. September 2021, <https://www.e-flux.com/architecture/coloniality-infrastructure/>.

operabler und kontinental vernetzter Systeme erheblich erschwert.³²³ Viele der während der Kolonialzeit errichteten Strecken, ebenso wie einige Bahnprojekte aus der postkolonialen Modernisierungsphase, befinden sich heute in einem schlechten Zustand. Gleichzeitig stellt Cupers fest, dass sich aktuell ein neuer Infrastrukturboom auf dem Kontinent abzeichnet, getragen von einem komplexen Netz ausländischer Investoren.³²⁴ Dieser Boom verweist auf eine neue geopolitische Realität und verstärkt gleichzeitig bestehende strukturelle Ungleichheiten. Denn viele der neuen Bahnprojekte werden entlang alter Kolonialstrecken geführt und nach den Interessen globaler Akteure geplant, ohne dabei in langfristig koordinierte Strategien eingebunden zu sein.³²⁵

Der Bau und die Entwicklung neuer Eisenbahninfrastrukturen sind dabei nicht nur mit hohen Kosten verbunden, sondern erfordern auch abgestimmte politische Rahmenbedingungen und multilaterale Kooperation. Das *Programme for Infrastructure Development in Africa* (PIDA)³²⁶ der AU versucht, genau hier anzusetzen. Es bildet den Rahmen für das African Integrated High-Speed Railway Network (AIHSRN).

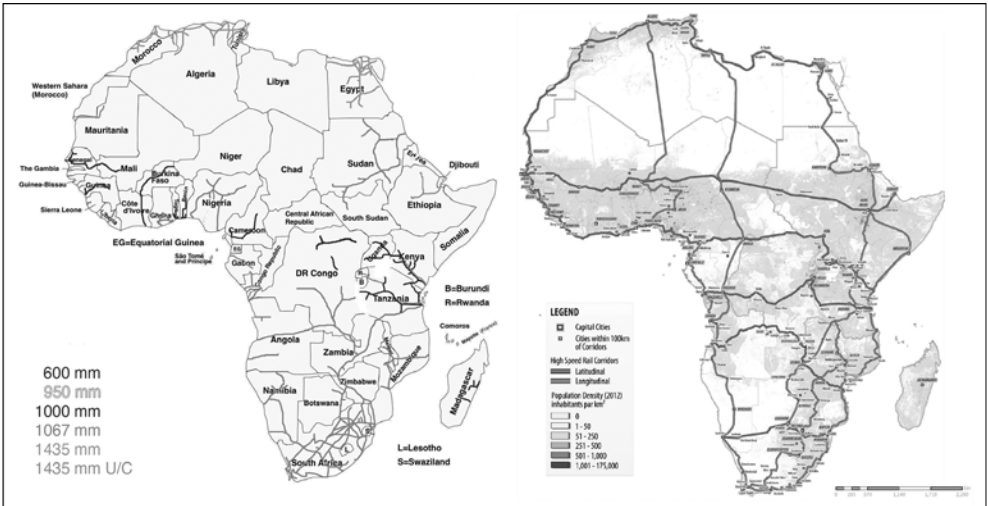


Abb. 15: Links eine Karte der afrikanischen Eisenbahnlinien mit ihren Spurweiten von Bucsky, 2017, in: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Africa_railway_map_gauge.jpg. [Zugriff: 04.08.2025]. © Creative Commons Share Alike 4.0 International. Rechts eine Karte des geplanten AIHSRN-Netzwerks, Bildkomposition und Schwarz-Weiss-Umsetzung des Autors. © CPCS Solutions.

323 Kajange, *Towards the African Integrated High Speed Railway Network* (AIHSRN) Development, 1.

324 Cupers, »Die Gespenster Eurafrikas«, 31.

325 Marcelo Blumenfeld u. a., »Developing a New Technical Strategy for Rail Infrastructure in Low-Income Countries in Sub-Saharan Africa and South Asia«, *Sustainability* 11, Nr. 16 (2019): 19, <https://doi.org/10.3390/su11164319>.

326 African Union (AU), Hrsg., »Executive Summary: Detailed Scoping Study (DSS) of Vision 2063 Africa Integrated High Speed Railway Network and Master Plan«, 1. Februar 2020, <https://web.archive.org/web/20210612143940/https://www.au-pida.org/download/detailed-scoping-study-dss-of-vision-2063-africa-integrated-high-speed-railway-network-and-master-plan/>.

Kontinentale Visionen der Integration

Das AIHSRN soll als Vorzeigeprojekt der Agenda 2063 zentrale Produktions- und Verbrauchszentren Afrikas effizient miteinander verbinden. In seiner Programmatik knüpft das AIHSRN an die Vision einer vernetzten, wohlhabenden und selbstbestimmten Zukunft Afrikas an. Doch es steht auch exemplarisch für die Spannungen und Herausforderungen, die mit großmaßstäblichen Infrastrukturprojekten auf dem Kontinent verbunden sind. Diese müssen im Rahmen divergierender nationaler Interessen, externer Finanzierung, technischer Fragmentierung und historischer Pfadabhängigkeiten betrachtet werden.

Ein Werbevideo der AU zur Agenda 2063 beginnt mit den Worten: »Afrika befindet sich an einem Scheideweg mit einer der am schnellsten wachsenden Volkswirtschaften der Welt und einer der jüngsten Demografien des Planeten.«³²⁷ (Übersetzung des Autors). Die darin formulierte Vision verknüpft die Idee von Infrastruktur mit Zukunft, Modernität und globaler Wettbewerbsfähigkeit. Unter der Annahme, dass die Verkehrsnachfrage in Afrika bis 2040 jährlich 10 Millionen Tonnen überschreiten wird, sieht PIDA die Modernisierung von 17.200 km bestehender Strecken und den Bau von 12.000 km neuer Eisenbahninfrastruktur mit einem Gesamtbudget von 43 Milliarden USD (rund 36,5 Mrd. Euro) vor.³²⁸

Gleichzeitig spiegeln sich in diesen Megaprojekten auch die geopolitischen Realitäten und Machtasymmetrien des 21. Jahrhunderts: Internationale Gesetze, Finanzierungssysteme, technische Normen und Standards strukturieren maßgeblich, wie Infrastruktur heute gedacht, geplant und umgesetzt wird. Wie Cupers herausarbeitet, steht die Umsetzung solcher Projekte im Spannungsfeld zwischen dem Versprechen infrastruktureller Souveränität und der Reproduktion technokolonialer Abhängigkeiten.³²⁹

Großangelegte Infrastrukturvisionen wie das AIHSRN werfen damit einerseits Fragen nach technischer Machbarkeit oder wirtschaftlicher Rentabilität auf, und berühren andererseits sozialpolitische und kulturelle Dimensionen von Raumproduktion auf dem afrikanischen Kontinent. Die Transformation kolonialer Bahntrassen in Hochgeschwindigkeitskorridore offenbart die Fortdauer technokolonialer Logiken: Zwar verspricht das AIHSRN Souveränität durch Mobilität, doch in der Praxis bleibt die Umsetzung oft an ausländisches Know-how, standardisierende Normen und globale Finanzierung gebunden und reproduziert somit genau jene Abhängigkeiten, die es zu überwinden versucht.

Das im Rahmen des PIDA initiierte AIHSRN bildet ein zentrales Beispiel für diese Ambivalenz. Ziel ist der Aufbau eines kontinentalen Schienennetzes, das nicht nur die afrikanischen Hauptstädte miteinander verbindet, sondern auch Binnenländer mit Seehäfen und regionale Märkte über Transportkorridore entlang der Küste verknüpft. Neben ökonomischen Zielsetzungen wie der Reduzierung von Transportkosten oder der Steigerung des innerafrikanischen Handels im Rahmen des Afrikanischen Kontinentalen Freihandelsabkommens, dem AfCFTA, enthält das Projekt auch eine sym-

327 AU *Infrastructure and Energy*, African Union (AU), 2019, 24:01, <https://www.youtube.com/watch?v=sVvvWTlhRrs>.

328 Kajange, *Towards the African Integrated High Speed Railway Network* (AIHSRN) Development, 4.

329 Cupers, »Die Gespenster Eurafrikas«, 31.

bolisch aufgeladene Erzählung von Kontinentalität, Integration und Mobilität.³³⁰ Im Unterschied zum Narrativ der eurafrikanischen Vision wird hier jedoch stärker auf eine innerkontinentale Wertschöpfung fokussiert.

Die zentrale Beteiligung Senegals an diesem Großprojekt verdeutlicht exemplarisch, wie sich nationale Infrastrukturstrategien in übergeordnete kontinentale Pläne einfügen und dabei sowohl zum Motor regionaler Entwicklung als auch zur Bühne geopolitischer Interessen werden.³³¹ Der Senegal positioniert sich als logistische Drehscheibe innerhalb Westafrikas und nimmt mit der TER-Strecke nicht nur eine zentrale Rolle im PSE ein, sondern fungiert – etwa durch die Ausrichtung des Internationalen Forums zur Eisenbahnfinanzierung in Dakar³³² – auch als diplomatischer Knotenpunkt in der globalen Debatte über nachhaltige Mobilität auf dem afrikanischen Kontinent.

Ein Blick auf die Liste der teilnehmenden Organisationen und Finanzinstitute offenbart das Ausmaß der transkontinentalen Verflechtungen, die an der Gestaltung einer neuen afrikanischen Eisenbahninfrastruktur beteiligt sind. Die damit einhergehenden Finanzierungs-, Steuerungs- und Standardisierungsmechanismen, wie in der *Dakar-Erklärung* (2023)³³³ über die Finanzierung von Eisenbahnprojekten in Afrika festgeschrieben, machen deutlich, dass es sich hierbei nicht allein um technische Prozesse handelt. Es geht um territoriale Neugestaltung im Spannungsfeld zwischen nationalen Entwicklungszielen, kontinentalen Integrationsprojekten und globalen Investitionslogiken.

Vor diesem Hintergrund wird im Folgenden die nationale Eisenbahnstrategie Senegals näher betrachtet. Anschließend wird anhand des TER-Projekts untersucht, wie sich postkoloniale Modernisierungsansprüche mit geopolitischer Positionierung, sozialräumlicher Fragmentierung und Symbolpolitik in einem konkreten Mobilitätsinfrastruktursystem überlagern.

Senegals nationale Eisenbahnstrategie

Die Wettbewerbsfähigkeit der senegalesischen Wirtschaft ist maßgeblich durch ihre unzureichende Integration in den Weltmarkt beeinträchtigt. Hinzu kommen eine anhaltende Landflucht sowie Jugendmigration, die tiefgreifende Herausforderungen in den Bereichen Raumplanung, Urbanisierung und Arbeitsmarktentwicklung mit sich bringen.³³⁴ Das zentrale Ziel des ambitionierten *Plans Sénégal Émergent* (PSE)³³⁵ von Präsident Macky Sall war es, den Senegal in eine neue Phase wirtschaftlicher Dynamik, sozialen Wohlstands und inklusiver Entwicklung zu führen.

330 African Union (AU), »Executive Summary: Detailed Scoping Study (DSS) of Vision 2063 African Integrated High Speed Railway Network and Master Plan«, 5.

331 Union Internationale des Chemins de fer (UIC), »International Forum: Financing Rail Projects in Africa«, 8. November 2023, <https://uic.org/events/Forum-Financing-rail-investment-in-Africa>.

332 Chemins de Fer du Sénégal (CFS) und Union Internationale des Chemins de fer (UIC), »Dakar International Forum Financing Rail Projects in Africa«, 19. Oktober 2023, 1–6.

333 Chemins de Fer du Sénégal (CFS) und Union Internationale des Chemins de fer (UIC), »Dakar Declaration on the financing of Rail Projects in Africa«, conference paper presented auf Forum on the Future of Rail in Africa, Dakar, Senegal, 20. Oktober 2023, https://uic.org/africa/IMG/pdf/dakar_declaration_en_final-2.pdf.

334 République du Sénégal, »Plan Sénégal Émergent 2014–2018«, 61.

335 Ebd.

Herzstück dieser Strategie sind 27 Vorzeigeprojekte sowie 17 strukturelle Reformen, die in einer ersten Phase von 2014 bis 2018 umgesetzt werden sollten.³³⁶ Damit setzte Sall das technokratische Erbe seines Vorgängers Abdoulaye Wade fort, der ab den 2000er Jahren³³⁷ eine Politik der großmaßstäblichen Infrastrukturen einführte.³³⁸ Der Senegal soll sich dabei als regionales Logistikzentrum für Industrie und Handel etablieren und gezielt seine geostrategische Lage nutzen, insbesondere durch eine verstärkte wirtschaftliche Anbindung an den malischen Markt.³³⁹

Um den Herausforderungen des Wachstums zu begegnen, setzt der PSE auf den Aufbau eines integrierten multimodalen Verkehrsnetzes, das Straßen-, Luft-, Schienen-, See- und Binnenschifffahrtswege miteinander verbindet. Innerhalb dieser Strategie spielt der Schienenverkehr eine zentrale Rolle, wie es in der *Stratégie de Revitalisation du Rail au Sénégal 2035* (S2RS) formuliert ist.³⁴⁰ Ziel ist der Aufbau eines landesweiten Eisenbahnsystems, das nicht nur leistungsfähig und effizient operiert, sondern zugleich ökologische Standards sowie soziale und territoriale Gerechtigkeit berücksichtigt. Der Schienenverkehr soll dabei als strategisches Instrument dienen, um demografische und wirtschaftliche Ströme zu bündeln und so zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der senegalesischen Wirtschaft beizutragen.³⁴¹

Zur besseren Anbindung bislang vernachlässigter Regionen sieht die nationale Strategie den Bau von rund 1.170 km neuer Straßen, 4.000 km ländlicher Zufahrtswege sowie zahlreicher Brücken und anderer Verkehrsinfrastrukturen vor. Parallel dazu werden bestehende Eisenbahnstrecken modernisiert. Insgesamt sollen 573 km des historischen Netzes saniert werden, darunter auch die Dakar–Niger-Linie.³⁴²

Zwei aktuelle Ergebnisse dieser Strategie sind die Sanierung des Streckenabschnitts Dakar–Tambacounda sowie die Wiederinbetriebnahme der Strecke Thiès–Touba. Letztere gilt als symbolischer Meilenstein der senegalesischen Bahnpolitik.³⁴³

Während der TER als urbane Prestigelinie internationale Sichtbarkeit erzeugt, zielen Projekte wie die Sanierung der Dakar–Tambacounda-Strecke stärker auf regionale Konnektivität und die wirtschaftliche Integration des senegalesischen Hinterlandes, insbesondere im Hinblick auf die strategisch bedeutende Anbindung an Mali im Kontext westafrikanischer Transportkorridore.

Die senegalesischen Schienenprojekte verdeutlichen exemplarisch die Ambivalenz aktueller Infrastrukturpolitik in Afrika. Sie materialisieren einerseits ambitionierte Zukunftsvisionen wirtschaftlicher und territorialer Integration, reproduzieren andererseits jedoch weiterhin geopolitische Abhängigkeitsverhältnisse. So werden koloniale Bahntrassen zwar technisch modernisiert und in neue Hochgeschwindig-

336 Ebd.

337 Diop und Ricou, *Dakar, métamorphose d'une capitale*, 161.

338 Abdoulaye Wade initiierte Infrastrukturprojekte wie die *autoroute à péage* (2009), den neuen AIDB-Flughafen (2017), die neue Stadt Diamniadio (seit 2000), das neue Grand Théâtre National Doudou Ndiaye Coumba Rose (2011) und das Musée des Civilisations Noires (2018). Einige davon wurden unter der Präsidentschaft Macky Salls fertiggestellt und eingeweiht. Ebd. 163–167.

339 République du Sénégal, »Plan Sénégal Émergent 2014–2018«, 70.

340 République du Sénégal u. a., Hrsg., *S2RS: stratégie de revitalisation du rail au Sénégal : 2035 : faire du Sénégal un pays émergent avec les grands projets : élargir les voies de l'émergence* »xaal yonn yokk koom« (Dakar, 2021), <https://books.google.de/books?id=yjquzgEACAAJ>.

341 Chemins de Fer du Sénégal (CFS) und Union Internationale des Chemins de fer (UIC), »Dakar International Forum Financing Rail Projects in Africa«, 3.

342 République du Sénégal, »Plan Sénégal Émergent 2014–2018«, 96.

343 *Sénégal : reprise de la ligne de train Thiès-Touba à l'occasion du Grand Magal*, FRANCE 24, Senegal, 2023, Youtube Video, 2:45, https://youtu.be/l5ZWb7F6yUk?si=kD6wqQ-_UF2xsqDu.

keitsachsen überführt, doch die strukturelle Fragmentierung des afrikanischen Schienennetzes sowie die Abhängigkeit von externem Know-how und Kapital bleiben bestehen.

Gleichzeitig eröffnen Megaprojekte wie das AIHSRN zukunftsorientierte Möglichkeitsräume, in denen Eisenbahnverkehr als Motor kontinentaler Souveränität mobilisiert wird. Doch diese infrastrukturellen Zukunftsvisionen werfen grundlegende Fragen auf: Inwiefern können solche Projekte tatsächlich zur sozialen und wirtschaftlichen Teilhabe ihrer Nutzer:innen beitragen? Und in welchem Maße reproduzieren sie koloniale Muster der Raumerschließung unter neuen, technokratischen Vorzeichen?

Um diesen Fragen vertiefend nachzugehen, richtet sich der Blick im Folgenden auf das TER-Projekt in Dakar. Als Teil des nationalen Entwicklungsplans PSE steht es exemplarisch für die politische Aufladung und symbolische Bedeutung von Mobilitätsinfrastrukturen im postkolonialen Senegal.

Das TER-Projekt

Der Train Express Régional (TER) ist eines der größten Infrastrukturprojekte seit Senegals Unabhängigkeit von Frankreich. Die Inbetriebnahme des TER am 27. Dezember 2021 markierte den Beginn einer neuen Mobilitätsära in Senegal.³⁴⁴ Seitdem verkehrt der TER ab Dakar Hauptbahnhof im 10-Minutentakt über insgesamt 13 Stationen³⁴⁵ und transportiert im Durchschnitt 115.000 Pendler:innen pro Tag.³⁴⁶ Seit 2021 ist der erste Abschnitt der 36 km langen Bahnstrecke in Betrieb und verbindet das historische Plateau und den alten Hafen mit der neuen Verwaltungsstadt Diamniadio in der nördlichen Stadterweiterung. Der zweite Streckenabschnitt mit 19 km Länge befindet sich derzeit im Bau und wird Diamniadio über Sébikotane mit dem internationalen Flughafen AIBD verbinden (Abb. 16). Nach der Fertigstellung soll die 55 km lange TER-Eisenbahnlinie über eine zweigleisige Normalspur für den Personenverkehr und eine eingleisige Meterspur für den Güterverkehr verfügen und eine nahtlose Verbindung innerhalb der Metropolregion gewährleisten.³⁴⁷ Es ist von essenzieller Bedeutung, dass vor der Erläuterung der Projektkonzeption die ökonomischen und politischen Ziele sowie die symbolische Strahlkraft des TER-Projekts verstanden werden. Aus diesem Grund wird im Folgenden eine kontextuelle Einbettung in eine präsidentielle Modernisierungsvision vorgenommen, um im Anschluss auf die Akteur:innen der Umsetzung sowie der Finanzierung zu sprechen zu kommen.

344 Sylla, *Le transport de masse au Sénégal*.

345 Die Stationen ab dem Hauptbahnhof Dakar sind: Colobane, Hann, Dalifort, Baux-Maraichers, Pikine, Thiaroye, Yeumbeul, Keur Mbaye Fall, Rufisque, PNR, Bargny, Diamniadio, Sébikotane, AIBD.

346 Société Nationale de Gestion du Patrimoine du Train Express Régional (SENTER), »terdakar.sn«.

347 TREM Africa, »Regional Express Train (TER) Phase II«.

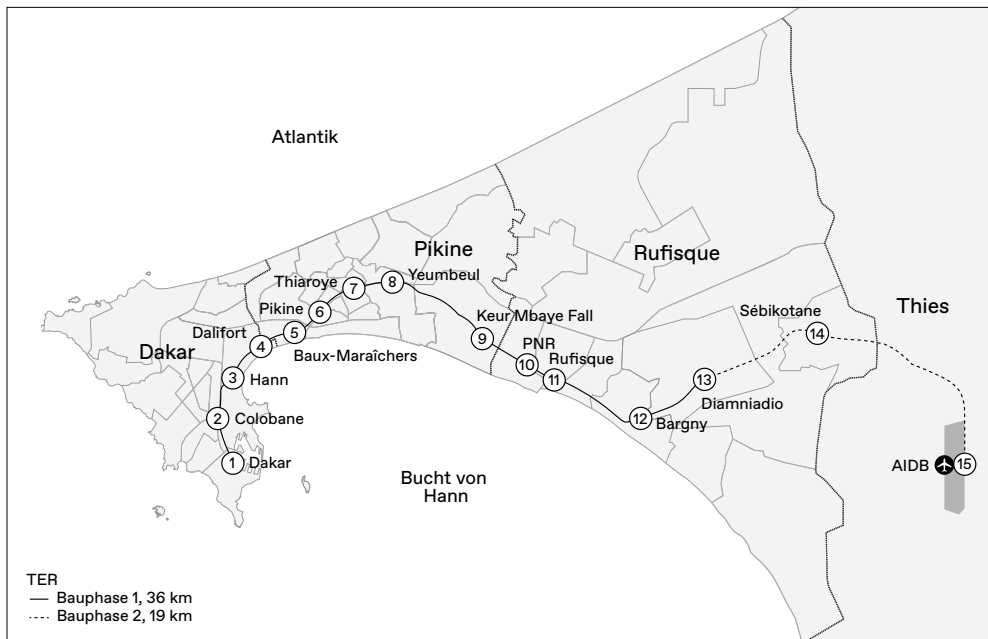


Abb. 16: Karte von Dakar und seiner Agglomeration mit dem eingezeichneten Verlauf der TER-Streckenabschnitte der realisierten Bauphase 1 und dem sich im Bau befindlichen Streckenabschnitt 2, 2024. © Simon Meienberg.

Der TER als Modernisierungsversprechen

Mit seinem Versprechen, die wirtschaftliche und soziale Entwicklung Senegals voranzubringen, gewann der ehemalige Premierminister Macky Sall die Präsidentschaftswahlen im Jahr 2012. Der TER war ein zentrales Element seiner nationalen Modernisierungsstrategie in der senegalesischen Hauptstadt Dakar, dem wirtschaftlichen und politischen Zentrum des Landes. Als integraler Bestandteil des Projektes zur Restrukturierung des öffentlichen Verkehrs³⁴⁸ der urbanen Mobilitätsbehörde CETUD zielte der TER darauf ab, die alltägliche Mobilität der Stadtbewohner:innen sicherer, effizienter und nachhaltiger zu gestalten und gleichzeitig die strukturelle Anbindung urbaner und periurbaner Räume zu optimieren.

Die Projektbefürworter:innen heben vor allem die wirtschaftlichen Vorteile des TER hervor. Dazu zählen die Schaffung von Arbeitsplätzen für Jugendliche sowie erhebliche Zeiteinsparungen durch eine schnellere Verbindung zwischen Wohn- und Arbeitsort.³⁴⁹ In Kombination tragen diese Faktoren zu einer gesteigerten Produktivität der lokalen Wirtschaft bei und stärken damit die Rolle des öffentlichen Nahverkehrs als Motor der ökonomischen Entwicklung. Der TER erscheint somit als infrastrukturelle Antwort auf urbane Wachstumsdynamiken und als Mittel zur funktionalen Modernisierung der Metropolregion Dakar.

³⁴⁸ Vgl. RTC auf Seite 72.

³⁴⁹ Sylla, *Le transport de masse au Sénégal*, 6.

Doch das TER-Projekt entfaltet seine Wirkung nicht allein auf der funktionalen Ebene. Vielmehr ist es in eine machtvoll symbolpolitische Rahmung eingebettet, die über die bloße Mobilitätsinfrastruktur hinausreicht. Für viele Unterstützer:innen der Regierung von Macky Sall steht der TER emblematisch für die Ankunft der Moderne, ein in Stahl und Beton gegossenes Fortschrittsversprechen, das die Errungenschaften seiner Amtszeit sichtbar und dauerhaft im Stadtraum materialisiert (Abb. 17). In dieser Lesart dient Infrastruktur der materiellen Repräsentation nationaler Entwicklung und politischer Vision.



Abb. 17: Präsident Macky Sall mit seiner Ehefrau (im Zentrum) weihet den neuen TER bei der Eröffnungszeremonie am 14. Januar 2019 ein, Foto: Lionel Mandeix, in: <https://www.flickr.com/photos/presidencesenegal/46746621861/in/album-72157688791033443>. [Zugriff: 17.03.2026]. © Présidence Sénégal.

Ein theoretischer Zugang zu dieser symbolpolitischen Aufladung findet sich im Sammelband *Architecture and Politics in Africa* (2022).³⁵⁰ Joanne Tomkinson u. a. betonen, dass gebaute Räume in afrikanischen Kontexten als Arenen politischer und kultureller Aushandlung fungieren. Architektur werde hier mit Bedeutungen überlagert, die aus Kolonialismus, Nationalismus und Globalisierung hervorgehen, wodurch Infrastrukturen zu zentralen Medien politischer Kommunikation avancieren. Ähnlich argumentiert der Anthropologe Brian Larkin, wenn er auf die Handlungsmacht von Infrastrukturen verweist. Diese besitzen die Fähigkeit, politische Ordnungen nicht nur zu transportieren, sondern auch selbst hervorzubringen.³⁵¹ In diesem Sinne wird der TER zur Bühne staatlicher Selbstdarstellung und zum Signifikanten einer neuen nationalen Identität im Kontext postkolonialer Modernisierungsrhetoriken.³⁵²

Diese symbolische Aufladung des TER spiegelt sich nicht zuletzt in der architektonischen Wiederbelebung kolonialer Mobilitätsinfrastrukturen wider. Ein konkretes Beispiel hierfür ist die Restaurierung der historischen Bahnhöfe von Dakar und Rufisque.³⁵³ Diese Maßnahmen lassen sich als Versuch deuten, kolonial geprägte Bau-

350 Joanne Tomkinson u. a., Hrsg., *Architecture and Politics in Africa: Making, Living and Imagining Identities through Buildings, Making & Remaking the African City: Studies in Urban Africa* (James Currey, 2022).

351 Larkin, »The Politics and Poetics of Infrastructure«.

352 Achille Mbembe, *On the Postcolony*, 1. Aufl., *Studies on the History of Society and Culture* (University of California Press, 2001), JSTOR, <http://www.jstor.org/stable/10.1525/j.ctt1ppkxs>.

353 Xavier Ricou u. a., *La Gare de Dakar: Chef-d'œuvre de l'architecture au Sénégal*, 1. Aufl. (Maisonneuve & Larose nouvelles éditions Hémisphères éditions, 2019).

substanz in ein neues, selbstbewusstes nationales Narrativ einzubetten. Besonders deutlich wird dies in der vorgelagerten Platzierung des modernen Ankunfts pavillons gegenüber der historischen Struktur durch das senegalesische Architekturbüro GA2D,³⁵⁴ die als architektonische Manifestation kultureller Selbstbestimmung gelesen werden kann (Abb. 18).

Besonders augenfällig wird dieses Bestreben in der räumlichen Gegenüberstellung der beiden Baukörper. Während das restaurierte Empfangsgebäude aus der Kolonialzeit eine historisch aufgeladene Aura bewahrt, tritt der neue Ankunfts pavillon als glatte, funktionale Struktur auf, die sich in ihrer Materialität und Formensprache nahtlos in die globalisierte Ästhetik zeitgenössischer Verkehrsinfrastrukturen einfügt. Dadurch entsteht ein Spannungsfeld zwischen kultureller Referenz und standardisierter Moderne. Zwar ließe sich die Komposition als Geste der Aneignung und Selbstermächtigung lesen, als bewusste Positionierung des Neuen neben dem Alten, doch gleichzeitig wird die Ästhetik von einer formalen Logik der Effizienz und Linearität überlagert. Die architektonische Sprache folgt hier nicht mehr der Suche nach einer eigenständigen afrikanischen Ausdrucksform – wie sie Léopold Sédar Senghor einst mit seinem *parallélisme asymétrique* (asymmetrischer Parallelismus)³⁵⁵ inspirierte – sondern dem Duktus einer neoliberalen Infrastrukturästhetik, die auf Kontrolle, Geschwindigkeit und funktionale Transparenz abzielt. Diese architektonische Konstellation verweist über ihre architektonisch-ästhetische Dimension hinaus auf tiefere politische Bedeutungszusammenhänge.

Betrachtet man das TER-Projekt durch diese Linse, lässt sich darin eine spezifische Form politischer Machtdemonstration erkennen. Die gebaute Mobilitätsinfrastruktur wird zur materiellen Verkörperung des präsidialen Vermächtnisses Macky Salls und macht staatliche Handlungsfähigkeit im Raum sichtbar. Der Anthropologe Tim Ingold³⁵⁶ verweist in diesem Zusammenhang auf die sensorische und soziale Dimension politischer Vermittlung, während der Soziologe Ulrich Beck dies als »Politik mit Ziegeln und Mörtel« bezeichnet.³⁵⁷ Architektur und Infrastruktur fungieren hier nicht nur als Mittel zur Gestaltung des urbanen Raums, sondern auch als bedeutende symbolische Kanäle für die Konstruktion politischer Autorität.³⁵⁸ Sie prägen die politische Vorstellung von Nation, Gemeinschaft und Zukunft und transportieren dabei nicht nur offizielle Regierungsnarrative, sondern auch populäre Geschichten, Mythen und Anekdoten über Macht und Zugehörigkeit.³⁵⁹

Die symbolische Aufladung von Architektur und Infrastruktur als Ausdruck politischer Autorität zeigt sich besonders in der Regulierung und Kontrolle des Alltagsverhaltens im Umgang mit dem TER. Ein aufschlussreiches Beispiel hierfür bietet der Fall

354 GA2D, »Gare de Dakar«, Réhabilitation et extension de la gare, Mission complète en conception construction, 31. Juli 2025, <https://ga2d.com/projet/gare-de-dakar/>.

355 Beispiele dafür sind Bauwerke aus den 1970er und 1980er Jahren wie das Hotel de l'Indépendance des senegalesischen Architekten Cheikh Ngom sowie die Hörsäle an der Cheikh Anta Diop-Universität der Franzosen Henri Chomette und Roland Depret in Dakar. Vgl. Oliver Wainwright, »Tented Love: How Senegal Created a Spectacular New African Architecture«, Art and Design, *The Guardian*, 13. Januar 2022, <https://www.theguardian.com/artanddesign/2022/jan/13/tented-love-senegal-spectacular-new-african-architecture-dakar-tent>.

356 Tim Ingold, *Making: Anthropology, Archaeology, Art and Architecture* (Routledge, Taylor & Francis Group, 2013).

357 Ulrich Beck, *Politik der Globalisierung*, Edition Zweite Moderne (Suhrkamp, 1998), 115.

358 Tomkinson u. a., *Architecture and Politics in Africa*, 5.

359 Lawrence J. Vale, *Architecture, Power, and National Identity* (Yale University Press, 1992).

Assane Faye, dessen unbeabsichtigter Regelverstoß nicht nur juristische, sondern auch tiefe symbolische Resonanzen provoziert hat. Faye wurde landesweit bekannt als der Mann, der einen Eimer Reis im neuen TER verschüttete.

Am 10. Januar 2022 wurde er von der Polizei Faidherbe verhaftet. Beim Einsteigen in den Zug auf dem Heimweg nach Keur Mbaye Fall war Faye der Eimer mit Reis für seine Schafe und Hühner versehentlich aus der Hand gefallen. Bereits am nächsten Tag stand der 40-jährige Hafenarbeiter und Landwirt aus einem Vorort von Dakar³⁶⁰ wegen Beschädigung öffentlichen Eigentums vor Gericht und wurde erst nach einer offiziellen Entschuldigung wieder freigelassen.³⁶¹ In einem Bericht der *Seneweb News* wurde ein Bild mit dem Angeklagten Assane Faye veröffentlicht. In der Mitte verweist ein vergrößertes Foto mit einem roten Pfeil auf den verschütteten Reis im Zugabteil. Der rechte Bildausschnitt zeigt eine Aufnahme des Tatorts.³⁶² Der Vorfall im frisch eingeweihten Zug löste eine Welle der Empörung in der Öffentlichkeit und in den sozialen Medien aus.³⁶³

So überzogen der Vorgang auf den ersten Blick erscheinen mag, markiert er doch einen Präzedenzfall. Die juristische Reaktion auf dieses Missgeschick sendet eine klare Botschaft: Wer sich – auch unbeabsichtigt – der inszenierten Ordnung der Modernisierung widersetzt, muss mit Konsequenzen rechnen. Assane Faye wird in diesem Narrativ zur Projektionsfläche für ein vormodernes Senegal, dem symbolisch die Verantwortung zugeschrieben wird, den Fortschritt einer durch den TER verkörperten modernen Lebensweise zu behindern. Diese Botschaft findet ihre visuelle Bestätigung im Schriftzug »Le TER a changé nos vies !« (der TER hat unser Leben verändert!) auf einem Transparent am Eingang des Hauptbahnhofs von Dakar, mit dem der erste Jahrestag der neuen Eisenbahnlinie gefeiert wurde (Abb. 19).

360 Justine Brabant, »Au Sénégal, le train « de la modernité » et le seau de riz renversé«, Mediapart, 5. Februar 2022, <https://www.mediapart.fr/journal/international/050222/au-senegal-le-train-de-la-modernite-et-le-seau-de-riz-renverse>.

361 Mouhamadou Ba, »Seau de riz renversé dans le TER : Assane Faye libre !«, Pulse Senegal, 12. Januar 2022, <https://www.pulse.sn/news/societe/seau-de-riz-renverse-dans-le-ter-assane-faye-libre/bkfmqhq>.

362 Seneweb News, »L'homme qui a renversé un seau de riz dans le TER arrêté et déféré«, 11. Januar 2022, https://web.archive.org/web/20220112042957/https://www.seneweb.com/news/Societe/l-homme-qui-a-renverse-un-seau-de-riz-da_n_368665.html.

363 Désiré Sossa, »Riz renversé dans le TER au Sénégal: L'auteur déposé en prison«, La Nouvelle Tribune, 11. Januar 2022, <https://lanouvelletribune.info/2022/01/riz-renverse-dans-le-ter-au-senegal-lauteur-depose-en-prison/>.



Abb. 18: Links im Bild ist das restaurierte Bahnhofsgebäude von Dakar aus dem Jahr 1914 zu sehen. Rechts sieht man den neuen Ankunftspavillon von 2019. © GA2D.



Abb. 19: Transparent mit dem Schriftzug »Le TER a changé nos vies !« vor dem Hauptbahnhof von Dakar, 2023. © Simon Meienberg.

Die Untersuchung zeigt, dass das TER-Projekt sowohl ökonomischen Ziele verfolgt als auch symbolpolitischen Funktionen erfüllt. Als Infrastrukturprojekt dient es staatlichen Entwicklungsambitionen, inszeniert Modernität und wirkt als Medium politischer Kommunikation. Gleichzeitig fungiert der TER als Instrument zur Festbeschreibung präsidialer Autorität. Als sichtbare Manifestation politischer Handlungsfähigkeit verankert er so das politische Erbe Macky Salls im urbanen Raum von Dakar. Dadurch wird die TER-Infrastruktur zur Bühne politischer Repräsentation und zum Vehikel nationalstaatlicher Selbstvergewisserung.

Bei näherer Betrachtung kristallisieren sich jedoch strukturelle Abhängigkeiten und Asymmetrien heraus, die der Projektarchitektur zugrunde liegen und die Inszenierung nationaler Souveränität überlagern. Die entsprechenden Ambivalenzen und Brüche im Narrativ werden im Folgenden analysiert und dargelegt.

Ökonomien infrastruktureller Abhängigkeit

Das TER-Projekt stellt eine hochkomplexe infrastrukturelle Herausforderung dar, deren Realisierung vor allem durch transnationale Kooperationen ermöglicht wurde. Diese Zusammenarbeit schuf nicht nur eine materielle Verbindung zwischen verschiedenen Staaten und Akteuren, sondern führte auch zu einer Abhängigkeit von ausländischen Finanzmitteln und Expertenwissen. Die Finanzierung des Projekts sowie die zentrale Rolle internationaler Unternehmen im Bereich der Planung und dem Bau der Infrastruktur unterstreichen die Bedeutung dieser transnationalen Verflechtungen.

Die Umsetzung des TER-Projekts folgt einer stark zentralisierten und zugleich technokratisch organisierten Logik. Während der senegalesische Staat über das Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement (MITTD) als formeller Bauherr auftritt, liegt die eigentliche Projektsteuerung bei der Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux (APIX).³⁶⁴ Diese staatliche Agentur, die im Jahr 2000 unter Abdoulaye Wade zur Durchsetzung präsidientlicher Infrastrukturinitiativen ins Leben gerufen wurde,³⁶⁵ verkörpert eine institutionalisierte Form präsidialer Steuerung.

Ein Gespräch mit Pape Latyr Niang, dem Leiter der Abteilung für Großprojekte von APIX, am 27. Mai 2024 ermöglicht eine vertiefende Betrachtung der Projektarchitektur.³⁶⁶ Diese offenbart die Verstrickung verschiedener Akteure und Abhängigkeitsverhältnisse in den Bereichen Technik, Expertise und Finanzen. Im TER-Projekt agiert APIX als Koordinatorin und zentraler Knotenpunkt eines Netzwerks aus nationalen und internationalen Akteuren. Die Projektarchitektur orientiert sich dabei am französischen Modell: Ein technisches Kabinett³⁶⁷ an der Schnittstelle zwischen Bauherr und ausführenden Firmen übernimmt die Überprüfung der Baupläne sowie die Über-

364 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), »APIX-S.A. vecteur de croissance de l'économie Sénégalaise«, Promoteur des investissements nationaux et étrangers, mise en oeuvre de grands projets d'infrastructures, 27. April 2023, <https://investinsenegal.sn/apix-s-a/presentation-de-apix-s-a/>.

365 Zu den Infrastrukturprojekten von Präsident Abdoulaye Wade gehörten unter anderem die mautpflichtige Autobahn A1 und der Bahnhof am internationalen Flughafen AIBD.

366 Pape Latyr Niang, »Gespräch mit dem Leiter der Abteilung für Großprojekte von APIX«, interviewt von Simon Meienberg, 27. Mai 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage.

367 Das technische Kabinett umfasst die Ministerien MITTD und MEF sowie die Staatsunternehmen ANCF, PTB, CETUD, AIBD, AGEROUTE und SENELEC. Vgl. A.I. Mohamed u. a., *Rapport d'évaluation du Projet: Annexes Techniques* (African Development Bank (AfDB), 2017), 27.

wachung der Umsetzung.³⁶⁸ Die interne Organisation von APIX verweist auf ein stark segmentiertes Verwaltungssystem mit spezifischen Zuständigkeitsbereichen: Die Direction du Projet TER (DTER) verantwortete die operative Steuerung, die Direction Financière et Comptable (DFC) verwaltete Buchhaltung und Zahlungsströme, während die Direction de la Sauvegarde Environnementale et Sociale (DSES) für die Einhaltung sozial- und umweltpolitischer Richtlinien zuständig war.³⁶⁹

Diese Organisationsarchitektur veranschaulicht die strukturelle Abhängigkeit des Projekts von technischem Fachwissen und administrativer Expertise und verweist zugleich auf den Versuch, staatliche Handlungsfähigkeit durch technokratische Vermittlung zu demonstrieren. Sie offenbart damit eine doppelte Rationalität. Einerseits soll APIX eine effiziente Umsetzung und internationale Anschlussfähigkeit garantieren, andererseits fungiert die Agentur als präsidiales Instrument zur Durchsetzung eines modernisierungspolitischen Anspruchs. Die sozial- und umweltpolitischen Konflikte im Zusammenhang mit der Enteignung, Umsiedlung und Entschädigung markieren dabei die Grenzen dieser staatlichen Kontrollambitionen und werden im Unterkapitel *Konflikte und Konfrontationen* auf Seite 147 in der Tiefe analysiert.

Neokoloniale Verflechtungen von Expertise, Planung und Technik

Im Rahmen der Umsetzung des TER-Projekts wurde eine Vielzahl internationaler Unternehmen mit spezifischen Aufgaben in den Bereichen soziale und bautechnische Untersuchungen, technische Unterstützung sowie Bauüberwachung und -kontrolle beauftragt: darunter die kanadische Infrastrukturberatungsfirma CPCS, die englische Rechtsberatungskanzlei HFW sowie die französische Beratungsfirma für nachhaltige Mobilität Ingérop und der Prüf-, Inspektions- und Zertifizierungsdienstleister Véritas. In diesem Kontext agierte die SYSTRA-Gruppe als technischer Hauptberater im Auftrag von APIX.³⁷⁰ SYSTRA ist eine der weltweit führenden Ingenieur- und Beratungsgruppen, die auf öffentliche Verkehrs- und Mobilitätslösungen sowie die Modernisierung von urbanen Transportinfrastrukturen spezialisiert ist. Sie ging aus SOFRERAIL hervor, die 1957 von der nationalen Gesellschaft der französischen Eisenbahnen SNCF gegründet wurde, um Eisenbahnnetzwerke außerhalb Frankreichs zu entwickeln.³⁷¹ Die Vielzahl der involvierten Akteur:innen verweist auf die enorme planerische, technologische und administrative Komplexität des Projekts und zugleich auf seine Einbettung in ein transnationales Netzwerk infrastruktureller Expertise, das stark von französischen Unternehmen dominiert wird.

Die Auftragsvergabe erfolgte über öffentliche Ausschreibungen und wurde aufgrund der Komplexität in sechs Teilbereiche, *Marchés* (M) genannt, aufgeteilt: M1 Infrastruktur, M2 elektrische Systeme, M3 Spurerneuerung, M4 Gebäude, Bahnsteige und Bahnhöfe, M5 Rollmaterial sowie M6 Betrieb und Wartung.³⁷²

368 Pape Latyr Niang, »Gespräch mit dem Leiter der Abteilung für Großprojekte von APIX«, 27. Mai 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage.

369 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), *Plan d'Action de Réinstallation (PAR) Projet de Train Express Régional: Dak – Diamniadio – Diamniadio – AIDB* (République du Sénégal, 2023), 134.

370 Ricou u. a., *La Gare de Dakar*, 103.

371 SYSTRA Group, »History«, 11. April 2025, <https://www.systra.com/en/group/history/>.

372 Ricou u. a., *La Gare de Dakar*, 102 f.

Die Planung und Umsetzung dieser Teilbereiche wurde maßgeblich von internationalen Unternehmen getragen, deren Registrierungsland (in Klammern) angegeben wird, um die strukturelle Abhängigkeit von externem Know-how und Technik offenzulegen.

Der Baubeginn der TER-Projekts am 14. Dezember 2016 markierte nicht nur einen infrastrukturellen Meilenstein, sondern auch die formale Einbindung des Projekts in eine komplexe öffentlich-private Konstellation, deren administrative Steuerung durch APIX nur bedingt Souveränität suggeriert. Die Dominanz französischer Unternehmen innerhalb des Projekts wirft Fragen zu Auftragsvergabepraktiken und zur infrastrukturellen Autonomie im postkolonialen Kontext auf.

M1 Infrastruktur

Ein Konsortium aus Eiffage (FR), Yapi Merkezi (TR) und der Compagnie Sahélienne d'Entreprise (SN) war für Planung und Umsetzung der Infrastrukturen des TER-Projekts zuständig.³⁷³ Unter der Leitung von Eiffage führte Terrasol (FR) die geotechnische Analyse für die Fundamente der Bauwerke entlang der Bahnlinie³⁷⁴ durch. Setec (FR) wurde mit der Planung und Konstruktion von Straßenüberführungen und Fußgängerbrücken sowie der Verlegung der Gleise beauftragt.³⁷⁵

M2 Elektrische Systeme

ENGIE Ineo (FR) und Thales (FR) haben von APIX den Planungs- und Bauauftrag für die Bahnstromversorgung, Signaltechnik, Telekommunikation und Zugsteuerung sowie Einnahmenerfassungssysteme erhalten.³⁷⁶ Das Unternehmen Ride on Track (BE) wurde von ENGIE Ineo (FR) mit der Bereitstellung eines festen betrieblichen Kommunikationssystems beauftragt.

M3 Spurerneuerung

Ein Konsortium aus den Firmen TSO (FR), NGE (FR), CIM (FR) und CDE (SN) kümmerte sich um die Erneuerung der Meterspur für den Güterverkehr.

M4 Rollmaterial

Alstom (FR) wurde mit der Lieferung der Lokomotiven und der Zugwagons sowie der Inbetriebnahme des Rollmaterials beauftragt.³⁷⁷ Die Planung und Überwachung der Restaurationsarbeiten der historischen Bahnhöfe von Dakar und Rufisque wurde den Architekturbüros GA2D (SN) und AREP (FR) anvertraut.³⁷⁸

373 Eiffage, »Eiffage Starts Work on Dakar Regional Express Train Project in Senegal under a Contract Worth More than €370 Million«, 19. Dezember 2016, <https://www.eiffage.com/en/media/news/eiffage-starts-work-on-dakar-regional-express-train-project-in-senegal-under-a-contract-worth-more-than-370-million>.

374 terrasol, »Dakar Regional Express Railway (TER) – Senegal«, References, 21. Juli 2024, <https://web.archive.org/web/20240621224343/https://www.terrasol.fr/en/realisations/ter-dakar-senegal>.

375 setec, »TER (Regional Express Transport) Dakar«, Project, 25. November 2019, <https://web.archive.org/web/20260218052308/https://www.tpi.setec.fr/achievements/ter-regional-express-transport-dakar?lang=en>.

376 ENGIE, »ENGIE and Thales to Build Rail Systems for the Regional Express Train Joining Dakar to the New Airport«, 27. Juli 2016, <https://www.engie.com/en/journalists/press-releases/thales-regional-express-train-dakar-airport>.

377 Alstom, »Alstom Begins Shipping Coradia Polyvalent Regional Trains for Senegal«, Alstom, 22. Oktober 2018, <https://www.alstom.com/press-releases-news/2018/10/alstom-begins-shipping-coradia-polyvalent-regional-trains-senegal>.

378 Ricou u. a., *La Gare de Dakar*, 103.

M5 Gebäude, Bahnsteige und Bahnhöfe

Der Bau von Gebäuden, Bahnsteigen und 14 Bahnhöfen wurde von Eiffage Sénégal (FR/SN), GETRAN (SN) und SERTEM (SN) durchgeführt.

M6 Betrieb und Wartung

Die senegalesische Betreibergesellschaft Société d'Exploitation du Train Express Régional (SETER) übernahm den Auftrag für den Betrieb und die Wartung des TER.

Wie aus dieser Darstellung ersichtlich wird, dominierten unter den Hauptauftragnehmer:innen französische Unternehmen wie Terrasol, Thales, Setec, Eiffage, ENGIE Ineo sowie die Compagnie Sahélienne d'Entreprise; diese übernahmen die zentralen Aufgaben in der Planung, technischen Umsetzung und baulichen Realisierung der TER-Infrastrukturen. Auch im Bereich der Projektberatung war eine starke Konzentration französischer Firmen wie SYSTRA, Ingérop und Véritas zu verzeichnen.

Diese deutliche französische Präsenz verweist nicht nur auf bestehende wirtschaftliche Verflechtungen, sondern lässt sich auch als koloniale Kontinuität historisch gewachsener Abhängigkeitsverhältnisse im Infrastrukturbereich lesen. Eine Tendenz, die sich ebenfalls im Einsatz der Technik identifizieren lässt.

Das TER-Projekt ist nach den neuesten internationalen Standards der *Union Internationale des Chemins de fer* (UIC) konzipiert und mit modernster Signal- und Kommunikationstechnik ausgestattet. Das Rollmaterial stammt vom französischen Konzern Alstom, einem der führenden europäischen Anbieter von Schienenfahrzeugen und -systemen. Die eingesetzten Züge sind mit dem *European Train Control System* (ETCS) sowie dem Mobilfunksystem GSM-R ausgerüstet, zwei Schlüsseltechnologien, die für den transeuropäischen Eisenbahnverkehr entwickelt wurden und hier deutlich auf die Einbindung des TER in eine europäisch definierte Infrastrukturmodernität hinweisen.³⁷⁹

Diese technische Ausgestaltung verdeutlicht die fortbestehende strukturelle Abhängigkeit Senegals von europäischer, insbesondere französischer Eisenbahntechnologie. Sie reflektiert eine ungleiche globale Verteilung von technischer Expertise und industriellen Kapazitäten, die sich entlang der geopolitischen Trennlinie zwischen Globalem Norden und Globalem Süden manifestiert. Im Kontext des TER-Projekts lässt sich diese technologische Fremdbestimmung als Ausdruck neokolonialer Abhängigkeitsverhältnisse deuten, wie sie bis heute im Rahmen der *Françafrique*-Strukturen zum Tragen kommen.³⁸⁰

Während die Beratung, der Bau und die technische Ausstattung des TER-Projekts stark durch französische Akteure geprägt war, zeigte sich im Betrieb der Bahn eine institutionelle Verlagerung nach Dakar. Mit der Gründung von SETER durch die SNCF 2018 wurde eine eigene Betreibergesellschaft geschaffen.³⁸¹ Diese Maßnahme verweist auf den Versuch, langfristig eigenständige Steuerungskompetenz zu etablieren. Mit der SNCF-Tochter Keolis und der RATP-Tochter RATP Dev. als Hauptanteilsgeberinnen bleibt die neue senegalesische Betreibergesellschaft des TER jedoch innerhalb

379 TREM Africa, »Regional Express Train (TER) Phase II«.

380 Antoine Glaser, *AfricaFrance: quand les dirigeants africains deviennent les maîtres du jeu*, 1. Aufl. (Fayard, 2014).

381 Société Nationale de Gestion du Patrimoine du Train Express Régional (SETER), »terdakar.sn«.

eines Abhängigkeitsverhältnisses, das weiterhin von einer asymmetrischen Partnerschaft geprägt ist.³⁸²

Die strukturelle Abhängigkeit Senegals spiegelt sich auch in der finanziellen Dimension des TER-Projekts wider. Nicht nur die Planung, der Bau und der Betrieb, sondern auch die Finanzierung beruhen auf transnationalen Partnerschaften, in denen internationale Finanzinstitutionen eine zentrale Rolle einnehmen. Dies wirft wiederum die Frage nach der finanziellen Souveränität des senegalesischen Staates auf, insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Projekt auf externem Kapital und multilateralen Kreditstrukturen basiert.

Verschuldung als Infrastruktur postkolonialer Abhängigkeiten

Die Kosten der ersten Bauphase des TER-Projekts beliefen sich auf insgesamt 568 Milliarden CFA-Francs (rund 866 Mio. Euro).³⁸³ Die Finanzierung erfolgte im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft zwischen der senegalesischen Regierung und internationalen Finanzinstitutionen, ein Modell, das häufig bei Entwicklungsprojekten in Ländern des Globalen Südens Anwendung findet.³⁸⁴ Typischerweise wird dabei staatliche Infrastruktur durch privates Kapital vorfinanziert, das im Gegenzug durch langfristige Rückzahlungen von öffentlicher Seite, etwa über Ticketeinnahmen und Steuern, Gewinn erzielt.

Im Fall des TER-Projekts wurden laut Latyr Niang, dem Leiter der Abteilung für Großprojekte der APIX, rund 80 % der Kosten über Kredite internationaler Geldgeber finanziert, während der senegalesische Staat lediglich 20 % der Mittel beisteuerte.³⁸⁵ Zu den Hauptkreditgebern zählen die Afrikanische Entwicklungsbank (192,8 Mio. USD), die Islamische Entwicklungsbank (337 Mio. USD), die französische Entwicklungsagentur (110,5 Mio. USD) sowie der Trésor français (105 Mio. USD). Diese Struktur macht deutlich, wie stark das Projekt auf externe Finanzierungsquellen angewiesen ist. Ein Umstand, der nicht nur ökonomische, sondern auch politische Abhängigkeiten offenlegt.

Zwar wurde das Projekt formal von senegalesischen Ministerien und dem Projektträger APIX koordiniert, dennoch lagen zentrale technische und finanzielle Kompetenzen maßgeblich in den Händen multinational operierender französischer Unternehmen. Die Dominanz französischer Expertise und Kapitalströme verweist auf die fortbestehenden postkolonialen Abhängigkeitsverhältnisse, die sich insbesondere über die CFA-Franc-Währung und den Einfluss französischer Entwicklungsfinanzierung reproduzieren.

Niang betont in diesem Zusammenhang, dass der senegalesische Staat selbst häufig nicht über ausreichende Mittel verfüge, um Infrastrukturprojekte aus eigener Kraft zu realisieren, und daher auf ausländische Investoren angewiesen sei.³⁸⁶ Diese

382 Hawilti, *Dakar Gets Brand New »TER«, France's Renowned Train and Coach Service*, 29. Dezember 2021, <https://hawilti.com/infrastructure/dakar-gets-brand-new-ter-frances-renowned-train-and-coach-service/>.

383 TREM Africa, »Regional Express Train (TER) Phase II«.

384 Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ), »Public Private Partnership (PPP)«, 11. April 2025, <https://www.bmz.de/de/service/lexikon/public-private-partnership-ppp-14780>.

385 Pape Latyr Niang, »Gespräch mit dem Leiter der Abteilung für Großprojekte von APIX«, 27. Mai 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage, [0:16:21.4].

386 Ebd.

strukturelle Verschuldung schafft eine dauerhafte finanzielle Abhängigkeit, die über reine Kreditverhältnisse hinausreicht. In Anlehnung an den Anthropologen David Graeber lässt sich argumentieren, dass Verschuldung in diesen Kontexten nicht bloß als ökonomisches Instrument funktioniert, sondern als Technik der Einflussnahme. Schulden strukturieren asymmetrische Beziehungen, indem sie finanzielle Abhängigkeit zur Voraussetzung für staatliches Handeln machen. Dadurch werden postkoloniale Hierarchien zementiert.³⁸⁷

Diese Dynamiken lassen sich auch im Rahmen neokolonialer Machtasymmetrien verorten, wie sie etwa Achille Mbembe³⁸⁸ beschreibt. Sie beruhen nicht nur auf kolonialhistorischen Kontinuitäten, sondern auch auf gegenwärtigen politischen und wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen Senegal und dessen ehemaliger Kolonialmacht Frankreich. Der Politikwissenschaftler Jean-François Bayart hat diese Verflechtungen als *Extraversion* beschrieben, ein Konzept, das die strategische Orientierung postkolonialer Staaten auf externe Ressourcen, Netzwerke und Legitimitätsquellen hin analysiert.³⁸⁹ In *La Politique du ventre* (2006)³⁹⁰ zeigt Bayart auf, wie solche extravertierten Beziehungen nicht nur Abhängigkeiten reproduzieren, sondern von afrikanischen Eliten aktiv zum eigenen Vorteil genutzt werden.

Dennoch erweist sich diese dependenztheoretische Perspektive als unzulänglich, um die komplexen Dynamiken innerhalb des TER-Projekts adäquat zu erfassen. Die Art und Weise, wie das Projekt medial und politisch kommuniziert wurde, legt nahe, dass die senegalesische Regierung unter Macky Sall mit dem Ausbau der Zuginfrastrukturen nicht nur ökonomische und entwicklungsgetriebene Zwecke, sondern auch symbolpolitische Ziele verfolgte. Durch diese Brille betrachtet, diente das TER-Projekt der Inszenierung nationaler Modernität und der Demonstration wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit. In diesem Sinne lässt sich das Projekt auch als Ausdruck einer strategischen Aneignung globaler Ressourcen deuten, durch die der senegalesische Staat seine Handlungsfähigkeit performativ unter Beweis stellt.

Die politische Elite um Macky Sall agierte also nicht passiv innerhalb asymmetrischer Abhängigkeitsstrukturen, sondern nutzen diese gleichzeitig zur Legitimation, zur Mobilisierung politischer Unterstützung und zur Machtdemonstration. Eine solche Aneignung zeigt sich gerade in der medialen und architektonischen Präsentation des TER wie etwa in der Eröffnungszeremonie, in der restaurativen Aufwertung der historischen Bahnhöfe oder der nationalen Erzählung technologischen Fortschritts. Dadurch wird die symbolische Umdeutung externer Abhängigkeiten in Narrativen nationaler Eigenständigkeit sichtbar.

Die infrastrukturelle Dimension TER-Projekt erschöpft sich nicht in ihrer gebauten Struktur. Vielmehr fungiert das Projekt als Knotenpunkt, in dem sich finanzielle, technische und politische Abhängigkeiten verdichten. Dies wird besonders deutlich im Kontext einer logistischen Erschließungspolitik, durch die lokale Mobilitäten ökonomisch agierenden Verkehrsnetzwerken untergeordnet werden.

387 David Graeber, *Schulden: die ersten 5000 Jahre*, 9. Aufl., übers. von Ursel Schäfer u. a. (Klett-Cotta, 2021).

388 Mbembe, *On the Postcolony*, 68.

389 Jean-François Bayart, »Africa in the World: A History of Extraversion«, *African Affairs* 99, Nr. 395 (2000): 218 f., <https://doi.org/10.1093/afraf/99.395.217>.

390 Jean-François Bayart, *L'État en Afrique: la politique du ventre*, L'espace du politique (Fayard, 2006).

In diesem Sinne lässt sich das TER-Projekt auch als Ausdruck einer logistischen Gouvernementalität betrachten, wie sie Deborah Cowen beschreibt.³⁹¹ Sie verweist darauf, dass die logistische Infrastruktur nicht nur Dinge und Menschen in Bewegung setzt, sondern auch spezifische Raumvorstellungen, Mobilitätsregime und neokoloniale Herrschaftsverhältnisse herstellt. Die folgende Untersuchung widmet sich daher jenen logistischen Erschließungspolitiken, durch die das Mobilitätsregime des TER konkrete räumliche und ökonomische Anschlüsse erzeugt und dabei nicht nur vernetzt, sondern auch selektiv ausschließt.

Zur selektiven Logik des Anschlusses

Der TER ist als Massentransportmittel konzipiert, das die chronische Überlastung der Verkehrswege in Dakar reduzieren und ein effizientes Verkehrsnetz in der Metropolregion etablieren soll.

Doch über diese Funktion hinaus wird deutlich, dass der TER Teil einer größeren logistischen Strategie ist. Neben den zwei neuen Gleisen für den Personenverkehr wurde auch das bestehende metrische Gleis für den Gütertransport mit direkter Anbindung an den alten Hafen erneuert. In Zukunft sollen darüber Güter, die bislang vor allem per Lkw aus dem Landesinneren oder aus Mali transportiert wurden, auf die Schiene verlagert werden.

Diese Maßnahmen folgen einer Logik der logistischen Erschließung, die auf die Optimierung von Warenströmen, die Sicherung globaler Lieferketten und die Herstellung wirtschaftlicher Anschlussfähigkeit zielt.³⁹² Besonders deutlich wird dies in der strategischen Anbindung der Zuginfrastruktur an den Mineralienhafen von Bargny und den südlich des Flughafens gelegenen Tiefseehafen in Ndayane. Letzterer ist ein Großprojekt mit angeschlossener Sonderwirtschaftszone, das durch das saudi-arabische Logistikunternehmen DP World realisiert wird und auf den langfristigen Ausbau der globalen Handelsverbindungen Senegals abzielt.³⁹³ Gleichzeitig erfolgt durch den Anschluss an den internationalen Flughafen AIDB im Rahmen der zweiten Bauphase eine gezielte touristische Erschließung, die den Personenverkehr zwischen Dakar und wichtigen Reisedestinationen beschleunigen soll. Ob eine dritte Bauphase, den Wiederanschluss an die ehemalige Eisenbahnstadt Thiès vorsieht steht noch offen. Die letztgenannte Verbindung würde erstmals seit der Stilllegung der Dakar–Niger-Linie partielle Wiederherstellung nationaler Eisenbahnverbindungen in Aussicht stellen.

Der TER fungiert somit nicht nur als urbanes Transportmittel, sondern als infrastruktureller Knotenpunkt, über den Senegal stärker in globale Handels- und Reiseströme eingebunden werden soll. Ein transkontinentaler Blick auf diese infrastrukturellen Räume offenbart jedoch einen wesentlichen Unterschied zum historischen Infrastrukturparadigma des ehemaligen Kolonialstaates. Während dieser eine flächendeckende territoriale Erschließung anstrebte, um materielle und soziale Ressourcen auszubeuten sowie Bevölkerung und Umwelt zu kontrollieren, agiert die heutige logistische Raumökonomie zunehmend selektiv und transnational. Sie lässt

³⁹¹ Cowen, *The Deadly Life of Logistics*.

³⁹² Ebd. 52.

³⁹³ DP World, »DP World Kicks Off Maritime Construction at New \$1.2 Billion Port in Senegal«, 18. Dezember 2024, <https://www.dpworld.com/news/releases/dp-world-kicks-off-maritime-construction-at-new-12-billion-port-in-senegal/>.

sich kaum in nationalstaatlichen Kategorien beschreiben, sondern operiert entlang vernetzter Knoten, Zonen und Korridore, deren Anschlussfähigkeit sich primär aus ihrer ökonomischen Verwertbarkeit ableitet.³⁹⁴ Die selektive Logik der logistischen Raumproduktion führt zu ökonomischen und politischen An- und Ausschlüssen: In Senegal stehen den räumlichen Enklaven und Korridoren weite Gebiete im Hinterland gegenüber, die von diesen logistischen Infrastrukturen ausgeschlossen bleiben, weil sie über keine exportfähigen Ressourcen verfügen. Doch selbst in angebundenen Zonen ist der Zugang zur neuen Mobilität nicht für alle gleich. Hohe Fahrpreise und gewaltsame Umsiedlungen verdeutlichen, dass infrastrukturelle Integration nicht automatisch mit sozialer Teilhabe einhergeht. Diese standardisierte Verkopplung von Ungleichheit bezeichnet die Anthropologin Anna Tsing als *Lieferketten-Kapitalismus*.³⁹⁵

Die senegalesische Regierung zählt das TER-Projekt etwa zu den vitalen Infrastrukturen, die für das Funktionieren von Staat, Gesellschaft und Wirtschaft als unverzichtbar gelten.³⁹⁶ Dazu zählen neben Energie- und Wasserversorgung auch Verkehrs- und Logistiksysteme, deren Ausfall massive sicherheitspolitische Folgen hätte. In diesem Sinne reiht sich der TER in ein globales Kontrolldispositiv ein, das zunehmend über die Steuerung infrastruktureller Netze funktioniert. Multinationale Unternehmen und geopolitische Wirtschaftsmächte sichern darin ihren Einfluss über die Gestaltung logistischer Knotenpunkte und reproduzieren so neokoloniale Abhängigkeitsverhältnisse.

Die Folgen solcher logistischer Selektivität zeigen sich exemplarisch im Industriegebiet von Bargny Sendou, wo seit der Präsidentschaft von Abdoulaye Wade und verstärkt unter Macky Sall strategische Großprojekte wie ein Kohlekraftwerk und ein Mineralienhafen angesiedelt wurden.³⁹⁷ Diese Vorhaben stehen emblematisch für eine Politik, die nationale Entwicklungsziele mit transnationalen Investitionsinteressen verknüpft, häufig zulasten lokaler Bevölkerungen. Besonders Frauen, die in Bargny vom traditionellen Räuchern und Trocknen von Fisch leben, sehen sich durch Luftverschmutzung und den Verlust ihrer Arbeitsflächen in ihrer Existenz bedroht.³⁹⁸

Diese Dynamik ist eng mit globalen politischen und ökonomischen Akteuren verflochten. Der Wirtschaftsgeograf Julian Stenmanns verweist darauf, dass bereits im Zuge der Strukturanpassungsprogramme der Weltbank in den 1980er Jahren Infrastruktur zum Gegenstand internationaler Privatisierungsstrategien wurde. Die Weltbank koppelte die Kreditvergabe an die Öffnung nationaler Infrastrukturen für ausländische Unternehmen, insbesondere im Bereich der Seehäfen. Konzerne wie das französische Transport- und Logistikunternehmen Bolloré konnten sich dadurch langfristige Konzessionen sichern und zentrale Logistiknoten auf dem afrikanischen Kontinent unter ihre Kontrolle bringen. Diese waren nicht selten dieselben, die schon im kolonialen Handel mit Rohstoffen eine Schlüsselrolle spielten.³⁹⁹

394 Stenmanns, »Die räumliche Logik der Infrastruktur zwischen Afrika und Europa«, 190.

395 Anna Tsing, »Supply Chains and the Human Condition«, *Rethinking Marxism* 21, Nr. 2 (2009): 148–76, <https://doi.org/10.1080/08935690902743088>.

396 Myriam Dunn Cavelty und Kristian Sjøby Kristensen, Hrsg., *Securing »the homeland«: critical infrastructure, risk and (in)security*, CSS studies in security and international relations (Routledge, 2008), 1.

397 Anne Laure Klein, »Bargny Sendou Port Nears Completion to Power Senegal's Energy Ambitions«, *Energy Capital & Power*, 11. Oktober 2024, <https://energycapitalpower.com/bargny-sendou-port-nears-completion-to-power-senegals-energy-ambitions/>.

398 Katrin Gänslar, »Die Verlierer der Industrialisierung«, *dw.com*, 7. April 2022, <https://www.dw.com/de/senegal-die-verlierer-der-industrialisierung/a-61397491>.

399 Stenmanns, »Die räumliche Logik der Infrastruktur zwischen Afrika und Europa«, 186.

Die strategischen Verbindungen und Knotenpunkte, die im Kontext des TER-Projekts geschaffen wurden, sind daher nicht nur Anzeichen nationaler Modernisierung, sondern ebenfalls Ausdruck einer selektiven Integration in globale Logistik- und Mobilitätsregime (Abb. 20). Sie reproduzieren strukturelle Abhängigkeiten von privaten Investoren und internationalen Finanzinstitutionen, mit weitreichenden Konsequenzen für staatliche Souveränität, räumliche Gerechtigkeit und gesellschaftliche Teilhabe.

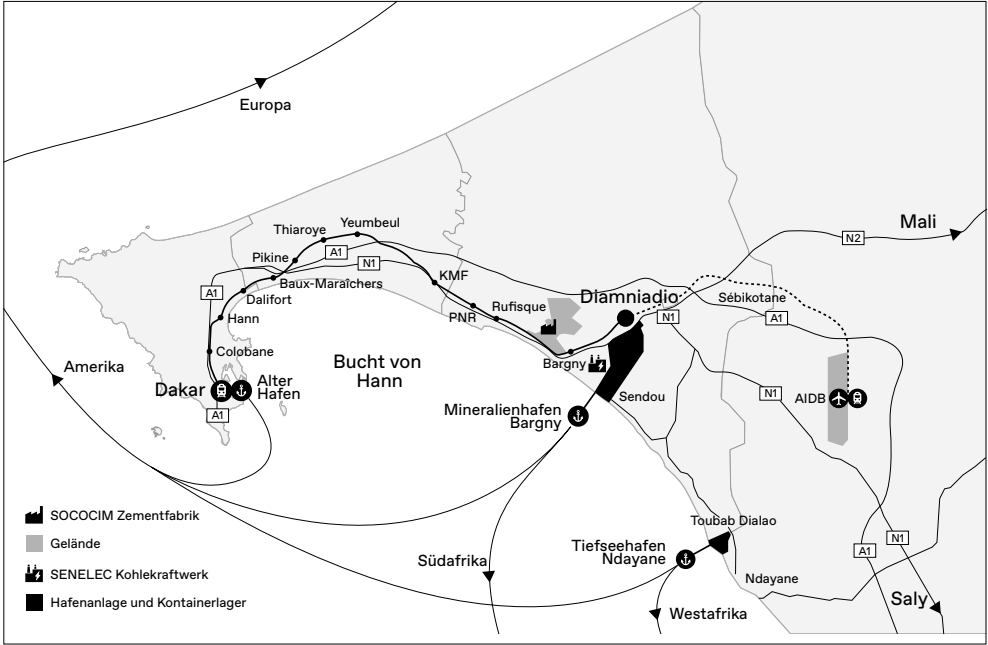


Abb. 20: Karte mit den logistischen Verkehrs- und Transportverbindungen, den Hafenanlagen und Industriezentren der Region Dakar, 2025. © Simon Meienberg.

Zwischenresümee

Die Untersuchungen im vorliegenden Kapitel haben gezeigt, wie die kolonialen Eisenbahninfrastrukturen im Senegal nicht nur der territorialen Kontrolle und Ressourcenausbeutung dienten, sondern langfristige räumliche und soziale Neuordnungen etablierten.

Die historische Entwicklung der Eisenbahnverbindungen in Senegal kann als infrastrukturelles Palimpsest⁴⁰⁰ gelesen werden. Dieses brachte eine vielschichtige Raumordnung hervor, in der sich koloniale Rationalitäten auf gegenwärtige Mobilitätsregime auswirken. Die erste Eisenbahnverbindung Dakar–Saint-Louis (1885) markierte nicht nur die Einführung moderner Transportinfrastrukturen in Westafrika, sondern diente auch als zentrales Herrschaftsinstrument im kolonialen Projekt AOF. Im Jahr 1934 wurde mit der Eröffnung der Dakar–Niger-Linie die ökonomische Erschließung des Hinterlandes weiter vorangetrieben. Die gebaute Schieneninfrastruktur war dabei nicht primär auf den Personenverkehr ausgerichtet, sondern struktu-

400 Michael Crang, »Envisioning Urban Histories: Bristol as Palimpsest, Postcards, and Snapshots«, *Environment and Planning A: Economy and Space* 28, Nr. 3 (1996): 429–52, <https://doi.org/10.1068/a280429>.

rierte den Raum insgesamt entlang extraktivistischer Logiken. Sie erleichterte die Ausbeutung natürlicher Ressourcen, sicherte militärische Kontrolle und verknüpfte wirtschaftlich relevante Zonen im Hinterland mit den beiden atlantischen Häfen. Die Küstenstädte Dakar und Saint-Louis bildeten sich dadurch zu infrastrukturellen Knoten in einem transatlantischen Handelsnetz heraus, während große Teile des Territoriums abgekoppelt blieben.

Die kolonialen Infrastrukturen von Eisenbahnen prägen bis heute die räumlichen und politischen Imaginationen und die alltägliche Erfahrung von Mobilität auf dem afrikanischen Kontinent. Ihr infrastrukturelles Erbe manifestiert sich in fragmentierten Verbindungen und einer defizitären Mobilitätslandschaft, deren Auswirkungen sich in anhaltender Landflucht und informeller Urbanisierung niederschlagen. Ihre Revitalisierung in aktuellen Großprojekten verweist auf eine infrastrukturelle Kontinuität, die im Rahmen neuer geopolitischer und ökonomischer Rationalitäten rekonfiguriert wird. Entwicklungsprojekte wie das PIDA, das unter der Agenda 2063 der AU entwickelt wurde, entwerfen eine kontinentale Zukunftsvision, in der Energie- und Mobilitätsinfrastrukturen wie das AIHSRN als Katalysatoren für wirtschaftlichen Wachstum, globale Integration und Modernisierung nach westlichem Vorbild propagiert werden.

Im Senegal konkretisiert sich die Anschluss-Vision der AU in der Hauptstadt Dakar. Das TER-Projekt ist Teil der nationalen Entwicklungsstrategie des PSE von Macky Sall und steht exemplarisch für die strategische Erneuerung kolonialer Mobilitätsinfrastrukturen im Zeichen neoliberaler Modernisierungsversprechen. Während der TER symbolisch für Fortschritt und Souveränität steht, bindet er Senegal zugleich stärker in eine transnationale Marktlogik mit ihren Personen-, Kapital- und Technologiekreisläufen ein. Die starke Abhängigkeit von externen Kapital- und Wissensströmen führt zu einer strukturellen Verschuldung, die im Sinne David Graebers nicht nur ökonomisch wirkt, sondern als machtvolles Instrument zur Herstellung asymmetrischer Beziehungen dient.⁴⁰¹ Diese Form infrastruktureller Verschuldung verortet die staatliche Handlungsfähigkeit in einem globalen Gefüge, das von externen Ressourcen und Legitimitätsansprüchen getragen wird – eine Dynamik, die Jean-François Bayart als *Extraversion* beschreibt.⁴⁰²

Die Planungslogik des TER-Projekts ist von einer logistischen *Gouvernementalität*⁴⁰³ geprägt, die der Effizienz, Konnektivität und Anschlussfähigkeit primär geopolitischer Ziele dient. Um die breite Zustimmung der Öffentlichkeit zu erlangen, werden politische Haltungen wie Nachhaltigkeit, soziale Inklusion und räumliche Gerechtigkeit⁴⁰⁴ als Legitimationsrhetorik mobilisiert. In der konkreten Umsetzung stellt das TER-Projekt jedoch zugleich eine exkludierende Raumordnung her, die sich nachteilig auf die Mobilitäten sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen auswirkt.

401 Graeber, *Schulden*.

402 Bayart, »Africa in the World«.

403 Cowen, *The Deadly Life of Logistics*, 24.

404 Soja, *Seeking Spatial Justice*.

Der TER reicht dabei über seine Funktion als urbanes Massentransportsystem hinaus. Er ist Ausdruck eines neuen Mobilitätsregimes,⁴⁰⁵ das globale Verflechtungen, koloniale Vermächtnisse und nationale Performanzen miteinander verbindet. Die Mobilitätsinfrastruktur des TER fungiert hier nicht nur als Mittel der Fortbewegung, sondern als machtvolle Technologie einer selektiven und exkludierenden Raumproduktion, wie sie der Geograf Julian Stenmanns beschreibt.⁴⁰⁶

Das folgende Kapitel rückt die urbane Dimension dieser Dynamiken erneut in den Fokus. Anhand des Beispiels der Impactés du TER wird analysiert, wie die selektive Logik der infrastrukturellen Anbindung an globale Handelsnetzwerke und Zirkulationsströme zugleich zu sozialräumlicher Ausgrenzung, Enteignung und erzwungener Umsiedlung geführt hat.

405 Peter Adey u. a., Hrsg., *The Routledge Handbook of Mobilities*, 1. Aufl. (Routledge, Taylor & Francis Group, 2017).

406 Vgl. *Zur selektiven Logik des Anschlusses* auf Seite 113.