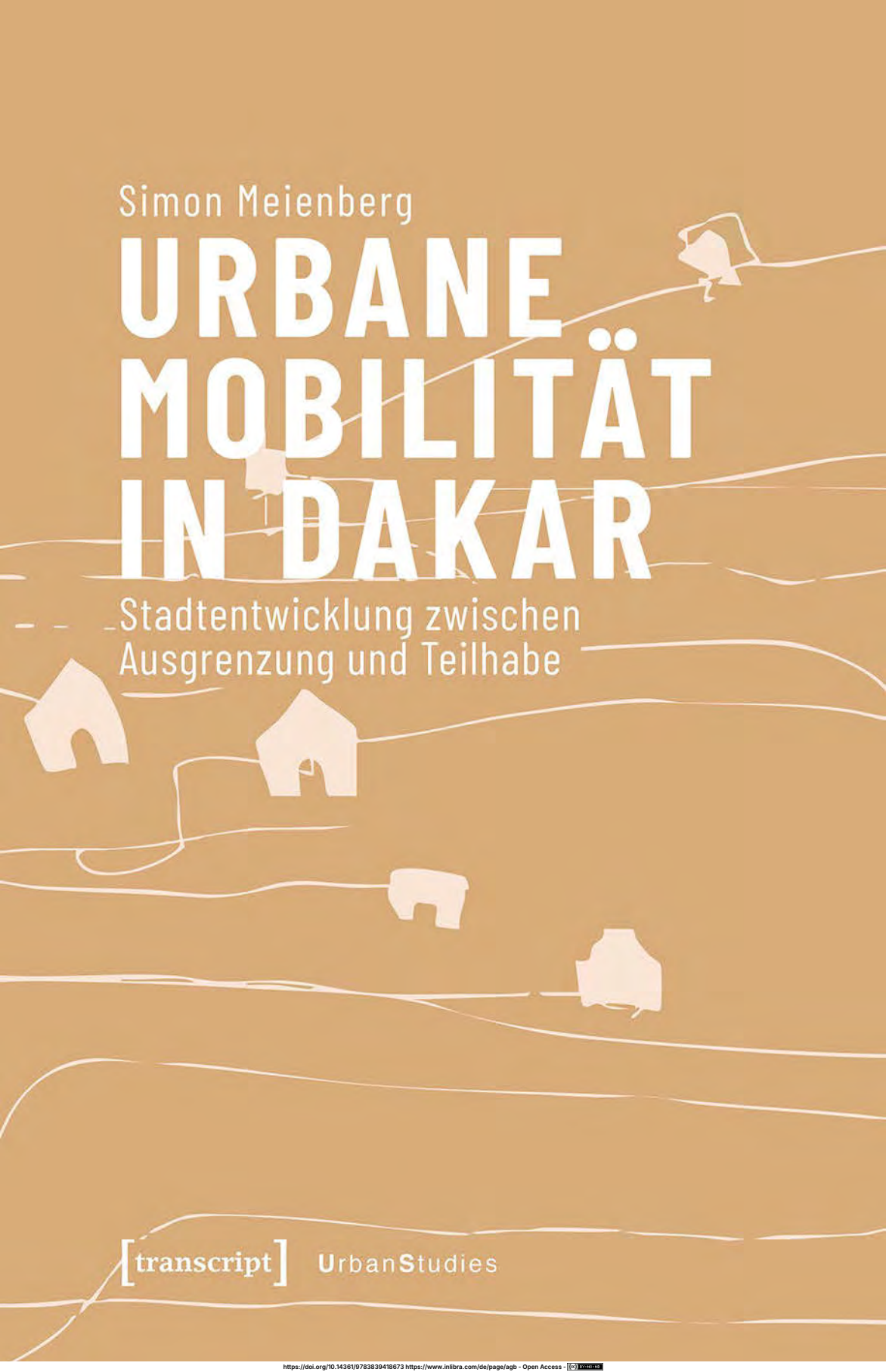


Simon Meienberg

URBANE MOBILITÄT IN DAKAR

The background of the cover is a solid light orange color. It features a series of thin, white, wavy horizontal lines that create a sense of movement or a stylized horizon. Scattered across these lines are several simple, white, house-like shapes with triangular roofs and small arched doorways. One house is positioned near the top right, another near the middle left, and others are further down, creating a sparse, minimalist cityscape.

Stadtentwicklung zwischen
Ausgrenzung und Teilhabe

[transcript] UrbanStudies

Simon Meienberg
Urbane Mobilität in Dakar

Urban Studies

Simon Meienberg ist Designethnograf und forscht zu postkolonialer Stadtentwicklung, Partizipationsverfahren und gesellschaftlicher Transformation. Er promovierte im transdisziplinären Schnittfeld zwischen Designtheorie und -forschung, Kunst- und Architekturgeschichte, Ethnologie und Urban Studies am von der DFG geförderten Graduiertenkolleg »anschießen – ausschließen« der Universität zu Köln.

Simon Meienberg

Urbane Mobilität in Dakar

Stadtentwicklung zwischen Ausgrenzung und Teilhabe

[transcript]

Die Inaugural-Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades der Philosophischen Fakultät der Universität zu Köln im Fach Kunstgeschichte wurde ursprünglich unter dem Titel »Dakar Mobilities: Urbane Praktiken der Ausschlüsse und der Teilhabe« von Simon Meienberg im September 2025 vorgelegt.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <https://dnb.dnb.de> abrufbar.



Dieses Werk ist unter der Creative-Commons-Lizenz BY-NC-ND 4.0 lizenziert.

Für die ausformulierten Lizenzbedingungen besuchen Sie bitte die URL

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Die Bedingungen der Creative-Commons-Lizenz gelten nur für Originalmaterial.

Die Wiederverwendung von Material aus anderen Quellen (gekennzeichnet mit Quellenangabe) wie z.B. Schaubilder, Abbildungen, Fotos und Textauszüge erfordert ggf. weitere Nutzungsgenehmigungen durch den jeweiligen Rechteinhaber.

Erschienen 2026 transcript Verlag, Bielefeld

© Simon Meienberg

transcript Verlag | Hermannstraße 26 | D-33602 Bielefeld | live@transcript-verlag.de

Umschlaggestaltung: Simon Meienberg

Umschlagabbildung: Grafische Umsetzung der Umsiedlungswege der Impactés.

© Simon Meienberg, 2026

Lektorat und Korrektorat: Barbara Driesen, Wissenschaftsdienst, Berlin

Satz: Simon Meienberg

Druck: Elanders Waiblingen GmbH, Deutschland

Print-ISBN 978-3-8376-8361-5

PDF-ISBN 978-3-8394-1867-3

<https://doi.org/10.14361/9783839418673>

Buchreihen-ISSN: 2747-3619

Buchreihen-eISSN: 2747-3635

Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier mit chlorfrei gebleichtem Zellstoff.

DeepL wurde für Übersetzungen und die sprachliche Bearbeitung sowie zur Überprüfung von Rechtschreibung und Grammatik im Schreibprozess eingesetzt. Eine sorgfältige Überarbeitung und Prüfung erfolgte durch den Autor, der die volle Verantwortung für alle publizierten Inhalte übernimmt.

INHALT

	ABKÜRZUNGEN	7
	DANKSAGUNG	9
K1	EINLEITUNG	11
K2	PARTIZIPATIONSORIENTIERTE FORSCHUNG: METHODEN ZWISCHEN KÜNSTLERISCHER PRAXIS UND DESIGNETHNOGRAFIE	21
	Zugänge	22
	Räume	22
	Kollaborationen	24
	Sprachen und Übersetzungen	30
	Dynamische Stadträume lesen	31
	Koloniale Karten und Stadtentwicklungspläne	31
	Neukartierungen und Counter-Mappings	33
	Reflexive Bilder	34
	Partizipationsorientiert forschen	34
	Aufzeichnen	35
	Inszenieren	36
	Intervenieren	36
K3	URBANE MOBILITÄTEN: MASSENVERKEHR ALS MOTOR NACHHALTIGER STADTENTWICKLUNG	39
	Mobilität in kolonial konstruierten Stadträumen	40
	Die douze pénc der Lébou	42
	Ein Masterplan für Dakar	45
	Koloniale Umsiedlungspolitiken	49
	Herausforderungen der Stadtentwicklung	54
	Postkoloniale Mobilitäten und informelle Urbanisierung	55
	Infrastrukturelle Polarisierung zwischen Peripherie und Zentrum	59
	Öffentlicher Verkehr und Zugang zur Stadt	61
	Massenverkehr als Motor des städtischen Wandels	69
	Zugang zu sicherer, effizienter und nachhaltiger Mobilität	69
	Urbane Mobilitätspolitiken	71
	Zwei Massentransportsysteme für Dakar	74
K4	DER TRAIN EXPRESS RÉGIONAL: INFRASTRUKTUR DES ANSCHLUSSES	81
	Eisenbahninfrastrukturen als koloniale Raumstrategie	82
	Eurafrikanische Visionen der Konnektivität	83
	Technologie territorialer Transformation	85
	Koloniale Eisenbahnlinien in Senegal	89

Revitalisierung kolonialer Zugverbindungen	96
Afrikas Eisenbahninfrastrukturen zwischen Erbe und Zukunft	96
Kontinentale Visionen der Integration	98
Senegals nationale Eisenbahnstrategie	99
Das TER-Projekt	101
Der TER als Modernisierungsversprechen	102
Ökonomien infrastruktureller Abhängigkeit	107
Zur selektiven Logik des Anschlusses	113

K5 »SANS TOIT, SANS TERRE ET SANS TRAVAIL«:

AUSSCHLÜSSE ENTLANG DER TER-GLEISE	119
Ausschlüsse des TER-Projekts	120
Enteignung und Entschädigung	121
Umsiedlung zwischen réinstallation und recasement	133
Materielle und immaterielle Verluste	139
Konflikte und Konfrontationen	147
APIX und die Afrikanische Entwicklungsbank in der Kritik	147
Formelle Prozesse, informelle Akteure	151
Gender und Mobilität	154
Die Impactés du TER	157
Die Impactés von Wakhinane Colobane	157
Selbstorganisation und politische Mobilisierung	158
Widerstand und Resilienz	159

K6 TEER CI JOKKOO: THEATRALE RÄUME DER TEILHABE GESTALTEN	167
Postkoloniales Theater in Afrika: Eine sozialpolitische Praxis	168
Senegalesisches Theater zwischen pôle officiel und théâtre populaire	171
Die Forumtheaterpraktiken von Kaddu Yaraax	175
Theatrale Interventionen in urbane Konflikte	180
Kollektive Praktiken zur Erforschung von Verdrängungsprozessen	182
In Solidarität zusammenkommen	182
Aufzeichnen als widerständige Visualisierungspraxis	186
Ausschlussverfahren inszenieren	197
Die Aufführung als Probe zur Partizipation	212
Die Bühne: Öffentlichkeit und Zugang	216
Die Forumsdiskussion: Raum für marginalisierte Stimmen	229
Der Rollenwechsel: Transformative Selbstermächtigung und politische Emanzipation	233

K7 RESÜMEE: URBANE PRAKTIKEN DER AUSSCHLÜSSE UND DER TEILHABE

LITERATUR	249
ABBILDUNGEN	269
ANHANG	271

ABKÜRZUNGEN

AFTU	Association de Financement des Professionnels du Transports Urbain
AFD	Agence Française de Développement
AfCFTA	African Continental Free Trade Agreement
AfDB	Afrikanische Entwicklungsbank
AIHSRN	African Integrated High-Speed Railway Network
AIDB	Aéroport International Blaise Diagne
ANSD	Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie
APIX	Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux
AOF	Afrique-Occidentale française
ARCOTS	Association nationale des artistes comédiens du théâtre sénégalais
ASC	Associations Sportives et Culturelles
ATEGU	Département de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et de la Gestion Urbaine
AU	Afrikanische Union
BRT	Bus Rapid Transport
CDREI	Commission Départementale de Recensement et d'Évaluation des Impenses
CEREMA	Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CETUD	Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables
CFS	Chemins de Fer du Sénégal
CMS	Commission de Médiation Sociale
CODE	Committee on Operations and Development Effectiveness
CODATU	Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et périurbains
CUREM	Centre Universitaire de Recherche et d'étude de la Mobilité
DBF	Dakar-Bamako-Ferroviaire
DDD	Dakar Dem Dikk
DFC	Direction Financière et Comptable
DGSKA	Deutsche Gesellschaft für Sozial- und Kulturanthropologie
DSES	Direction de la Sauvegarde Environnementale et Sociale
DTer	Direction du Projet TER
DUA	Direction générale de l'Urbanisme et de l'Architecture
EMTASUD	Enquête sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar
EMTSU	Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar
ESEA	École Supérieure d'Economie Appliquée
ESP	École Supérieure Polytechnique
ETCS	European Train Control System
FESMAN	Festival Mondial des Arts Nègres
GIE	Groupement d'intérêt économique

IFAN	Institut fondamental d'Afrique Noire
IAGU	Institut Africain de Gestion Urbaine
IOM	International Organization for Migration
IPAR	Initiative Prospective Agricole et Rurale
JICA	Japan International Cooperation Agency
LSD	Lumière Synergie pour le Développement
MEPC	Ministère de l'Économie, du Plan et de la Coopération
MIR	Mécanisme Indépendant de Recours
MITTD	Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement
MRUHCV	Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie
MULHP	Ministère de l'Urbanisme, du Logement et de l'Hygiène Publique
PAMU	Programme d'amélioration de la mobilité urbaine
PAMUS	Programme pour l'Amélioration de la Mobilité Urbaine au Sénégal
PAP	Personnes Affectées par le Projet
PAR	Plan d'Action de Réinstallation
PAST	Projet d'Ajustement Sectoriel des Transports
PDU	Plans Directeurs d'Urbanisme
PDUD	Plan de Déplacements Urbains de Dakar
PCR	Plan Complet de Réinstallation
PIDA	Programme for Infrastructure Development in Africa
PMUD	Plan de Mobilité Urbaine Durable de Dakar
PSE	Plan Sénégal Émergent
PST2	Programme Sectoriel des Transports 2
PTB	Petit Train de Banlieue
RCFM	Chemins de Fer du Mali
RCFS	Régie des Chemins de Fer du Sénégal
RTC	Projet de Restructuration Globale du Réseau de Transport en Commun de Dakar
S2RS	Stratégie de Revitalisation du Rail au Sénégal 2035
SETER	Société d'Exploitation du Train Express Régional
SETER	Société Nationale de Gestion du Patrimoine du Train Express Régional
SICAP	Société immobilière du Cap-Vert
SMI	Site de Maintenance des Infrastructures
SMR	Site de Maintenance et de Remisage du Matériel Roulant
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SNHLM	Société Nationale des Habitations à Loyer Modéré
SOTRAC	Société des Transports en commun du Cap-Vert
SSI	Système de Sauvegardes Intégré
STAGD	Service Temporaire d'Aménagement Grand-Dakar
TER	Train Express Régional
UIC	Union Internationale des Chemins de fer
UCAD	Université Cheikh Anta Diop
3S	Same Sunu Sutoura

DANKSAGUNG

Die vorliegende Dissertation ist das Ergebnis eines intensiven kritischen Austauschs. Die vergangenen vier Jahre meiner Forschung waren geprägt von Herausforderungen und wertvollen Begegnungen mit Menschen, die mich auf meinem Weg begleitet und unterstützt haben.

Ein Rahmen hierfür war das von der DFG geförderte Graduiertenkolleg »anschließen – ausschließen. Kulturelle Praktiken jenseits globaler Vernetzung« an der Universität zu Köln. Mein Dank gilt den Kolleg:innen, die mein Promotionsprojekt ab Oktober 2021 in zahlreichen Kolloquien und Vorträgen mit ihren kritischen Hinweisen und Anregungen weitergebracht haben. Simone Pfeiffer danke ich für ihre vielfältigen Hinweise zur ethnografischen Literatur und ihre Unterstützung bei der Vorbereitung auf die Feldforschung. Agnes Stillger bin ich dankbar für die Einführung in die Kunst- und Kulturszene Dakars. Ohne die finanzielle Unterstützung des Graduiertenkollegs und das großzügige Forschungsstipendium des DAAD wären meine Forschungsaufenthalte im Senegal in diesem Umfang nicht möglich gewesen.

Ein besonderer Dank gilt meiner Erstbetreuerin Prof. Dr. Carolin Höfler, die diese Dissertation mit unermüdlichem Engagement, kritischem Blick, theoretischer Präzision und großem Vertrauen in meine Fähigkeiten begleitet hat. Meinem Zweitprüfer Prof. Dr. Martin Zillinger danke ich für seine ethnografische Expertise, durch die er mich vor so manchem Fauxpas bewahrt hat. Für ihre Sensibilisierung im Umgang mit dem schwierigen kolonialen Erbe im Kontext des Urbanen danke ich meiner dritten Gutachterin Prof. Dr. Gabriella Cianciolo Cosentino.

Diese Forschung wäre ohne die intensive Zusammenarbeit mit den Schauspieler:innen von Kaddu Yaraax unmöglich gewesen: Arona Mbodj, Cheikh Ndiaye, Daouda Ndoeye, Khadim Beye, Khady Fall Diaw, Malick Mbaye, Masseye Ndiaye, Maty Sarr, Ndeye Fatou Ndongo, Ramatoulaye Thiam, Segha Samb, Serigne Babacar Ndiaye, Seynabou Diop, Sona Mancagne Diatta sowie Yacine Diop – und ebenso wenig ohne die Einladung von Mamadou Diol und Leity Kane. Sie alle haben mich mit offenen Armen empfangen und mich während des gesamten Forschungsprozesses begleitet. Für ihr Vertrauen und ihre Bereitschaft zur Zusammenarbeit danke ich insbesondere den Impactés du TER von Wakhinane Colobane, allen voran Fatou Dione und ihrer Tochter Mbacké, die geduldig meine vielen Fragen beantworteten.

Babacar Ndiaye danke ich für die filmische Dokumentation des Workshops und der Theateraufführungen von Kaddu Yaraax. Das umfangreiche audiovisuelle Material wurde dank des finalen Schnitts von Delphine Kaboré zu einem Kurzdokumentarfilm.

Weiterhin danke ich allen Gesprächspartner:innen, deren Auskünfte und Hinweise entscheidend zur Interpretation und Kontextualisierung meines Materials beigetragen haben. Die alltägliche Verständigung im Senegal wurde durch Dr. Fatou Cissé Kane ermöglicht. Durch ihre Einführung in die sprachliche Verfasstheit des Wolof öffneten sich mir viele Türen. Ohne meinen Übersetzer Adoulaye Karel Dieng wäre es jedoch in vielen Gesprächssituationen zu Missverständnissen gekommen. Er vermittelte mir zudem ein tieferes Verständnis für die Bedeutung von solidarischem Handeln und sozialen Beziehungen in der Lébou-Kultur.

Letztendlich haben die Hinweise von Jan Zurwellen wesentlich zur Schärfung meiner Argumentation beigetragen. Mein abschließender Dank gilt meiner Familie, meiner Frau Natasha, meiner Schwester Anna und ihrem Mann Guido und meiner Mutter Franziska, die mich mit Geduld und Zuspruch durch alle emotionalen Höhen und Tiefen des Forschungsprozesses getragen haben.

Köln, 10. September 2025

In Dakar, der Hauptstadt Senegals, treffen globale Verkehrsverbindungen auf lokale Mobilitätspraktiken. Dank politischer Stabilität und ihres wirtschaftlichen Potenzials zieht die Stadt Investoren und Arbeitssuchende aus Nachbarländern und der Diaspora an. Gleichzeitig wird Dakar derzeit zu einem transnationalen Logistikdrehkreis für den Welthandel ausgebaut. Doch der rasante Bevölkerungszuwachs und das zunehmende Verkehrsaufkommen überfordern die Infrastruktur.

Vor diesem Hintergrund widmet sich *Urbane Mobilität in Dakar: Stadtentwicklung zwischen Ausgrenzung und Teilhabe* den Dynamiken städtischer In- und Exklusion. Die Forschungsarbeit untersucht, wie historisch gewachsene und neue Mobilitätsinfrastrukturen soziale Teilhabe und Ausschlüsse prägen. Entstanden ist sie im Rahmen des DFG-geförderten Graduiertenkollegs »anschießen – ausschließen. Kulturelle Praktiken jenseits globaler Vernetzung« an der Universität zu Köln und der Technischen Hochschule Köln. Die Dissertation liegt an der Schnittstelle von Kunstgeschichte, Designtheorie und Ethnografie. Aus der Perspektive zivilgesellschaftlicher Gruppen und künstlerischer Kollektive analysiert sie, wie neue Mobilitätsinfrastrukturen einerseits ökonomische Teilhabe ermöglichen, andererseits aber Verdrängung und soziale Ausschlüsse verstärken.

Im Fokus stehen die Konflikte, Reibungen und Brüche, die gegenwärtig durch Dakars Mobilitätspolitik entstehen. Denn für eine bessere Verkehrsinfrastruktur für die Bevölkerung und den Anschluss der Stadt an globale Logistiknetze bezahlen einige Stadtbewohner:innen einen hohen Preis – es kommt zu Umsiedlungen und zur Verdrängung lokaler Mobilitätspraktiken. Diese sozialräumlichen Dynamiken von Mobilität und Teilhabe im Spannungsfeld zwischen kolonialen Kontinuitäten und neoliberalen Stadtentwicklungslogiken untersucht die Dissertation am Beispiel der neuen Bahnstrecke *Train Express Régional* (TER) und des aktivistischen Kollektivs *les Impactés du TER*.¹ Dabei beschreibt sie die vom TER betroffenen Stadtbewohner:innen als »angeschlossene Ausgeschlossene«².

Die Analyse stützt sich auf die von der Architekturhistorikerin Samia Henni entwickelte Konzeptualisierung kolonialer Raumvorstellungen als *regimes of emptiness*³ und auf Kenny Cupers infrastrukturkritische Theorien. Letzterer untersucht die materiellen und epistemischen Kontinuitäten kolonialer Raumproduktionen in aktuel-

1 Der Name des Kollektivs in Wolof lautet *Ànd tabaxaat suñu èlëgu njaboot* und bedeutet übersetzt »Gemeinsam für den Wiederaufbau unserer Zukunft«. Im Folgenden wird jedoch die politische Selbstbezeichnung *Impactés du TER* sowie die Kurzform *Impactés*, also Betroffene, synonym mit dem offiziellen Namen verwendet. Ein Fokus liegt dabei auf dem Kollektiv von Wakhinane Colobane, dass ab Seite 157 ausführlich besprochen wird.

2 Zur Figur der »angeschlossenen Ausgeschlossenen« vgl. Susanne Leeb, *Die Kunst der Anderen: »Weltkunst« und die anthropologische Konfiguration der Moderne*, 1. Aufl. (b_books, 2015), 18.; Carolin Höfler, »Time Capsules: Actualizing Collective Memories«, *Dimensions. Journal of Architectural Knowledge* 4, Nr. 7 (2024): 33, <https://doi.org/10.14361/dak-2024-0703>.

3 Samia Henni, Hrsg., *Deserts Are Not Empty*, Columbia Books on Architecture and the City (Graduate School of Architecture, 2022).

len Entwicklungsprojekten in Afrika.⁴ Martina Löws raumsoziologischer Ansatz, der Raum als Ergebnis relationaler Positionierungen und gesellschaftlicher Aushandlungen versteht, ergänzt die Perspektive.⁵

Infrastrukturprojekte wie der TER sind in großmaßstäbliche Mobilitäts- und Entwicklungsstrategien eingebettet, die maßgeblich von der Afrikanischen Entwicklungsbank (AfDB), internationalen Entwicklungsorganisationen sowie wirtschaftlichen Akteuren wie der ehemaligen Kolonialmacht Frankreich geprägt werden. Der Geograf Julian Stenmanns zeigt, wie solche Projekte neue infrastrukturelle Abhängigkeiten schaffen und selektive Ausschlüsse unter veränderten geopolitischen Bedingungen fortschreiben.⁶ Vor dem Hintergrund der schwindenden Bedeutung Europas und des wachsenden Einflusses chinesischer und saudi-arabischer Investitionen deutet sich hier ein erneuter Zugriff auf afrikanische Ressourcen an, der an den kolonialen Wettlauf um Afrika im späten 19. Jahrhundert erinnert.

Das TER-Projekt steht exemplarisch für die Weiterführung kolonial geprägter Infrastrukturlogiken, die gegenwärtig unter dem Narrativ einer nachhaltigen Stadtentwicklungspolitik aktualisiert werden. Es zeugt von einer urbanen Transformation, in der sich globale Verkehrs- und Logistiknetze mit den geopolitischen Interessen ehemaliger Kolonialmächte überlagern, während die sozialen Realitäten von Stadtbewohner:innen⁷ weitgehend ausgeblendet werden. Diese Gleichzeitigkeit urbaner An- und Ausschlusspraktiken zeigt sich nicht nur in Dakar, sondern verweist auf übergreifende Dynamiken der aktuellen Stadtentwicklung in Westafrika. Ein anderes Beispiel für die gleichzeitige Praxis von Teilhabe und Ausschluss ist die seit 2017 in Bau befindliche Métro von Abidjan, dem größten städtischen Ballungsraum der Elfenbeinküste am Golf von Guinea.⁸

Forschungslinien

Die Urbanisierung Dakars ist durch koloniale Raumplanungspraktiken, postkoloniale Transformationsprozesse und kontinuierliche Zuwanderung geprägt. Im wissenschaftlichen Diskurs lassen sich dabei vier zentrale Forschungslinien identifizieren, die sich jedoch bislang nur punktuell überschneiden. Sie basieren auf historischen und architekturtheoretischen Arbeiten zur kolonialen Stadtentwicklung, auf sozialwissenschaftlichen Studien zur postkolonialen Urbanisierung, auf Forschungen zu

4 Kenny Cupers u. a., »How Infrastructure Shaped Territory in Africa: Research Project Supported by the Swiss National Science Foundation 2018–2022«, University of Basel. Departement Gesellschaftswissenschaften. Urban Studies, 2018, <https://urbanstudies.philhist.unibas.ch/de/forschung/forschungsprojekte/shades-of-grey-the-politics-of-compounded-waiting-in-southern-africa-5-2/>.

5 Martina Löw, *Raumsoziologie*, 1. Aufl., Suhrkamp Taschenbuch Wissenschaft 1506 (Suhrkamp, 2001), 158 f.

6 Julian Stenmanns, »Die räumliche Logik der Infrastruktur zwischen Afrika und Europa«, *Europa – Infrastrukturen der Externalisierung*, Arch+ Zeitschrift für Architektur und Urbanismus, Nr. 239 (2020): 186 f.

7 In der vorliegenden Dissertation wird die Gender-Doppelpunkt-Schreibweise für eine inklusive und gendersensible Sprache verwendet. Sie dient der sprachlichen Sichtbarmachung aller Geschlechter und inkludiert auch nicht-binäre und divers gelesene Personen. Sofern nicht explizit auf ein bestimmtes Geschlecht Bezug genommen wird, sind alle Menschen gleichermaßen angesprochen.

8 Lars Springfeld, »Zwischen 4 und 5 Uhr nachmittags kamen die Maschinen« Abidjan: Wenn Häuser dem Bau einer Metro weichen müssen, 7. März 2024, <https://www.iz3w.org/artikel/118-abidjan-metro-bau-vertreibung>.

Mobilität und Infrastrukturen im Globalen Süden⁹ sowie auf lokalen Einzelstudien zur Planungspraxis, Teilhabe und Segregation in Dakar.

Koloniale Urbanisierungsprozesse und Raumpraktiken

Die erste Linie untersucht koloniale Urbanisierungsprozesse und Raumpraktiken. Frühere Studien zur Stadtentwicklung von Dakar legen den Fokus etwa auf koloniale Planungslogiken und ihre räumlich-politischen Manifestationen. Die Studien von Armand-Pierre Angrand (1946)¹⁰ und Jean Gallais (1954)¹¹ beleuchten die vorkoloniale Besiedlung des Cap Verts durch die Lébou sowie deren Raumpraktiken und soziale Organisationsformen. Ihre Arbeiten verdeutlichen die Konfrontationen zwischen lokalen Raumverständnissen und französischen Kolonialplanungen. Eine spätere Untersuchung von Raymond Betts, *Dakar: Ville Impériale* (1985),¹² bietet einen ersten Überblick über die vom Kolonialismus geprägte Urbanisierung der senegalesischen Hauptstadt von den Anfängen im Jahr 1857 bis zur Unabhängigkeit im Jahr 1960. Alain Sinou ergänzt dies um eine soziologische Perspektive auf koloniale Stadtentwicklungsstrategien, -ideologien und -praktiken.¹³ Aufbauend auf den bisherigen Analysen zu kolonialen Urbanisierungsprozessen und Raumordnungen ist die umfassende Studie *French Colonial Dakar* (2016)¹⁴ von Liora Bigon von zentraler Bedeutung. Sie stellt die bislang tiefgreifendste architekturhistorische Analyse der Stadtentwicklung Dakars in der französischen Kolonialzeit dar. Bigon untersucht dabei nicht nur die materiellen Spuren der Kolonialarchitektur, sondern auch den Widerstand gegen die Kolonialmacht und die sozialen Aushandlungsprozesse.¹⁵

Postkoloniale Urbanisierung, Verdrängung und informelle Expansion

Die zweite Forschungslinie widmet sich der postkolonialen Urbanisierung, Verdrängung und informellen Expansion. Assane Secks Forschung zur Urbanisierung der Stadt, *Dakar, métropole ouest-africaine* (1970),¹⁶ ist hier eine viel zitierte Referenz. Der

9 Die Verwendung des Konzepts *Globaler Süden* in der vorliegenden Dissertation orientiert sich am relationalen Verständnis von Tobias Berger. Dabei wird der Globale Süden nicht als homogene geografische Einheit verstanden. Als relationaler Begriff verweist er auf historisch gewachsene Marginalisierungen innerhalb globaler Hierarchien und verdeutlicht deren Auswirkungen auf Menschen. Das Konzept ermöglicht es, die zunehmenden politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Ungleichheiten innerhalb von Ländern und Regionen weltweit zu untersuchen. Vgl. Tobias Berger, »The ›Global South‹ as a Relational Category – Global Hierarchies in the Production of Law and Legal Pluralism«, *Third World Quarterly* 42, Nr. 9 (2021): 2001–17, <https://doi.org/10.1080/01436597.2020.1827948>.

10 Armand-Pierre Angrand, *Les Lébous de la presqu'île du Cap-Vert: essai sur leur histoire et leurs coutumes* (E. Gensul, La Maison du Livre, 1946).

11 Jean Gallais, »Dans la grande banlieue de Dakar : Les villages lébous de la presqu'île du Cap-Vert«, *Cahiers d'outre-mer* 7, Nr. 26 (1954): 137–154, <https://doi.org/10.3406/caoum.1954.1902>.

12 Raymond F. Betts, »Dakar: Ville Impériale (1857–1960)«, in *Colonial Cities: Essays on Urbanism in a Colonial Context*, 1. Aufl., hg. von Robert J. Ross und Gerard J. Telkamp, Bd. 5, Comparative Studies in Overseas History (Springer Netherlands, 1985), https://doi.org/10.1007/978-94-009-6119-7_12.

13 Alain Sinou, »Idéologies et pratiques de l'urbanisme dans le Sénégal colonial« (Doktorarbeit, École des hautes études en sciences sociales (EHESS), 1986).

14 Liora Bigon, *French Colonial Dakar: The Morphogenesis of an African Regional Capital*, Studies in Imperialism (Manchester University Press, 2016), <https://www.jstor.org/stable/j.ctt1b349rt>.

15 Liora Bigon und Thomas Hart, »Beneath the City's Grid: Vernacular and (Post-)Colonial Planning Interactions in Dakar, Senegal«, *Journal of Historical Geography* 59 (Januar 2018): 52–67, <https://doi.org/10.1016/j.jhg.2017.10.001>.

16 Assane Seck, *Dakar, métropole ouest-africaine*, IFAN (Dakar, 1970).

senegalesische Forscher dokumentiert darin die Verdrängung der ethnischen Gruppe der Lébou im Zuge der Stadterweiterung und beschreibt den Aufstieg Dakars zur modernen Hauptstadt und Mobilitätsdrehscheibe in Westafrika. Die damit einhergehenden urbanen Verdrängungsprozesse stehen im Zentrum einer Studie von Marc Vernière. Er beschreibt diese am Beispiel der informellen Urbanisierung in den 1970er Jahren und der Errichtung der ersten Vorstadt Dagoudane Pikine.¹⁷ Damit zeigt er die Kontinuitäten kolonialer Umsiedlungspolitik auf, die bereits 1914 mit der Gründung des Stadtteils Medina für die afrikanische Bevölkerung begannen.¹⁸

Aktuelle Beiträge im Sammelband *La ville sénégalaise* (2007)¹⁹ untersuchen migrationsgetriebene Urbanisierungsprozesse und neue Spannungsfelder zwischen internationalen Investoren und lokalen Akteur:innen. Mamadou Khouma beschreibt darin am Beispiel der verkehrsgünstig gelegenen, jungen Stadt Diamniadio im Westen Senegals, wie periurbane Agrarflächen unter den Druck transnationaler Stadtentwicklungsprojekte geraten.²⁰

Mit ihrer Publikation *Dakar, Métamorphoses d'une Capitale* (2024)²¹ aktualisieren Carole Diop und Xavier Ricou die Arbeiten der Stadthistorikerin Liora Bigon und ergänzen diese um neues Bild- und Kartenmaterial. Vor dem Hintergrund des aktuellen Baubooms, der mit dem Abriss einer Vielzahl historischer Gebäude einhergeht, stellen Diop und Ricou wichtige Fragen zum Umgang mit dem architektonischen Erbe Dakars.

Mobilitätsforschung und infrastrukturelle Transformation

Die dritte Forschungslinie beleuchtet die Verflechtung von (Mobilitäts-)Infrastrukturen, sozialer Ungleichheit und Urbanisierung. Die wechselseitige Konstitution von Stadt und Mobilität wurde in der 2019 erschienenen Publikation *Urban Mobilities*²² von Francis L. Collins prägnant dargestellt. Ein Schwerpunkt liegt dabei – ebenso wie bei Mimi Sheller – auf Migration und komplexen transnationalen Formen urbaner Mobilität. Sie begreift moderne Städte als Angelpunkte globaler Zirkulation und Urbanität als ein Netzwerk von Knotenpunkten, die sich in gebauten Strukturen manifestieren.²³ Sheller verweist dabei auf das von Neil Brenner und Christian Schmid beschriebene Phänomen einer *planetaren Urbanisierung* (2011)²⁴, wonach Städte durch Infrastrukturen in einem global umspannenden und multipolaren Netzwerk miteinander verbun-

17 Marc Vernière, »Volontarisme d'État et spontanéisme populaire dans l'urbanisation du Tiers-monde: formation et évolution des banlieues dakaroises, le cas de Dagoudane Pikine«, *Mémoires de la Section de géographie* 7 (Mémoires de la Section de Géographie, Bibliothèque nationale, 1977).

18 Raymond F. Betts, »The Establishment of the Medina in Dakar, Senegal, 1914«, *Africa* 41, Nr. 2 (1971): 143–53, <https://doi.org/10.2307/1159424>.

19 Jean-Luc Piermay und Cheikh Sarr, Hrsg., *La ville sénégalaise: une invention aux frontières du monde, Hommes et sociétés* (Karthala, 2007).

20 Mamadou Khouma, »Anticipation de la ville et production de l'espace dans la couronne périurbaine de Dakar«, in *La ville sénégalaise: une invention aux frontières du monde*, hg. von Jean-Luc Piermay und Cheikh Sarr, Hommes et sociétés (Karthala, 2007).

21 Carole Diop und Xavier Ricou, *Dakar, métamorphose d'une capitale* (Editions de l'Aube, 2024).

22 Francis L. Collins, »Urban Mobilities«, in *The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies*, 1. Aufl., von Anthony M. Orum (Wiley, 2019), <https://doi.org/10.1002/9781118568446.eurs0381>.

23 Mimi Sheller, »Mobility Justice in Urban Studies«, in *Handbook of Urban Mobilities*, hg. von Ole B. Jensen, Routledge International Handbooks (Routledge, Taylor & Francis Group, 2020), 13.

24 Neil Brenner und Christian Schmid, »Planetary Urbanization«, in *Urban Constellations*, hg. von Matthew Gandy (Jovis, 2011).

den sind. In der Ausstellung *African Mobilities* (2018),²⁵ kuratiert von Mpho Matsipa im Architekturmuseum der Technischen Universität München, wurden diese globalen Vernetzungs- und Bewegungsmuster innerhalb Afrikas kritisch mit afrikanischen Urbanisierungsdynamiken in Beziehung gesetzt. Die Ausstellung dekonstruiert tradierte Vorstellungen von afrikanischer Migration und Mobilität, indem sie afrikanische Städte als Orte der schnellen Transformation im Spannungsfeld zwischen globalen Entwicklungen, geopolitischen Neuausrichtungen und kapitalistischen Kreisläufen darstellt.

Martina Löws soziologische Raumtheorie des *spacing*²⁶ und Susan Leigh Stars Begriff des *infrastructuring*²⁷ verdeutlichen, dass Mobilität nicht nur durch Infrastrukturen ermöglicht, sondern auch durch soziale Praktiken hervorgebracht wird; dadurch entstehen neue Raumkonstellationen. Aus einer machtkritischen Perspektive beschreibt der Architekturhistoriker Kenny Cupers in *Die Gespenster Eurafrikas* (2020)²⁸ afrikanische Verkehrsinfrastrukturen als machtvoll Instrumente (neo-)kolonialer Raumproduktion. Bestätigt und verdeutlicht wird dies in Untersuchungen von Paul Edward Pheffer zu den sozialräumlichen Veränderungen, die der Bau kolonialer Eisenbahnlinien in Senegal anstieß.²⁹ Die Langzeitwirkungen dieser Infrastrukturen spiegeln sich bis heute in der sozialräumlichen Fragmentierung von Dakar und wirken sich auf einen ungleichen Zugang zur Stadt aus. Dieses Phänomen reflektiert auch das Konzept der *mobility justice*³⁰ von Mimi Sheller, das die komplexen Wechselwirkungen von politischen, sozialen, infrastrukturellen, juristischen und ökologischen Faktoren bei der Produktion von Ausschlüssen beschreibt.

Lokale Forschung, internationale Mobilitätspolitiken und Partizipation

Die vierte relevante Linie ist die lokale Forschung zu internationalen Mobilitätspolitiken und Partizipation. In Dakar forscht insbesondere das Département de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et de la Gestion Urbaine (ATEGU) an der École Supérieure d'Économie Appliquée (ESEA) der Université Cheikh Anta Diop (UCAD) zu nachhaltiger städtischer Entwicklung in Afrika, zu Stadtplanung, Wohnungsbau, Bodenmanagement, städtischer Grundversorgung und Finanzierung der Wohnungsproduktion. Die urbane Mobilitätsforschung senegalesischer Wissenschaftler:innen findet dagegen vor allem am Centre Universitaire de Recherche et d'Étude de la Mobilité (CUREM) an der École Supérieure Polytechnique (ESP) der UCAD statt. Die dort angesiedelten Forschungsprojekte beschäftigen sich mit Themen der Stadtentwicklung, mit Armut und den sozialen Funktionen alltäglicher Mobilität. Hervorzuheben ist hier die Forschung Ibrahima Ndiaye. Er identifiziert eine funktionale Polarisierung zwi-

25 Mpho Matsipa, »African Mobilities: This is not a Refugee Camp Exhibition«, 04.–19.08.2018, <https://www.architekturmuseum.de/ausstellungen/african-mobilities-not-refugee-camp-exhibition/>.

26 Löw, *Raumsoziologie*, 160.

27 Susan Leigh Star, »The Ethnography of Infrastructure«, *American Behavioral Scientist* 43, Nr. 3 (1999): 377–91, <https://doi.org/10.1177/0002764992195326>.

28 Kenny Cupers, »Die Gespenster Eurafrikas«, *Europa – Infrastrukturen der Externalisierung*, Arch+ Zeitschrift für Architektur und Urbanismus, Nr. 239 (2020): 24–35.

29 Paul Edward Pheffer, »Railroads and Aspects of Social Change in Senegal, 1878–1933« (Dissertation, University of Pennsylvania, 1975), <https://repository.upenn.edu/entities/publication/fa340199-66fd-4ea8-9dc2-f40748a0863b>.

30 Mimi Sheller, *Mobility Justice: The Politics of Movement in the Age of Extremes* (Verso, 2018), 46.

schen Zentrum und Peripherie³¹ und untersucht, wie sich dieses räumliche Ungleichgewicht auf den Zugang der ärmsten Bewohner:innen zur Stadt auswirkt.³² In der Analyse der urbanen Segregation zeigen sich Überschneidungen sowohl zur zweiten Forschungslinie als auch zur dritten, hier vor allem zum Konzept der *mobility justice*.³³

Die Forschung befasst sich auch mit den Folgen des urbanen Entwicklungsprojekts zur Restrukturierung des öffentlichen Verkehrsnetzes von Dakar, konkret der Einführung der Massentransportsysteme TER und Bus Rapid Transit (BRT) durch die städtische Mobilitätsbehörde Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD).³⁴ Einzelstudien verweisen auf die Bedeutung des Zufußgehens³⁵ und informeller Verkehrsmittel wie Clandos – alte, unbeschriftete Limousinen – für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen in der Peripherie.³⁶ In eigenen Studien wie *Cities on the Move* (2002)³⁷ erkennt die Weltbank zwar den Zusammenhang zwischen Armut und Zugang zu Mobilität an, fokussiert sich dabei aber vorrangig auf technokratische Lösungsansätze wie Massentransportsysteme. Diese schaffen neue Formen der Abhängigkeit von westlichen Expertisen, Technologien und Finanzen. Als Unterstützerin der internationalen Vereinigung Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et Périurbains (CODATU)³⁸ ist die Weltbank maßgeblich am Diskurs über nachhaltige urbane Mobilität beteiligt. Ihr Einfluss auf lokale Mobilitätspolitiken zeigt sich exemplarisch im *Plan de Mobilité Urbaine Durable* (PMUD). Dieser zielt laut eigenem Anspruch darauf ab, die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen und Unternehmen in Städten zu erfüllen und bestehende Planungsansätze zu harmonisieren und zu integrieren.

Im Zuge der aktuellen mobilitätsgetriebenen Stadtentwicklungspolitik in Dakar stellen sich zudem Fragen nach der Teilhabe der Stadtbevölkerung an diesen Entscheidungsprozessen. Der Umweltwissenschaftler und Geschäftsführer des Instituts Africain de Gestion Urbaine (IAGU), Oumar Cissé, führt die Ineffizienz der bisherigen Maßnahmen unter anderem auf die unzureichende Berücksichtigung lokaler Expertisen und alltäglicher Erfahrungen der Stadtbewohner:innen zurück.³⁹ Zwar integriert der aktuelle Masterplan *Dakar Horizon 2035* aus dem Jahr 2016⁴⁰ erstmals zentrale Fragen der Mobilität in die nachhaltige Stadtentwicklung. Laut Cissé gibt es jedoch

31 Ibrahima Ndiaye, »Étalement urbain et différenciation sociospatiale à Dakar (Sénégal)«, *Cahiers de géographie du Québec* 59, Nr. 166 (2016): 47–69, <https://doi.org/10.7202/1034348ar>.

32 Ibrahima Ndiaye, »Planification urbaine, localisation résidentielle et comportements de mobilité à Dakar, Sénégal« (Dissertation, Paris Est, 2012).

33 Sheller, *Mobility Justice*, 46.

34 Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD), Hrsg., »Projet de Restructuration Globale du Réseau de Transport en Commun de Dakar«, 30. Mai 2024.

35 Lourdes Diaz Olvera u. a., »Marche à Pied, Pauvreté et Ségrégation Dans Les Villes d'Afrique de l'ouest. Le Cas de Dakar«, in *Concentration Économique et Ségrégation Spatiale*, hg. von Dominic Mignot und Marie-Andrée Buisson (De Boeck, 2005).

36 Gaelle Lesteven u. a., »Daily Mobility in Urban Peripheries: The Role of Clandestine Taxis in Dakar, Senegal«, *Sustainability* 14, Nr. 11 (2022): 6769, <https://doi.org/10.3390/su14116769>.

37 Kenneth M. Gwilliam, *Cities on the Move: A World Bank Urban Transport Strategy Review*, mit World Bank (International Bank for Reconstruction and Development, The World Bank, 2019).

38 Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et périurbains (CODATU), Who we are, 26. Mai 2025, <https://www.codatu.org/en/who-we-are/>.

39 Oumar Cissé, *Challenges of Urbanisation in Dakar: Land-Use Planning, Sanitation, Public Transportation and Public Housing*, hg. von Friedrich Ebert Stiftung (Dakar, 2022), 5.

40 Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie (MULHP), *Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035*, Urban Master Plan Rapport Final, mit Japan International Cooperation Agency (JICA) (Dakar, 2016), 67, www.pdudakar.gouv.sn/IMG/pdf/eijr16003_da2875.pdf.

bisher keine angemessenen Formen der Bürgerbeteiligung, welche die Bedürfnisse informeller lebender Bevölkerungsgruppen zielführend in die Planung von Mobilität und Stadtplanung einbeziehen.⁴¹

Wie die Darstellung der vier Forschungslinien zeigt, gibt es bereits einen umfangreichen Korpus an Forschungsliteratur zu kolonialer Stadtentwicklung, postkolonialer Urbanisierung und Mobilitätswandel. Es fehlt jedoch bislang ein Analyseansatz, der die Fortschreibung kolonialer Raumordnungen zu Fragen der Mobilitätsgerechtigkeit in Beziehung setzt. Insbesondere die sozialräumlichen Auswirkungen des TER-Projekts auf einige Bevölkerungsgruppen blieben bislang empirisch unerforscht. Ein transdisziplinärer Zugang zur Erforschung konkreter An- und Ausschlusspraktiken könnte hier neue Perspektiven eröffnen.

Forschungsfragen

Genau dieser Zugang wurde in dieser Dissertation gewählt. Der Ausgangspunkt ist die Frage,

wie sich urbane Praktiken des Ausschlusses und der Teilhabe im Kontext neuer Mobilitätssysteme wie dem TER-Projekt in Dakar manifestieren und welche kultursensiblen Formen der Partizipation an Entscheidungsprozessen das Potenzial für eine inklusivere Stadtentwicklung entfalten können.

Daraus ergeben sich drei miteinander verschränkte Aufgaben für die Dissertation: Erstens soll das TER-Projekt als infrastrukturelle Aktualisierung kolonialer Urbanisierungspraktiken und Verdrängungsprozesse untersucht werden. Zweitens werden die Auswirkungen des neuen Mobilitätssystems auf marginalisierte städtische Bevölkerungsgruppen am Beispiel der *Impactés du TER* empirisch-qualitativ untersucht. Drittens wird beleuchtet, wie sich partizipative Forschungsansätze mit künstlerischen und gestalterischen Praktiken verknüpfen lassen, um gemeinsam mit den vom TER-Projekt betroffenen Personen Wissen über die sozialräumliche Dimension von Inklusion und Exklusion zu erzeugen. In Kollaboration mit der senegalesischen Forumtheatergruppe Kaddu Yaraax sollen lokal situierte Formen urbaner Teilhabe erprobt werden.

Mit der Entwicklung und Erprobung der beschriebenen transdisziplinären Methodologie leistet diese Dissertation einen erkenntnistheoretischen Beitrag zu machtkritischen und partizipationsorientierten Forschungsansätzen in den Disziplinen Kunstgeschichte, Designtheorie und Ethnologie. Zugleich erweitert sie die Mobilitätsforschung um qualitative, visuelle und interaktive Perspektiven, die über klassische Beobachtungs- und quantitative Erhebungsmethoden hinausgehen. Im Fokus stehen dabei die partizipationsorientierten Theateraufführungen von Kaddu Yaraax, die dezentrale Öffentlichkeiten zur aktiven Teilhabe informeller Akteur:innen in der Stadtplanung in Dakar herstellen.

41 Cissé, *Challenges of Urbanisation in Dakar*, 5.

Kapitelinhalte

Die Dissertation gliedert sich in sieben Kapitel, die sowohl chronologisch als auch thematisch aufeinander aufbauen. Nach der Einleitung führt das zweite Kapitel in qualitative und visuelle Methoden der partizipationsorientierten Raumforschung ein. Am Beispiel von Praktiken des Aufzeichnens, Inszenierens und Intervenierens werden etablierte und innovative Methoden präsentiert und somit Ansätze des Designs, der Ethnografie und der szenischen Künste systematisch zusammengeführt. Das ermöglicht, verschiedene Facetten urbaner Räume durch Erzählung und Visualisierung zu erfassen, zu verstehen und miteinander in Beziehung zu setzen. Dabei werden die methodischen Zugänge entlang thematischer, räumlicher, forschungsethischer und sprachlicher Dimensionen diskutiert. Ergänzend dazu wird der analytische Umgang mit visuellen Quellen und Medien von kolonialen Karten über Stadtentwicklungspläne bis hin zu Counter-Maps⁴² erläutert. Anhand derer werden die dynamischen Veränderungen der untersuchten Stadträume beschreib- und lesbar. Dank dieser transdisziplinären Methodologie lassen sich produktive Erkenntnisse aus heterogenen Datenquellen gewinnen und Zusammenhänge veranschaulichen, die sonst unsichtbar geblieben wären.

Das dritte Kapitel befasst sich mit urbanen Mobilitätskonzepten und -praktiken in Dakar. Dabei werden deren Einfluss auf die Bewegung in der Stadt sowie die Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bewohner:innen untersucht. Es umfasst eine historische Einbettung der Stadtentwicklung: von der vorkolonialen Besiedlung durch die Lébou über die Stadtgründung durch die französische Kolonialmacht bis hin zu aktuellen Transformationsprozessen im Kontext neu errichteter Mobilitätsinfrastrukturen. In diesem Zusammenhang werden insbesondere die Einflüsse internationaler Finanzinstitutionen und Expertennetzwerke auf lokale Stadtentwicklungs- und Mobilitätspolitiken kritisch hinterfragt. Das bildet die Grundlage, um anschließend die infrastrukturelle Fortschreibung kolonialer Verdrängung und die selektive Anschlusslogik neuer Verkehrssysteme zu analysieren.

Das vierte Kapitel rückt den neuen Train Express Régional (TER) als Infrastruktur des Anschlusses in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit. Die Analyse charakterisiert die Eisenbahn als eine koloniale Technologie, die zur territorialen Umgestaltung, Kontrolle und Ressourcenextraktion eingesetzt wurde, und verfolgt deren Fortbestehen im TER-Projekt. Letzteres wird als Symbol der Modernisierung, als Instrument globalisierter Mobilitätspolitik und als Ausdruck infrastruktureller Abhängigkeit unter neokolonialen Vorzeichen interpretiert.

Aufbauend darauf untersucht das fünfte Kapitel die sozialräumlichen Ausschlüsse entlang der TER-Gleise. Anhand des aktivistischen Kollektivs der Impactés du TER des Viertels Wakhinane Colobane in Dakar wird in einem Workshop die räumliche und soziale Dimension der Verdrängung und Zwangsumsiedlung von Stadtbewohner:innen analysiert und in einer Counter-Map visualisiert. Die qualitativ-empirische Untersuchung zeigt auf, wie durch die urbane Erschließungspolitik des TER gleichzeitig selektive An- und Ausschlüsse produziert werden. Besonders deutlich wurde dies

42 Der Begriff *counter-map* (Gegenkarte) und die Praktik des Counter-Mappings wurden von der Landsoziologin Nancy Lee Peluso geprägt. Vgl. Nancy Lee Peluso, »Whose Woods Are These? Counter-Mapping Forest Territories in Kalimantan, Indonesia«, *Antipode* 27, Nr. 4 (1995): 386, <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.1995.tb00286.x>.

bei Stadtspaziergängen und Gesprächen mit fünf Impactées, bei denen sich zeigte, wie tief großmaßstäbliche Infrastrukturprojekte in die alltäglichen Mobilitätspraktiken eingreifen und bestehende Ungleichheiten reproduzieren oder gar verstärken. Gleichzeitig eröffnet die Analyse neue Perspektiven auf bislang unbeachtete Dimensionen alltäglicher Mobilität und Teilhabe im Spannungsfeld von Urbanisierung, Infrastruktur und Macht.

Vor diesem Hintergrund widmet sich das sechste Kapitel theatral inszenierten Räumen der urbanen Teilhabe. Im Zentrum stehen die Aufführungen der senegalesischen Forumtheatergruppe Kaddu Yaraax im öffentlichen Raum, etwa auf Straßen, Plätzen und in Jugendzentren. Ihre lokal verankerte und informelle Theaterpraxis weist auf Möglichkeiten einer inklusiveren Stadtentwicklung hin, in der marginalisierte Akteur:innen und Nachbarschaften ihre Ansprüche erproben und ihr Recht auf urbane Mitgestaltung einfordern können. Diese Untersuchung wird anhand des Theaterstücks *Teer ci jokkoo* von Kaddu Yaraax konkretisiert, das im Jahr 2023 gemeinsam mit den Impactées du TER erarbeitet und aufgeführt wurde. Es behandelt die durch den TER verursachten Ausschlusserfahrungen der Impactées, die als Akteur:innen des Stücks eigene Widerstands- und Partizipationsformen erproben konnten.

Das abschließende Resümee im siebten Kapitel führt die zentralen Erkenntnisse aus den einzelnen Kapiteln der Dissertation zusammen, skizziert transdisziplinäre Anknüpfungspunkte und verweist auf die Potentiale der Arbeit. Ziel ist es, Perspektiven für eine gerechtere und inklusivere Stadtentwicklung im postkolonialen Kontext von Dakar aufzuzeigen.

Im folgenden Kapitel werden die Zugänge und angewandten Forschungsmethoden zwischen künstlerischer Praxis und Designethnografie erläutert. Sie dienen als Einführung in den partizipationsorientierten Forschungsansatz und beinhalten methodologische Überlegungen zum Umgang mit einem Mixed-Methods-Forschungsdesign,⁴³ das empirische, visuelle und qualitative Methoden aus dem Schnittfeld der Promotionsdisziplinen Designtheorie, Kunstgeschichte und Ethnologie miteinander verbindet. Jede dieser Methoden bringt eine spezifische Form des Wissens hervor. Deshalb ist eine transdisziplinäre Vorgehensweise im Rahmen der erkenntnistheoretischen Analysen und der kollaborativen Wissensproduktion besonders geeignet, um Synergien zwischen den einzelnen Wissenskomplexen zu schaffen. Das Kapitel bietet einen ersten Überblick über die methodischen Grundlagen, während deren konkrete Anwendung im Verlauf der Arbeit in den jeweiligen Kapiteln vertieft wird.

Der erste Teil beginnt mit einer Beschreibung der unterschiedlichen Zugänge und Forschungsräume. Daran anschließend werden forschungsethische Fragestellungen zur eigenen Positionalität sowie der Rollen und Beziehungen zu den beteiligten Forschungspartner:innen und -teilnehmenden erläutert.

Im zweiten Teil werden die dynamischen Urbanisierungs- und Mobilitätsmuster von Dakar sowie die daraus resultierende sozialräumliche Verdrängung am Beispiel des TER-Projekts gelesen. Diese kunsthistorische Vorgehensweise dient dazu, zunächst die Analyse von kolonialen Karten und Stadtentwicklungsplänen sowie deren Verwendung zu skizzieren. Daran anschließend werden die kollaborativen Kartografie-Praktiken des Counter-Mappings als Instrumente der Sichtbarmachung von implizitem Raumwissen besprochen. Danach wird die reflexive Anwendung von Fotografien und audiovisuellen Aufnahmen im Forschungsprozess thematisiert.

Im dritten Teil liegt der Fokus auf partizipationsorientierten Forschungsformaten im Rahmen eines transdisziplinären, designethnografischen Settings. Es wird verdeutlicht, wie die künstlerischen Praktiken des Aufzeichnens, Inszenierens und Intervenierens als forschungsleitende Methoden eingesetzt wurden, um urbane Ausschlussprozesse sichtbar und verhandelbar zu machen. In enger Zusammenarbeit mit der senegalesischen Forumtheatergruppe Kaddu Yaraax und den Impactés du TER von Wakhinane Colobane wurden kollaborative Zugänge entwickelt, die es ermöglichen, implizites, verkörpertes und situiertes Wissen zu erschließen und produktiv zu machen.

43 John W. Creswell, *A Concise Introduction to Mixed Methods Research*, 2. Aufl. (SAGE Publications, Inc., 2021).

Die Zugänge zu meiner Promotionsforschung erfolgten über drei miteinander verflochtene Wege. Diese lassen sich entlang räumlicher, relationaler und sprachlicher Dimensionen erfassen: erstens über die konkreten Forschungsräume, zweitens über die Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteur:innen und über deren jeweilige Rollen, und drittens über die Sprachen und Übersetzungsprozesse, welche die Forschung begleiteten. Zur besseren Nachvollziehbarkeit wird diese Verflechtung im Folgenden in sechs Abschnitte gegliedert: Der erste Abschnitt beschreibt und kartiert die Forschungsräume, der zweite erläutert die Finanzierung sowie die Zeiträume der Forschungsaufenthalte. Der dritte Abschnitt widmet sich den Kollaborationen und den damit verbundenen Beziehungen und Rollen, der vierte reflektiert meine eigene Positionalität als Forschender. Der fünfte Abschnitt behandelt ethische Fragen sowie den Umgang mit erhobenen Daten, und der sechste geht auf die verwendeten Sprachen und die Rolle von Übersetzungen ein.

Räume

Ein erster Zugang lässt sich über verschiedene räumlich verteilte Orte in der senegalesischen Hauptstadt Dakar erfassen. Meine Forschung in Dakar bewegte sich über mehrere Raumkonstellationen mit einem zeitlichen Fokus auf spezifische Räume.⁴⁴ Den Zugang zu diesen Räumen legte ich bereits vor der Promotion an.

Im Rahmen der vorliegenden Promotionsforschung am Graduiertenkolleg 2661 »anschießen – ausschließen« suchte ich nach thematischen, räumlichen und methodischen Anknüpfungspunkten an meine Forschungsexpertise, die ich mir im Zuge meiner Masterarbeit und meiner Forschung für die International Organisation for Migration (IOM) in Gambia erarbeitet habe.

So kristallisierte sich bereits in meiner Masterarbeit mit dem Titel *Making Home: Zuhause in der Fremde gestalten* (2019) ein thematischer und räumlicher Fokus auf Mobilität und Migration zwischen Paris und Bamako heraus.⁴⁵

Als Designethnograf im Auftrag der IOM der UN arbeitete ich anschließend mit lokal organisierten Akteur:innen in zwei Jugendzentren in Gambia zusammen. Über einen Zeitraum von zwei Jahren initiierten wir gemeinsam mehrere partizipationsorientierte Designinterventionen, welche die räumlichen und programmatischen Potenziale der beiden Orte in Bezug auf Jugendaktivitäten untersuchten.⁴⁶

44 In der Ethnologie werden Forschungsfelder, die sich über mehrere Lokalitäten und Orte erstrecken als *multi-sited ethnography* bezeichnet. Vgl. Ursina Jaeger und Boris Nieswand, »Multi-Sited Ethnography zwischen Lokalisierung und Mobilisierung, oder: ›Should I Stay or Should I Go Now?‹«, in *Handbuch Soziologische Ethnographie*, hg. von Angelika Pöferl und Norbert Schröer (Springer Fachmedien Wiesbaden, 2022), https://doi.org/10.1007/978-3-658-26405-5_29.

45 Simon Meienberg, »Making Home: Zuhause in Der Fremde Gestalten« (Masterarbeit, Köln International School of Design, 2019).

46 Simon Meienberg und Dustin Jessen, »Designing Beyond the Common Good – an Evolutionary Process between Speculation and Reality«, in *Designing for the Common Good Framing Design through Pluralism and Social Values*, hg. von Massimo Botta und Sabine Junginger (Swiss Design Network Symposium 2021 Conference Proceedings, 2021).

Forschungsräume

Über eine gemeinsame Sondierungsreise nach Dakar im Mai 2022 und über Gespräche mit der Kollegiatin Agnes Stillger wurde ich auf die Forumtheatergruppe Kaddu Yaraax aufmerksam, die ihren Hauptsitz in der senegalesischen Hauptstadt Dakar, in der Nachbarschaft von Yarakh hatte. Aufgrund ihrer partizipationsorientierten öffentlichen Inszenierungen und als Teil einer lebendigen Theaterszene, bot sie sowohl räumliche und thematische als auch methodische Anschlüsse an meine Forschungsinteressen. Parallel dazu eignete sich Dakar mit seinen Kunst- und Kulturinstitutionen wie etwa der Raw Material Company, einem Zentrum für Kunst, Wissen und Gesellschaft, oder dem Institut fondamental d'Afrique Noire (IFAN) an der Université Cheikh Anta Diop als optimale Infrastruktur für meine Promotionsforschung. Hier konnte ich mich mit senegalesischen Wissenschaftler:innen über spezifische Aspekte meiner Forschung unterhalten und erhielt hilfreiche Hinweise und Unterstützung.

Die folgende Karte ermöglicht eine Übersicht über die geografische Lage und Distribution meiner Forschungsräume innerhalb der urbanen Strukturen von Dakar. Zentrale Räume werden durch Nummerierungen markiert. Orte, die ich nur zwischenzeitlich für Experteninterviews oder Treffen aufgesucht habe, sind als schwarze Punkte erkennbar (Abb. 1).

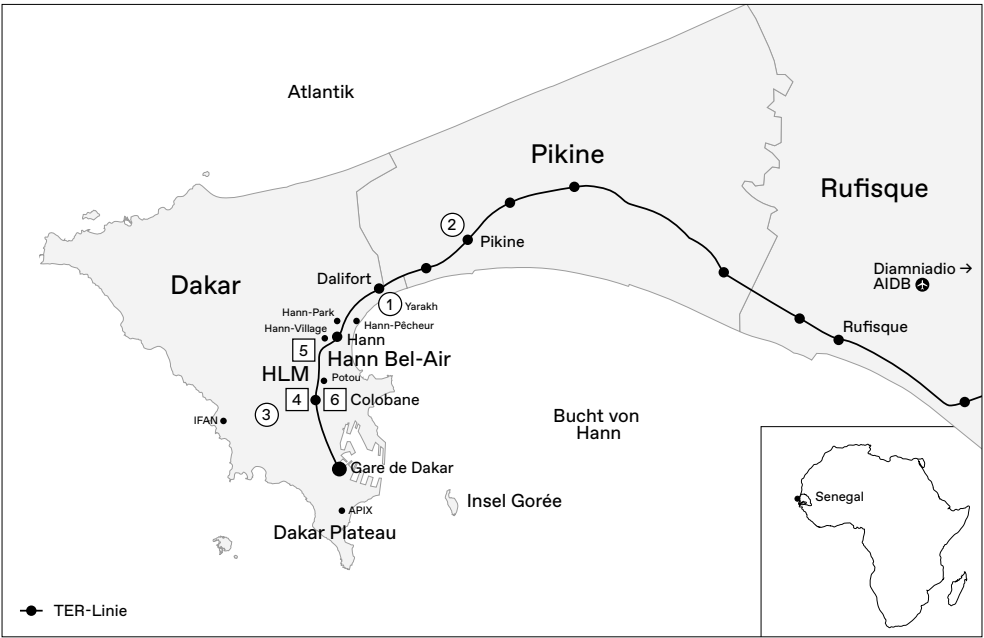


Abb. 1: Karte der Forschungsräume in Dakar, 2025. © Simon Meienberg.

Mein Forschungsfokus lag dabei auf den Proberäumen von Kaddu Yaraax im (1) Centre socioculturel von Hann Bel-Air im Stadtviertel Yarakh. Hier erforschte ich die Theaterpraktiken des Forumtheaters über einen Zeitraum von sechs Monaten. Darüber hinaus begleitete ich die Theatergruppe zu ihren öffentlichen Aufführungen in den Straßen von Dakar und den Jugendzentren (2) Centre culturel Léopold Sédar Senghor

und (3) Centre culturel régional de Dakar Blaise Senghor der Association nationale des artistes comédiens du théâtre sénégalais (ARCOTS).⁴⁷

Über den gesamten Forschungszeitraum von acht Monaten untersuchte ich die urbanen Veränderungen und die Auswirkungen sozialräumlicher Verdrängung entlang der architektonischen Infrastrukturen des TER mit seinen Bahnhöfen, Stationen, Gleisen und Bahnübergängen.

Den Impactés du TER begegnete ich zum ersten Mal im Schatten des Hauses von Fatou Dione in der (4) Cité Douane. Zu einem weiteren Treffen empfingen sie mich im (5) Centre socioculturel von HLM. Gemeinsam führten wir im April 2023 einen zweitägigen Workshop in den Proberäumen von Kaddu Yaraax durch.⁴⁸ Mit einem Stadtspaziergang im Mai 2024 spürten wir den Spuren des ehemaligen Wohnviertels (6) Wakhinane Colobane nach und bewegten uns über die Nachbarschaften von Potou, Hann-Village, Hann-Parc, Yarakh zu den alten und neuen Wohnorten von fünf betroffenen Frauen.⁴⁹

Forschungsaufenthalte und Finanzierung

Nicht zuletzt war der Zugang zu finanziellen Mitteln essenziell für mein Promotionsprojekt. Meinen insgesamt achtmonatigen Forschungsaufenthalt in Dakar konnte ich nur dank der großzügigen finanziellen Unterstützung durch das Graduiertenkolleg 2661 und einem sechsmonatigen DAAD-Stipendium erfolgreich durchführen. Die einzelnen Zeiträume der Aufenthalte gliederten sich wie folgt:

18.05. bis 05.06.2022	Eine Sondierungsreise nach Dakar, Tambacounda und Ziguinchor, finanziert durch das GRK2661
01.11.2022 bis 30.04.2023	Erster Forschungsaufenthalt in Dakar, finanziert durch den DAAD
01.05. bis 04.06.2024	Zweiter Forschungsaufenthalt in Dakar, finanziert durch das Gehalt aus Mitteln des GRK2661

Kollaborationen

Während meiner Forschung in Dakar kooperierte ich mit verschiedenen Akteur:innen und Gruppen, die sich sowohl in Alter und Geschlecht als auch durch ihre Bildungs- und sozioökonomischen Hintergründe unterscheiden. Aufgrund der Heterogenität der Personen, mit denen ich in meinem Forschungsprozess in Kontakt getreten bin, und der dynamischen Entwicklung der jeweiligen Forschungsbeziehung sind begriffliche Unterscheidungen notwendig. Diese orientieren sich am Verhältnis von Nähe und Distanz zu Einzelpersonen und Gruppen sowie am individuellen Grad ihrer Involviertheit in der Koproduktion von Wissen.

Als Gesprächspartner:innen werden in der vorliegenden Dissertation all jene Personen bezeichnet, mit denen ich einen zeitlich begrenzten Kontakt hatte und zum Beispiel Experteninterviews führte. Mit Forschungspartner:innen sind alle Personen gemeint, mit denen ich einen mehrmaligen, regelmäßigen Kontakt pflegte, oder durch Kollaboration eine längerfristige Forschungsbeziehung aufbaute. Forschungsteilneh-

⁴⁷ Vgl. ARCOTS in den Fußnoten auf Seite 173.

⁴⁸ Vgl. *Aufzeichnen als widerständige Visualisierungspraxis* auf Seite 186.

⁴⁹ Vgl. *Umsiedlung kartografieren* auf Seite 136.

mer:innen bilden hingegen das Mittelfeld. Diese Zuschreibung referiert auf jene Personen, die zwar regelmäßig an der kollaborativen Forschung teilnahmen, mit denen ich jedoch keine enge Forschungsbeziehung aufbaute. Im Folgenden möchte ich näher auf meine beiden Forschungspartner:innen und meine Beziehungen mit diesen eingehen. Meine beiden wichtigsten waren die Forumtheatergruppe Kaddu Yaraax und das Frauenkollektiv der Impactés du TER von Wakhinane Colobane. Im Forschungsprozess und der alltäglichen Interaktion entwickelten sich unterschiedliche Beziehungen und Rollenverständnisse. Die Vorstellung der beiden Forschungspartner:innen ist jeweils in Abschnitte zu Kontaktaufnahme sowie zu Beziehungen und Rollen aufgegliedert und schließt mit einer Reflexion zu Reziprozität in der Koproduktion von Wissen ab.

Kaddu Yaraax

»Kaddu Yaraax« bedeutet »die Stimme von Yarakh« in Wolof, einer interethnischen Verkehrssprache aus dem Senegal. Die Forumtheatergruppe hat ihren Hauptsitz in der Nachbarschaft von Yarakh des Stadtteils Hann Bel-Air an der Ostküste der senegalesischen Hauptstadt Dakar. Die Gruppe wurde im November 1994 mit dem Ziel gegründet, die Aktivierung lokaler Gemeinden zu unterstützen, indem sie einen Rahmen für den Dialog über verschiedene Formen sozialer Unterdrückung schafft.

Dabei agiert Kaddu Yaraax an der Schnittstelle zwischen Theater, Stadt und Gesellschaft. Ihre Spiele im urbanen Raum basieren auf dem *Teatro do Oprimido* (Theater der Unterdrückten)⁵⁰ des brasilianischen Theatertheoretikers und Regisseurs Augusto Boal und sind darauf ausgerichtet, soziale Prozesse zu verändern, in politische Debatten einzugreifen und Öffentlichkeiten herzustellen. Durch ihre szenischen Interventionen involvieren sie sich in Konflikte um städtische Räume und koloniale Kontinuität. Sie adressieren Krisen wie Migration, Umweltverschmutzung und soziale Ungleichheit.

Zum Zeitpunkt meiner Forschung setzte sich die Forumtheatergruppe aus den folgenden Schauspieler:innen zusammen: Arona Mbodj, Cheikh Ndiaye, Daouda Ndoeye, Khadim Beye, Khady Fall Diaw, Malick Mbaye, Masseye Ndiaye, Maty Sarr, Ndeye Fatou Ndongo, Ramatoulaye Thiam, Sega Samb, Serigne Babacar Ndiaye, Seynabou Diop, Sona Mancagne Diatta und Yacine Diop (Abb. 29).

Mamadou Diol ist der Mitbegründer und künstlerische Leiter der Forumtheatergruppe Kaddu Yaraax. In seiner Rolle schreibt er die Theaterstücke und Adaptionen von Klassikern. Bei den Proben setzt er wichtige Impulse für die Inszenierung und begleitet die Schauspieler:innen im Entstehungsprozess der Forumtheaterstücke. In den öffentlichen Aufführungen tritt er allerdings in den Hintergrund und überlässt Leity Kane die Bühne.

Diol repräsentiert Kaddu Yaraax über die senegalesische Kulturszene hinaus. Er unterhält ein dichtes Netzwerk aus internationalen Partner:innen und arbeitet mit namhaften Bildungs- und Kulturinstitutionen zusammen, wie etwa der Rosa-Luxemburg-Stiftung oder dem Maxim Gorki Theater in Berlin. Zudem betreibt Diol regelmäßig Akquise und bringt zahlreiche Kollaborationen mit Filmemacher:innen, Forschenden, Nichtregierungsorganisationen zustande. Darüber hinaus ist er seit 16 Jahren Koordinator des senegalesischen Forumtheaterfestivals, das verschiedene

50 Augusto Boal, *Theater der Unterdrückten*, 8. Aufl., hg. von Marina Spinu und Henry Thorau, übers. von Marina Spinu, Edition Suhrkamp 987 (Suhrkamp, 2021).

nationale und internationale Akteure der Szene zusammenbringt. Diol wurde in der Publikation *Dakar Nid d'Artiste* (2022)⁵¹ der senegalesischen Kuratorin und Autorin Aïsha Dème als einer der einflussreichsten 100 Schlüsselakteure des Kunst- und Kultursektors von Senegal genannt, was die gesellschaftliche Bedeutung von Kaddu Yaraax' Theaterpraxis unterstreicht. Für sein Lebenswerk mit Kaddu Yaraax wurde Diol am 27. März 2023 auf der Bühne des Théâtre National Daniel Sorano vom senegalesischen Kulturminister ausgezeichnet.

Leity Kane ist der Vizepräsident, Koordinator und Joker von Kaddu Yaraax. Gemeinsam mit Mamadou Diol leitet die Forumtheatergruppe. Er wurde von Bárbara Santos, einer engen Vertrauten von Augusto Boal und Mitbegründerin des Theaters der Unterdrückten, ausgebildet. 2008 absolvierte Kane zudem eine Ausbildung zum theatralen Ansatz für Community Outreach und Play-Back-Theater beim ETINCELLE theatre-forum. Anschließend wurde er 2010 von Angelo Miramonti, Professor für Gemeinschaftstheater am Instituto Departamental de Bellas Artes der Universität Cali, als Joker und Techniker für Forumtheater ausgebildet. 2019 erweiterte Kane sein Repertoire mit einer Master Class über Techniken des Theaters der Unterdrückten mit der Theatergruppe Vagabondages aus Lyon. In Zusammenarbeit mit zahlreichen nationalen und internationalen Nichtregierungsorganisationen hat Kane mehrere Tourneen zur Sensibilisierung von Gemeinden und Jugendlichen zu Themen wie Bildung, Gesundheit, Umwelt und Migration mitorganisiert. Während der öffentlichen Aufführungen von Kaddu Yaraax übernimmt er die Rolle des Jokers.⁵²

Kontaktaufnahme

Ich nahm bereits im Vorfeld meines Forschungsaufenthalts in Dakar via E-Mail Kontakt mit Kaddu Yaraax auf. Daraufhin lud mich Mamadou Diol zu einem Kennenlernetreffen in ihre Proberäume ein. In unserem Gespräch über mein Forschungsvorhaben wurden Interessenüberschneidungen sichtbar und sie luden mich dazu ein, sie über den Forschungszeitraum von sechs Monaten bei ihren Proben und Aktivitäten zu begleiten. Dabei erlaubten sie mir im Rahmen meiner Forschung Fotos, Zeichnungen und Notizen zu machen. Der thematische Zuschnitt meines Forschungsprojekts kristallisierte sich im Verlauf der alltäglichen Interaktionen, beim gemeinsamen Mittagessen sowie in Einzel- und Gruppengesprächen mit den Schauspieler:innen, Mamadou Diol und Leity Kane heraus. Auf Seite 182 werden die zentralen Rahmenbedingungen der Forschungskollaboration im Detail besprochen.

Beziehungen und Rollen

Meine Beziehungen zu den Schauspieler:innen gestaltete sich unterschiedlich aus und beruhte auf gegenseitiger Neugier und Sympathie. Ich war dabei teilnehmender Beobachter und stand selbst nicht auf der Bühne.

Cheikh und Massey Ndiaye, welche die Gruppe in den Proben oft anleiteten, beantworteten meine vielen Fragen über die einzelnen Phasen, Methoden und Übungen sowie den aktuellen Entwicklungsstand der Proben mit viel Geduld. Zu ihnen pflegte ich einen regelmäßigen Kontakt. Seynabou Diop, Ramatoulaye Thiam und Yacine Diop machten es sich zur Aufgabe, mir die Dialoge und Rollen zu erklären. Von ihnen

⁵¹ Aïsha Dème, *Dakar Nid d'Artistes* (Malika Editions, 2022).

⁵² Die Rolle des Jokers wird in der *Forumsdiskussion* auf Seite 229 vorgestellt.

lernte ich auch viel über die Kostüme und Figuren sowie die Bedeutung von Musik und Gesang. Mit den anderen Schauspieler:innen verstand ich mich gut, hatte aber ein freundlich-distanzierteres Verhältnis, das sich auf persönliche Begrüßung und Nachfrage zum Wohlbefinden und zur Familie beschränkte. Die meiste Interaktion hatte ich mit Mamadou Diol und Leity Kane.

Meine Beziehung mit Mamadou Diol fand auf einer professionellen Ebene statt. Oft teilte Diol mir seine Ideen und Ansätze für die Entwicklung neuer Stücke mit. Im kreativen Austausch spannen wir diese gemeinsam weiter. Diol war für mich aufgrund seines Erfahrungshorizonts der Ansprechpartner für alle Frage zu Kaddu Yaraax. Er verkörperte ein nachdenkliches und stilles Archiv, das Informationen im eigenen Rhythmus und zum Zeitpunkt seiner Wahl freigab. Mit der Zeit entwickelte sich eine gegenseitige Anerkennung für unsere jeweiligen Expertisen, die Diol präzise einzusetzen wusste, indem er Synergien schuf. Ein Beispiel dafür ist die Zusammenarbeit mit den Impactés, in der wir meine Visualisierungspraktiken und die theatralen Inszenierungspraktiken von Kaddu Yaraax produktiv miteinander verbanden.

Zu Leity Kane pflege ich ein freundschaftliches Verhältnis. Wir sahen uns täglich bei den Proben und ich durfte ihm währenddessen Fragen zum Geschehen auf der Bühne stellen. Unsere Interaktionen beschränkte sich jedoch nicht allein auf die teilnehmende Beobachtung. Als Gegenleistung für seine Gastfreundschaft und seinen Zeitaufwand wurde ich von Leity aufgrund meiner Fähigkeiten bereits von Anfang an in Prozesse der Organisation und Dokumentation eingebunden. So unterstützte ich ihn bei administrativen Aufgaben. Beispielsweise diktierte er mir offizielle Einladungsbriefe und Texte für Postings mit Informationen zu Aufführungs- und Veranstaltungsorten, die er später über den Facebook-Account von Kaddu Yaraax mit der Community teilte. Kurz nach unserer ersten Begegnung entdeckte Leity mein fotografisches Auge und meine Grafikdesignkenntnisse. Deshalb bat er mich um Unterstützung in der Gestaltung von Veranstaltungsplakaten und nutzte meine Aufnahmen für Social Media-Posts. Darüber hinaus wurde ich bei bestimmten Proben und Aufführungen gebeten, mit meiner iPhone-Kamera und einem Stativ Aufnahmen für dokumentarische Zwecke zu machen. Meine fotografischen und audiovisuellen Aufnahmen wurden von Kaddu Yaraax wiederum zum Aufbau eines visuellen Aufführungsarchives für zukünftige Kollaborationspartner:innen genutzt. Nach der Beschreibung der Beziehungen und Rollen bei Kaddu Yaraax stelle ich nun meine zweite Forschungspartnerin, die Impactés du TER von Wakhinane Colobane, vor.

Die Impactés du TER von Wakhinane Colobane

Das Frauenkollektiv der Impactés du TER formierte sich im Zuge des solidarischen Widerstands gegen die ungerechte Entschädigung und unfreiwillige Umsiedlung infolge des Baus des Train Express Régional (TER) in Dakar. Die Mitglieder, vornehmlich ältere Frauen aus dem ehemaligen Wohnviertel Wakhinane Colobane, engagieren sich seither in kollektiver Selbstorganisation. Ihr Ziel ist es, auf den Verlust ihres Wohnorts und ihrer Lebensgrundlagen aufmerksam zu machen und ihre Traumata zu verarbeiten. Sie fordern eine gerechte Entschädigung und Anerkennung der durch das Infrastrukturprojekt verursachten sozialen, ökonomischen und emotionalen Verluste. Das Kollektiv demonstriert exemplarisch, auf welche Weise marginalisierte Gruppen durch zivilgesellschaftliche Praktiken wie öffentliche Proteste, Appelle an staatliche Akteure sowie internationale Finanzinstitutionen versuchen, politische Sichtbarkeit und räum-

liche Gerechtigkeit⁵³ einzufordern. Das Kapitel 5: »Sans toit, sans terre et sans travail«: Ausschlüsse entlang der TER-Gleise auf Seite 119 ist ihnen gewidmet.

Kontaktaufnahme

Der erste Kontakt mit dem Kollektiv der Impactés entstand über die Vermittlung der Schauspieler:in Seynabou Diop von Kaddu Yaraax, die selbst Mitglied beider Gruppierungen war. Die einvernehmliche Verständigung auf die Zusammenarbeit mit den Impactés baute auf gegenseitiger Solidarität und dem Wunsch der Gruppe, ihren Widerstand über die nationalen Grenzen hinaus sichtbar zu machen. Von der gemeinsamen Forschung versprochen sie sich eine Betrachtung aus unterschiedlichen Perspektiven und die Festschreibung ihres Fallbeispiels gegen das Vergessen. Die Rahmenbedingungen der Forschungszusammenarbeit und Fragen der Reziprozität werden im Folgenden sowie auf Seite 182 im Detail besprochen.

Beziehungen und Rollen

Die Präsidentin des Kollektivs, Fatou Dione, und ihre Tochter Mbacke waren meine nächsten Bezugspersonen in der Interaktion mit den Impactés. Gemeinsame Treffen wurden jeweils über Fatou vereinbart, was ihrer Rolle als Koordinator:in geschuldet war. Gespräche waren meist nur in der Gruppe möglich. Einerseits, weil sprachliche Barrieren meinen direkten Austausch mit einzelnen Mitgliedern behinderten, und zum anderen, weil sich die Frauen im kollektiven Auftreten sicherer fühlten. Mit Fatou Dione etablierte sich ein enger Austausch, der auf gegenseitigem Vertrauen beruhte. In vielen Fällen wurde sie von ihrer Tochter Mbacke unterstützt, um Termine mit mir auszumachen. Über den Kontakt mit Fatou kam ich außerdem in Kontakt mit Babacar Diouf von der Nichtregierungsorganisation Lumière Synergie pour le Développement (LSD),⁵⁴ der mir im Rahmen eines Experteninterviews wertvolle Informationen zu den rechtlichen, politischen und sozialen Hintergründen des TER-Projekts lieferte.

Die Mitglieder des Kollektivs betrachte ich aufgrund ihrer Involviertheit im Workshop mit Kaddu Yaraax und dem Stadtspaziergang als Forschungspartner:innen. Dadurch haben sie maßgeblich zur Koproduktion von Wissen über die Umsiedlung und die sozialräumliche Veränderung durch das TER-Projekt beigetragen. Die gemeinsam erstellte Kartografie der Umsiedlung wurde im Anschluss an die öffentlichen Aufführungen von Kaddu Yaraax an die Impactés übergeben. Zum Schluss wird im kommenden Abschnitt auf die wichtige Frage der Reziprozität näher eingegangen.

Reziprozität in der Koproduktion von Wissen

Die Beobachtungen zur Reziprozität bei Kaddu Yaraax und den Impactés lassen sich im Sinne einer reflexiven und kollaborativen Ethnografie⁵⁵ analysieren, in der Rollen nicht fest vergeben, sondern jeweils situativ verhandelt werden. Meine Einbindung in organisatorische Prozesse, die visuelle Dokumentation und die gestalterischen Aufgaben bei Kaddu Yaraax können als Form der praktizierten Reziprozität verstanden werden. So offenbart der kreative Austausch mit Mamadou Diol sowie die alltägli-

53 Edward W. Soja, *Seeking Spatial Justice*, Globalization and Community 16 (University of Minnesota Press, 2010).

54 Die Nichtregierungsorganisation LSD wird auf Seite 147 vorgestellt.

55 Luke Eric Lassiter, *The Chicago Guide to Collaborative Ethnography*, 1. Aufl., Chicago Guides to Writing, Editing, and Publishing (University of Chicago Press, 2005).

che Zusammenarbeit mit Leity Kane ein dynamisches Verhältnis wechselseitiger Anerkennung und flexibler Rollenverständnisse. Der Fokus dieser Beziehungen lag dabei nicht etwa auf einer einseitigen Wissensextraktion, sondern vielmehr auf geteilten Verantwortlichkeiten aufgrund komplementärer Expertisen.

In der Kollaboration mit den Impactés erfolgte das gemeinsame Counter-Mapping und der Stadtspaziergang in einem wechselseitigen Austausch von methodischer Erfassung und implizitem und verkörpertem Wissen.⁵⁶ Durch meine anschließende Analyse und Verschriftlichung ihrer Erfahrungen bettete ich ihre situierten Zeugnisse in einen aktuellen urbanen Kontext von Transformationsprozessen und Politiken ein und entwickelte eine kritische Perspektive auf Entwicklungsregime der Afrikanischen Entwicklungsbank. Die Dissertation kann potenziell dazu beitragen, Entscheidungsträger zu sensibilisieren und zukünftige Ausschlüsse gesellschaftlicher Minderheiten zu vermeiden, ein Anliegen, das die Impactés zu Beginn der Kollaboration artikulierten.

In dieser Forschung wurden tradierte Dichotomien und Machtasymmetrien zwischen dem Forschenden und den Forschungspartner:innen Kaddu Yaraax und den Impactés bewusst hinterfragt. Letztere wurden dabei nicht als »Erforschte« oder »Datenquellen« geframt, sondern traten als aktive Mitgestalter:innen des Forschungsprozesses auf. Damit verschiebt sich auch die Autor:innenschaft. Die Forschung wird zu einem gemeinsamen Projekt, in dem Wissensproduktion dialogisch, situativ und relational organisiert ist. Die praktizierte Reziprozität offenbart dabei nicht nur soziale Abhängigkeiten, sondern macht die Rahmenbedingungen kollaborativer Forschung auf Augenhöhe verhandelbar. Zentrale Überlegungen zur Koproduktion von Wissen werden im Unterkapitel *Partizipationsorientiert forschen* auf Seite 34 angeführt. Nicht zuletzt erfordert dies eine Reflexion der eigenen Positionalität im Forschungskontext.

Positionalität

Aufgrund meiner Positionalität als männlich gelesene weiße Person, meines Bildungshintergrunds, meines sozioökonomischen Status und meiner Staatsangehörigkeit (CH) standen mir in meinem Forschungskontext viele Türen offen. Ich konnte mich frei zwischen den informell besiedelten Wohnvierteln, Kunst- und Kulturräumen bewegen. Zudem konnte ich mich aufgrund meines Forschungsbudgets mit den Verkehrsmitteln meiner Wahl im Stadtraum bewegen. Hinzu kam, dass ich dadurch Zugang zu Experteninterviews mit hochrangigen Projektverantwortlichen und regierungsnahen Institutionen hatte, welche persönliche Gespräche mit meinen Forschungspartner:innen teilweise verweigerten.

Im Zusammenhang mit meiner Forschung zu urbanen Mobilitäten stellten die ungleichen Bewegungsfreiheiten meiner Forschungspartner:innen ein gewisses Paradox dar. Diese Erfahrung führte jedoch zu einer persönlichen Sensibilisierung. Nach Möglichkeit besuchte ich sie vor Ort oder erstattete ihnen ihre Fahrtkosten im Rahmen einer Aufwandsentschädigung zurück. Meine Positionalität brachte außerdem ethische Herausforderungen mit sich und erforderte einen sensiblen Umgang mit den erhobenen Forschungsdaten.

⁵⁶ Vgl. Karte in Abb. 27.

Ethik und Daten

Im Zuge der Vorbereitungen für meine Forschungsaufenthalte war zu Beginn die Klärung von forschungsethnischen Fragestellungen zentral. Dies erfolgte einerseits in Peer-to-peer-Gesprächen mit der Arbeitsgruppe Feldforschung unter der Leitung unserer Postdoktorandin Simone Pfeiffer sowie im Rahmen regelmäßiger Ethnologie-Kolloquien meines Zweitbetreuers Prof. Dr. Martin Zillinger.

Als Gesprächsgrundlage diente der Ethik-Reflexionsbogen, basierend auf der *Frankfurter Erklärung*⁵⁷ zur Ethik in der Sozial- und Kulturanthropologie, sowie die Leitlinien für die ethische Begutachtung der Deutschen Gesellschaft für Sozial- und Kulturanthropologie (DGSKA). Die darin aufgeführten Aspekte förderten eine kontinuierliche und kritische Selbstreflexion über die Herausforderungen des Vertrauens- und Beziehungsaufbaus, über Rollen und persönliche Grenzziehungen in Risikosituationen sowie Reziprozitäts- und Machtverhältnisse, die in dynamischen Forschungssituationen auftreten können.

Die beteiligten Personen wurden jeweils im Voraus über die Forschungsziele, ihre Rechte und die Speicherung ihrer persönlichen Daten aufgeklärt. Sie haben der Teilnahme wahlweise mündlich in Form von Audioaufnahmen zugestimmt oder schriftliche Einwilligungserklärungen unterschrieben.

In Bezug auf die Namensnennung wurden in der vorliegenden Dissertation keine spezifischen Anonymisierungen vorgenommen, da für die beteiligten Personen und Gruppen aus der Veröffentlichung der Forschungsdaten keine absehbare Gefahr oder strafrechtlich verfolgbare Situation resultiert. Die Mitglieder der beiden Gruppen Kaddu Yaraax und Impactés du TER haben sich eine Namensnennung sogar ausdrücklich gewünscht. Dennoch wurden zur Wahrung der Privatsphäre weder Kontaktdaten wie Telefonnummern, Wohnadressen oder Arbeitsorte in schriftlicher oder kartografischer Form kenntlich gemacht. Nach dieser ausführlichen Beschreibung zu den Rahmenbedingungen der Forschungskollaboration wird im Folgenden der Zugang über Sprachen und die Rolle von Übersetzung diskutiert.

Sprachen und Übersetzungen

Während meiner Forschung kommunizierte ich sowohl auf Französisch als auch in Wolof, der am weitesten verbreiteten Sprache im Senegal. Im Forschungsprozess diente Wolof vor allem der alltäglichen Verständigung mit nicht-staatlichen Akteur:innen, während Französisch vorrangig in administrativen und politischen Kontexten wie beispielsweise Experteninterviews zur Anwendung kam.

Bereits vor Beginn meines Aufenthalts konnte ich dank der Vermittlung von Simone Pfeiffer einen Wolof-Sprachkurs bei Dr. Fatou Cissé Kane am Institut für Afrikanistik und Ägyptologie belegen. In diesem Kurs erlernte ich das grundlegende Vokabular für die alltägliche Kommunikation.

Bei Gesprächen mit Mitgliedern der Impactés, die kein Französisch sprachen, wurde ich vom Übersetzer Abdoulaye Karel Dieng unterstützt, den ich über Mamadou Diol bei Kaddu Yaraax kennenlernte. Er begleitete mich zu zahlreichen Treffen, er-

57 Hans Peter Hahn u. a., »Frankfurter Erklärung: zur Ethik in der Ethnologie«, Deutsche Gesellschaft für Sozial- und Kulturanthropologie (DGSKA), 22. Mai 2008, <https://www.dgska.de/wp-content/uploads/2016/07/DGV-Ethikerklaerung.pdf>.

möglichte die sprachliche Vermittlung und stellte den Zugang zu Personen und Räumen her, die für mich sonst nur schwer zugänglich gewesen wären.

In der vorliegenden Dissertation wurde für die Verschriftlichung von Wolof-Begriffen und -Namen die akademische Wolof-Orthografie verwendet. Bei der Übersetzung diente das Wolof-Französisch-Wörterbuch⁵⁸ von Jean-Léopold Diouf als zentrale Referenz. Dabei wurden Orte nach den gängigen Toponymen benannt.

Dynamische Stadträume lesen

In der vorliegenden Dissertation werden die komplexen Verflechtungen transnationaler Mobilitätsnetzwerke und deren Einfluss auf die urbane Entwicklung von Dakar anhand der infrastrukturellen Modernisierungsmaßnahmen des TER-Projekts untersucht. Der TER hat maßgeblich zu sozialräumlichen Verdrängungsprozessen im Stadtraum beigetragen. Um die ineinandergreifenden Dynamiken dieser Entwicklungen vor dem Hintergrund historischer Entscheidungsprozesse interpretieren zu können, wurden die kunsthistorischen Methodenansätze des *vergleichenden Sehens*⁵⁹ und der *reflexiven Fotografie*⁶⁰ gewählt. Die Gegenüberstellung kolonialer Karten mit aktuellen Stadtentwicklungsplänen, historischer Postkarten mit eigenen Fotografien dient dabei nicht nur als visuelles Analyseinstrument, sondern wird als kritische Auseinandersetzung mit kolonialen Bildpolitiken verstanden. Diese Bildquellen bringen spezifische Blickregime hervor, zirkulieren als mediale Träger kolonialer wie postkolonialer Vorstellungen von Raum und Fortschritt und prägen damit kollektive Wahrnehmungen bis in die Gegenwart. Die vorliegende Forschungsarbeit zielt daher auf eine machtkritische Bildanalyse, die fragt, welche Intentionen den jeweiligen Darstellungen zugrunde liegen und in welchen politischen, sozialen und historischen Kontexten sie gelesen werden können. Darüber hinaus werden die kollektiven Praktiken des Counter-Mappings,⁶¹ im Sinne einer kritischen Raumpraxis, als Instrumente visueller Gegen- und Selbstdarstellungen interpretiert, die sich gegen exkludierende Stadtplanungsregime zur Wehr setzen und alternative Narrative der Sichtbarkeit eröffnen.

Im folgenden Abschnitt wird die Verwendung von kolonialen Karten, Stadtentwicklungsplänen und Counter-Maps in der Tiefe beleuchtet. Im Anschluss folgt ein kurzer Exkurs zu historischen Postkarten und eine Betrachtung zum reflexiven Umgang mit Bildern.

Koloniale Karten und Stadtentwicklungspläne

Im Kapitel 3 wird die historische Stadtentwicklung von Dakar anhand von mehreren Karten und Masterplänen untersucht. Zunächst wird die vorkoloniale Besiedlung des Cap Verts über eine Karte von 1853 von Louis Faidherbe, dem damaligen französischen Gouverneur von Senegal, sichtbar (Abb. 2). Im Anschluss wird der erste dokumentierte

58 Jean-Léopold Diouf, *Dictionnaire wolof-français et français-wolof*, Dictionnaires et langues (Karthala, 2003).

59 Lena Bader u. a., Hrsg., *Vergleichendes Sehen*, Eikones (Fink, 2010).

60 Peter Dirksmeier, »Eine Methodologie der reflexiven Fotografie«, in *Urbanität als Habitus: Zur Sozialgeographie städtischen Lebens auf dem Land*, 1. Aufl., Urban Studies (Transcript, 2009).

61 Peluso, »Whose Woods Are These?«, 386.

Stadtentwurf von Dakar im kolonialen Masterplan von 1862 nach der Vision von Gouverneur Émile Pinet-Laprade analysiert (Abb. 3). In einem vergrößerten Ausschnitt einer Version dieses Masterplans von 1863 lassen sich, wie bereits in den Umrissen in Faïdherbes Karte angedeutet, die ursprünglichen Standorte und Raumkonfigurationen der zwölf Lébou-Dörfer unter dem darübergelegten Stadtraster identifizieren (Abb. 6). In einem weiteren Stadtplan von 1888 wird zudem die strategische Ausrichtung der kolonialen Planungs- und Raumlogik über die infrastrukturelle Entwicklung der Eisenbahn und des Hafens offensichtlich (Abb. 4). Diese ausgewählten Karten stammen aus den Publikationen verschiedener Autor:innen, welche die Originale in ihren Recherchen unter anderem in den Archives Nationales d'Outre Mer (ANOM) in Aix-en-Provence oder der Archives Nationales du Sénégal in Dakar herangezogen haben.

Die Auswirkungen der kolonialen Umsiedlungspolitik sowie die Segregation der afrikanischen Bevölkerung im Stadtteil Medina um 1914 wird in einer Karte des senegalesischen Forschers Assane Seck sichtbar, die den Prozess der sukzessiven Verdrängung der Lébou-Dörfer aus dem Stadtzentrum dokumentiert (Abb. 5).

Der urbane Masterplan von Dakar der Architekten Lopez, Guitton und Lambert von 1946 zeigt die erste umfassende urbane Erschließung der nördlichen Gebiete über die Mobilitätsinfrastrukturen der Autostraße A1 sowie den Anschluss an internationale Verkehrsverbindungen mit dem Hafen und den ersten internationalen Flughafen in Yoff (Abb. 8). Eine vierteilige Kartensequenz der Direction générale de l'Urbanisme et de l'Architecture (DUA) verdeutlicht den Zusammenhang zwischen dem starken Bevölkerungswachstum infolge einer Dürre in den 1970er Jahren und der nördlichen Ausdehnung der Stadt⁶². Schlussendlich zeigt der aktuelle Zonenplan im *Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035* (auch PDU 2035)⁶³ die starke Polarisierung zwischen ökonomischen und administrativen Funktionen im historischen Stadtzentrum und den Wohnvierteln in den Départements Pikine und Rufisque.

Im Kapitel 4 werden die kolonialen Raumpraktiken der territorialen Umgestaltung von Senegal entlang von Karten kolonialer Mobilitäts- und Eisenbahninfrastrukturen gelesen. Die Karte *Africa-Balanced Settlements* des griechischen Planers Constantinos A. Doxiadis aus dem Jahr 1962 visualisieren die eurafrikanische Vision einer verkehrsinfrastrukturellen Vernetzung zur Förderung von Konnektivität und Integration (Abb. 11). Des Weiteren stellt Yves Péhaut anhand einer Karte dar, wie die Eisenbahn als Verkehrstechnologie zur territorialen Umgestaltung Senegals zur Erdnusskolonie eingesetzt wurde (Abb. 12). Daran anschließend verdeutlicht eine handgezeichnete Karte von Paul Edward Pheffer von 1975 die exportorientierte Ausrichtung der kolonialen Eisenbahnlinien zu den Atlantikhäfen der beiden Städte Saint Louis und Dakar (Abb. 14). Aktuelle Karten zeigen das fragmentierte Eisenbahnnetzwerk auf dem afrikanischen Kontinent als Resultat extraktivistischer Aktivitäten.

Dem gegenüber steht eine Karte, auf der die Streckenverläufe des geplanten African Integrated High-Speed Railway Network (AIHSRN) der Afrikanischen Union eingezeichnet sind (Abb. 15). Diese beiden Karten dienen als Visualisierungsmedien

62 Department of Urbanization and Architecture (DUA). *Project for Urban Master Plan of Dakar and Neighboring Area for 2035*, 2, Fig. 1, 2016. https://www.jica.go.jp/Resource/activities/issues/urban/ku57pq000019fbsv-att/senegal_01en.pdf.

63 Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie (MRUHCV), *Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035*, 67.

zur politischen Legitimation der Befürworter:innen des großmaßstäblichen Mobilitätsinfrastrukturprojekts.

Neukartierungen und Counter-Mappings

Als Ergänzung zu den Karten wurden identifizierte Lücken im Kartenmaterial geschlossen, indem entweder neue Karten auf Basis von Vorlagen oder textlicher Beschreibungen gezeichnet wurden. Ein Beispiel dafür ist die Synthese von vier Originalplänen der CETUD in einer Karte, um die intendierten Veränderungen des öffentlichen Verkehrsnetzes von Dakar vor und nach der Restrukturierung sichtbar zu machen (Abb. 10). Der Streckenverlauf des TER wurde in einer Karte basierend auf einer Vorlage der Betreiberorganisation SETER nachgezeichnet. In der adaptierten Darstellung wurden für eine bessere Verknüpfung von Bild und Text zusätzlich die Distanzen und Stationen der beiden Bauphasen markiert (Abb. 16). Schlussendlich dient die Karte mit der Darstellung der Verkehrs- und Transportverbindungen des TER mit den geplanten Hafenanlagen und Industriezentren der Region Dakar zur Sichtbarmachung der strategischen logistischen Anschlüsse an ein transnationales Mobilitätsnetzwerk (Abb. 20).

Neben dem Einsatz von Karten als koloniale, staatliche und internationale Planungs- und Legitimationsinstrumente der Entwicklung dokumentieren die im fünften Kapitel vorgestellten Mapping-Praktiken⁶⁴ die Prozesse einer sozialräumlichen Verdrängung. Besonders hervorzuheben sind zwei von Bewohner:innen handgezeichnete Karten der Impactés du TER aus Wakhinane Colobane. Die erste Karte rekonstruiert die ursprüngliche räumliche Logik des inzwischen abgerissenen Wohnviertels. Durch ihre Überlagerung mit einer aktuellen Luftaufnahme von Google Earth entstand ein raum-zeitliches Palimpsest der Vertreibung, in dem das ehemalige Viertel durch die auf den Ruinen errichtete Überbauung hindurchscheint (Abb. 26).

Die zweite Karte entstand aus den im Rahmen eines kollektiven Stadtpaziergangs im Stadtbezirk Hann Bel-Air erhobenen Daten. Durch die Synthese von kartografischen Zeichnungen, Gesprächsnotizen, Textelementen und Luftbildern entwickelte sich daraus ein komplexes *hybrid mapping*,⁶⁵ das konkrete räumliche Relationen visuell verdichtet und textlich beschriebene Erfahrungen situativ verortet (Abb. 27).

Im Kapitel 6 wird das kollektive Mapping aus einem Workshop als Strategie der Sichtbarmachung und Materialisierung impliziten Raumwissens der Impactés verstanden. Die Darstellung ihrer Umsiedlungserfahrungen und Erinnerungen lässt sich hier als bewusste Bild- und Blickumkehr deuten. Als Counter-Map aus der Perspektive der Ausgeschlossenen macht die Karte die unsichtbar gehaltene räumliche Umsiedlung der Betroffenen als Folge einer exkludierenden Projekt- und Stadtplanung sichtbar (Abb. 39). Diese visuelle Praxis widersetzt sich einer distanzierten, top-down gerichteten Kartografie und eröffnet stattdessen eine affektive Raumwahrnehmung, die auf relationaler Selbstpositionierung und erfahrungsbasierten Orientierungssystemen jenseits (neo-)kolonialer Raumplanungslogiken beruht. Schließlich werden die-

64 Schoonderbeek, Marc, »A Theory of ›Design by Research‹: Mapping Experimentation in Architecture and Architectural Design«, *Ardeth*, Nr. 1 (2017): 71, <https://doi.org/10.17454/ARDETH01.05>.

65 Jamie Scott Baxter u. a., »Hybrid Mapping Methodology – a Manifesto«, mit Technische Universität Berlin, preprint, Technische Universität Berlin, Juli 2021, <https://doi.org/10.14279/DEPOSITON-CE-12060>.

se »Gegenkarten« durch ihre mediale Verwendung auch zu Erinnerungsdokumenten und Zeugnissen des kollektiven Widerstands gegen soziale Ungleichheit und gewaltsame Verdrängung.

Schlussendlich können meine 3D-Zeichnungen im Unterkapitel *Die Bühne: Öffentlichkeit und Zugang* auf Seite 215 ebenfalls als Karten gelesen werden. Sie untersuchen die räumlichen Konfigurationen der öffentlichen Aufführungen von Kaddu Yaraax sowie ihre jeweilige Situierung im Stadtraum. Dieser Research-through-Design-Ansatz basiert auf den investigativen Forschungspraktiken von Forensic Architecture.⁶⁶ Dabei werden die untersuchten Räume auf der Grundlage von Daten aus Video- und Drohnenaufnahmen, Screenshots von Google Maps und Handzeichnungen für die anschließende Analyse rekonstruiert (Abb. 44).

Reflexive Bilder

Im Rahmen meiner Feldforschung waren eigene audiovisuelle und fotografische Aufnahmen zentral in einen reflexiven Forschungsprozess eingebunden. So dienten etwa Fotografien der TER-Infrastruktur nicht nur der Dokumentation, sondern auch der beobachtenden Reflexion sozialer Interaktionen von Passant:innen und Fahrgästen mit Fußgängerbrücken, Bahnübergängen, Stationen und anderen Infrastrukturelementen.

Für Gruppengespräche mit den Impactés du TER kam die Methode der *Photo-elicitation*⁶⁷ aus der visuellen Anthropologie und Soziologie zum Einsatz. Hierfür wurden ausgewählte Fotografien im Postkartenformat ausgedruckt und als visuelle Referenzobjekte genutzt, um die Erinnerungen, Assoziationen und Erzählungen der Gesprächspartner:innen anzuregen.

Darüber hinaus wurden Fotografien aus dem persönlichen Familienarchiv von Fatou Dione in den Forschungsprozess integriert. Diese Bilder, welche die Situation vor der Umsiedlung zeigen, stellte sie mir als dokumentarische Quellen für visuelle Vergleiche zur Verfügung.

Im Rahmen der Workshops mit den Impactés sowie den Proben und Aufführungen von Kaddu Yaraax dienten eigene Fotografien, Videoaufnahmen und ein dokumentarischer Kurzfilm von Babacar Ndiaye und Delphine Kaboré als Prozessdokumentation. Sie unterstützten sowohl die räumliche Rekonstruktion für kartografische Zeichnungen als auch die Erinnerung an konkrete Ereignisse und fungierten als visuelle Gedächtnisstützen im anschließenden Schreibprozess.

Partizipationsorientiert forschen

Ein zentraler methodologischer Fokus dieser Dissertation liegt auf partizipationsorientierten Formen der Wissensproduktion in Zusammenarbeit mit Forschungspartner:innen und -teilnehmer:innen. Dabei wurde ein designethnografischer Ansatz verfolgt, der ethnologische und gestalterische Methoden miteinander verbindet. Hierfür

66 Forensic Architecture, Hrsg., *Forensis: The Architecture of Public Truth* (Sternberg Press, 2014).

67 Peter Dirksmeier, »Der Husserlsche Bildbegriff Als Theoretische Grundlage Der Reflexiven Fotografie: Ein Beitrag zur visuellen Methodologie in der Humangeografie«, *Social Geography Discussions* 2, Nr. 1 (2006): 6, <https://doi.org/10.5194/sgd-2-1-2006>.

wurden akteur:innenspezifische Forschungsformate entwickelt, die kollaborative und räumlich-situierte Prozesse auf Augenhöhe ermöglichen. Die künstlerisch-forschenden Praktiken des *Aufzeichnens*, *Inszenierens* und *Intervenierens* wurden dabei eingesetzt, um implizites, verkörpertes Wissen zu visualisieren und theatrale Formen der Teilhabe an Stadtentwicklungsprozessen zu erproben.

In Anlehnung an die Soziologin Hella von Unger wird partizipationsorientierte Forschung hier nicht primär als gemeinsame Erkenntnisproduktion verstanden, sondern auch als Mittel der sozialen Veränderung, der individuellen und kollektiven Selbstermächtigung sowie der Förderung gesellschaftlicher Teilhabe.⁶⁸ Diese wertebasierte und handlungsorientierte Ausrichtung bildet das Fundament der in dieser Arbeit gewählten Methodologie, die auf gleichberechtigter Teilhabe, Perspektivenvielfalt und der kritischen Reflexion bestehender Machtverhältnisse beruht.

Dabei erweitert ein designethnografischer Forschungsansatz⁶⁹ die textbasierten Methoden von Interviews und Fragebögen aus den Sozialwissenschaften sowie die teilnehmende Beobachtung⁷⁰ und dichte Beschreibung aus der Ethnografie⁷¹ um ästhetisch-experimentelle Medien und Ausdrucksformen aus der Designforschung. Dadurch wird ein gemeinsames, transmediales Forschen im Kontext oraler Vermittlungspraktiken ermöglicht. Die performativen Methoden des Inszenierens und Intervenierens von Kaddu Yaraax erweitern das Repertoire der Designethnografie zudem um verkörperte Ausdrucksformen. Sie eignen sich deshalb in besonderer Weise für eine kultursensible kollaborative Forschung. Im Folgenden werden die Praktiken und Prozesse der Methoden des Aufzeichnens, Inszenierens und Intervenierens detailliert beschrieben.

Aufzeichnen

Die Methode des Aufzeichnens wurde als visuelle und prozessuale Praxis eingesetzt, um implizites Wissen über urbane Verdrängung erfahrbar zu machen. Theoretisch bezieht sie sich auf Tim Ingolds Konzept der *Linealogie*, das Zeichnen als eine mehrdimensionale Form der Weltaneignung begreift, in der sich Beobachtung, Bewegung und Beschreibung verschränken.⁷² Ergänzend dazu stützt sich die methodische Herangehensweise auf Huda Tayobs Perspektive, dass Aufzeichnung zur Sichtbarmachung und Dokumentation noch unerfasster informeller Architekturen dient.⁷³

Im Rahmen eines Kartografie-Workshops mit den Impactés du TER wurde das Aufzeichnen als sinnliche, kollektive Methode eingesetzt. Dabei wurden im Prozess des Aufzeichnens individuelle Erinnerungen und subjektive Perspektiven auf die Umsiedlung visualisiert.

68 Hella von Unger, *Partizipative Forschung: Einführung in die Forschungspraxis*, 1. Aufl. (Springer Fachmedien Wiesbaden, 2014), 1 f., <https://doi.org/10.1007/978-3-658-01290-8>.

69 Sarah Pink u. a., *Design Ethnography: Research, Responsibilities, and Futures*, 1. Aufl. (Routledge, 2022), <https://doi.org/10.4324/9781003083665>.

70 Gerd Spittler, »Teilnehmende Beobachtung als Dichte Teilnahme«, *Zeitschrift für Ethnologie* 126, Nr. 1 (2001): 1–25, JSTOR.

71 Clifford Geertz, *Dichte Beschreibung: Beiträge zum Verstehen kultureller Systeme*, 14. Aufl., übers. von Brigitte Luchesi und Rolf Bindemann, Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft 696 (Suhrkamp, 2019).

72 Tim Ingold, »Linien, Zeichnungen und die Bedingungen des Menschseins«, *Architekturethnografie*, Arch+ Zeitschrift für Architektur und Urbanismus, Nr. 238 (2020): 8.

73 Huda Tayob, »Subaltern Architectures: Can Drawing ›Tell‹ a Different Story?«, *Architecture and Culture* 6, Nr. 1 (2018): 203–22, <https://doi.org/10.1080/20507828.2017.1417071>.

Das daraus entstandene Counter-Mapping der Verdrängung kann als Materialisierung der gemeinsamen Wissensproduktion gelesen werden und mündete in eine vertiefte Analyse der räumlichen Auswirkungen der TER-Linie. Die Visualisierungspraxis des *Aufzeichnens* war dabei nicht nur Mittel der Dokumentation, sondern Teil eines forschenden Zugriffs auf urbanes Wissen, das in schriftlicher oder verbaler Form nur bedingt zugänglich ist. Eine ausführliche Diskussion der Methode findet sich auf Seite 187.

Inszenieren

Die theatralen Inszenierungspraktiken und -prozesse von Kaddu Yaraax bildeten ein bedeutendes methodisches Element der vorliegenden Forschung. Im Anschluss an einen gemeinsamen Workshop mit den Impactés entwickelte die Gruppe das Theaterstück *Teer ci jukkoo*, in dem deren Umsiedlungs- und Verdrängungserfahrungen theatral übersetzt wurden. Die Inszenierung erfolgte mithilfe von Techniken des *Theaters der Unterdrückten* von Augusto Boal⁷⁴ in Verbindung mit Elementen des senegalesischen Volkstheaters. Im kollektiven Probenprozess wurden urbane Ausschlussmechanismen durch choreografische Mittel erfahrbar gemacht. Dabei traten kulturspezifische Codes, gesellschaftliche Normen und geschlechtsspezifische Zuschreibungen sichtbar zutage.

Die methodische Fokussierung auf den Probenprozess orientierte sich an aktuellen Ansätzen der Probenforschung, die Theaterproben als dynamische Möglichkeitsräume verstehen, in denen ästhetische, soziale und kulturelle Prozesse ineinander greifen.⁷⁵ Aus dieser Perspektive wird die Probe nicht nur als Vorbereitung auf eine Aufführung, sondern als eigenständiger Erkenntnisraum betrachtet, in dem theatrale Praktiken, Machtverhältnisse und Bedeutungszuschreibungen performativ ausgehandelt werden.

Auf dieser Grundlage wurde eine designethnografische Analyse durchgeführt, die auf fotografischen und filmischen Aufzeichnungen aus der teilnehmenden Beobachtung basierte. Diese ermöglichte eine detaillierte Untersuchung der Interaktionen, Rollenverteilungen und Hierarchien innerhalb der Theatergruppe. Eine vertiefte Betrachtung der Inszenierungsprozesse und performativen Aushandlungen findet sich ab Seite 197.

Intervenieren

Kaddu Yaraax' Aufführungen im urbanen Raum lassen sich als künstlerische Interventionen⁷⁶ in soziale Konflikte im Kontext der Zwangsumsiedlungen durch das TER-Projekt verstehen. Die Aufführung wird dabei als Probe zur Partizipation konzeptualisiert. Anhand der Uraufführung des Forumtheaterstücks *Teer ci jukkoo* werden spezifische Raumsettings, Abläufe, Rollenverteilungen und Vermittlungspraktiken analysiert, die eine aktive Teilhabe und Konfliktaushandlung des Publikums ermög-

74 Boal, *Theater der Unterdrückten*.

75 Tamara Yasmin Quick, »Methodologische Diskurse der aktuellen Probenforschung - Zwischenbericht aus einer (noch jungen) Forschungsdisziplin in der Theaterwissenschaft«, *Forum Modernes Theater, Europe's Staging – Staging Europe*, Bd. 31, Nr. 1–2 (2020): 39–63, <https://doi.org/10.2357/FMTh-2020-0004>.

76 Anna Kipke u. a., Hrsg., *Drafts in Action: Concepts and Practices of Artistic Intervention* (Diaphanes, 2025).

lichen. Die Adaptionsfähigkeit der Bühne an wechselnde öffentliche Räume wird anhand dreidimensionaler Raummodelle und Rekonstruktionen – basierend auf Video- und Fotodokumentationen der Uraufführung – nachvollzogen. Im Fokus stehen dabei zentrale Elemente wie die Forumsdiskussion als Plattform für marginalisierte Stimmen sowie der Rollenwechsel als Praxis der Selbstermächtigung und politischen Emanzipation. Abschließend werden die Potenziale und Grenzen der Wirksamkeit dieser Interventionen im Kontext urbaner Entscheidungsprozesse in Dakar reflektiert. Eine ausführliche Analyse der Theaterpraktiken und ihrer transformativen Ansätze findet sich im Unterkapitel *Die Aufführung als Probe zur Partizipation* auf Seite 212.

Die in der vorliegenden Dissertation angewandten Methoden zum Lesen kolonialer Karten und Stadtentwicklungspläne ermöglichten eine historische Nachverfolgung der urbanen Entwicklung vom Zeitpunkt der Stadtgründung bis in die Gegenwart. Die Produktion eigener Karten in Form von Counter-Maps diente dazu, Leerstellen sichtbar zu machen und die Auslassungen im Zusammenhang mit Umsiedlungen auf offiziellen Stadtentwicklungsplänen zu ergänzen.

Im Forschungsprozess zielten die Methoden des Aufzeichnens, Inszenierens und der Intervention auf eine partizipative und machtkritische Wissensproduktion im Kontext urbaner Verdrängungsprozesse. In enger Zusammenarbeit mit Kaddu Yaraax und den Impactés wurden kollektive Ausdrucksformen und ästhetische Verfahren als forschungsleitende Instrumente eingesetzt, um implizites Wissen sichtbar zu machen und marginalisierte Perspektiven in den Raum öffentlicher Aushandlung zu überführen.

Die Verbindung künstlerischer und designethnografischer Ansätze erlaubte es dabei, nicht nur zu beobachten, sondern auch aktiv in urbane Transformationsprozesse einzugreifen und Forschung als sozialen, gestalterischen wie politischen Prozess zu verstehen. Dieser methodische Zugang leistet damit einen Beitrag zu einer partizipationsorientierten und transdisziplinären Forschungspraxis, die Stadtentwicklungsprozesse nicht nur beschreibt, sondern mitgestaltet.

Nicht zuletzt ermöglichte der reflexive Umgang mit audiovisuellem Material und Fotografien eine zusätzliche Metaebene der Prozessdokumentation für anschließende Analysen sowie der Interaktion mit den Forschungspartner:innen und -teilnehmer:innen innerhalb des Forschungsprozesses.

Mit der Darstellung dieser methodischen Zugänge bieten die folgenden Kapitel einen kontextualisierenden Rahmen und eine analytische Referenz, auf deren Grundlage die Forschung nachvollzogen werden kann.

Im folgenden Kapitel werden die historischen Veränderungen urbaner Mobilitäten in der senegalesischen Hauptstadt Dakar mit Blick auf aktuelle Politiken der Stadtentwicklung analysiert. Im ersten Teil werden die historischen Entwicklungen und Bewegungsgründe der französischen Kolonialmacht untersucht, die Dakar zur Hauptstadt und einem bedeutenden Macht- und Handelszentrum in Französisch-Westafrika machte. Diese koloniale Konstruiertheit der Stadt wird im ersten Masterplan für Dakar des französischen Gouverneurs Émile Pinet-Laprade von 1863 deutlich.⁷⁷ 1914 werden am Beispiel der *douze pénc*⁷⁸ der Lébou von Dakar Plateau erstmals koloniale Urbanisierungspraktiken der Verdrängung und Umsiedlung sichtbar, welche die Gründung des Stadtteils Médina zur Folge hatten.⁷⁹ Nach der Unabhängigkeit im Jahr 1960 formten postkoloniale Migrationsbewegungen und veränderte lokale Mobilitätsmuster die gebauten Strukturen der Stadt.⁸⁰

Im zweiten Teil werden die aktuellen Herausforderungen der Stadtentwicklung untersucht, die sich gegenwärtig durch eine anhaltende Land-Stadt-Migration und eine unkontrollierte informelle Urbanisierung charakterisieren lässt. Der Versuch der regionalen Stadtverwaltung, mit dem schnellen organischen Wachstum mittels einer Reihe aufeinanderfolgender Masterpläne, den sogenannten *Plans Directeurs d'Urbanisme* (1946; 1957; 1967; 1982; 2009; 2016),⁸¹ Schritt zu halten, blieb jedoch größtenteils erfolglos. Der neue Masterplan *Dakar Horizon 2035*⁸² verfolgt jedoch sowohl regionale als auch globale Ambitionen. Dakar soll sich zu einer modernen *Ville de Hospitalité* entwickeln und so internationale Investoren anlocken.⁸³

Im dritten Teil wird die öffentliche Stadtverkehrspolitik der urbanen Mobilitätsbehörde CETUD am Beispiel des Plans zur Restrukturierung der bestehenden öffentlichen Verkehrssysteme untersucht.⁸⁴ Diese sollen den Zugang zu einer sicheren, effizienten und nachhaltigen Mobilität für alle Stadtbewohner:innen garantieren und gleichzeitig die nördliche Peripherie ans Stadtzentrum anschließen. Im Zentrum

77 Bigon und Hart, »Beneath the City's Grid«.

78 Vor der Stadtgründung durch die Franzosen gab es auf der Halbinsel des Cap Verts bereits zwölf pénc, zwölf Siedlungen der Lébou. In Wolof referiert der Begriff *pénc* auf den Palaverbaum. Er bezeichnet außerdem den zentralen öffentlichen Platz eines Lébou-Dorfes, einer Stadt oder eines Viertels. Beide Bedeutungen beziehen sich auf die politische und soziale Funktion des Ortes. Vgl. Eric Ross, *Palaver trees reconsidered in the Senegalese landscape: Arboreal monuments and memorials* (2008), 140.

79 Liora Bigon, »A History of Urban Planning and Infectious Diseases: Colonial Senegal in the Early Twentieth Century«, *Urban Studies Research*, 21. Februar 2012, 1–12, <https://doi.org/10.1155/2012/589758>.

80 Marc Frochaux, »Dakar, développement urbain et patrimoine métisse Entretien avec Xavier Ricou«, 27. Mai 2022, <https://www.espazium.ch/fr/actualites/dakar-developpement-urbain-et-patrimoine-metisse>.

81 Cissé, *Challenges of Urbanisation* in Dakar, 5.

82 Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie (MRUHCV), *Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035*, 67.

83 Aus dem Französischen übersetzt: »Stadt der Gastfreundschaft« (Übersetzung des Autors).

84 Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD), »Projet de Restructuration Globale du Réseau de Transport en Commun de Dakar«.

dieser Bemühungen stehen zwei strukturierende Massentransportsysteme, der Train Express Régional (TER)⁸⁵ und der Bus Rapid Transit (BRT).⁸⁶ Dieses einleitende Kapitel bietet einen historischen Überblick über die Prozesse und Praktiken der Stadtentwicklung bis heute. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse dienen als Grundlage für ein besseres Verständnis, wie koloniale Mobilitätsinfrastrukturen und -politiken sich unter veränderten geopolitischen Bedingungen fortschreiben und dabei einer selektiven Logik des Anschlusses folgen.

Mobilität in kolonial konstruierten Stadträumen

Bevor auf die historische Stadtentwicklung eingegangen werden kann, müssen zunächst die wechselseitigen Dynamiken und Verbindungen zwischen Mobilität und Urbanität theoretisch hergestellt werden. Mobilität ist ein konstituierendes Strukturprinzip des urbanen Lebens.⁸⁷ Der Terminus bezeichnet die allgemeinen Prozesse, Strukturen und Folgen der Bewegung von Menschen, Ressourcen, Gütern und Ideen.⁸⁸ In postkolonialen Städten wie Dakar ist Mobilität jedoch nicht nur eine Frage der alltäglichen Fortbewegung, sondern auch Ausdruck sozialer Ordnung, kultureller Praktiken und historischer Machtverhältnisse. Aufbauend auf der Mobilitätsforschung von Mimi Sheller, die moderne Städte als Angelpunkte globaler Zirkulation begreift, wird im Folgenden analysiert, wie Mobilität in Dakar durch koloniale Infrastrukturmaßnahmen, lokale Bewegungsmuster und soziale Praktiken mitproduziert wird. Die senegalesische Hauptstadt wird dabei nicht als statisches Gebilde verstanden, sondern als relationaler Raum, in dem verschiedene Mobilitätsformen, Zeitlichkeiten und Infrastrukturen miteinander verwoben sind.

Sheller beschreibt moderne Städte als dynamische Knotenpunkte, die sich an der Schnittstelle von Flüssen, Straßen, Häfen, Bahnhöfen und Flughäfen entfalten. Letztere sind Orte ständiger Zirkulation von Menschen, Gütern, Informationen und Konzepten.⁸⁹ Urbanität wird hier als ein Netzwerk verstanden, das sich weniger über physische Orte als über die Zirkulation von Informationen, Gütern und Menschen zwischen urbanen Knotenpunkten definiert, ein *space of flows*,⁹⁰ wie ihn Manuel Castells beschreibt. Doch diese Bewegungen sind nicht neutral. Sie sind räumlich ungleich verteilt, sozial differenziert verkörpert und oft durch machtvollen Mobilitätsregime gesteuert.⁹¹

Die Mobilitätsforschung hebt hervor, dass Bewegungen nicht nur durch Infrastrukturen ermöglicht werden, sondern dass diese selbst Teil eines sozialen Gefüges sind. Mobilität und Infrastruktur verschränken sich zu techno-sozialen Gefügen, die

85 Société Nationale de Gestion du Patrimoine du Train Express Régional (SENTER), »terdakar.sn«, Train Express Régional, 29. Juni 2023, <https://www.terdakar.sn>.

86 Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD), »BRT – Bus Rapid Transit«, Découvrez le Projet de Bus Rapid Transit (BRT): Un vaste projet urbain pour un transport haute qualité, 3. Oktober 2023, <https://web.archive.org/web/20231003210607/https://cetud.sn/index.php/projets/brt-dakar>.

87 Collins, »Urban Mobilities«.

88 Mimi Sheller, »Uneven Mobility Futures: A Foucauldian Approach«, *Mobilities* 11, Nr. 1 (2016): 15–31, <https://doi.org/10.1080/17450101.2015.1097038>.

89 Sheller, »Mobility Justice in Urban Studies«, 13.

90 Manuel Castells, »Grassrooting the Space of Flows«, *Urban Geography* 20, Nr. 4 (1999): 295 f., <https://doi.org/10.2747/0272-3638.20.4.294>.

91 Sheller, »Mobility Justice in Urban Studies«, 14.

sich in städtischen Alltagspraktiken konkretisieren. Die Raumsoziologin Martina Löw spricht in diesem Zusammenhang von *Spacings*,⁹² räumlichen Konstellationen, die gleichermaßen im Prozess sozialer Interaktionen wie materieller Setzungen entstehen. Auch Susan Leigh Star betont mit dem Begriff des *Infrastructuring*,⁹³ dass Infrastrukturen nicht nur technische Gegebenheiten, sondern Ergebnis und Medium sozialer Praktiken sind.

Diese theoretischen Perspektiven lassen sich besonders anschaulich auf Dakar anwenden. Als Hauptstadt eines kolonial konstruierten Staatsgebildes der *Afrique-Occidentale française* (AOF)⁹⁴ war Dakar von Anfang an sowohl durch strategische Planungen, wie etwa den Ausbau des Hafens und den Bau der Eisenbahnverbindungen nach Saint-Louis und Bamako, als auch durch widerständige lokale Praktiken der *Lébou* geprägt. Städtische Infrastrukturen wurden hier nicht nur errichtet, sondern auch angeeignet, umgedeutet und umgangen.

Die Verwendung der Pluralform »urbane Mobilitäten« im Folgenden zielt darauf ab, die vielfältigen Mobilitätsformen zu erfassen, die Dakar prägen. Die Hauptstadt bietet eine Vielzahl an informellen Mobilitätssystemen und formellen öffentlichen Verkehrsmitteln, die sich gegenseitig ergänzen. Die zirkulären Mobilitätspraktiken der Stadtbewohner:innen lassen sich am besten mit dem Wolof-Ausdruck *dem dikk* (gehen und zurückkommen, zirkulieren)⁹⁵ beschreiben. Er verweist sowohl auf Migrationsbewegungen, für welche die Stadt einen zentralen Dreh und Angelpunkt bildet, als auch auf informelle Fortbewegungspraktiken im urbanen Raum.⁹⁶ Diese zirkulären Bewegungen verweisen auf translokale Verflechtungen und machen deutlich, dass Mobilität in Dakar nie rein linear oder monodirektional war, sondern von unterschiedlichen sozialen Rhythmen angetrieben wurde und wird.

So beschreibt auch der senegalesische Philosoph Felwine Sarr Dakar als afrikanische Stadt, in der verschiedene Zeitlichkeiten und Mobilitätsformen koexistieren.⁹⁷ In diesem urbanen Gefüge fließen lokale und transnationale Bewegungen ineinander, eine Dynamik, die nicht zuletzt auf die kolonial verankerte Infrastrukturpolitik zurückgeht und deren Auswirkungen bis in die Gegenwart nachwirken.

Die heutige Bedeutung Dakars als regionaler und transnationaler Verkehrsknotenpunkt ist wesentlich auf Infrastrukturen der französischen Kolonialzeit zurückzuführen, insbesondere auf den Bau der Eisenbahnverbindungen, den Hafen und die administrative Zentralisierung im Rahmen der AOF. Doch diese kolonialen Setzungen trafen auf bereits bestehende Raumkonstellation, soziale Ordnungssysteme und Mobilitätsverständnisse, welche die städtische Entwicklung von Dakar wesentlich mitprägten.

92 Löw, *Raumsoziologie*, 160.

93 Star, »The Ethnography of Infrastructure«.

94 Die AOF, im deutschen Sprachgebrauch auch als Französisch-Westafrika bekannt, war eine Föderation der französischen Kolonien, die 1895 aus der Vereinigung von Senegal, Französisch Sudan (Mali), Guinea und der Elfenbeinküste gegründet wurde. Später wurden die eroberten Gebiete Dahomey (Benin), Mauretanien, Niger, Haute-Volta (Burkina Faso) angegliedert. Um 1902 wurde die Hauptstadt der AOF von Saint-Louis nach Dakar verlegt. Dakar blieb bis zu ihrer Auflösung im Jahr 1958 Hauptsitz der französischen Kolonialverwaltung. Vgl. Marcel Chailley, *Histoire de l'Afrique occidentale française 1638–1959*, Bd. 9, *Mondes d'outre-mer. Série : Histoire* (Berger-Levrault, 1968).

95 Fatou Cissé Kane, »Das zirkuläre Konzept des Wolof-Ausdrucks ›Dem Dikk‹«, 7. Juni 2023, WhatsApp.

96 Elisabeth Boesen und Laurence Marfaing, *Mobilités dans l'espace ouest-africain: ressources, développement local et intégration régionale*, Hommes et sociétés (Paris: Éd. Karthala, 2014).

97 Felwine Sarr, *Afrotopia*, 6. Aufl., übers. von Max Henning (Matthes & Seitz, 2019), 19.

Um die dynamischen Aushandlungsprozesse zwischen kolonialer Planung und lokalen Raumpraktiken zu verstehen, ist im Folgenden ein Blick auf die vorkolonialen Besiedlungs- und politischen Organisationsstrukturen der Lébou notwendig, welche die Halbinsel des Cap Verts bereits vor der Stadtgründung besiedelten.

Die douze pénc der Lébou

Bereits vor der offiziellen Stadtgründung von Dakar durch die Franzosen gab es auf dem Cap Vert, dem heutigen Standort der senegalesischen Hauptstadt, erste Spuren der Besiedlung und Mobilität. In der Publikation zur Stadtgeschichte der senegalesischen Hauptstadt mit dem Titel *Dakar, Métamorphoses d'une Capitale* (2024)⁹⁸ weisen die Architekt:innen und Autor:innen Carole Diop und Xavier Ricou darauf hin, dass archäologische Funde auf der Halbinsel von Cry Descamps und dem Historiker Raymond Mauny eine menschliche Präsenz im frühen Paläolithikum und vor allem im Neolithikum vermuten lassen. Über die genaue Identität oder Ethnie dieser frühen Besiedlungen herrscht jedoch Unklarheit.

Die weitverbreitete Annahme, dass die Ethnie der Lébou die erste Besiedlung der Halbinsel zu verantworten habe, wurde durch den Historiker und ehemaligen Bürgermeister von Dakar, Pierre-Armand Angrand, in seiner Publikation *Les Lébous de la presqu'île du Cap-Vert* (1946)⁹⁹ in Frage gestellt. Dieser identifiziert die Socé, eine ethnische Gruppe der Mandingue als erste archäologisch nachweisbare Siedler:innen.¹⁰⁰

Dennoch haben die Lébou den westlichsten Punkt von Westafrika durch ihre präkoloniale Besiedlung des Cap Verts nachhaltig geprägt. Laut mündlicher Überlieferung geht auch der heutige Name von Dakar auf die Lébou zurück. Diop und Ricou deuten auf zwei etymologische Herleitungen und Bedeutungen hin: Die erste besagt, dass die Lébou ihre Siedlung auf dem Cap Vert bereits vor mehr als 500 Jahren *Ndakaaru* nannten. Es herrscht die weit verbreitete Ansicht, dass *Ndakaaru* aus dem Wolof *daquaar gi*, »der Tamarindenbaum«, hergeleitet wurde. Eine plausiblere Theorie vertritt jedoch der *Ndey ji Réew* (Mutter des Volkes) Alioune Diagne Mbor. Ihm zufolge stammt der Name Dakar von *dëkk rew*, was mit »Zuflucht«, »Asyl des Friedens« oder wortwörtlich mit »wer sich dort niederlässt, wird gerettet« übersetzt werden kann.¹⁰¹

Mündlichen Überlieferungen¹⁰² zufolge lassen sich die geografischen Ursprünge der Lébou in Fouta Toro, einem Tal nördlich des mittleren Senegalflusses, verorten. Um 1700 migrierten sie nach Süden in die Gebiete der Königreiche der Wolof von Jolof und Cayor sowie in die Gebiete der Serer von Sine und Saloum. Der Kontakt mit den beiden ethnischen Gruppen beeinflusste die Sprache der Lébou und ihre Praktiken. Dem *Damel* von Cayor¹⁰³ unterworfen, begannen mehrere Lébou-Anführer einen zwei Jahrzehnte andauernden Kampf um die Unabhängigkeit von den Wolof. Ihr Aufstand

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

99 Angrand, *Les Lébous de la presqu'île du Cap-Vert: essai sur leur histoire et leurs coutumes*.

100 Diop und Ricou, *Dakar, métamorphose d'une capitale*, 24.

101 Ebd. 27.

102 Die Lébou praktizieren eine orale Erinnerungskultur, die auf nicht verschriftlichten Erzählungen und Geschichten basiert. Diese werden von Generation zu Generation vermittelt. Eine besondere Rolle kommt dabei den Griots zu, welche die kollektive Erinnerungskultur durch ihre Erzählungen am Leben halten. Sie verkörpern lebendige Wissensarchive, die aktiv an der Fortschreibung der Geschichte und Kultur ihres Volkes beteiligt sind. Vgl. Isabelle Leymarie, *Les griots wolof du Sénégal* (Servedit-Maisonnette et Larose, 1999).

103 Titel des Herrschers des Königreichs Cayor.

wurde von Dial Diop angeführt, der den *Damel* im Jahr 1812 besiegte.¹⁰⁴ Daraufhin migrierten die Lébou ins Gebiet des Cap Verts und gründeten auf Fischerei- und Landwirtschaft basierende Gemeinschaften. Durch diese Umsiedlung in den Süden von Cayor wurden ansässige Nomadenstämme der Malinké¹⁰⁵ aus diesem Gebiet vertrieben. In Ergänzung zur Herkunft und Migration der Lébou gibt die folgende Beschreibung Aufschluss über ihre politischen und gesellschaftliche Organisationsstrukturen.

Die Lébou lassen sich als eine egalitäre organisierte Gesellschaft charakterisieren, die auf islamischen Grundsätzen beruht und eine Vielzahl politischer Institutionen umfasst.¹⁰⁶ Unter Dial Diop formierten sie ab 1801 eine parlamentarische Lébou-Republik, die auf einer Exekutive beruht, die in den Händen einer Legislative mit zwei Kammern liegt und geprägt ist von einer starken sozialen Organisation, die bis heute fortbesteht. Diop und Ricou beschreiben die jeweiligen politischen Rollen und administrativen Funktionen im Detail: Der *Sëriñ Ndakaaru* ist vergleichbar mit der Rolle eines Staatspräsidenten. Als *Jaraaf* wird das jeweilige Oberhaupt einer Gemeinde und eines Lébou-Dorfes bezeichnet. Seine Rolle ist äquivalent mit der eines Regierungschefs, der unter anderem für die Landwirtschaft und die Finanzen verantwortlich ist. Der *Ndey Ji Réew* vereint den Status eines Ministers des Inneren und der auswärtigen Angelegenheiten. Die Position wird traditionell von einem Mann besetzt, der als »Mutter« angesehen wird – vermutlich ein Überbleibsel der alten matrilinearen Organisation der traditionellen Gesellschaft – und den Totem verkörpert.¹⁰⁷ In geringerem Maße übernimmt er auch die Rolle eines Bürgermeisters. Die Funktion des *Saltingué* ist mit der eines Verteidigungsministers zu vergleichen, der für Land, Wasser und Kulte zuständig ist. Im Rahmen der Kulte muss er für gute Ernten und Fischfang sorgen und den Totem des Dorfes besänftigen. Die Inhaber der Ämter des *Jaraaf*, des *Ndey Ji Reew* und des *Saltingué* müssen zwingend unterschiedlichen mütterlichen Linien angehören, um eine gerechte Verteilung der Macht innerhalb der Gesellschaft zu gewährleisten, und werden von einem Parlament kontrolliert, das aus zwei Kammern besteht: dem *Jambur* oder Rat der Ältesten und der Versammlung der *Frey*. Der *Jambur* besteht aus geschätzten und hoch erfahrenen Einwohner:innen im Alter von 50 Jahren oder älter. Die Versammlung der *Frey* setzt sich aus gewählten jungen Leuten zusammen und ist für die effektive Umsetzung der Regierungsbeschlüsse sowie die Durchführung von großen Bauvorhaben zuständig.¹⁰⁸ Diese politische Organisationsstruktur der Lébou-Republik zeugt von einer ausdifferenzierten Gesellschaft mit einem komplexen Landverwaltungs-, Verteidigungs- und Rechtssystem. Ein besonderes Interesse in der vorliegenden Dissertation gilt dem Aufeinandertreffen unterschiedlicher Raumverständnisse und -praktiken. Um den Kontrast zwischen der Raumgestaltung der Franzosen und der Lébou zu verdeutlichen, müssen zunächst die angetroffenen Siedlungsformen der Lébou untersucht werden.

104 Bigon, *French Colonial Dakar*, 25.

105 Synonyme Bezeichnung für die Ethnie der Mandingue.

106 Ebd.

107 Totem bezeichnet den Schutzgeist eines Dorfes. Vgl. Diop und Ricou, *Dakar, métamorphose d'une capitale*, 36.

108 Ebd. 41.

Als die Franzosen zu Beginn des 19. Jahrhunderts mit den Lébou auf dem Cap Vert in Kontakt kamen, schätzten sie ihre Bevölkerungszahl auf gut 10.000 Personen.¹⁰⁹ Diese lebten in den teils weit auseinanderliegenden Fischerdörfern Bègne, Dakar, Ouakam, Ngor, Yoff am Rande des Meeres.¹¹⁰

Jedes dieser Dörfer zählte mehrere 100 Einwohner:innen, die in patriarchalen Haushalten organisiert waren. Die Besiedlungen bestanden aus Rundhüttenkomplexen aus Stroh und waren um einen zentralen Platz mit einem oder mehreren großen Bäumen im Zentrum angeordnet. Diese Freifläche diente für gemeinschaftliche Aktivitäten wie Zusammenkünfte und umfasste in vielen Fällen eine kleine Moschee aus provisorischen Materialien.¹¹¹ Gruppen von Hütten waren jeweils von sogenannten *tapades* umschlossen, die aus Hirsehalmen, Zweigen oder geflochtenem Stroh gefertigt waren. Die Dörfer waren wiederum von Schutzwällen aus Steinen, den *tatas* umgeben.¹¹²

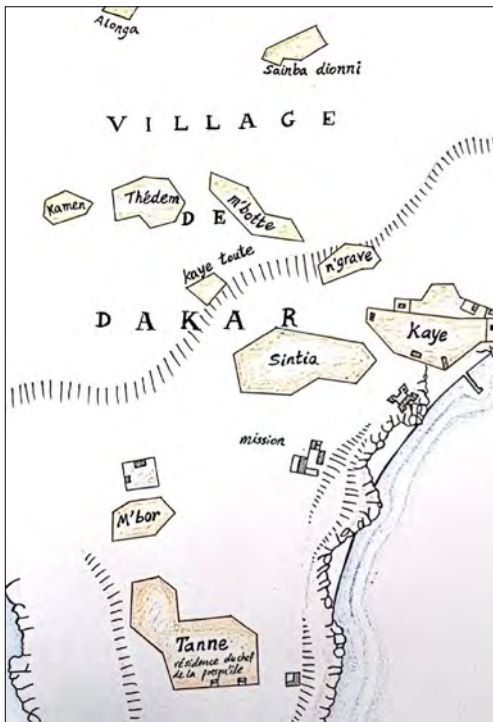


Abb. 2: Karte des vorkolonialen Lébou-Staates Ndakaaru von Louis Faïdherbe um 1853. Darauf sind die Standorte der Lébou-Dörfer sowie die ersten französischen Gebäude (die katholische Mission und das Haus von Jaubert) zu erkennen. Nachzeichnung von Liora Bigon anhand der Originalkarte von ANOM, FM SG SEN/XII/13, in: Bigon, Liora, und Joseph Adeniran Adedeji. »Urban Social Sustainability and Arboreal Lived Heritage in a West African Capital City«. *Geoforum* 162 (Juni 2025): 104288, Fig. 4 (A). <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2025.104288>. © Liora Bigon.

109 Bigon, *French Colonial Dakar*, 23.

110 Diop und Ricou, *Dakar, métamorphose d'une capitale*, 35.

111 Bigon, *French Colonial Dakar*, 23.

112 Diop und Ricou, *Dakar, métamorphose d'une capitale*, 35 f.

Auf Höhe des heutigen Stadtteils Dakar Plateau konzentrierten sich zwölf Dörfer, die sogenannten *douze pénc*, die jeweils den Namen der Gründerfamilien trugen: Thieudème (Mbengue), Mbot (Paye), Yakh Dieuf (Samb), Kaaye Findiw (Mbengue), Gouye Salane (Ndoye), Hock (Gueye), Santhiaba (Diop), Thieurigne (Ndoye), Mbakeuneu (Mbaye), Dieko (Diagne), Ngaraaf (Diagne) und Kaaye Ousmane Diène (Diène).¹¹³

In ihrem umfassenden Werk zur Stadtentwicklungsgeschichte von Dakar mit dem Titel *French colonial Dakar* (2016)¹¹⁴ bezieht sich die Stadtplanungshistorikerin Liora Bigon auf eine Karte des Kolonialgouverneurs Louis Faidherbe von 1853, die für eine zukünftige Besetzung der Halbinsel erstellt wurde. Darüber lässt sich die genaue Lage der Lébou-Dörfer vor der offiziellen Stadtgründung durch die Franzosen identifizieren (Abb. 2). Darauf sind die Namen der Lébou-Dörfer klar vermerkt: Sainba Dionni (Soumbédioune),¹¹⁵ Alonga, Kamen, Thédem (Thérigne), M'botte (Mbot), N'grave (Ngaraaf), Kaye, Kaye Toute, Sintia (Sandaga), M'bur (M'bor) und Tanne (Thann). Bigon weist darauf hin, dass einige dieser Namen, wie Sandaga, Kaye oder M'bor, auch heute noch in Dakar in Gebrauch sind. Zum Beispiel wurde das Dorf Thann im unteren Teil der Karte von Faidherbe als Sitz des *Sëriñ Ndakaaru* erwähnt. Dies ist der Standort der Rue de Tann im Herzen des heutigen Dakar. Des Weiteren sind darauf die ersten französischen Gebäude vor der offiziellen Besetzung der Halbinsel – wie die katholische Mission und das Erdnusshandelshaus der Familie Jaubert aus Marseille – eingezeichnet. Dies zeugt von ersten Kontakten und Handelsabkommen zwischen den Franzosen und den Lébou. An dieser Stelle ist es wichtig zu erwähnen, dass sich die französische Besetzung der Region damals noch auf Rufisque im Norden und die vorgelagerte Insel Gorée konzentrierte. Letztere diente seit 1444 den Portugiesen und in den darauffolgenden Jahrzehnten abwechselnd den Niederländern, den Briten und schlussendlich den Franzosen als wichtiger Handelsposten und Hauptumschlagplatz im Sklavenhandel sowie als Zwischenstopp auf der Überfahrt zum amerikanischen Kontinent.¹¹⁶ Eine markante Verschiebung lokaler Mobilitätsmuster setzte jedoch mit der französischen Besetzung und der Gründung von Dakar ein. Diese lässt sich einerseits am Beispiel des Baus eines Hafens und der Dakar-Saint-Louis-Eisenbahnverbindung und andererseits an der sukzessiven Verdrängung und Umsiedlung der ortsansässigen Lébou-Bevölkerung nachvollziehen. Diese koloniale Einflussnahme auf lokale Mobilitäten war vor allem von ökonomischer Gewinnsteigerung durch Erschließung und von militärischer Sicherung getrieben, die ihren Orientierungs- und Ausgangspunkt in Dakar hatten.

Ein Masterplan für Dakar

Am 25. Mai 1857 besetzte Auguste Léopold Protet, der damalige Oberbefehlshaber von Gorée, die Halbinsel von Dakar, indem er die französische Flagge über dem zum Fort umgebauten Haus von Jaubert hisste.¹¹⁷ Das Datum der offiziellen Besetzung durch Protet markiert sowohl die historische Stadtgründung als auch den Beginn der kolonialen Ära.

113 Ebd. 28 f.

114 Bigon, *French Colonial Dakar*.

115 Die gegenwärtige Transkription der Namen ist in Klammern angegeben.

116 Diop und Ricou, *Dakar, métamorphose d'une capitale*, 41 f.

117 Bigon, *French Colonial Dakar*, 22.

Die Übernahme war mit der Hoffnung verbunden, den französischen Einfluss über die Insel Gorée hinaus auf das angrenzende Küstenfestland auszudehnen. Ein weiterer Motivator war ökonomischer Natur und zielte darauf ab, den französischen Handel von den Zöllen durch bilaterale Verträge mit den lokalen Machthabern der Lébou zu befreien. Ein weiterer Grund für die Besetzung war der demografische Wandel und die Überbevölkerung der Insel Gorée.¹¹⁸ So wurden durch die Abschaffung der Sklaverei im Jahr 1848 alle Sklaven, die den Boden der Insel betraten, freigelassen. Durch die Besetzung des Festlands vervierfachte sich die Bevölkerung und die frühere Handelswirtschaft wurde zu einer französischen Kolonie.¹¹⁹ Mit dem Wachstum des Erdnusshandels, der mit der Abschaffung des transatlantischen Sklavenhandels einsetzte, entstand zudem die Notwendigkeit zur Verteidigung der strategischen und wirtschaftlichen Interessen Frankreichs. Die Errichtung einer Festung sollte zunächst als Ausgangspunkt für die Eroberung des Hinterlandes dienen und die französische Vormachtstellung in der Region sowohl gegenüber lokalen afrikanischen Mächten als auch gegenüber rivalisierenden Kolonialmächten wie Großbritannien sichern.

Bereits im Jahr 1857 stellte sich der damalige *chef du génie*¹²⁰ und spätere Kolonialgouverneur Émile Pinet-Laprade Dakar als eine Stadt auf der Spitze der Halbinsel des Cap Verts mit einem Hafen und einem Bahnhof vor, die über eine Eisenbahnverbindung mit Saint-Louis im Norden verbunden war.

Sein Masterplan von 1862 zeigt einen Stadtentwurf für eine Bevölkerung von rund 10.000 Einwohner:innen, der sich am Vorbild einer modernen europäischen Stadt nach französischem Vorbild orientierte. Darauf ist zu erkennen, dass Dakar um den zentralen *Place Prôtet* herum errichtet wurde, der nach der senegalesischen Unabhängigkeit in *Place de l'indépendance* umgetauft wurde (Abb. 3).¹²¹ Zunächst wurden funktionale und administrative Gebäude gebaut wie eine Kaserne, eine Kirche, Schulen und der *Marché Kermel*. In einem späteren Plan von 1888 (Abb. 4) sind bereits der Hafen sowie der Bahnhof der um 1885 eröffneten Dakar-Saint-Louis-Eisenbahnverbindung zu erkennen. In diesem Zusammenhang betont Bigon, dass die Gründung von Dakar nicht als isoliertes Vorhaben zu verstehen ist, sondern nur im Kontext eines umfassenderen kolonialen Projekts zur Vernetzung von Kommunikations- und Transportinfrastrukturen innerhalb der Kolonie und darüber hinaus in benachbarte Regionen. Sie diente dazu, die verstreuten französischen Siedlungen und Außenposten im Landesinneren in ein kohärentes System zu integrieren und damit die Grundlage für eine einheitlich kontrollierte und administrierte Kolonie zu schaffen. In diesem Sinne umfassten die ersten infrastrukturellen Maßnahmen den Aufbau von Telegrafverbindungen zwischen zentralen Orten, den Bau eines Militärhafens sowie die Eisenbahnanbindung von Dakar nach Saint-Louis. Die koloniale Raumproduktion wird ab Seite 82 am Beispiel von Eisenbahninfrastrukturen in der Tiefe untersucht.¹²²

118 Bigon, *French Colonial Dakar*, 22.

119 Frochaux, »Dakar, développement urbain et patrimoine métisse Entretien avec Xavier Ricou«.

120 Französische Bezeichnung für den Chef eines militärischen Ingenieurkorps.

121 Bigon, *French Colonial Dakar*, 29.

122 Ebd. 44.



Abb. 3: Der Masterplan von Dakar von Émile Pinet-Laprade um 1862 zeigt das gitterförmig angelegte Straßenraster von Dakar sowie die ersten administrativen und militärischen Gebäude der französischen Kolonialregierung, graviert von E. Larose im Maßstab 1:10.000, 54 x 46 cm, Paris. © Herskovits Library of African Studies der Northwestern University Libraries.

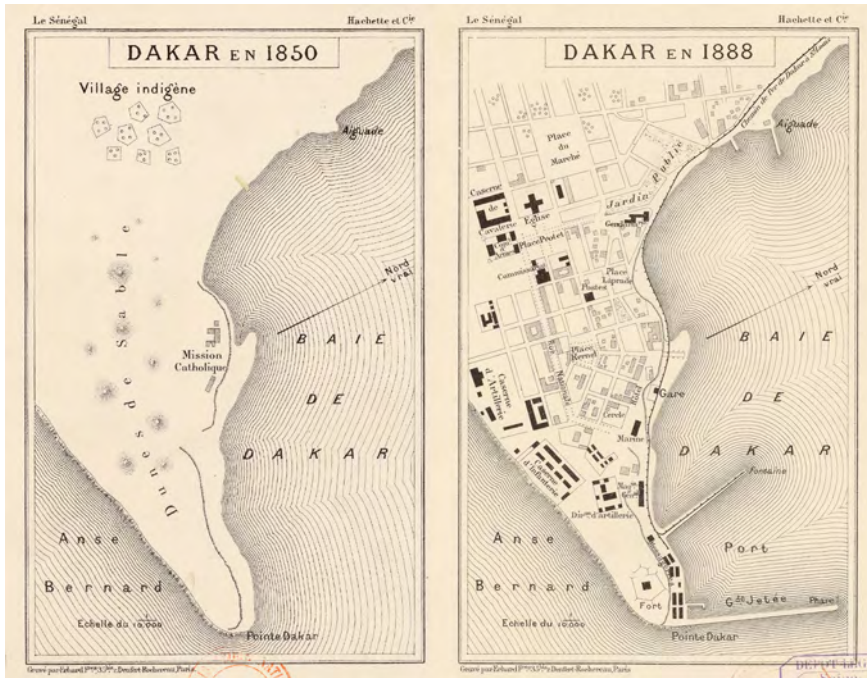


Abb. 4: Links auf der Karte von Louis Faïdherbe um 1850 sind die Standorte der Lébou-Dörfer und die katholische Mission zu erkennen. Rechts sieht man die urbane Entwicklung um 1888, graviert von Erhard Fres im Maßstab 1:10.000, in: Faïdherbe, Louis Léon César. *Le Sénégal : la France dans l'Afrique occidentale* (Hachette et cie, 1889), 482 f. Bildkomposition vom Autor. © BnF Gallica.

Pinet-Laprades Stadtentwurf für Dakar basierte auf zwei zentralen Prinzipien: zum einen auf Sparsamkeit, indem die städtebauliche Ausdehnung den natürlichen Hängen und Abflüssen folgte, um Erdverschiebungen zu vermeiden; zum anderen auf Hygiene, mit dem Ziel, Epidemien vorzubeugen und eine gute Belüftung der Stadt zu gewährleisten.¹²³ Zwischen der Konzeption dieses Plans und seiner tatsächlichen Umsetzung vergingen jedoch rund drei Jahrzehnte. Zeitgenössische Berichte beschreiben Dakar in dieser Phase als eine ruhige, verschlafene Stadt mit begrenzter urbaner Dynamik.¹²⁴

Der entscheidende Impuls für Dakars Transformation zur imperialen Metropole ging dabei von gezielten Entscheidungen aus, die tiefgreifende Auswirkungen auf die urbane Entwicklung und Mobilität hatten. Insbesondere die Eröffnung der Eisenbahnverbindung zwischen Dakar und Saint-Louis im Jahr 1885 markierte einen Wendepunkt. Als erstes großflächiges Infrastrukturprojekt dieser Art in Westafrika integrierte sie Dakar in ein wachsendes Netz kolonialer Zirkulation von Menschen, Gütern und Verwaltungslogiken.

¹²³ Frochoux, »Dakar, développement urbain et patrimoine métisse Entretien avec Xavier Ricou«.

¹²⁴ Bigon, *French Colonial Dakar*, 31.

Begleitet wurde diese infrastrukturelle Einbindung durch einen rasanten demografischen Wachstum in den darauffolgenden Jahrzehnten, der die ursprünglich gesetzten physischen Grenzen der Stadt rasch überschritt. Laut Bigon stieg die Einwohner:innenzahl von rund 9.000 im Jahr 1902 innerhalb eines Jahres auf 15.000 und erreichte 1905 etwa 23.000.¹²⁵ Dieses dynamische Wachstum korrelierte direkt mit zwei zentralen politischen Weichenstellungen. Die erste war die Aufwertung Dakars zum Hauptmilitärhafen Frankreichs an der Atlantikküste infolge des Fashoda-Zwischenfalls im Sudan, eine Entscheidung, die den militärisch-logistischen Knotenpunktcharakter der Stadt erheblich verstärkte. Die zweite Weichenstellung war die Verlegung der föderalen Hauptstadt der AOF von Saint-Louis nach Dakar im Jahr 1902 durch Generalgouverneur Ernest Roume, die einen Bauboom und eine administrative Zentralisierung nach sich zog.

Weitere infrastrukturelle Maßnahmen, insbesondere der Ausbau des Tiefseehafens und die wachsende Zahl internationaler Schiffsverbindungen, verstärkten Dakars Rolle als logistisches Zentrum des kolonialen Westafrikas.¹²⁶ Die Mobilitätsinfrastruktur formte nicht nur das physische Stadtbild, sondern fungierte zudem als zentrales Mittel der politischen Kontrolle, wirtschaftlichen Integration und symbolischen Repräsentation kolonialer Macht über die Region hinaus.

Spätestens mit dem Bau eines internationalen Militärflughafens und eines U-Boot-Stützpunktes infolge des Ersten Weltkriegs wurde Dakar bis 1924 endgültig zu einem strategischen Drehkreuz, das weit über die Grenzen Westafrikas hinaus in imperiale Netzwerke eingebunden war.¹²⁷ Die Entwicklung der Stadt lässt sich somit als unmittelbare Folge der kolonial gelenkten Mobilitätsregime lesen, die Raumordnung, Infrastrukturpolitik und politische Prioritäten eng miteinander verknüpften.

Die infrastrukturellen Eingriffe und Mobilitätsentscheidungen, die Dakar zum zentralen Knotenpunkt von Französisch-Westafrika machten, gingen jedoch nicht nur mit territorialer Expansion und administrativer Aufwertung einher. Mit Blick auf die kolonialen Praktiken der Stadtentwicklung von Dakar führte die Konfrontation zwischen europäischen Planungs- und lokalen Raumlogiken zur Umsiedlung der Lébou-Dörfer und zur Etablierung eines städtischen Rasters, das bis heute Auswirkungen auf die Verteilung und Mobilität der Stadtbewohner:innen hat.

Koloniale Umsiedlungspolitiken

Nach der französischen Besetzung des Cap Verts wurde die Lébou-Bevölkerung der *douze pénc* sukzessive aus dem Stadtzentrum an den nördlichen Stadtrand verdrängt. Diese Umsiedlungen erfolgten teilweise mehrfach und über einen längeren Zeitraum. In ihren Analysen zu den Prozessen und Widerständen gegen die forcierte Umsiedlung zeigen Liora Bigon und Thomas Hart auf, dass im Zuge der Implementierung des Masterplans und der Anlage der ersten Hauptverkehrsstraßen mehrere Lébou-Dörfer zunächst unsystematisch von ihren ursprünglichen Standorten verlegt wurden.¹²⁸

¹²⁵ Ebd. 32.

¹²⁶ Ebd.

¹²⁷ Ebd.

¹²⁸ Bigon und Hart, »Beneath the City's Grid«, 57.

Eine Karte (1970) des senegalesischen Forschers Assane Seck rekonstruiert die jeweiligen Stationen dieser Verlagerung.¹²⁹ Eine abstrahierte Version seiner Karte zeigten Carole Diop und Nzinga Mboup 2023 in ihrer Ausstellung im Archivraum der Galerie *Selebe Yoon* in Dakar.

Die Karte zeigt die ursprünglichen Standorte der *pénc* im historischen Plateau um 1857 sowie ihre Neuansiedlung im Jahr 1914 infolge einer Epidemie (Abb. 5). Ergänzt wurde sie in der Ausstellung durch fotografisches Archivmaterial zur urbanen Entwicklung der Stadt. Bei den Exponaten handelt es sich um Ergebnisse des mehrjährigen Forschungsprojekts *Dakarmorphose* (2019).¹³⁰ Zeitzeugnisse vertriebener Familien und visuelle Rekonstruktionen veranschaulichen die soziale und kulturelle Bedeutung der *pénc*. Diese erinnerten Räume zeugen nicht nur von alternativen Raumordnungen, sondern auch von aktivem Widerstand gegen neokoloniale Umsiedlungspolitik. Diese zeigen die fortdauernde Verdrängung der *Lébou* im Kontext kolonialer und postkolonialer Stadtentwicklung.



Abb. 5: Aufnahme des Archivraums der Galerie *Selebe Yoon* mit der Ausstellung des Forschungskollektivs »*Dakarmorphose*« von Carole Diop und Nzinga Biegueng Mboup. Auf der rechten Wand ist eine nachgezeichnete Karte der Umsiedlung der douze pénc der *Lébou* basierend auf Assane Secks Darstellung von 1970 zu sehen, 2023, Dakar. Bildausschnitt des Autors. © *Selebe Yoon*.

129 Seck, *Dakar, métropole ouest-africaine*, 130.

130 Carole Diop und Nzinga Mboup, »The Architectural and Urban Development of Dakar: Excerpts from »*Dakarmorphose*«, a Research Project by Architects Carole Diop and Nzinga Mboup«, *Selebe Yoon*, Dakar, März 2023, <https://www.selebe-yoon.com/research-room/the-architectural-and-urban-development-of-dakar>.

Obwohl die Halbinsel von Cap Vert bereits vor der Kolonialisierung von den Lébou besiedelt war, berücksichtigte der Masterplan von Pinet-Laprade aus dem Jahr 1862 diese vorkolonialen Strukturen nur am Rande. Sein Entwurf folgte zwar nicht der Logik eines unerschlossenen Landes, er orientierte sich in seiner Umsetzung dennoch an einer Vorstellung, wie sie im kolonialen Kontext oft anzutreffen war: der symbolischen Konstruktion eines scheinbar »leeren« Raumes, der einer kolonialen Ordnung und Kontrolle überantwortet werden sollte. Die bestehenden Siedlungen der Lébou wurden damit nicht ausgelöscht, aber in ihrer raumplanerischen Bedeutung marginalisiert und einer neuartigen Rasterlogik untergeordnet.

Diese Dynamik wird besonders im Stadtentwicklungsplan vom 27. Juli 1863 deutlich, den Pinet-Laprade in mehreren Versionen und Maßstäben anfertigte. Die 3,6 m lange Zeichnung zeigt die räumlichen Grenzen der Lébou-Dörfer als klare Spuren unterhalb der dominanten roten Linien, mit denen der koloniale Rasterplan über sie gelegt wurde. Einzelne Strohhöhlen sind darauf verzeichnet. Hinweise auf die ursprüngliche Besiedlung, wie große Bäume und Moscheen, wurden zwar kartografisch markiert, aber nicht in das neue Planungssystem integriert (Abb. 6). Liora Bigon und Thomas Hart deuten dieses Design als eine importierte koloniale Konstruktion, die keineswegs auf einer *terra nullius* (leeres Land) errichtet wurde, jedoch eine solche suggerieren sollte. Diese bewusste Konzeption eines leeren Raumes stellt für Bigon und Hart ein zentrales Element der französisch-kolonialen Assimilationspolitik¹³¹ dar, das nicht nur in Dakar, sondern auch in der Stadtplanung in Algerien oder Saint-Louis Anwendung fand.¹³² Die Architekturhistorikerin Samia Henni beschreibt diese Strategie als ein *regime of emptiness*.¹³³ Darunter versteht sie die gezielte Konstruktion von »Leere« als koloniale Raumpraktik. Diese zielte auf die symbolische Auslöschung bestehender Ordnungen und diente als ideologische Grundlage für die Inbesitznahme und tiefgreifende Umstrukturierung lokaler Lebenswelten. Die radikale Überlagerung der Siedlungsstrukturen der Lébou mit einem neuen Raster im Masterplan von Pinet-Laprade suggerierte einen vermeintlich leeren Raum, der im Dienste kolonialer Kontrolle verfügbar gemacht wurde.

Die Verdrängung der Lébou durch die französische Kolonialverwaltung wurde auf verschiedene Weisen umgesetzt, so zum Beispiel durch Annexion, Landkäufe sowie Enteignungen mit oder ohne Entschädigung. Die zentrale Grundlage dafür bildeten westliche Konzepte wie Landtitel, Privatisierung und die Kommerzialisierung von Land, die über koloniale Netzwerke eingeführt wurden. Diese Vorstellungen waren den Lébou zu jener Zeit noch weitgehend unbekannt. Im vorkolonialen *Ndakaaru* wurde Land traditionell durch das Dorfoberhaupt unter der Aufsicht des *Sëriñ* vergeben.¹³⁴ Die Regelungen basierten auf einem kollektiv organisierten, nicht-kommerziellen Landrecht. Die Thematik gewinnt im Zusammenhang mit den aktuellen Infrastrukturmaßnahmen und Umsiedlungen durch das TER-Projekt an neuer Relevanz und wird im Kapitel 4 näher analysiert.

131 Bigon und Hart, »Beneath the City's Grid«, 57.

132 Ebd. 56.

133 Henni, *Deserts Are Not Empty*.

134 Bigon und Hart, »Beneath the City's Grid«, 58.

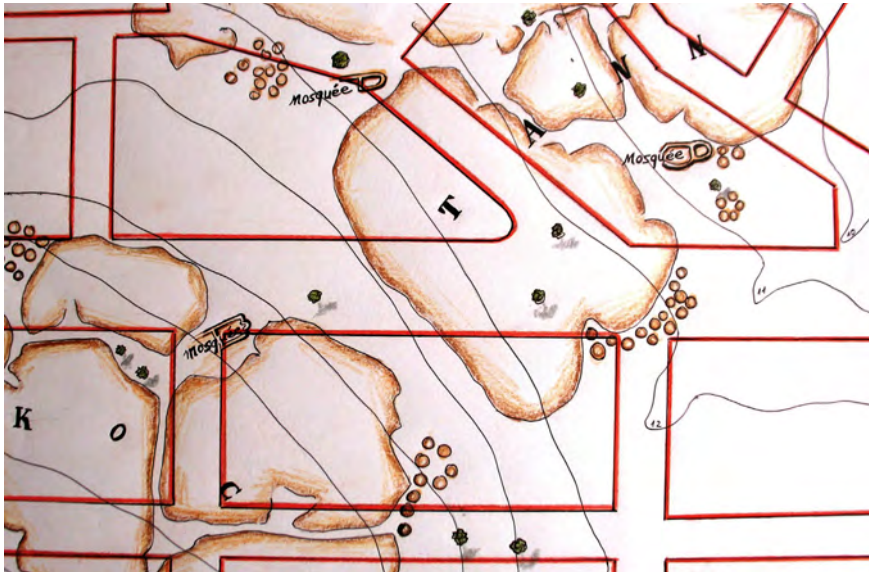


Abb. 6: Nachgezeichneter und vergrößerter Kartenausschnitt aus dem Masterplan von Émile Pinet-Laprade von 1863. Unter den orthogonalen, roten Rasterlinien sind die Lébou-Dörfer als Punktansammlungen mit einer Moschee zu erkennen, in: Bigon, Liora, und Thomas Hart. »Beneath the City's Grid: Vernacular and (Post-)Colonial Planning Interactions in Dakar, Senegal«. *Journal of Historical Geography* 59 (Januar 2018), 56, Fig. 2, ANOM.
© Liora Bigon und Thomas Hart.

Im Jahr 1914 wurde mit dem Stadtteil Médina ein zweites koloniales Rastersystem im Nordosten von Dakar Plateau eingeführt. Auslöser dafür war eine Beulenpestepidemie, die sich um 1900 entlang kolonialer Seewege von Australien bis an die senegalesische Küste ausbreitete. Die Kolonialverwaltung reagierte mit drastischen Maßnahmen: dem Abbrennen zahlreicher Strohhütten, der Einrichtung von Quarantänelagern sowie zweier *cordons sanitaires* und von mehrere 100 m breiten Pufferzonen, zwischen dem »europäischen« Plateau und den Siedlungen der »afrikanischen« Bevölkerung. Diese Krise führte zur institutionellen Verankerung der räumlichen Segregation. Drei Monate nach dem Seuchenausbruch veranlassten die Kolonialbehörden den Abriss aller provisorischen Unterkünfte der Lébou auf dem Plateau (Abb. 7) und ordneten den Bau sogenannter »sanitärer« Häuser mit permanenten Materialien, wie Backstein an. Für einkommensschwache afrikanische Bevölkerungsgruppen wurde nordwestlich des Plateaus das neue Stadtviertel Médina gegründet, eine strategisch angelegte *ville indigène*, die zunächst unter dem bezeichnenden Namen *village de ségrégation* bekannt wurde.



Abb. 7: Postkarte mit einer Abbildung einer Gruppe Lébou, die ihre Behausung an einen neuen Standort transportierten. Privatsammlung. Gemeinfrei.

Die Umsiedlung der *pénc* verfolgte nicht nur gesundheitspolitische, sondern auch strategische Zwecke. Sie schuf Raum für die Expansion einer Stadt, die von Beginn an als europäischer Raum konzipiert war. Während das Plateau die koloniale Repräsentation eines »zivilisierten Raumes« verkörperte, sollte Médina der räumlichen Auslagerung afrikanischer Bevölkerungen dienen. Anreize für die freiwillige Ansiedlung wurde durch günstige Baumaterialien und gelockerte Bauvorschriften geschaffen. Médina gilt als frühes Beispiel einer systematisch kolonial geplanten afrikanischen Stadtstruktur in Senegal.¹³⁵

Wie der Historiker Raymond Betts betont, wurde die forcierte Enteignung und Umsiedlung jedoch nicht stillschweigend hingenommen. Mit der Unterstützung von Blaise Diagne, dem ersten senegalesischen Abgeordneten in der französischen Abgeordnetenkammer,¹³⁶ formierte sich ein organisierter Widerstand von großen Teilen der Lébou-Bevölkerung.

Als Teil der *Quatre Communes*¹³⁷ von Senegal erlangten die männlichen Bewohner von Dakar zudem ab 1887 das französische Bürgerwahlrecht. Dieses politische Druckmittel veranlasste die damalige Kolonialregierung unter William Ponty auf Verhandlungen mit den Lébou statt auf militärische Gewalt zu setzen.¹³⁸ In einem anderen Fall weigerten sich die Lébou in einem Streik am Marché Kermel, den europäischen Kund:innen Lebensmittel zu verkaufen.¹³⁹ Dieses Beispiel verdeutlicht die wirtschaftliche Abhängigkeit der französischen Kolonialmacht von lokalen Arbeitskräften.

¹³⁵ Bigon und Hart, »Beneath the City's Grid«, 58.

¹³⁶ Raymond F. Betts, »The Establishment of the Medina in Dakar, Senegal, 1914«, *Africa* 41, Nr. 2 (1971): 152, <https://doi.org/10.2307/1159424>.

¹³⁷ Zu den *Quatre Communes* gehörten Saint-Louis, Gorée, Rufisque und Dakar.

¹³⁸ Bigon, *French Colonial Dakar*, 7.

¹³⁹ Betts, »The Establishment of the Medina in Dakar, Senegal, 1914«, 1971, 146.

Schlussendlich führte der Ausbruch des Ersten Weltkriegs zum Stopp der Zwangs-umsiedlungen.¹⁴⁰

In diesem Zusammenhang argumentieren Bigon und Hart, dass sich die Kolonialbehörden vor allem in Krisenzeiten gezwungen sahen, Kompromisse einzugehen und sich dadurch eine Lücke öffnete, die eine Vielzahl von hybriden urbanen Mischformen zuließ.¹⁴¹ Auch Betts unterstreicht, dass die Kolonialregierung nie über ausreichende Mittel verfügte, um ihre Stadtplanung konsequent umzusetzen. Daher blieben viele Vorhaben fragmentarisch.¹⁴²

Die Spuren des erfolgreichen Widerstands der Lébou sind bis heute im dichten Stadtgefüge von Dakar erkennbar. Straßennamen und Toponyme verweisen auf ihre mobilen Geografien im Plateau und in Médina.¹⁴³ Bauliche Zeugnisse sind die beiden *pénc* Mbott und Hock, die sich trotz des Baubooms in der modernen Stadt behaupten konnten.¹⁴⁴ Ihre Lage im Stadtraster lässt sich aus der Vogelperspektive anhand öffentlicher Plätze mit hohen alten Bäumen erkennen, um die sich traditionell die Wohnstrukturen und eine Moschee gruppieren. Ihre östliche Ausrichtung nach Mekka bricht mit dem orthogonalen Raster und markiert eine andere Raumordnung innerhalb des Kolonialplans.¹⁴⁵

In ihren Stadtführungen, den *Balades architecturales*,¹⁴⁶ führt die Architektin Carole Diop, selbst eine Lébou, zu den Standorten der *pénc* auf Dakar Plateau und ruft somit die Resilienz ihrer Vorfahren in Erinnerung. Nach diesem historischen Einblick in die Mobilitäten der kolonial konstruierten Hauptstadt Dakar, ihre Planungsideologien und die Widerstände der Lébou, werden im Folgenden die daraus resultierenden Herausforderungen für die nachhaltige Stadtentwicklung untersucht.

Herausforderungen der Stadtentwicklung

Das städtische Gefüge von Dakar wurde sowohl durch externe als auch interne Mobilitätsprozesse geformt. Top-down-Entscheidungen der kolonialen Planung – wie etwa der strategische Ausbau des Hafens, der Bau der Eisenbahnverbindungen nach Saint-Louis und Bamako sowie die Verlegung der Hauptstadt der AOF nach Dakar – führten zu einem starken, nur teilweise regulierten urbanen Wachstum. Diese infrastrukturellen Maßnahmen stärkten die Funktion Dakars als kulturelles, politisches, wirtschaftliches und logistisches Zentrum. Doch der Wandel der Stadt war keineswegs nur das Ergebnis kolonialer Top-down-Planung. Gegenüber den staatlichen Planungsprozessen entwickelten sich auch Bottom-up-Dynamiken, wie zum Beispiel der Widerstands der Lébou-Bevölkerung gegen die Umsiedlungsmaßnahmen. Solche sozialen Bewegungen prägten die räumliche Konfiguration Dakars ebenso entscheidend wie administrative Vorgaben.

140 Ebd. 151.

141 Bigon und Hart, »Beneath the City's Grid«, 59.

142 Betts, »The Establishment of the Medina in Dakar, Senegal, 1914«, 1971, 152.

143 Liora Bigon, »Urban Planning, Colonial Doctrines and Street Naming in French Dakar and British Lagos, c. 1850–1930«, *Urban History* 36, Nr. 3 (2009): 426–48, <https://doi.org/10.1017/S0963926809990125>.

144 Bigon und Hart, »Beneath the City's Grid«, 60.

145 Ebd. 61.

146 Die *Balades architecturales* können über Carole Diops Instagram-Profil @carolediop gebucht werden.

Liora Bigon beschreibt die komplexe Stadtentwicklung von Dakar mit dem Begriff der Morphogenese, den sie in Anlehnung an die biologische Morphogenese als fortwährenden, dynamischen Prozess versteht. Die urbane Form ist demnach nicht statisch, sondern wird in einem relationalen Aushandlungsprozess zwischen unterschiedlichen Akteur:innen, darunter Kolonialvertreter, Einheimische, Migrant:innen, beständig gestaltet, umgestaltet und verändert.¹⁴⁷ Trotz der kolonialen Machtasymmetrien vollzog sich dieser morphogenetische Prozess durch das relationale Zusammenwirken konkurrierender Interessen und Vorstellungen. In Bigons Verständnis war Dakar deshalb keine rein kolonial konstruierte Stadt, sondern ein Ort, in dem unterschiedliche Identitätszuschreibungen – afrikanisch und europäisch, autochthon und imperial, modern und traditionell – koexistierten und räumlich in Erscheinung traten.

Diese Dynamik setzte sich auch nach der Unabhängigkeit Senegals (1960) fort. Die Stadt verzeichnete in der postkolonialen Periode ein markantes Bevölkerungswachstum, das sich durch Landflucht infolge einer Dürrekrisen in den 1970er Jahren verstärkte. Eine zunehmende informelle Urbanisierung, die vermehrte Nutzung des Autos und die wachsende Bedeutung des Straßenverkehrs führten zu einer weiteren Verdichtung und räumlichen Ausdehnung der Metropole in die nördlichen Gebiete der Halbinsel. Dakar wurde so zunehmend zu einem urbanen Raum, dessen gebaute Strukturen zwar kolonial geprägt, aber auch durch postkoloniale Migrationsbewegungen, importierte Mobilitätsformen und informelle Aneignungsprozesse mitgestaltet wurde. Diese werden im Folgenden näher beleuchtet.

Postkoloniale Mobilitäten und informelle Urbanisierung

Senegals postkoloniale Mobilitäten lassen sich durch eine Vielzahl sich überlagernder Migrationsbewegungen charakterisieren, die von kolonialen Transportnetzwerken, politischen Machtwechseln, städtischen Transformationsprozessen und klimatischen Krisen beeinflusst wurden.

Dabei beeinflussten koloniale Ökonomien und Verkehrswege sowohl regionale wie internationale Mobilitätsmuster. Beispielhaft dafür ist die temporäre Migration der sogenannten *navétanes*, Saisonarbeiter:innen, die während der Regenzeit in die Erdussanbaugebiete zogen.¹⁴⁸ Die ersten Migrationsbewegungen aus Senegal nach Frankreich sind in der späten Kolonialzeit der 1950er Jahre zu verzeichnen. Diese gehen auf die *tirailleurs sénégalais*,¹⁴⁹ aus dem Senegal rekrutierte Soldaten der französischen Kolonialarmee zurück, die in beiden Weltkriegen für Frankreich kämpften. Viele von ihnen ließen sich nach ihrem Militärdienst in Frankreich nieder und gründeten Familien, pflegten jedoch weiterhin eine zirkuläre Verbindung zu ihrer Verwandtschaft in Senegal. Nach der Unabhängigkeit 1960 wurde diese Migration durch den Arbeitskräftemangel in Frankreich und die doppelte Staatsbürgerschaft vieler Senegales:innen weiter begünstigt.¹⁵⁰

147 Bigon, *French Colonial Dakar*, 2.

148 Philippe David, *Les Navétanes. Histoire des migrants saisonniers de l'arachide en Sénégalie, des origines à nos jours* (Nouvelles Éditions africaines, 1980).

149 Anthony Guyon, *Les tirailleurs sénégalais : de l'indigène au soldat, de 1857 à nos jours* (Perrin, 2022).

150 Julien Condé und Pap Syr Diagne, *Les migrations internationales Sud-Nord: une étude cas: les migrants maliens, mauritaniens et sénégalais de la vallée du fleuve Sénégal en France* (Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE), 1986), 154, <https://library.au.int/les-migrations-internationales-sud-nord-une-etude-cas-les-migrants-maliens-mauritaniens-et-3>.

Parallel zu dieser Nord-Süd-Migration nach Europa entstanden seit den 1960er Jahren ausgeprägte Süd-Süd-Migrationsrouten innerhalb West- und Zentralafrikas. Länder wie die Côte d'Ivoire und Gabun wurden aufgrund ihrer wirtschaftlichen Attraktivität zu zentralen Zielregionen. In den 1970er Jahren kamen im Kontext des Edelsteinhandels Kongo und Kamerun hinzu. Heute kommen viele junge Menschen aus eben diesen Ländern zum Studium an die renommierte Cheikh Anta Diop-Universität von Dakar. Durch die Zugverbindung zwischen Dakar und Bamako wanderten außerdem malische Händler mit ihren Familien nach Senegal aus.¹⁵¹ Aufgrund der Schiffsverbindungen innerhalb des französischen Kolonialreichs ließen sich zudem libanesische Händler in Dakar nieder.¹⁵²

Als Verkehrsknotenpunkt in einem transnationalen Mobilitätsnetzwerk wurde Dakar zu einem bedeutenden Transitort sowohl für die westafrikanische als auch für die internationale Migration. Die postkoloniale Stadtentwicklung wurde maßgeblich von diesen Bewegungen und der Land-Stadt-Migration geprägt. Bereits vor der Unabhängigkeit wuchs Dakar zwischen 1940 und 1950 kontinuierlich. Der Hafen zog viele junge Arbeitssuchende aus allen Regionen Senegals und den Nachbarländern in die Hauptstadt.¹⁵³

Der Masterplan der Architekten Lopez, Guitton und Lambert von 1946 (Abb. 8) beschäftigte sich zum ersten Mal mit einer integrativen urbanen Erschließung des Cap Verts und bildete die Grundlage für ein umfangreiches Ausstattungsprogramm, mit dessen Durchführung der Service Temporaire d'Amenagement Grand-Dakar (STAGD) beauftragt war. Er sah sowohl die Errichtung neuer Wohnviertel für unterschiedliche soziale Klassen als auch neue Verkehrsinfrastrukturen, wie der Flughafen in Yoff und die Autostraße A1, vor.¹⁵⁴

Infolgedessen wurde um die historischen Stadtviertel im Süden ein erweiterter Gürtel mit modernen Wohnsiedlungen der SICAP¹⁵⁵ und später die Sozialbauwohnungen der SNHLM¹⁵⁶ für eine aufstrebende Mittelklasse gebaut. In einer Revision des oben genannten Plans im Jahr 1957 ist bereits das Viertel Dagoudane Pikine im Nordosten von Dakar verzeichnet. Es wurde 1952 als staatlich geplantes Wohngebiet für hinzugezogene Arbeiter:innen, unter anderem aus Guinea, sowie für Umsiedler aus dem Stadtzentrum konzipiert. Mit der Stadterweiterung ab 1964 entstanden nach und nach neue Vorstädte wie Grand Yoff und Guédiawaye.¹⁵⁷ Durch die voranschreitende Urbanisierung in Richtung Norden wurden die Lébou-Dörfer Yoff, Quakam und Ngor zunehmend von der sich ausdehnenden Stadt absorbiert.

151 Felix Gerdes, »Historische Entwicklung der Migration«, bpb, 1. November 2007, <https://www.bpb.de/themen/migration-integration/regionalprofile/57870/historische-entwicklung-der-migration/>.

152 Mara A. Leichtman, »The Legacy of Transnational Lives: Beyond the First Generation of Lebanese in Senegal«, *Ethnic and Racial Studies* 28, Nr. 4 (2005): 663–86, <https://doi.org/10.1080/13569320500092794>.

153 Vernière, »Volontarisme d'État et spontanéisme populaire dans l'urbanisation du Tiers-monde«, 24.

154 Diop und Ricou, *Dakar, métamorphose d'une capitale*, 122.

155 Die *Société immobilière du Cap-Vert* (SICAP) war eine staatliche Immobiliengesellschaft, die von der französischen Kolonialverwaltung um 1950 gegründet wurde. Vgl. *Société immobilière du Cap-Vert* (SICAP), »Présentation«, 28. Februar 2022, <https://www.sicap.sn/about/>.

156 Die *Société Nationale des Habitations à Loyer Modéré* (SNHLM) wurde nach der Unabhängigkeit vom senegalesischen Staat gegründet. Der Quartiersname HLM verweist darauf, dass der Stadtteil als Projekt der SNHLM errichtet wurde. Vgl. *Société Nationale des Habitations à Loyer Modéré* (SNHLM), »Partout, pour tous.«, Nos services d'acquisition, 27. Juli 2025, <https://www.snhlm.sn/>.

157 Vernière, »Volontarisme d'État et spontanéisme populaire dans l'urbanisation du Tiers-monde«, 33.



Abb. 8: Der urbane Masterplan von Dakar der Architekten Lopez, Guitton und Lambert, Original von 1946, in: Carole Diop und Xavier Ricou, *Dakar, métamorphose d'une capitale* (Editions de l'Aube, 2024), 122, Fig. 132. © Albums de l'Afrique Occidentale Française.

Neben den geplanten Vierteln brachte die starke Zuwanderung in den 1970er Jahren auch informelle urbane Räume hervor. Eine Studie zu den Herausforderungen der Stadtentwicklung in Dakar (2022) von Oumar Cissé geht davon aus, dass rund 35 % der urbanen Wohnflächen von Dakar durch ungeplante Siedlungsmuster entstanden sind.¹⁵⁸

Diese Entwicklung lässt sich auf eine Phase der großflächigen Landflucht infolge einer schweren Dürreperiode in den 1970er Jahren zurückführen. Der daraus resultierende rurale Exodus führte zu einem starken Bevölkerungswachstum, das die Kapazitäten der staatlichen Infrastrukturplanung überstieg. Infolgedessen entstanden innerstädtische Slums, sogenannte *quartiers spontanés*, die sich im Rhythmus der Ankommenden entlang eines durchgehenden Bandes von der industriellen Zone Hann Bel-Air rund um den Hafen über Colobane in Richtung Norden ausbreiteten.¹⁵⁹

Marc Vernière weist in seiner Studie zu Dakars Vorstädten darauf hin, dass viele dieser informellen Landbesetzungen zwar inoffiziell, jedoch nicht im rechtsfreien Raum stattfanden. Landtitel wurden häufig von Mitgliedern der Lébou vergeben und durch Kaufverträge oder Quittungen legitimiert. Ab den späten 1980er Jahren kam es durch Eintragungen ins Grundbuch auf Grundlage des Gewohnheitsrechts zunehmend zu ihrer nachträglichen Legalisierung.

Für die informelle Stadtentwicklung spielen heute transnationale Kapitalströme, die sogenannten *remittances* aus der internationalen Migration, eine zentrale Rolle.

¹⁵⁸ Cissé, *Challenges of Urbanisation in Dakar*, 41.

¹⁵⁹ Vernière, »Volontarisme d'État et spontanéisme populaire dans l'urbanisation du Tiers-monde«, 27 f.

Nach Schätzungen der Weltbank macht dieser Geldzufluss im Jahr 2023 rund 10,6 % des nationalen BIP des Senegal aus.¹⁶⁰ Viele dieser Gelder fließen nicht nur in den stark umkämpften Immobilienmarkt von Dakar, sondern sichern auch den Lebensunterhalt zahlreicher Haushalte sowie den Bau von Wohnhäusern, die häufig ohne legalen Landtitel oder gesicherte Eigentumsrechte errichtet werden.

Der damit einhergehende Bauboom hat das Stadtbild durch allgegenwärtige Sandhügel, Ziegelstapel und improvisierte Baustellen nachhaltig verändert. Besonders augenfällig ist dieser Wandel in den Vorstadtzonen von Pikine und im Département Rufisque, wo viele Neubauten auf unreguliertem staatlichem Land errichtet werden.¹⁶¹

Viele der informellen Siedlungen wurden auf überschwemmungsgefährdetem Land errichtet, oft ohne Zugang zu Infrastrukturen der Grundwasserversorgung, Abwassersystemen oder Müllentsorgung. Die langfristigen Folgen dieser Entwicklungen sind schwerwiegende Umweltprobleme wie die Kontamination des Grundwassers und die Überforderung der ohnehin prekären städtischen Infrastruktur.¹⁶² Als Reaktion auf diese Missstände setzen die lokalen Stadtplanungsbehörden zunehmend auf Projekte der Restrukturierung und Formalisierung.

Der anhaltende Bevölkerungszuwachs und die damit verbundene informelle Urbanisierung stellen die städtischen Behörden heute vor erhebliche Herausforderungen. Dazu zählen unter anderem die unkontrollierte Zersiedelung, infrastrukturelle Überlastung und die Auslagerung administrativer und wirtschaftlicher Funktionen aus dem zentralen Stadtgebiet.¹⁶³ Diese Entwicklungen stehen im Zusammenhang mit dem Bau der administrativen Stadt Diamniadio, die zur Entlastung des dicht besiedelten Stadtzentrums beitragen soll. Gleichzeitig rücken Probleme wie Verkehrsüberlastung und Luftverschmutzung zunehmend in den Fokus der städtischen Behörden. Im Zentrum dieser Planung steht die Steigerung der Wirtschaftsleistung durch eine verbesserte urbane Mobilität.

160 World Bank, »Personal Remittances, Received (% of GDP) – Senegal«, World Bank Open Data, 31. Dezember 2023, <https://data.worldbank.org/indicator/BX.TRF.PWKR.DT.GD.ZS?locations=SN>.

161 Bigon und Hart, »Beneath the City's Grid«, 60.

162 Cissé, *Challenges of Urbanisation in Dakar*, 7.

163 Frochaux, »Dakar, développement urbain et patrimoine métisse Entretien avec Xavier Ricou«.

Infrastrukturelle Polarisierung zwischen Peripherie und Zentrum

In der Stadtregion Dakar, die im Jahr 2025 auf rund 4 Millionen Einwohner:innen geschätzt wird,¹⁶⁴ konzentrieren sich 22 % der senegalesischen Gesamtbevölkerung, 90 % der Industrie und 80 % der nationalen Infrastrukturen. Diese extreme räumliche Verdichtung stellt die Stadtplanung vor komplexe Herausforderungen, insbesondere im Umgang mit informeller Urbanisierung und sozialräumlicher Segregation.

Urbane Segregation

Bereits in den frühen Jahren nach der Unabhängigkeit wurde urbane Segregation im senegalesischen Film thematisiert. So zeigt *Borom Sarret* (1963)¹⁶⁵ von Ousmane Sembène anhand eines Karrenschiebers die alltäglichen Barrieren beim Zugang zu öffentlichen Räumen. *Contras' City* (1969)¹⁶⁶ von Djibril Diop Mambéty inszeniert die architektonischen und sozialen Kontraste zwischen »europäisch« und »afrikanisch« konnotierten Stadträumen im Dakar der 1970er Jahre. Beide Filme veranschaulichen, wie sich gesellschaftliche, kulturelle und ökonomische Ungleichheit entlang kolonial geprägter Raum- und Infrastrukturlogiken verfestigen. Als ästhetische audiovisuelle Zeugnisse und architektonische Archive¹⁶⁷ machen sie jene Trennlinien sichtbar, die sich bis heute im urbanen Gefüge manifestieren.

Die in diesen Filmen aufgeworfene Kritik findet ihre Fortsetzung in aktuellen urbanen Entwicklungen, in denen koloniale Raumordnungen durch neoliberale Stadtentwicklungspraktiken reproduziert werden. Die Vision aus dem Masterplan *Dakar Horizon 2035* (2016)¹⁶⁸ etwa propagiert unter dem Leitbild nachhaltiger und inklusiver Entwicklung großmaßstäbliche Projekte wie den Ausbau neuer Stadtgebiete, industrieller Zonen und touristischer Infrastrukturen. Wie der Architekturhistoriker Antony King in *Spaces of Global Cultures* (2004)¹⁶⁹ herausarbeitet, unterliegen solche urbanen Politiken zunehmend globalen ökonomischen und politischen Kräften, ohne lokale Kontexte oder Baukulturen hinreichend zu berücksichtigen. In Dakar zeigt sich dies in einer investorengetriebenen Stadtplanung, die besonders durch französische, saudi-arabische, libanesische und diasporische Akteur:innen geprägt ist. Diese beschleunigt die Privatisierung innerstädtischer Flächen, fördert Grundstücksspekulation und lässt die Bodenpreise in Küstennähe massiv ansteigen. Der öffentliche Zugang zum Meer wird dadurch eingeschränkt, während bezahlbarer Wohnraum im Stadtzentrum zunehmend verschwindet. Für breite Bevölkerungsschichten bedeutet dies eine räumliche Verdrängung an die urbanen Ränder mit gravierenden Folgen für ihre Mobilität, ihre soziale Teilhabe und ihren Zugang zu städtischen Ressourcen.

164 Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD), »Données de population«, 3. April 2025, <https://www.ansd.sn/Indicateur/donnees-de-population>.

165 *Borom Sarret*, Regie von Ousmane Sembène, 1963, 18 min, <https://youtu.be/U59BefqjJE>.

166 *Contras'city*, Regie von Djibril Diop Mambéty (Kankourama, 1968), 15 min.

167 Dele Adeyemo und Huda Tayob, »Archives 4-5«, in *Fugitive Archives: A Sourcebook for Centring Africa in Histories of Architecture*, hg. von Claire Lubell und Rafico Ruiz, mit Doreen Adengo (Canadian Centre for Architecture; Jap Sam Books, 2023), 107 ff.

168 Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie (MRUHC), *Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035*, 67.

169 Anthony D. King, *Spaces of Global Cultures: Architecture, Urbanism, Identity*, Architext (Routledge, Taylor and Francis Group, 2004).

Politiken der Stadtentwicklung

Die damit einhergehende sozialräumliche Segregation ist sowohl Ausdruck aktueller Investitionslogiken als auch Resultat historischer Versäumnisse in der Stadtentwicklungsplanung. Seit 1862 wurden mehrere sogenannte *Plans Directeurs d'Urbanisme* (1946; 1957; 1967; 1982; 2009; 2016)¹⁷⁰ verabschiedet, um das unkontrollierte städtische Wachstum zu steuern. Ihre Wirkung blieb jedoch begrenzt. In seinem Bericht zu den Herausforderungen der Stadtentwicklung von Dakar verweist der Stadtplaner und Bürgermeister von Rufisque, Oumar Cissé, auf strukturelle Planungsdefizite. Ihm zufolge haben die geografisch exponierte Lage der Stadt auf einer Halbinsel, eine fragmentierte Planungskultur sowie fehlende Kontrolle über das urbane Wachstum zu einer ungleichen Verteilung städtischer Infrastrukturen und Dienstleistungen geführt.¹⁷¹

Diese Disparitäten lassen sich auf der einer Urbanisierungskarte¹⁷² der Direction générale de l'Urbanisme et de l'Architecture (DUA) ablesen: Ausgehend vom historischen Stadtzentrum auf dem Plateau in der Südspitze der Halbinsel hat sich Dakar im Laufe des 20. Jahrhunderts zunehmend nach Norden und Nordosten ausgedehnt. Dabei entstanden neue Verdichtungsräume in Pikine, Keur Massar und Rufisque sowie in den angrenzenden Kommunen Bambilor, Diamniadio und Tivaouane Peulh. Es sind Zonen, die durch die anhaltende Zuwanderung unter starkem siedlungsdynamischem Druck stehen.¹⁷³

Cissé kritisiert, dass frühere Planungsstrategien lokale Gegebenheiten häufig ignorierten und weder betroffene Bevölkerungsgruppen noch regionale Behörden angemessen einbezogen. In der Folge verschlechterte sich die Lebensqualität insbesondere in informellen Siedlungen. Diese sind bis heute durch infrastrukturelle Defizite wie fehlende Straßenbeleuchtung, unsichere Verkehrsübergänge oder mangelhafte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr geprägt.¹⁷⁴

Dakar Horizon 2035

Vor diesem Hintergrund wurde 2016 der aktuelle Stadtentwicklungsplan *Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035* (auch PDU 2035)¹⁷⁵ unter Federführung des Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie (MRUHCV)¹⁷⁶ und mit Unterstützung der japanischen Entwicklungsagentur Japan International Cooperation Agency (JICA) ausgearbeitet. Er verfolgt das Ziel, Dakar in eine *Ville de Hospitalité* (Stadt der Gastfreundschaft) zu transformieren.¹⁷⁷ Diese Vision umfasst die

¹⁷⁰ Cissé, *Challenges of Urbanisation* in Dakar, 15

¹⁷¹ Ebd. 5.

¹⁷² Department of Urbanization and Architecture (DUA). *Project for Urban Master Plan of Dakar and Neighboring Area for 2035*, 2, Fig. 1, 2016. https://www.jica.go.jp/Resource/activities/issues/urban/ku57pq000019fbsv-att/senegal_01en.pdf.

¹⁷³ Ebd. 6.

¹⁷⁴ Ebd. 5.

¹⁷⁵ Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie (MRUHCV), *Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035*, 67.

¹⁷⁶ Das Ministerium wurde während der Präsidentschaft von Macky Sall in *Ministère de l'Urbanisme, du Logement et de l'Hygiène Publique* (MULHP) umbenannt.

¹⁷⁷ Cissé, *Challenges of Urbanisation in Dakar*, 5.

Schaffung eines lebenswerten urbanen Umfelds durch soziale Inklusion, ökologische Nachhaltigkeit sowie wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit.¹⁷⁸

Zentrale Maßnahmen des PDU 2035 beinhalten die Restrukturierung von Verkehrsinfrastrukturen sowie eine Neuordnung der Landnutzung in der urbanen Erweiterung. Ergänzt wird dies durch das Sozialwohnungsprogramm *Zéro Bidonville*,¹⁷⁹ das einkommensschwachen Haushalten aus dem informellen Sektor bezahlbaren Wohnraum bieten soll, jedoch zugleich eine Verdrängung informeller Siedlungsformen aus dem Stadtbild intendiert. Als besonders dringlich benennt der Plan die weiterhin inadäquate Infrastruktur des öffentlichen Transports, die den Mobilitätsbedürfnissen der periurbanen Bevölkerung bislang nicht gerecht wird, eine Herausforderung, die sowohl die soziale Teilhabe als auch die Funktionsfähigkeit der gesamten Stadtregion von Grand Dakar betrifft.¹⁸⁰

Vor diesem Hintergrund rückt der öffentliche Personentransport in den Fokus der Untersuchung. Er bildet nicht nur das Rückgrat urbaner Alltagsmobilität, sondern ist zugleich ein Spiegel gesellschaftlicher Ungleichheit und infrastruktureller Brüche.

Öffentlicher Verkehr und Zugang zur Stadt

Die urbane Mobilität in Dakar ist durch eine Koexistenz von fünf öffentlichen Verkehrsmitteln geprägt, die unter den Sammelbegriffen *transports collectifs* oder *transport en commun* zusammengefasst werden. Neben dem formellen Busnetz der *Dakar Dem Dikk* (DDD) und der Minibusse der TATA-Linien spielen die informellen Verkehrsmittel *Car rapides*, *Clandos* und *Ndiaga Ndiaye* eine zentrale Rolle. Sie decken rund die Hälfte aller täglichen Wege im Stadtraum ab¹⁸¹ und operieren meist mit flexiblen Routen, Haltestellen und Fahrplänen, die sich an den Alltagsrhythmen und Bedürfnissen der Bevölkerung orientieren, insbesondere in peripheren Stadtteilen, die vom formellen Netz nicht zuverlässig erschlossen werden.

Diese informellen Mobilitätspraktiken sind nicht nur funktionale Ergänzungen zu staatlich geplanten Systemen, sondern strukturieren die alltägliche Fortbewegung großer Teile der Stadtbevölkerung. Sie verweisen auf eine zirkuläre Verfassung urbaner Mobilität, in der sich formelle und informelle Transportsysteme wechselseitig bedingen, herausfordern und ergänzen. Urbane Mobilitäten in Dakar lassen sich deshalb nicht allein über technische Infrastruktur oder staatliche Planung erfassen. Sie sind Ausdruck sozialer Aushandlungen, ökonomischer Notwendigkeiten und kultureller Bedeutungszuschreibungen.

178 Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie (MRUHCV), *Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035*, 8.

179 Ministère de l'Urbanisme, du Logement et de l'Hygiène Publique (MULHP), »Programme Zero Bidonville«, 13. Juni 2025, <https://web.archive.org/web/20250613153502/https://www.urbanisme.gouv.sn/realisations/programme-zero-bidonville>.

180 Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie (MRUHCV), *Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035*, 4.

181 Lourdes Diaz Olvera u. a., »Mobilités quotidiennes et transports collectifs à Dakar, 2000–2015«, 17. Dezember 2021, 2.

Historische Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Dakar

Die Koexistenz von formellen und informellen Verkehrsmitteln lässt sich durch eine historische Kontextualisierung besser verstehen. Im Gegensatz zu anderen afrikanischen Städten des französischen Kolonialreichs wie Casablanca oder Algier hat sich mit der Gründung von Dakar kein öffentliches Nahverkehrssystem etabliert. Die koloniale Ökonomie des Erdnussanbaus priorisierte Zuginfrastrukturen, die primär für den Exporthandel bestimmt waren. Erst mit dem Aufkommen des Straßenverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelten sich öffentliche Personenverkehrsdienste auf der Grundlage importierter Gebrauchtwagen aus Frankreich. Zu den frühesten öffentlichen Verkehrsmitteln zählten Transporter der Marke Renault, »1000 kg« genannt, die ursprünglich für Handwerks- und Lieferdienste konzipiert waren, in Dakar jedoch rasch als günstige Passagierfahrzeuge adaptiert wurden.¹⁸²

In den 1970er Jahren folgte die Einführung der bis heute ikonischen *Car rapides*, Minibusse des Renault-Modells »Super-Goélette 2«, die bis zu 35 Personen entlang flexibler Routen, Haltestellen und Preise an ihr Ziel befördern können.¹⁸³ Im Alltagsverkehr fallen sie durch ihre charakteristische Bemalung in leuchtenden Farben mit Symbolen und Schutzformeln auf. Trotz staatlicher Versuche, ihren Einsatz zu verbieten, sind sie bis heute im Umlauf. Ihre Aufnahme in die Ausstellung des Musée de l'Homme in Paris im Jahr 2015 unterstreicht ihren Status als anerkanntes kulturelles Erbe Senegals.¹⁸⁴

Angesichts des rasanten Stadtwachstums gründeten die senegalesischen Behörden 1972 die Société des Transports en commun du Cap-Vert (SOTRAC), die mit einem Netz aus Buslinien den urbanen Nahverkehr modernisieren sollte. Doch bereits ab den 1980er Jahren etablierte sich parallel dazu ein informeller Transportsektor. Die *Ndiaga Ndiaye* sind weiße, umfunktionierte Mercedes Benz 508d-Kleinbusse mit einer Kapazität von bis zu 45 Passagieren. Sie verkehren zwischen den Vororten und dem Stadtzentrum.¹⁸⁵

Parallel zum öffentlichen Straßenverkehr wurde 1987 der *Petit Train de Banlieue* (PTB) zwischen dem Bahnhof Cynros in Dakar und Rufisque in Betrieb genommen, um Pendler:innen aus den *banlieues* (Vorstädten) zu bedienen, jedoch mit einer relativ geringen Kapazität. Mit der Auflösung der SOTRAC infolge finanzieller Miswirtschaft im Jahr 1998 verlagerte sich die Verantwortung für den öffentlichen Verkehr wieder zunehmend auf informelle Netzwerke wie die *Car rapides* und *Ndiaga Ndiaye*.

Seit den 2000er Jahren sind wiederum *Clandos*, unscheinbare Sammeltaxis ohne Lizenz, die von Privatpersonen auf eigene Rechnung betrieben werden, in den Vororten von Dakar unterwegs. Sie verkehren vorwiegend innerhalb von Nachbarschaften entlang wiederkehrender und gut strukturierter Routen und befördern bis zu sieben Personen pro Fahrt.¹⁸⁶ Neuere Studien zeigen auf, dass sie eine Doppelfunktion erfül-

182 Diop und Ricou, *Dakar, métamorphose d'une capitale*, 186.

183 I. Diouf, »C comme Car rapide à Dakar«, in *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara: le temps de la débrouille et du désordre inventif*, hg. von Xavier Godard, Economie et développement (Karthala, 2003).

184 Alain Epelboin und Ndiabou Sega Touré, »Un car rapide du Sénégal au Musée de l'Homme de Paris«, *HAL science ouverte*, 2016, 1–72.

185 Jérôme Lombard, *Le monde des transports sénégalais: Ancrage local et développement international*, Collection Objectifs Suds (IRD éditions, Institut de recherche pour le développement, 2015), 199 f.

186 Adrien Lammoglia, »Analyse et modélisation multi-agents de transports flexibles : Comparaison de services français et sénégalais« (Dissertation, Géographie. Université d'Avignon; École Supérieure Polytechnique de Dakar - Sénégal, 2013), 74, <https://theses.fr/2013AVIG1120>.

len: als Ergänzung und Zubringer zu den leistungsfähigeren Verkehrsmitteln sowie als Vermittler zwischen dem konventionellen öffentlichen Transport und dem Fußverkehr.¹⁸⁷

Mit dem Aufkommen neuer informeller Verkehrsmittel unternahm der Staat erneute Versuche zur Formalisierung des öffentlichen Verkehrssektors. 2004 wurden die TATA-Minibusse eingeführt, um die Car rapide und Ndiaga Ndiaye schrittweise zu ersetzen. Darüber hinaus nahm 2005 das neue öffentliche Verkehrsunternehmen DDD mit mehreren 100 Bussen den Betrieb auf (Abb. 9).

Diese Entwicklungen verdeutlichen die kontinuierliche Aushandlung zwischen formeller Planung und informeller Mobilitätspraxis, wobei letztere das Rückgrat der urbanen Mobilität in Dakar bildet. Um die Beweggründe hinter der Formalisierung des öffentlichen Verkehrs sowie ihre zentralen Akteur:innen besser zu verstehen, werden diese im Folgenden vorgestellt.

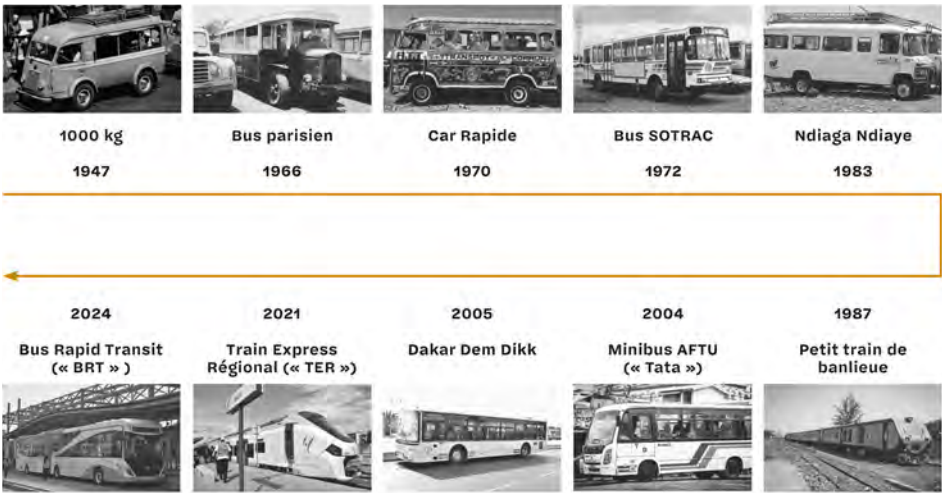


Abb. 9: Zeitstrahl mit chronologischer Einführung der Verkehrsmittel des transport collectifs in Dakar, in: Carole Diop und Xavier Ricou, *Dakar, métamorphose d'une capitale* (Editions de l'Aube, 2024), 187, Fig. 208. © Carole Diop und Xavier Ricou.

Formalisierung und Institutionalisierung des öffentlichen Verkehrs

Zwei zentrale Akteure des formellen öffentlichen Nahverkehrs sind die städtischen Buslinien der DDD und das von der Association de Financement des Transports Urbains de Dakar (AFTU) betriebene Minibusnetz der TATA. Die DDD-Busse stellen ein verlässliches Rückgrat des öffentlichen Verkehrs dar. Die beigefarbenen Fahrzeuge des indischen Herstellers Ashok Leyland sind als Aktiengesellschaft organisiert, wobei der Staat die Mehrheit der Anteile hält. Das Netz umfasst 12 Linien innerhalb der Stadt sowie 19 Verbindungen in die urbanen Randgebiete. Insgesamt transportiert DDD täglich rund 150.000 Fahrgäste. Trotz ihrer offiziellen Struktur steht die DDD

187 G. Lesteven u. a., »Daily Mobility in Urban Peripheries: The Role of Clandestine Taxis in Dakar, Senegal«, *Sustainability (Switzerland)* 14, Nr. 11 (o. J.): 12, <https://doi.org/10.3390/su14116769>.

in ständiger Konkurrenz zu informellen Verkehrsangeboten, insbesondere in schwer zugänglichen Stadtteilen.¹⁸⁸

Die TATA-Minibusse des ebenfalls indischen Herstellers Tata Motors¹⁸⁹ zirkulieren seit 2001 unter der Aufsicht der AFTU und prägen mit ihrem charakteristischen blauen Doppelstreifen das Stadtbild. Sie stellen das derzeit am stärksten verbreitete formelle Verkehrssystem dar. Über 1.600 Minibusse bedienen in Dakar mehr als 64 Linien, insbesondere zwischen dem Stadtzentrum und der Peripherie.¹⁹⁰ Eine Fahrt kostet je nach Streckenabschnitt zwischen 100 und 450 CFA-Francs (15 und 70 Cent).¹⁹¹ Die Bezahlung erfolgt im Fahrzeug bei einem Kassierer, der in einer kleinen vergitterten Kabine sitzt. Die Busse verkehren werktags bereits ab 5:30 Uhr in dichter Taktung, sind allerdings zu den Hauptverkehrszeiten regelmäßig überfüllt.

Beide Verkehrssysteme stehen exemplarisch für die fortschreitende Institutionalisierung der urbanen Mobilität in Dakar, die seit den 2000er Jahren gezielt vorangetrieben wird. Während informelle Verkehrsanbieter weiterhin auf Alltagsbedürfnisse reagieren und durch Flexibilität überzeugen, zielen staatliche Mobilitätsakteure zunehmend auf die Standardisierung, Professionalisierung und langfristige Steuerung urbaner Verkehrsangebote.

Zentrale Koordinierungsinstanz ist der Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD),¹⁹² der 1997 im Rahmen einer von der Weltbank unterstützten Mobilitätsreform gegründet wurde. Der CETUD fungiert als urbane Mobilitätsbehörde und ist verantwortlich für die Regulierung, Planung und Überwachung des öffentlichen Nahverkehrs im Großraum Dakar. Als Schnittstelle zwischen staatlichen Ministerien, kommunalen Verwaltungen und privaten Anbietern bündelt der CETUD verschiedene Interessen unter einem institutionellen Dach. Die technische Aufsicht auf Staatsebene obliegt jedoch dem Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement (MITTD),¹⁹³ während die finanzielle Kontrolle durch das Ministère de l'Économie, du Plan et de la Coopération (MEPC) erfolgt.¹⁹⁴ Ziel des CETUD ist es, die Betriebsbedingungen im öffentlichen Nahverkehr zu verbessern und die Mobilität der Stadtbevölkerung langfristig effizienter zu gestalten. In diesem Rahmen wurden drei formelle Verkehrsnetze etabliert: (1) die DDD mit dem öffentlich-privaten (2) TATA-Minibusnetz der AFTU sowie der (2) PTB, eine urbane Regionalbahnlinie, deren Betrieb seit 2016 schrittweise durch den Train Express Régional (TER) ersetzt wurde.

188 Ndeye Ngom, »Mobilités et politiques publiques de transport à Dakar« (Dissertation, Université du Havre Normandie, 2021), 187, <https://theses.hal.science/tel-03575154v1>.

189 TATA Motors, »TATA Buses«, 11. Dezember 2023, <https://web.archive.org/web/20260308025521/https://www.tatamotors.sn/buses/>.

190 Association de Financement des Professionnels du Transport Urbaine (AFTU), »À propos de l'AFTU«, 11. Dezember 2023, <https://aftu-senegal.org/a-propos>.

191 In der vorliegenden Dissertation werden Beträge nach dem Wechselkurs 1 CFA-Franc = 0,0015244902 Euro vom 01.07.2025 umgerechnet.

192 Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD), »Découvrez notre histoire«, L'historique du CETUD: Autorité organisatrice des Transports Urbains de la région de Dakar, 12. August 2024, <https://web.archive.org/web/20240812070611/https://cetud.sn/index.php/qui-sommes-nous/historique>.

193 Ministère des Infrastructures, du Transport Terrestres et du Désenclavement (MITTD), »Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement«, 1. Oktober 2023, <https://web.archive.org/web/20231001022821/https://www.mitttd.gouv.sn/>.

194 Ministère de l'Économie, du Plan et de la Coopération (MEPC), »Ministère de l'Économie, du Plan et de la Coopération«, 31. Juli 2025, <https://www.economie.gouv.sn/fr/le-ministre-abdourahmane-sarr>.

Ein wesentlicher Akteur innerhalb dieses institutionalisierten Rahmens ist die Association de Financement des Transports Urbains de Dakar (AFTU).¹⁹⁵ Dieser Zusammenschluss von 14 wirtschaftlichen Interessengruppen, den Groupements d'Intérêt Économique (GIE),¹⁹⁶ wurde 2001 auf Initiative des senegalesischen Staates und mit Unterstützung der Weltbank im Rahmen eines Pilotprogramms zur Erneuerung der veralteten Minibusflotte gegründet. Die AFTU verfolgt drei Hauptziele: (1) die Erneuerung und Standardisierung der Fahrzeugflotte, (2) die Professionalisierung des Betriebs (Fahrpläne, Sicherheit, Wartung) und (3) die Verbesserung der Servicequalität für die Fahrgäste.

Informelle Mobilitätspraktiken und soziale Ökonomien

Trotz institutioneller Reformen und der schrittweisen Ausweitung formeller Verkehrsangebote bleibt der informelle Mobilitätssektor ein unverzichtbarer Bestandteil der urbanen Alltagsmobilität. Seine dezentrale Organisation, die niedrigeren Preise und seine hohe Anpassungsfähigkeit sichern insbesondere einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen den Zugang zur Stadt.

Infolgedessen werden informelle Mobilitätspraktiken zu systemrelevanten Elementen des urbanen Verkehrsgefüges. Mobilitätsangebote wie die Car rapides, Clandos oder die Ndiaga Ndiaye-Busse sind in Dakar allgegenwärtig und bedienen vor allem jene Stadträume, die vom formellen Netz nicht oder nur unzureichend erfasst werden. Diese meist von Privatanbietern betriebenen Fahrzeuge operieren außerhalb der staatlichen Regulierung durch die CETUD, versorgen jedoch breite Teile der Bevölkerung in den unterversorgten periurbanen Zonen von Pikine und Rufisque, wo staatlich regulierte Infrastrukturen entweder nicht vorhanden sind oder deren Entwicklung hinter dem Bedarf zurückbleibt.

Obwohl die CETUD im Einklang mit dem städtischen Entwicklungsplan PDU 2035 eine nachhaltige Mobilitätswende durch die Formalisierung des öffentlichen Verkehrssektors anstrebt, zeigen empirische Studien die fortbestehende Relevanz informeller Verkehrsformen. So ergab die Mobilitätsstudie EMTASUD (2015),¹⁹⁷ dass über 70 % der Stadtbewohner:innen ihre alltäglichen Wege zu Fuß zurücklegen. Rund 80 % nutzen regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel, meist in einer Kombination aus formellen und informellen Mobilitätsangeboten. Die entsprechende Wahl der Nutzer:innen beruht auf pragmatischen Kalkulationen der Faktoren Zeit, Verfügbarkeit und Budget.¹⁹⁸ Darüber hinaus differenziert die Studie zwischen Nutzergruppen anhand von Geschlecht, Alter, Wohnort, Beschäftigung, Einkommen und Mobilitätsmotiven.

Die Mobilitätsforscher:innen Diaz Olvera u. a. vom Laboratoire Aménagement Économie Transports der Universität Lyon ziehen die Studien EMTSU (2000)¹⁹⁹ und EMTASUD (2015) als Referenzen für ihrer Untersuchung der Entwicklung des öffent-

195 Association de Financement des Professionnels du Transport Urbaine (AFTU), »À propos de l'AFTU«.

196 Sénégal services, »Demander une assistance à la création d'un groupement d'intérêt économique (GIE)«, Sénégal services, 31. Juli 2025, <https://web.archive.org/web/20251113181352/https://senegal-services.sn/demarche/demander-une-assistance-a-la-creation-dun-groupement-dinteret-economique-gie>.

197 Sitrass-Curem, *Enquête sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar* (EMTASUD 2015), Rapport d'Analyse final (CETUD, 2016).

198 Lourdes Diaz Olvera u. a., »La diversité des transports collectifs dakarois au prisme des pratiques quotidiennes des citoyens«, in *Se déplacer dans les métropoles des Suds. Transports artisanaux, informels, auto-organisés*, hg. von Frédéric Audard u. a. (Karthala, 2023), 15.

199 Syscom, *Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar* (EMTSU 2000) (CETUD, 2001).

lichen Nahverkehrs in Dakar im Zeitraum von 2000 bis 2015 heran.²⁰⁰ Daraus geht hervor, dass Erwerbstätige und Mitglieder der ärmsten Haushalte aus Pikine vorwiegend die kostengünstigen Car rapides nutzen. Die Geschlechterverteilung zwischen Frauen und Männern variiert nach der Typologie der genutzten Verkehrsmittel. Beispielsweise nutzen Hausfrauen überwiegend Clandos, die innerhalb der Stadtteilgrenzen entlang festgelegter Routen zirkulieren, während ein größerer Anteil der erwerbstätigen Männer Ndiaga Ndiaye für längere Strecken nutzt. Die Einwohner:innen der Vororte Pikine und Rufisque sind dabei proportional stärker vertreten. Demgegenüber sind die Kunden der DDDs vorwiegend männlichen Geschlechts und gehören im Durchschnitt einkommensstärkeren Haushalten an. Die Mehrheit der Nutzer:innen wohnt im Departement Dakar, wo sich das Hauptliniennetz des Busunternehmens konzentriert. TATAs nehmen eine Position zwischen den DDD-Bussen, die sich an eine privilegiere Klientel wenden, und den informelleren Transportarten, die wirtschaftlich schwächere Stadtbewohner:innen ansprechen, ein. Vor dem Hintergrund der spezifischen Nutzungsprofile der verschiedenen Verkehrsmittel vermuten Diaz Olvera u. a., dass die TATA kein vollständiger Ersatz für die Cars rapides und Ndiaga Ndiaye bieten können. Sie kommen zum Schluss, dass die spezifischen Merkmale jedes Verkehrsmittels, einschließlich der tatsächlichen Transportkosten und der Konfiguration der räumlichen Anbindung²⁰¹ sowie der Wohnort wesentliche Faktoren für den Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln sind.²⁰²

Ein entscheidender Faktor bleibt jedoch die Tarifgestaltung. Laut EMTASUD geben einkommensschwache Haushalte im Schnitt 17 % ihres Einkommens für den öffentlichen Transport aus. Diese sind vorwiegend auf die günstigen Verkehrsmittel des informellen Sektors angewiesen.²⁰³ Diese Untersuchungsergebnisse verdeutlichen, dass der informelle Verkehrssektor eine essenzielle Funktion im Zugang zur Stadt für marginalisierte Bevölkerungsgruppen von Dakar hat.

Die Nutzung informeller Verkehrsmittel ist demnach eng mit sozialer Ungleichheit verknüpft. Für viele einkommensschwache Haushalte stellen sie die einzige Möglichkeit dar, regelmäßig über ihr eigenes Wohnviertel hinaus mobil zu sein. Auch das Zufußgehen bleibt für die ärmeren Stadtbewohner:innen das wichtigste Mittel der Fortbewegung im städtischen Alltag, da motorisierte Verkehrsmittel und private Pkws für sie oft unerschwinglich sind.²⁰⁴ Bei Staus zu den Hauptverkehrszeiten nutzen viele Stadtbewohner:innen seit einigen Jahren die in vielen afrikanischen Städten verbreiteten Motorradaxis, *Jakarta* genannt,²⁰⁵ um schneller durch den dichten Verkehr zu navigieren. Diese sind vorwiegend an den TER-Stationen anzutreffen und schließen eine Lücke im Verkehrsnetz.

Gleichzeitig generiert der informelle Verkehrssektor vielfältige Einkommensmöglichkeiten. Wie Xavier Godard in seinen Analysen zum Zusammenhang von Armut

200 Diaz Olvera u. a., »Mobilités quotidiennes et transports collectifs à Dakar, 2000–2015«.

201 Diaz Olvera u. a., »La diversité des transports collectifs dakarois au prisme des pratiques quotidiennes des citoyens«.

202 Diaz Olvera u. a., »Mobilités quotidiennes et transports collectifs à Dakar, 2000–2015«, 10.

203 Sitrass-Curem, *Enquête sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar* (EMTASUD 2015).

204 Diaz Olvera u. a., »Marche à Pied, Pauvreté et Ségrégation Dans Les Villes d'Afrique de l'ouest. Le Cas de Dakar«.

205 Lourdes Diaz Olvera u. a., »Looking for the Obvious: Motorcycle Taxi Services in Sub-Saharan African Cities«, *Elsevier, Journal of Transport Geography* 88, Nr. 10.2020 (2020): 1–38, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102476>.

und urbaner Mobilität hervorhebt, stellt der informelle Nahverkehr in vielen afrikanischen Städten einen bedeutenden Beschäftigungssektor dar. Die Tätigkeiten reichen vom Fahrer über Kassierer bis hin zum Werkstattpersonal und eröffnen insbesondere Menschen mit niedriger formaler Bildung eine existenzsichernde Perspektive. Zwar bieten auch staatlich organisierte Verkehrsunternehmen wie DDD potenziell stabile Arbeitsplätze, diese sind jedoch aufgrund höherer Zugangshürden wie Lesekompetenz oder berufliche Qualifikation für die Mitglieder der unteren Bildungsschichten schwerer zugänglich.²⁰⁶

Vor diesem Hintergrund manifestiert sich Mobilität in Dakar als komplexes Geflecht aus alltäglicher Fortbewegung, kulturellen Mustern und sozialen Beziehungen, die sich in spezifischen räumlichen Konfigurationen und urbanen Routinen ausdrücken. Sie ist mehr als bloße Fortbewegung von A nach B. Im Kontext von Dakar ist Mobilität mit sozialer Zugehörigkeit, ökonomischer Teilhabe und familiärer Verantwortung verbunden und damit ein zentraler Indikator für gesellschaftliche An- und Ausschlüsse im postkolonialen Dakar.

Zirkuläre Mobilitätsverfassungen

Die beschriebenen sozialen Funktionen urbaner Mobilität zeigen sich besonders deutlich in den zirkulären Mobilitätsverfassungen, die sowohl innerstädtisch als auch in der Relation zwischen Stadt und Land prägend sind. Mobilität in Dakar ist tief in soziokulturellen Praktiken verwurzelt. Besonders deutlich wird dies in den zirkulären Bewegungsmustern zwischen urbanen und ländlichen Räumen, die über den Alltag hinaus in regelmäßigen Reisen an Wochenenden und Feiertagen oder zu familiären Anlässen zum Ausdruck kommen. Viele Stadtbewohner:innen verlassen freitags die Stadt, um ihre Herkunftsdörfer oder Städte wie Thiès und Saint-Louis aufzusuchen und familiäre Beziehungen zu pflegen. Diese Form der Mobilität verweist auf zyklische Rhythmen, Wiederkehr und soziale Verpflichtung. Ein Verständnis, das sich in den Namen des Verkehrsmittels *Dakar Dem Dikk* (gehen und zurückkommen) eingeschrieben hat, was aus dem Wolof übersetzt »zirkulieren« bedeutet.²⁰⁷

Auch im innerstädtischen Raum manifestieren sich solche zirkulären Mobilitätsverfassungen. Wie Godard hervorhebt, folgt Mobilität im städtischen Senegal nicht primär einer ökonomischen Logik, sondern ist eng mit der Pflege des sozialen Kapitals verknüpft. Sie dient dem Aufbau und Erhalt familiärer und nachbarschaftlicher Beziehungen, der Organisation von Unterstützung und der symbolischen Verortung innerhalb eines sich wandelnden urbanen Gefüges. In diesem Verständnis ist Mobilität eine soziale Praxis der Zugehörigkeit.²⁰⁸

Ein anschauliches Beispiel dafür ist der Kreisverkehr am Marché Colobane. Während der französische Begriff *rond-point* lediglich auf die Form verweist, verwenden die Dakaroise die verdrehte Wortkomposition *point-rond*. Damit betonen sie die Bedeutung des Kreisverkehrs als Dreh- und Angelpunkt ihres sozialen und ökonomischen Austauschs. Die *points-rond* von Dakar sind belebte Orte zirkulärer Zusammenkünfte. Hier bringen Straßenverkäufer:innen ihre Waren in Umlauf, hier steigen

206 Xavier Godard, »Poverty and Urban Mobility: Diagnosis Toward a New Understanding«, in *Urban Transport in the Developing World: A Handbook of Policy and Practice*, hg. von Harry T. Dimitriou und Ralph Albert Gakenheimer (Edward Elgar Publishing Ltd, 2011), 254.

207 Fatou Cissé Kane, »Das zirkuläre Konzept des Wolof-Ausdrucks ›Dem Dikk‹«, 7. Juni 2023.

208 Godard, »Poverty and Urban Mobility: Diagnosis Toward a New Understanding«, 244 f.

Reisende von DDD und Clandos auf TATAs oder Car rapides um, hier bringen die Café Touba-Verkäufer die Neuigkeiten des Tages in den Umlauf, während die *Coxeurs* (Verkehrsvermittler) dafür sorgen, dass die Passagiere im Fluss bleiben und an ihr Ziel kommen. Auch globale Kreisläufe fließen hier zusammen: Container aus dem Hafen speisen internationale Warenströme in das urbane Marktgeschehen ein, während der TER und der *Gare Routière* die überregionale Mobilität stützen. Am *point-rond* verbinden sich lokale Formen und Funktionen des Mobilseins mit transnationalen Systemen der Zirkulation.

Nicht zuletzt lassen sich die Mobilitätsverfassungen von Dakar im Spannungsfeld zwischen räumlicher Ausdehnung und der Pflege sozialer Netzwerken verstehen. Zwar können viele Alltagsbeziehungen im auf Quartiersebene aufrechterhalten werden, doch das fortschreitende städtische Wachstum in den nördlichen Départements Pikine und Rufisque vergrößert die Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsorten. Dies zwingt insbesondere einkommensschwache Bewohner:innen dazu, auf kostenintensivere Verkehrsmittel zurückzugreifen, um ihr Einkommen zu sichern oder soziale Netzwerke über das Viertel hinaus aufrechtzuerhalten.

Die strukturellen Defizite der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur wirken sich dabei unmittelbar auf den Alltag der Stadtbewohner:innen in den informellen Siedlungen der Vororte aus. Die funktionale Polarisierung zwischen Zentrum und Peripherie hat eine ungleiche Verteilung von Mobilitätsressourcen hervorgebracht. Während zentrale Stadtgebiete vergleichsweise gut erschlossen sind, fehlt es in den äußeren Zonen an komfortablen, bezahlbaren und sicheren Verkehrsoptionen. In der Folge organisieren viele Bewohner:innen ihren Alltag in einer zeitintensiven und beschwerlichen Pendelbewegung zwischen peripheren Wohnorten und zentral gelegenen Arbeitsplätzen.

Diese bidirektionale Mobilitätslogik verstärkt – gemeinsam mit dem zunehmenden Individualverkehr zu den Hauptverkehrszeiten – die Verkehrsüberlastung mit erheblichen Folgen für die Umwelt und Lebensqualität, etwa durch Luftverschmutzung und Zeitverluste. Der eingeschränkte Zugang zum öffentlichen Verkehrsnetz stellt für die marginalisierten Bewohner:innen informeller Randzonen eine alltägliche Herausforderung dar und schränkt ihre gesellschaftliche Teilhabe ein.

Zwar kompensieren informelle Mobilitätsangebote – wie die Clandos – die strukturellen Defizite der formellen öffentlichen Verkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig reproduzieren sie jedoch bestehende Ungleichheiten, indem sie mit Unsicherheit, Prekariät und begrenztem Zugang zu urbanen Ressourcen einhergehen. Die beschriebenen zirkuläre Mobilitätsverfassungen verweisen auf Mobilitätsmuster, die in sozialen Verpflichtungen, kulturellen Praktiken und räumlichen Rhythmen der Nutzer:innen verwurzelt sind.

Das aktuelle Verkehrsnetz von Dakar hat sich demnach aus einem Zusammenspiel historischer Entwicklungen, politischer Regulierung und sozialer Mobilitätspraktiken herausgebildet. Der eingeschränkte Zugang zu städtischen Infrastrukturen und öffentlichen Räumen ist dabei weniger Ausdruck individueller Mobilitätsdefizite als vielmehr das Resultat einer postkolonialen Kontinuität in der Stadtplanung.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, inwiefern aktuelle Investitionen in die Restrukturierung des bestehenden öffentlichen Verkehrsnetzes und die Einführung zweier Massenverkehrssysteme tatsächlich zu einer nachhaltigen, inklusiven Transformation des urbanen Mobilitätssystems beitragen können und welche neuen Ausschlüsse sie erzeugen. Der folgende Abschnitt widmet sich daher dem Massenverkehr als Motor des städtischen Wandels.

Massenverkehr als Motor des städtischen Wandels

Die Metropolregion von Dakar zählt im Jahr 2025 rund vier Millionen Einwohner:innen. Parallel zum jährlichen Bevölkerungszuwachs von 3 %²⁰⁹ wächst der motorisierte Straßenverkehr in der Hauptstadt mit erheblichen Folgen für die Umwelt. Über die Hälfte der landesweiten Unfälle im Straßenverkehr sind statistisch gesehen in urbanen Zonen zu verzeichnen, was grundlegende Fragen zur Sicherheit im öffentlichen Transportsektor aufwirft.²¹⁰

Gleichzeitig macht sich ein starker Anstieg der Nutzer:innen des öffentlichen Personenverkehrs bemerkbar. In einer Erhebung der CETUD zählte Dakar im Jahr 2018 täglich 863.000 Fahrten im öffentlichen Nahverkehr. Prognosen zufolge dürfte sich diese Zahl bis 2025 auf 1.726.000 Fahrten pro Tag verdoppeln.²¹¹ Im Kontext der zunehmenden städtischen Herausforderungen und infrastrukturellen Disparitäten wurde CETUD von der senegalesischen Regierung mit der strategischen Steuerung der Modernisierung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur in der Region Dakar beauftragt. Ziel ist es, ein nachhaltiges, zugängliches und klimagerechtes Mobilitätssystem zu schaffen, das Sicherheit, Effizienz und Umweltqualität gleichermaßen berücksichtigt. Die Neugestaltung des Verkehrsnetzes soll dabei nicht nur infrastrukturelle Defizite beheben, sondern auch zur sozialräumlichen Inklusion und wirtschaftlichen Entwicklung beitragen.

Zugang zu sicherer, effizienter und nachhaltiger Mobilität

Der Zugang zu sicherer, effizienter und nachhaltiger Mobilität ist das Kernziel der urbanen Mobilitätsstrategie der CETUD. Im Folgenden sollen diese vier Bereiche zusammenfassend beleuchtet werden, um über eine Grundlage zur Analyse der konkreten Maßnahmen im öffentlichen Verkehr zu verfügen.

Zugang

Wie Diaz Olvera u. a. in einer Studie festgestellt haben, hängen Armut und Mobilität²¹² auch mit räumlicher Segregation zusammen. Demnach ist der Zugang zum öffentlichen Personentransport im Wesentlichen von bezahlbaren Verkehrsmitteln für einkommensschwache Haushalte und der Erschließung von städtischen Randgebieten durch das öffentliche Verkehrsnetz abhängig.²¹³ Viele informelle Verkehrsangebote, wie etwa die Clandos oder Jakartas, füllen diese Lücke. Für einen Großteil der ärmeren Stadtbewohner:innen bleibt das Zufußgehen aufgrund der hohen Transportkosten der bevorzugte Fortbewegungsmodus.²¹⁴ Darüber hinaus spielen Faktoren wie

209 Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD), *Projections démographiques par départements et sexe 2023–2050* (Dakar, Senegal, 2024).

210 Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD), »SESN/Chapitre : Transports«, 3. Januar 2025, <https://www.ansd.sn/Indicateur/sesnchapitre-transports>.

211 Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD), »Projet de Restructuration Globale du Réseau de Transport en Commun de Dakar«, 3.

212 Diaz Olvera u. a., »Marche à Pied, Pauvreté et Ségrégation Dans Les Villes d'Afrique de l'ouest. Le Cas de Dakar«.

213 Diaz Olvera u. a., »Mobilités quotidiennes et transports collectifs à Dakar, 2000–2015«, 10.

214 Sittrass-Curem, *Enquête sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar* (EMTASUD 2015).

Geschlecht, Alter, Wohnort, Beschäftigung, Einkommen und körperliche Beeinträchtigungen eine Rolle für den Zugang zum öffentlichen Verkehr.²¹⁵

Sicherheit

In Bezug auf Sicherheit und Komfort zeigt sich ebenfalls ein differenziertes Bild. In den senegalesischen Medien zirkulieren viele Beiträge mit Bildern von tödlichen Verkehrsunfällen, was laut statistischer Erhebungen auf das Fehlen von ausreichend Fahrzeug- und Verkehrskontrollen sowie die Nichteinhaltung von Sicherheitsnormen im Straßenverkehr zurückzuführen ist.²¹⁶ Wie Cissé betont, greifen viele Stadtbewohner:innen trotz höherer Kosten bevorzugt auf Taxis zurück – aufgrund ihrer Schnelligkeit und der Möglichkeit, Überfüllung und riskante Fahrmanöver zu vermeiden.²¹⁷ Besonders Frauen aus mittleren Einkommensschichten meiden zunehmend den öffentlichen Nahverkehr und weichen auf digitale Mobility-on-Demand-Dienste wie *Yango*²¹⁸ und *Heetch*²¹⁹ aus, um sich vor sexueller Belästigung und Übergriffen zu schützen.

Effizienz

Die urbane Mobilität in Dakar ist von stundenlangem Reisen mit mehreren Umstiegen und Verkehrsstaus gekennzeichnet. Die Wahl des Verkehrsmittels beruht auf pragmatischen Kalkulationen der Nutzer:innen hinsichtlich der Faktoren Zeit, Verfügbarkeit und Budget.²²⁰ Zwar hebt Godard hervor, dass multimodale Verkehrssysteme grundsätzlich zu einer Verbesserung der Effizienz und Zugänglichkeit öffentlicher Verkehrsmittel für einkommensschwache Haushalte führen können.²²¹ Diaz Olvera u. a. betonen jedoch, dass der Umstieg zwischen formellen und informellen Verkehrsmitteln zu einem Anstieg der Kosten und der Reisezeit führen kann.²²²

Nachhaltigkeit

Laut der Studie *EMTASUD* (2015) finden in Dakar täglich rund 7,2 Millionen Fahrten statt, von denen nur etwa 30 % mithilfe öffentlicher Verkehrsmittel bewältigt werden.²²³ Aus diesem Grund sieht die aktuelle Mobilitätsstrategie vor, die Nutzung nachhaltiger und öffentlicher Verkehrsmittel durch ein kapazitätsstarkes, klimasensibles und sozial integratives Verkehrsnetz aktiv zu fördern. Neben der Verringerung von Treibhausgasemissionen und der Entlastung des Straßennetzes zielt die Strategie

215 Diaz Olvera u. a., »La diversité des transports collectifs dakarois au prisme des pratiques quotidiennes des citoyens«, 15.

216 Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD), *Situation Economique et Sociale de la région de Dakar, édition 2019* (Service Régional de la Statistique et de la Démographie de Dakar, 2021), 274 f.

217 Cissé, *Challenges of Urbanisation in Dakar*, 32.

218 RideTechnology Global, »YANGO GROUP Empowering Communities with Global Innovations«, Bridging Global Tech and Local Needs, 2024, https://yango.com/en_int/.

219 Heetch company, »Heetch«, 30. Juni 2024, <https://www.heetch.com/>.

220 Diaz Olvera u. a., »La diversité des transports collectifs dakarois au prisme des pratiques quotidiennes des citoyens«, 15.

221 Godard, »Poverty and Urban Mobility: Diagnosis Toward a New Understanding«.

222 Diaz Olvera u. a., »La diversité des transports collectifs dakarois au prisme des pratiques quotidiennes des citoyens«, 15.

223 Sitrass-Curem, *Enquête sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar* (EMTASUD 2015).

auch auf die Förderung und Berücksichtigung nicht-motorisierter Mobilitätsformen wie etwa Radfahren ab.

Die Umsetzung dieser vier Ziele beruht maßgeblich auf entwicklungsgetriebenen Mobilitätspolitiken und Lösungsstrategien der Weltbank, welche die lokalen Maßnahmen der CETUD beeinflussen. Die aufeinander aufbauenden Programme und Projekte werden im Folgenden chronologisch dargestellt. Aus ihren jeweiligen Schwerpunkten lassen sich zentrale Herausforderungen identifizieren.

Urbane Mobilitätspolitiken

Zahlreiche Studien der Weltbank zur nachhaltigen Entwicklung der städtischen Mobilität haben gezeigt, dass Massenverkehrssysteme und -infrastrukturen als strategische Instrumente zur Neuorganisation und nachhaltigen Entwicklung von Städten im Globalen Süden eingesetzt werden.²²⁴ Dabei beeinflussen Mobilitätsstrategien international operierender Organisationen, Unternehmen und Finanzinstitute die Umsetzung lokaler Reformprogramme und Verkehrspolitiken.

Einfluss globaler Mobilitätsstrategien auf lokale Verkehrspolitiken

So hob das Strategiepapier *Sustainable Transport* (1996)²²⁵ die Bedeutung der Integrität der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Dimensionen einer nachhaltigen Verkehrspolitik und Stadtentwicklung hervor, während *Cities in Transition* (2010)²²⁶ betonte, dass der Zugang zu öffentlichem Verkehr ein wichtiger Faktor in der Bekämpfung gesellschaftlicher Ungleichheiten wie Armut und Segregation ist. In *Urban Transit Systems* (2013)²²⁷ wurde der Fokus auf das effiziente Management vorhandener Transportkapazitäten, ein gutes Verkehrsmanagement und eine effiziente Preisgestaltung gelegt.

Die jüngste Strategie *Cities on the Move* (2019)²²⁸ untersuchte den Zusammenhang zwischen Armut und Mobilität. Dabei konzentriert sie sich auf die Probleme von armen Menschen in ihren umfassenderen Dimensionen der sozialen Ausgrenzung, die mit der Unzugänglichkeit von Arbeitsplätzen, Schulen, Gesundheitseinrichtungen und sozialen Aktivitäten verbunden sind. Eine umfassende Umstrukturierung des öffentlichen Verkehrsnetzes soll den Anschluss marginalisierter Stadtbewohner:innen sichern.

In ihrer Doktorarbeit zu Mobilität und öffentlicher Verkehrspolitik in Dakar identifiziert Ndeye Ngom tiefgreifende strukturelle Probleme im Verkehrssektor,²²⁹ die nicht allein durch infrastrukturelle Investitionen gelöst werden können. Eine Vielzahl institutioneller, finanzieller und legislativer Hürden hemmt die Effizienz bestehender

224 Jian Zhuo, »Rethinking the Large-Scale Mobility Infrastructure Projects in Sustainable smart city perspective«, in *Handbook of urban mobilities*, hg. von Ole B. Jensen u. a., Routledge international handbooks (Routledge, Taylor & Francis Group, 2020), 378.

225 World Bank, Hrsg., *Sustainable Transport: Priorities for Policy Reform, Development in Practice* (Washington, D.C., 1996).

226 Fallert C. Kessides, *Cities in Transition: World Bank Urban and Local Government Strategy*, hg. von World Bank (Washington DC, 2010), 8.

227 Alan T. Armstrong-Wright, *Urban Transit Systems: Guidelines for Examining Options*, Bd. 1, World Bank Technical Paper WTP52 (World Bank, 2010), <http://documents.worldbank.org/curated/en/122121468762577620>.

228 Gwilliam, *Cities on the Move*.

229 Ngom, »Mobilités et politiques publiques de transport à Dakar«.

Maßnahmen. Zentrale Schwachstellen sind eine weitgehend veraltete Infrastruktur, ein fragmentierter institutioneller Rahmen zwischen Urbanisierung und Transport, hohe Baukosten, unzureichende Finanzierungssysteme sowie eine begrenzte planerisch-administrative Kapazität öffentlicher und privater Akteure.²³⁰ Auch die soziale Dimension blieb lange unbeachtet, etwa in Bezug auf die geschlechtsspezifische Ungleichverteilung bei der Inanspruchnahme und Gestaltung von Verkehrsdienstleistungen.²³¹

Als Antwort darauf entwickelte die senegalesische Regierung in Partnerschaft mit der Weltbank eine Reihe aufeinanderfolgender Programme und Projekte, die zur Entwicklung des Sektors beigetragen sollten. Diese prägten die aktuelle Mobilitätspolitik im städtischen Nahverkehr entscheidend mit: Das *Projet d'Ajustement Sectoriel des Transports* (PAST) von 1991 bis 1998, ein zweites *Programme Sectoriel des Transports* (PST2) von 1997 bis 2007 sowie das *Projet de réforme et de renforcement des capacités d'expertise en matière de transports urbains* von 1997 bis 2001.²³²

Diese umfassenden Reformstrategien beruhten auf vier Leitprinzipien: (1) dem institutionellen Wiederaufbau mit besonderem Fokus auf die Stärkung des Privatsektors, (2) der Priorisierung von Erhalt und Instandsetzung bestehender Infrastrukturen, (3) der Verbesserung sicherheitstechnischer Standards im gesamten Verkehrsnetz sowie (4) der Einrichtung beruflicher Qualifizierungsprogramme zur Förderung lokaler Fachkompetenz. Konkrete Maßnahmen umfassen unter anderem die Senkung der Transportkosten, die Effizienzsteigerung sektoraler Steuerung, die Privatisierung von Bau- und Dienstleistungen sowie die Umstrukturierung staatlicher Verkehrsunternehmen in autonom agierende Einheiten.²³³ Keiner dieser Maßnahmen gelang jedoch eine entscheidende Verbesserung im urbanen Transportsektor. Die Gründung der urbanen Mobilitätsbehörde CETUD im Jahr 1997 zielte darauf ab, die ehemals fragmentierte Entscheidungskompetenz zu bündeln und eine bessere Koordination zwischen staatlichen, lokalen und privaten Verkehrsakteuren zu gewährleisten.

Schließlich wurde im Jahr 2008 der *Plan de Déplacements Urbains de Dakar* (PDUD) im Rahmen des *Programme d'amélioration de la mobilité urbaine* (PAMU) von der CETUD lanciert. Ziel des PDUD war es, eine langfristige Strategie für die städtische Verkehrsplanung zu etablieren, die Effizienz, Sicherheit, Zugänglichkeit und Umweltverträglichkeit miteinander verbindet.²³⁴

Umstrukturierung und Modernisierung des öffentlichen Verkehrsnetzes

Infolge der rasant voranschreitenden Urbanisierung wurde 2020 das *Projet de Restructuration Globale du Réseau de Transport en Commun de Dakar* (RTC)²³⁵ ins Leben gerufen. Das 268 Milliarden CFA-Francs (rund 409 Mio. Euro) schwere Projekt wird hauptsäch-

230 Ebd. 225–228.

231 Ludovic Nguessan, *Le secteur des transports au Sénégal : Enjeux et défis pour la réalisation des objectifs de croissance durable et de réduction de la pauvreté* (Plate-forme des acteurs non étatiques pour le suivi de l'Accord de Cotonou au Sénégal, 2009), 10, <https://de.scribd.com/document/573930986/Transport-Soci-t-Civile-Etude-Sur-Le-Secteur-Du-Transport-Version-Publier>.

232 République du Sénégal und SSATP, *Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes sénégalaises* (Le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP), 2018), 38.

233 Nguessan, *Le secteur des transports au Sénégal*, 15.

234 Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD), »Construire une mobilité urbaine durable : les projets structurants du CETUD«, Projets, 27. Mai 2025, <https://cetud.sn/projets/>.

235 Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD), »Projet de Restructuration Globale du Réseau de Transport en Commun de Dakar«.

lich durch die Europäische Investitionsbank (40,9 %), die *Agence Française de Développement* (25,4 %) und den senegalesischen Staat (21,6 %) finanziert.

Es hat die umfassende Umstrukturierung und Modernisierung des öffentlichen Verkehrsnetzes bis 2026 zum Ziel und ist in den Rahmen des aktuellen Mobilitätsprogramms des *Plan de Mobilité Urbaine Durable de Dakar* (PMUD) eingebettet. Der PMUD (2023) basiert auf den Zielen des PDUD (2007) und wurde im Rahmen der internationalen Initiative *Mobilise Your City* (2015)²³⁶ entwickelt. Diese Partnerschaft mit mehr als 100 Mitgliedern wurde auf der UN-Klimakonferenz COP21 in Paris ins Leben gerufen. Sie hat sich als führende globale Institution in der Planung nachhaltiger städtischer Mobilität, der Entwicklung von Strategien und zur Steigerung von Investitionen für nachhaltigen Verkehr in Entwicklungs- und Schwellenländern etabliert. Sie strebt nicht nur eine kohärente Verknüpfung von Raumplanung und Verkehrsorganisation an, sondern setzt explizit auf *Multimodalität*,²³⁷ den Ausbau nicht-motorisierter Verkehrsmittel wie das Fahrrad und die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere in überlasteten städtischen Zonen. Die Einbindung solcher internationaler Partnerschaften verdeutlicht, wie internationale Expertisen auf die lokale Mobilitätsstrategie in Dakar wirken.

Durch die umfassende Neuorganisation des öffentlichen Verkehrsnetzes von Dakar intendiert (Abb. 10) das RTC eine Ergänzung der strukturierenden Massenverkehrssysteme des Train Express Régional (TER) und des Bus Rapid Transit (BRT).²³⁸

Die Umsetzung des RTC ist in vier aufeinander aufbauende Projektphasen gegliedert: Die erste Phase fokussiert auf die Tarifintegration der *Mass Rapid Transit-Systeme* des BRT und des TER. Die zweite Phase sieht die Einrichtung eines prioritären Verkehrsnetzes mit 32 ergänzenden Buslinien zu den Massentransportsystemen des TER und BRT vor. Dieses soll mit modernen, kapazitätsstarken und umweltfreundlichen Bussen gemäß der Euro VI-Norm für Emissionen bestückt werden. Des Weiteren soll das prioritäre Busnetz mit einem Fahrkarten- und Fahrgastinformationssystem sowie modernen Werkstätten ausgestattet werden. Von der Einführung eines interoperablen Ticketsystems profitieren die Nutzer:innen einerseits durch eine Reduktion des Fahrpreises ab der zweiten Fahrt und können andererseits mit nur einem Ticket

236 *Mobilise Your City* wurde durch eine Kooperation der *Agence Française de Développement* (AFD), der *Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit* (GIZ) sowie der CODATU und der CEREMA initiiert. Die CODATU ist eine internationale Nichtregierungsorganisation, die 1980 in Dakar anlässlich der Weltkonferenz für Stadtverkehr gegründet wurde. Ihr Ziel ist die nachhaltige Förderung urbaner Mobilität in den Städten des Globalen Südens. Vgl. *Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et périurbains* (CODATU), »Who we are«. Die CEREMA ist eine öffentliche Einrichtung, die dem französischen Ministerium für Raumordnung und Dezentralisierung, dem Ministerium für ökologischen Übergang, Biodiversität, Forstwirtschaft, Meer und Fischerei untersteht. Sie begleitet den Staat und die Gebietskörperschaften bei der Ausarbeitung, Umsetzung und Bewertung der öffentlichen Planungs- und Verkehrspolitik. Vgl. *Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement* (CEREMA), »L'expertise publique pour la transition écologique et la cohésion des territoires«, 26. Mai 2025, <https://www.cerema.fr/fr/cerema>.

237 Der Verkehrsmodus der Multimodalität bezeichnet die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel durch eine Person innerhalb eines bestimmten Zeitraums. Zum Beispiel, wenn für verschiedene Zwecke wie Einkauf, Arbeitsweg oder Freizeit jeweils das Auto oder Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel gewählt werden. Vgl. Bastian Chlond, »Multimodalität und Intermodalität«, in *Nicht weniger unterwegs, sondern intelligenter? neue Mobilitätskonzepte*, hg. von Klaus J. Beckmann und Anne Klein-Hitpaß, Edition Difu - Stadt, Forschung, Praxis, Bd. 11 (Deutsches Institut für Urbanistik, 2013), 275.

238 Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD), »Projet de Restructuration Globale du Réseau de Transport en Commun de Dakar«.

zwischen dem prioritären Verkehrsnetz und den beiden Linien des Massenverkehrs wechseln.

In der dritten Phase sollen das Busnetz mit 71 bestehenden Linien der DDD und TATA reorganisiert und hierarchisiert werden. Zudem sollen konkurrierende Linien vereinheitlicht und neue Umsteige- sowie Anschlussoptionen geschaffen werden. Die vierte und letzte Phase zielt auf ein neues Anschlussnetzwerk von elf neuen Linien, um die Interoperabilität zwischen den einzelnen Mobilitätssystemen zu erhöhen. Darüber hinaus sind Straßenbaumaßnahmen einschließlich dem Bau von Bushaltestellen, Endhaltestellen und Kreuzungen geplant, um effiziente und zuverlässige Verkehrsbedingungen zu fördern.²³⁹

Insgesamt sollen die beschriebenen Maßnahmen des RTC zur Attraktivität, Zugänglichkeit und Nachhaltigkeit der beiden Massenverkehrssysteme beitragen, deren Leistungsfähigkeit und Nutzung maßgeblich von einem effizienten und intermodalen Umsteigesystem und von den strategischen Verbindungen zu anderen Mobilitätsnetzen sowie der Tarifintegration abhängt. Die erste Projektphase wurde am 30. Mai 2024 in einer Pressekonferenz im Hotel Terrou Bi offiziell lanciert.²⁴⁰

Nach seiner erfolgreichen Implementierung soll das RTC als Pilotprojekt auf andere Städte – Kaolack, Mbour, Saint-Louis, Thiès, Touba-Diourbel und Ziguinchor – übertragen werden. Damit würde es zum landesweiten Programm zur Verbesserung der städtischen Mobilität im Senegal, dem *Programme pour l'Amélioration de la Mobilité Urbaine au Sénégal* (PAMUS) 2025 bis 2050 beitragen.²⁴¹

Diese strukturelle Neuausrichtung veranschaulicht, dass die urbane Mobilitätspolitik in Dakar nicht nur Aspekte der technischen Modernisierung umfasst, sondern auch weitere Faktoren in Betracht zieht. Der Fokus liegt vielmehr auf der Aushandlung eines neuen institutionellen Rahmens, der globale Entwicklungsdiskurse mit lokalen Governance-Strukturen vereint und dabei das Spannungsfeld zwischen Wachstum und Zugänglichkeit neu vermisst.

Zwei Massentransportsysteme für Dakar

Ein Blick auf die historische Entwicklung urbaner Mobilität zeigt, wie verschiedene Verkehrssysteme in jeweiligen Perioden priorisiert wurden. Während der Schienenverkehr die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts dominierte, wurde das 20. Jahrhundert mit seinen Autobahnen für das Automobil gebaut. In der gegenwärtigen Globalisierung und planetaren Urbanisierung²⁴² sichern Flughäfen, Hochgeschwindigkeitszugnetze²⁴³ und Tiefseehäfen die Vernetzung urbaner Handelszentren.²⁴⁴ Im Angesicht des Klimawandels lässt sich ein weltweites Wiederaufkommen von emissionsarmen, elektrifizierten Verkehrsmitteln im Stadtverkehr verzeichnen.

239 Ebd. 1 ff.

240 Fatou Diop, »Lancement de la première phase du projet de restructuration du réseau de transport en commun de Dakar«, hg. von Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD) (Dakar, 2024), 2.

241 Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD), »Construire une mobilité urbaine durable : les projets structurants du CETUD«.

242 Brenner und Schmid, »Planetary Urbanization«.

243 Vgl. AIHSRN auf Seite 98.

244 Zhuo, »Rethinking the Large-Scale Mobility Infrastructure Projects in Sustainable smart city perspective«, 378.

Im Zentrum der urbanen Mobilitätsstrategie von Dakar stehen zwei Massentransportsysteme: der TER und der BRT, die als Rückgrat eines multimodalen Verkehrsnetzes fungieren sollen. Sie basieren auf den Mobilitätsempfehlungen der Weltbank sowie der identifizierten Bewegungsmuster und Stadtstruktur von Dakar. CETUD-Direktor Thierno Birahim Aw betont die Rolle dieser beiden Großprojekte im Hinblick auf wirtschaftliches Wachstum, soziale Gerechtigkeit und die angestrebte Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrssektors. Dabei wird deutlich, dass die gegenwärtige Mobilitätsstrategie stark auf die paradigmatischen Leitlinien der Weltbank zurückgreift, wie sie bereits 2002 im Strategiebericht *Cities on the Move* (2019)²⁴⁵ formuliert wurden. Diese verbinden verkehrs- und stadtentwicklungspolitische Maßnahmen explizit mit der Armutsbekämpfung, ein Narrativ, das auch in der aktuellen Programmatik des CETUD aufgegriffen wird.

245 Gwilliam, *Cities on the Move*.

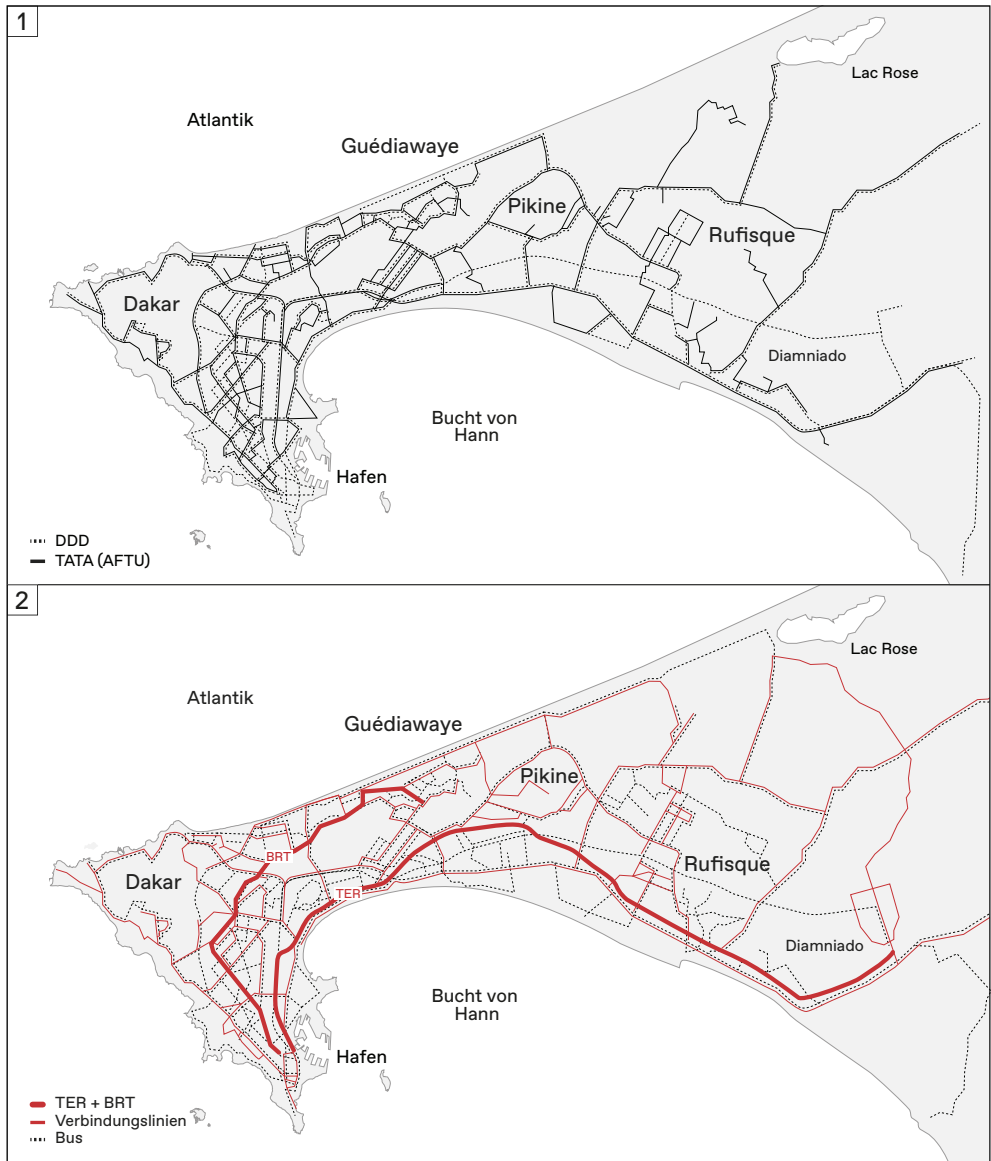


Abb. 10: Das öffentliche Verkehrsnetz von Dakar mit den Streckenverläufen des BRT und des TER vor (1) und nach (2) der Restrukturierung durch das RTC-Projekt. Die Karte basiert auf einer Synthese von drei Karten, in: CETUD. *Projet de Restructuration Globale du Réseau de Transport en Commun de Dakar*, 2024, Fig. 10–12. © Simon Meienberg.

Bus Rapid Transit

Der BRT ist ein mit Solarstrom betriebenes Bussystem mit einer täglichen Kapazität von bis zu 300.000 Fahrgästen und wurde am 15. Mai 2024 in Betrieb genommen. In Dakar verkehren die Busse von 6:00 Uhr bis 21:00 Uhr im 6-Minutentakt auf einer Strecke von 18,3 km mit 23 Haltestellen zwischen dem Gare de Routière de Petersen im Stadtzentrum und dem Vorort Guédiawaye. Sie bewegen sich ungehindert vom täglichen Verkehrsaufkommen auf reservierten Vorfahrtsspuren. Dadurch wird die Fahrzeit von 90 auf rund 45 Minuten verkürzt. Die Ticketpreise belaufen sich auf 500 CFA-Francs (80 Cent) für die gesamte Strecke, es besteht die Möglichkeit einer Reduktion von 100 bis 150 CFA-Francs (15 bis 20 Cent) für kürzere Distanzen. Finanziert wurde das BRT-Projekt von der Weltbank und der Europäischen Investitionsbank.²⁴⁶

Für Städte mit niedrigem BIP stellt ein BRT eine erschwingliche und nachhaltige Alternative zu städtischen U-Bahn-Systemen dar. Es verfügt über die Eigenschaften eines schienen gestützten Verkehrssystems, kostet aber 10 bis 50 Mal weniger als ein U-Bahn-System.²⁴⁷ Mit den Erfolgen des BRT-Systems *TransMilenio* in Bogotá hat das BRT-System als Katalysator für andere Megastädte fungiert und eine Verschiebung hin zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs in der lokalen Verkehrspolitik markiert.²⁴⁸ Seit den 1990er Jahren wurde das BRT-System erfolgreich in dichten zentralen Stadtgebieten auf der ganzen Welt eingeführt, etwa in Südamerika und Asien.²⁴⁹

Train Express Régional

Der TER ist eine elektrifizierte und schienenbasierte Regionalstadtbahn mit einer täglichen Kapazität von 115.000 Fahrgästen²⁵⁰ und wurde am 27. Dezember 2021 in Betrieb genommen.²⁵¹ Die Züge des TER verkehren von 5:45 Uhr bis 22:05 Uhr im 10-Minutentakt auf einer Strecke von 36 km mit 13 Haltestellen zwischen Dakar Hauptbahnhof im Stadtzentrum und Diamniadio. Zurzeit befindet sich ein zweiter Streckenabschnitt mit 19 km Länge in der Fertigstellung, der die Verbindung zwischen Diamniadio und dem internationalen Flughafen Dakar Blaise-Diagne (AIBD) sicherstellen wird.²⁵² Die Ticketpreise sind in zwei Klassen und drei Zonen gegliedert. In der zweiten Klasse kostet eine Fahrt über die gesamte Strecke zwischen 500 bis 1500 CFA-Francs (80 Cent bis 2,30 Euro). Ein vergleichbares Stadtbahnssystem, wird zurzeit in Abidjan, der Hauptstadt der Côte d'Ivoire gebaut.²⁵³

246 Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD), »Découvrez notre projet de Bus Rapid Transit«, Accélérer et soutenir la transformation durable, 27. Mai 2025, <https://cetud.sn/projet/bus-rapid-transit/>.

247 Lloyd Wright, »Bus Rapid Transit: A Review of Recent Advances«, in *Urban Transport in the Developing World: A Handbook of Policy and Practice*, hg. von Harry T. Dimitriou und Ralph Gakenheimer (Edward Elgar Publishing Ltd, 2011), 424.

248 Ebd. 432.

249 Zhuo, »Rethinking the Large-Scale Mobility Infrastructure Projects in Sustainable smart city perspective«, 384.

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

251 Omar Bounkhatib Sylla, *Le transport de masse au Sénégal: cas du train express régional, TER* (l'Harmattan Sénégal, 2022).

252 TREM Africa, »Regional Express Train (TER) Phase II«, 15. März 2025, <https://web.archive.org/web/20250315143853/https://www.tremafrica.com/projects/regional-express-train-ter/>.

253 Ministère de Transports de la République de Côte d'Ivoire, »Le Metro d'Abidjan: Ligne 1«, 1. Juli 2019, <https://www.lemetrodabidjan.ci/>.

Anders als der BRT steht der TER unter der administrativen Verwaltung der Société Nationale de Gestion du Patrimoine du Train Express Régional (SENTER). Er ist jedoch ein integrativer Bestandteil der urbanen Mobilitätsstrategie der CETUD.²⁵⁴

Die beiden strukturierenden Massentransportsysteme orientieren sich an einem optimalen Mix aus Straßen- und Schientechnologien, die bereits in anderen Städten des Globalen Südens erfolgreich getestet wurden.²⁵⁵ Beispiele dafür sind die BRT-Systeme in Bogotá und Quito sowie regionale Stadtbahnsysteme in Caracas oder Bangkok.²⁵⁶ Einem Strategiebericht der Weltbank zufolge, sollen sie durch ihr hohes Transportvolumen und vergleichsweise niedrige Ticketpreise für eine bessere Anbindung zwischen Randgebieten und Stadtzentrum für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen sorgen.

Damit erfüllen sie die beiden Ziele Zugang und Effizienz. Das Ziel der Sicherheit wurde durch eine reservierte Spur beim BRT und die Schiene beim TER erreicht. Dadurch sollen Kollisionen mit anderen Verkehrsmitteln im Straßenverkehr vermieden werden. Durch ihren elektrischen Antrieb zahlen die beiden Massenverkehrssysteme zudem auf das Ziel der Nachhaltigkeit ein und tragen so zur Dekarbonisierung bei.

Zwischenresümee

Im ersten Teil des vorliegenden Kapitels wurde anhand historischer Karten verdeutlicht, wie koloniale Raumplanungs- und Umsiedlungspraktiken die Stadtstruktur Dakars grundlegend prägten und sich in einer sozialräumlichen Segregation äußerten. Darauf aufbauend zeigte der zweite Teil, wie postkoloniale Migrationsdynamiken ab den 1970er Jahren zu einem unkontrollierten Wachstum und aufgrund von Wohnungsmangel zu informeller Urbanisierung führten, die bis heute zentrale Herausforderungen für die Stadtentwicklung darstellen. Es wurde deutlich, dass die unzureichende planerische Steuerung und die fehlende Einbeziehung der Stadtbevölkerung zu einer langfristigen infrastrukturellen Polarisierung zwischen Zentrum und Peripherie beitrugen. Diese Ungleichverteilung manifestierte sich auch im Zugang zum öffentlichen Verkehr, der sich zunächst aus informellen Mobilitätsakteur:innen zusammensetzte. Versuche, den öffentlichen Verkehrssektor zu formalisieren, scheiterten bisher weitgehend an den unangepassten Mobilitätsangeboten.

Der dritte Teil analysierte die gegenwärtige Umstrukturierung des öffentlichen Verkehrsnetzes Dakars als Triebkraft städtischen Wandels. Mit dem TER und dem BRT wurden zwei groß angelegte Massentransportsysteme eingeführt, die als Rückgrat eines multimodalen, elektrifizierten Verkehrsmodells fungieren sollen. In enger Anlehnung an die Leitlinien internationaler Entwicklungsinstitutionen wie der Weltbank orientieren sich diese Projekte an globalen Konzepten nachhaltiger, effizienter und sozial gerechter Mobilität.

Trotz der Innovationskraft und der Übernahme internationaler Good-Practice-Modelle offenbart sich am Fallbeispiel Dakar eine zentrale Herausforderung: Die sozialräumliche Integration informeller Mobilitätspraktiken und ihrer Akteure bleibt bislang weitgehend ungelöst. Beispielsweise vernachlässigt die top-down organisierte

254 Société Nationale de Gestion du Patrimoine du Train Express Régional (SENTER), »Le réseau TER Dakar«, TER de Dakar : Découvrez le réseau et l'autorité organisatrice la SENTER, TER Dakar, 27. Juni 2021, https://www.terdakar.sn/le_reseau_ter_dakar/.

255 Gwilliam, *Cities on the Move*, 109 ff.

256 Ebd. 113.

Verkehrsplanung der CETUD bestehende, historisch gewachsene Mobilitätsnetzwerke wie die der Clandos oder Jakartas.

Ihre synergetische Einbindung erfordert nicht nur infrastrukturelle und administrative Schnittstellen, sondern auch die Anerkennung ihrer soziokulturellen Relevanz. Andernfalls droht die Reproduktion jener Ausschlüsse, die durch das neue Mobilitätsregime eigentlich überwunden werden sollten. Der Zugang zur Stadt bleibt somit nicht allein eine Frage technischer Vernetzung und politischer Programmatik, sondern auch der sozialen Inklusion, der ökonomischen Zugänglichkeit und intelligenten Verbindung koexistierender Mobilitätspraktiken im urbanen Raum.

Auf Grundlage der hier besprochenen urbanen Entwicklungen und Mobilitätspolitiken fokussiert das folgende Kapitel auf das TER-Projekt, um den konkreten Zusammenhang zwischen kolonial angelegten Mobilitätsinfrastrukturen und aktuellen Anschlüssen an globale Verkehrsnetze herauszuarbeiten.

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>.

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.

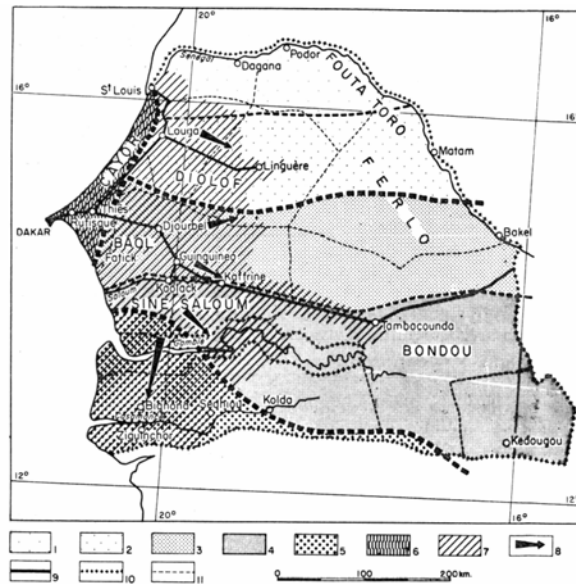


Abb. 12: Karte mit der Ausdehnungsrichtung (8) der Erdnussanbauggebiete (7) in Senegal entlang der Eisenbahnlinien (9), Klimazonen (1–6), Staatsgrenzen (10), regionalen Grenzen (11), in: Pélaut, Yves, »L'arachide au Sénégal«, Cahiers d'outre-mer. No 53-14e, Januar-März 1961, 8, Fig. 1, Persée. © Presses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

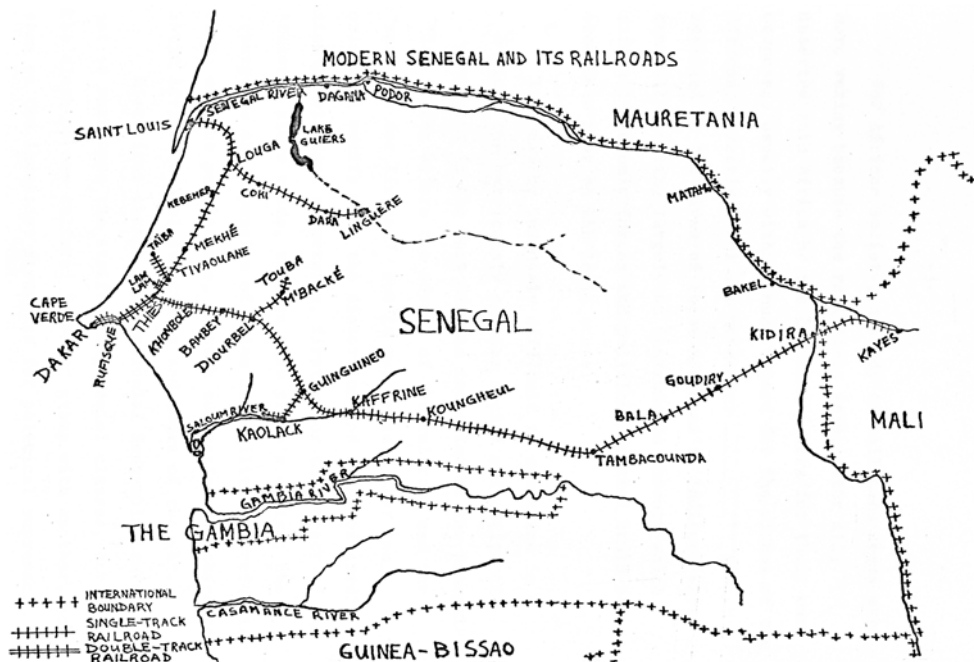


Abb. 14: Karte der kolonialen Eisenbahnlinien in Senegal, in: Pfeiffer, Paul Edward, »Railroads and Aspects of Social Change in Senegal, 1878–1933«. Dissertation, University of Pennsylvania, 1975, 2, Fig. 1. © Penn Libraries.

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

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

306 Ebd. 19.

307 Ebd.

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 Verarbeitung 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)

Angesichts 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).

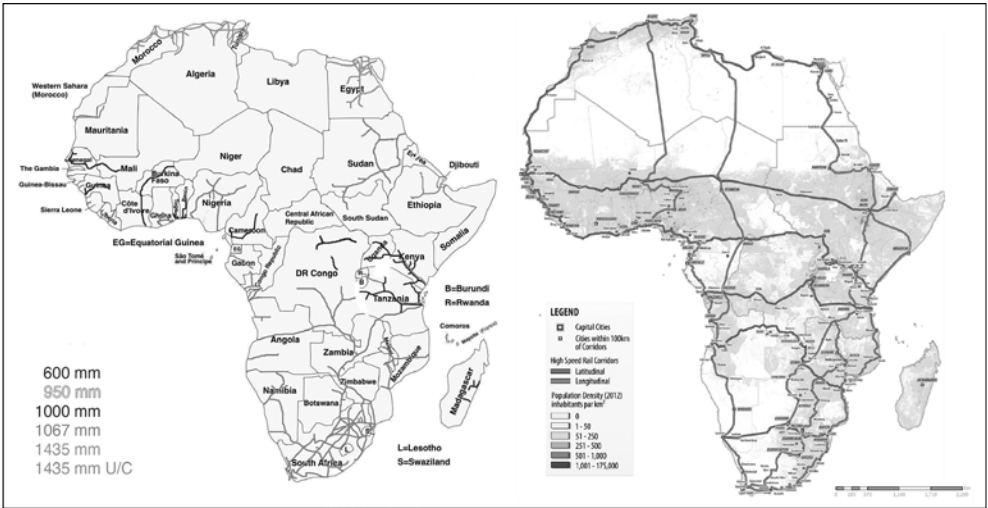


Abb. 15: Links eine Karte der afrikanischen Eisenbahnlinien mit ihren Spurweiten von Bucsky, 2017, in: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Africa_railway_map_gauge.jpg. [Zugriff: 04.08.2025]. © Creative Commons Share Alike 4.0 International. Rechts eine Karte des geplanten AIHSRN-Netzwerks, Bildkomposition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

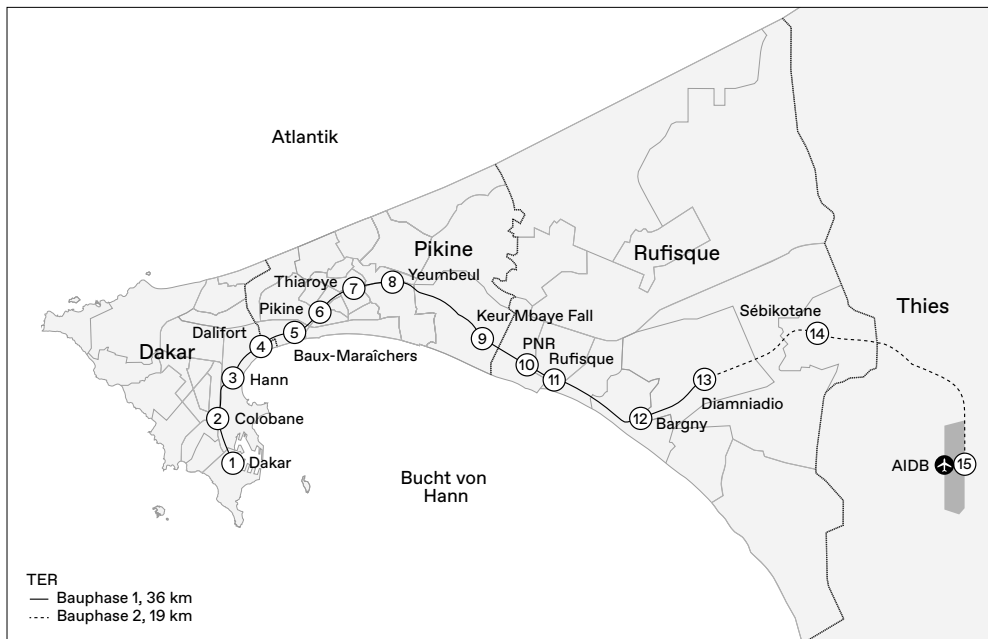


Abb. 16: Karte von Dakar und seiner Agglomeration mit dem eingezeichneten Verlauf der TER-Streckenabschnitte der realisierten Bauphase 1 und dem sich im Bau befindlichen Streckenabschnitt 2, 2024. © Simon Meienberg.

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 machtvolle 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) weiht 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.

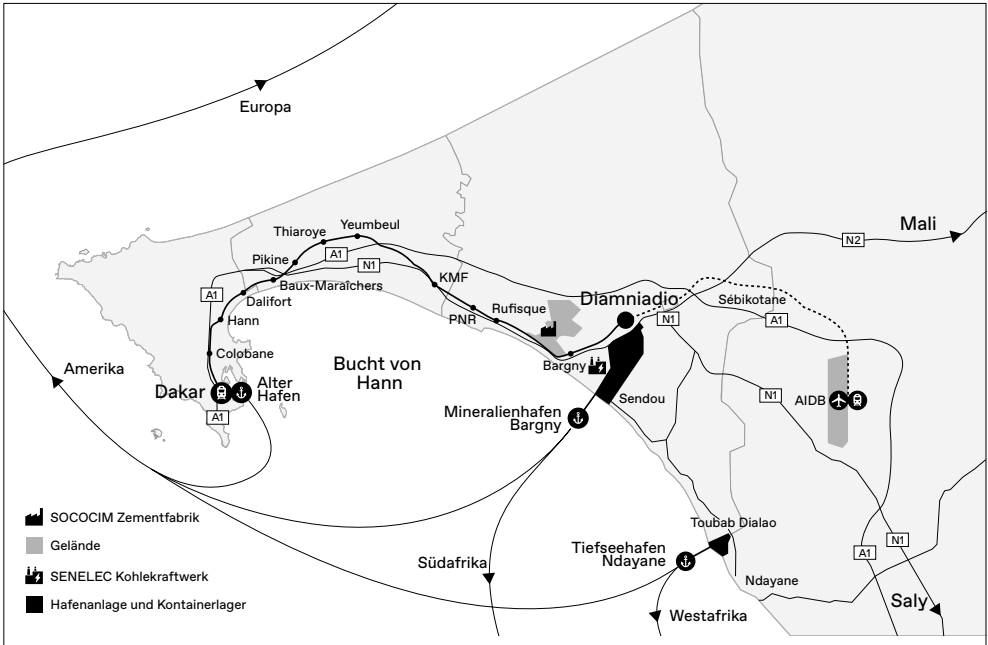


Abb. 20: Karte mit den logistischen Verkehrs- und Transportverbindungen, den Hafenanlagen und Industriezentren der Region Dakar, 2025. © Simon Meienberg.

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 machtvoll 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.

Im folgenden Kapitel werden die tiefgreifenden räumlichen Veränderungen und sozialen Auswirkungen des TER-Projekts aus der Perspektive der Betroffenen erfasst. Diese Analyse basiert auf meinen designethnografischen Begegnungen, persönlichen Gesprächen und Stadtpaziergängen mit meinen Forschungspartner:innen, den Impactés du TER von Wakhinane Colobane.

Im ersten Teil werden die Ausschlüsse anhand konkreter Fallbeispiele besprochen, die aus einer unzureichenden Informations-, Entschädigungs- und Umsiedlungspolitik der projektverantwortlichen Behörde APIX resultierten. Der zweite Teil befasst sich mit den daraus entstandenen Konflikten und Konfrontationen mit den Betroffenen, die sich als Opfer diskriminierender Praktiken von staatlichen Akteur:innen sehen.

Im Anschluss werden im zweiten Teil die identifizierten Mängel in der Umsetzung des TER-Projekts über die Analyse einer unabhängigen Studie der senegalesischen Nichtregierungsorganisation Lumière Synergie pour le Développement (LSD) dargestellt. Ergänzend dazu führte ein Gespräch⁴⁰⁷ mit dem Forschungsleiter Babacar Diouf, der Kommunikationsverantwortlichen Fatoumata Mbodji und der Programmverantwortlichen Ndeye Fatou Sy von LSD, um zu einem tieferen Verständnis der Zusammenhänge zu gelangen. Thema dabei waren etwa die Projektfinanzierung der Afrikanischen Entwicklungsbank (AfDB) in Senegal allgemein sowie die damit verbundenen sozialen Auswirkungen. Zudem wird die Position und Perspektive von Yatma Dieye,⁴⁰⁸ dem Leiter der Abteilung für Umwelt- und Sozialschutz von APIX, den Aussagen der Impactés gegenübergestellt, um die Komplexität der Entschädigungs- und Umsiedlungsthematik zu beleuchten. Zur visuellen Erfassung der durch die Umsiedlung angestoßenen Veränderungen im Stadtgefüge von Dakar werden eine handgezeichnete Karte des ehemaligen Wohnviertels Wakhinane Colobane und eine gemeinsame Aufzeichnung des Stadtpaziergangs analysiert.

Der dritte Teil zeigt auf, wie sich das Kollektiv der Impactés von Wakhinane Colobane im Kampf um soziale Gerechtigkeit solidarisch organisiert und durch selbst initiierte Aktivitäten Widerstand leistet. Anhand konkreter Fallbeispiele sowie visueller und deskriptiver Daten aus der Feldforschung verdeutlicht das vorliegende Kapitel die unterschiedlichen sozialen Ausschlüsse, die durch das TER-Projekt entstanden sind. Es stellt die Impactés als emanzipierte Akteur:innen dar, die in Abwesenheit staatlicher Unterstützung gemeinsam ihre Existenzgrundlagen und Orientierungspunkte wiederherstellen und für Gerechtigkeit und die Zukunft ihrer Kinder einstehen. Zu Beginn des vorliegenden Kapitels wird mit der Beschreibung der Ausschlüsse des TER-Projekts ein deutlicher Kontrast zu den intendierten Anschlüssen aus dem vorangegangenen Kapitel sichtbar.

407 Babacar Diouf u. a., »Gespräch mit Lumière Synergie pour le Développement«, interviewt von Simon Meienberg, 28. Juli 2024, Transkript. Vgl. Transkript auf Anfrage.

408 Yatma Dieye, »Gespräch mit dem Leiter der Abteilung für Umwelt- und Sozialschutz von APIX«, interviewt von Simon Meienberg, 30. Mai 2024, Transkript. Vgl. Transkript auf Anfrage.

Ausschlüsse des TER-Projekts

Neben den als positiv bewerteten Veränderungen des TER-Projekts, wie der täglichen Zeiteinsparung für Pendler:innen und der Reduzierung des CO²-Ausstoßes sowie der Sicherheit und Zuverlässigkeit der Zuglinie, zeigten seine Ausschlussdynamiken in seiner alltäglichen Nutzung. Beispielsweise wurden Zugangskontrollen zu den Stationen und Gleisen sowie Verhaltensregeln an Bord des TER eingeführt, die sich einer erzieherischen Tonalität bedienen. Des Weiteren wurden die Ticketkosten über Tarifzonen standardisiert, was die Wahl von günstigeren Mobilitätsangeboten ausschließt. Zudem trat eine lineare Zeitlogik mit 10-Minutentaktung anstelle der flexiblen Abfahrt- und Ankunftszeiten, wie sie bei informellen Mobilitätsanbietern üblich war.

Der hoch spezialisierte Eisenbahnsektor folgt dabei den Logiken und Dynamiken der Vernetzung globaler Städte nach westlichem Vorbild, die sich zu strategischen Zentren in transnationalen Netzwerken herausbilden, wie sie die Soziologin Saskia Sassen in *Global City* (2001)⁴⁰⁹ beschreibt. Die damit einhergehenden Prozesse der Urbanisierung, wie die Umstrukturierung und Neuausrichtung der ökonomischen und räumlichen Organisation, formen die lokalen, sozialen sowie kulturellen Infrastrukturen und Stadträume von Dakar. Die damit verbundenen Veränderungen beeinflussten auch die urbanen Mobilitätslogiken. Denn die neue TER-Zuginfrastruktur entfaltet ihre Funktion in ihrer Gleichzeitigkeit als Trennung zwischen Stadtteilen und als Verbindung zwischen Stadtperipherie und -zentrum. Damit rücken die an das Verkehrsnetz angeschlossenen Räume zeitlich näher zusammen und werden dadurch besser erreichbar. Gleichzeitig werden die vom Netzwerk nicht erfassten Viertel vom Stadtzentrum abgekoppelt. Indem der TER bestimmte Stadtteile miteinander verbindet und dadurch aufwertet, grenzt er andere aus und stuft ihre Bedeutung herab. Dieses exkludierende Mobilitätsregime orientiert sich weniger an lokalen Mobilitätspraktiken, wie sie in Kapitel 3 beschrieben werden, als an den globalen Netzwerken des Handels und des Tourismus.

Vor dem Hintergrund geriet die mit dem TER-Projekt verbundene urbane Segregation sowie die Entschädigungs- und Umsiedlungspolitik der staatlichen Behörde APIX durch die Betroffenen zunehmend in die öffentliche Kritik. Denn die neu geschaffenen Verkehrsinfrastrukturen – in Form der gebauten Schutzmauern, Verkehrsübergänge und Fußgängerbrücken entlang der TER-Gleise – wurden zu Zugangsbarrieren. Sie erforderten den großräumigen Abriss von zahlreichen Behausungen, von ökonomischen, religiösen und kulturellen Einrichtungen.

Mit diesen infrastrukturellen Veränderungen durch das TER-Projekt wurden außerdem lokale Funktionen des Mobilseins in den Hintergrund gedrängt. Auf diese Weise schreibt das TER-Projekt eine die kolonial geprägte Mobilitätslogik im Geiste einer neoliberal getriebenen Entwicklungspolitik fort, die gleichzeitig globale Anschlüsse und lokale Ausschlüsse erzeugt. Im Folgenden werden zunächst die Hintergründe der Enteignung und Entschädigung in den Blick genommen, um eine Grundlage für die anschließende Analyse der Fallbeispiele zu liefern.

409 Saskia Sassen, *The Global City: New York, London, Tokyo*, Überarbeitet (Princeton University Press, 2001), <https://doi.org/10.1515/9781400847488>.

Enteignung und Entschädigung

Die Aktualisierung und bauliche Erweiterung von Gleisen, Stationen, Bahnhöfen und Übergängen der bestehenden Zuginfrastruktur auf dem Gleisbett der kolonialen Dakar–Niger-Linie führten zur Enteignung, Entschädigung und Umsiedlung von Personen und dem Abriss zahlreicher kultureller, sozialer, ökonomischer sowie religiöser Infrastrukturen vor Baubeginn der TER-Projektphase 1 am 14. Dezember 2016. Auf einer Projektfläche von 802 km², die 0,41 % der gesamten Landesfläche Senegals entspricht, sind 17 Kommunen⁴¹⁰ direkt von den Umsetzungsmaßnahmen des TER-Projekts betroffen.⁴¹¹

Die TER-Bahntrasse durchschneidet die dicht besiedelten Departements Dakar und Pikine und das größtenteils noch unerschlossene Departement Rufisque (Abb. 21). Charakteristisch für die Nachbarschaften in Gleisnähe sind informelle Besiedlungen, welche sich durch die anhaltende Zuwanderung aus ländlichen Gebieten herausgebildet haben. Sie folgen einem migrationsgetriebenen Urbanisierungsmuster, das Doug Saunders in *Arrival City* (2012)⁴¹² beschreibt. Insbesondere die periurbanen Vorstadtgebiete von Pikine und Rufisque verfügen über die notwendigen sozioökonomischen Strukturen und Landressourcen, die ankommenden Migrant:innen einen Anschluss an die senegalesische Hauptstadt versprechen. Um die Ausmaße des TER-Projekts besser beziffern zu können, werden im Folgenden zunächst statistisch erhobene Daten der Projektverantwortlichen präsentiert.

410 Die betroffenen Kommunen sind: Dakar Plateau, Hann Bel-Air, Dalifort Foirail, Guinaw Rails Sud, Guinaw Rails Nord, Pikine Est, Pikine Ouest, Thiaroye Gare, Djirah Thiraoye, Yeumbeul Sud, Diamaguene Sicap Mbao, Mbao, Keur Massar, Rufisque Ouest, Rufisque Nord, Rufisque Est, Bargny und Diamniadio. Vgl. A.I. Mohamed u. a., *Plan Complet de Reinstallation (PCR) Projet de Train Express Régional de Dakar (TER)*, P-SN-DCO-003 (African Development Bank (AfDB), 2016), 4.

411 Ebd. 8.

412 Doug Saunders, *Arrival City: How The Largest Migration In History Is Reshaping Our World*, 1. Aufl. (Vintage Books, a Division of Random House, Inc, 2012).

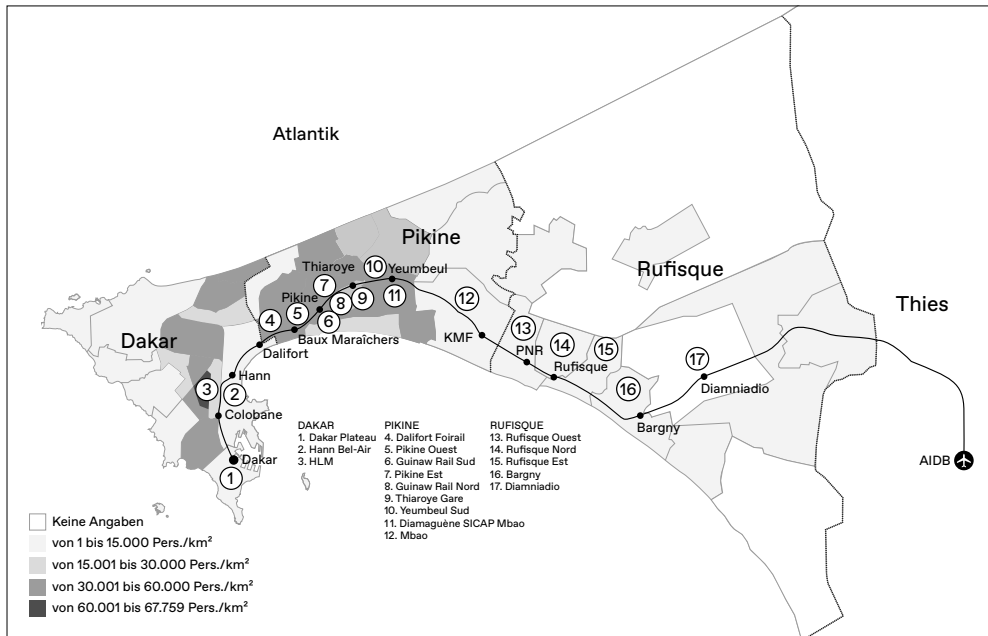


Abb. 21: Karte von Dakar mit dem Verlauf der TER-Zuglinie und Bevölkerungsdichte der angrenzenden Quartiere, 2024 basierend auf der Karte aus einer Projektpräsentation von APIX vom 15. März 2023. © Simon Meienberg.

Eine im Rahmen des TER-Projekts durchgeführte Volkszählung in den Departements Dakar und Rufisque für die Projektphase 1 identifizierte insgesamt 3909 Betroffene. Davon sind 1765 Haushalte, die zusammen 18.808 Personen umfassen, 14 formelle Unternehmen, 21 Infrastrukturen und kollektive Einrichtungen, 404 nicht ansässige Eigentümer, 65 landwirtschaftliche Parzellen und 1639 Geschäftsplätze.⁴¹³ Es wurde außerdem geschätzt, dass über 30.000 Personen indirekt von den Bauarbeiten betroffen sind.⁴¹⁴ Für die Projektphase 2 in Diamniadio und Sébikotane wurden insgesamt 1388 Betroffene, das heißt 133 bewohnte Gewerbeflächen, 130 Mieter:innen, 122 Geschäftsplätze, 34 formelle Unternehmen, 218 landwirtschaftliche Parzellen, 712 unbebaute/im Bau befindliche Grundstücke, 28 unbewohnte Gewerbeflächen und 11 Infrastrukturen und kollektive Einrichtungen gezählt.⁴¹⁵ Genaue Angaben zur Anzahl der betroffenen Personen wurden hingegen keine gemacht. Pape Latyr Niang, der Leiter der Abteilung für Großprojekte von APIX, schätzt, dass mittlerweile insgesamt 20.000 Personen vom TER-Projekt betroffen sind.⁴¹⁶

413 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque* (République du Sénégal, 2016), iv.

414 Ebd. viii.

415 Ebd. 216.

416 Pape Latyr Niang, »Gespräch mit dem Leiter der Abteilung für Großprojekte von APIX«, 27. Mai 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage, [0:14:03.5].

Aus einer sozioökonomischen Erhebung geht hervor, dass ein Großteil der vom TER-Projekt betroffenen Personen Wohneigentümer war. Die gleichzeitig hohe Anzahl an Mietverhältnissen lässt sich dadurch erklären, dass viele Betroffene vom ländlichen Gebieten in die Hauptstadt gezogen sind.⁴¹⁷

Die durchschnittliche Haushaltsgröße beträgt 8 Personen⁴¹⁸ mit einem überwiegenden Anteil von jungen Menschen im Alter von 18 bis 35 Jahren.⁴¹⁹ Männer und Frauen sind zu gleichen Teilen vertreten. Über die Hälfte von ihnen ist ledig, wobei bei Verheirateten die monogamen Ehen gegenüber den polygamen Partnerschaften überwiegen.⁴²⁰ Dies lässt sich auch auf die hohe Anzahl an jungen Menschen zurückführen, die sich zunehmend von traditionell polygamen Familienstrukturen lösen.

Obwohl Männer immer noch mit großer Mehrheit für das Haushaltseinkommen sorgen, wurde in den Gemeinden Dakar Plateau, Hann Bel-Air und Dalifort Foirail die höchste Beschäftigungsquote von Frauen im Vergleich zum restlichen Projektgebiet gemessen. Die meisten von ihnen sind entweder Hausfrauen, Schüler:innen/Student:innen⁴²¹ und/oder gehen einer informellen Tätigkeit nach.⁴²² Letzteres steht im Zusammenhang mit dem erschwerten Zugang zu formellem Anstellungsverhältnissen.

Die nachfolgende technische Zeichnung von APIX veranschaulicht die Eingriffe in bestehende Baustrukturen entlang der Gleise (Abb. 22). Darüber lassen sich die massiven Einschnitte ins Stadtgefüge ablesen, welche die Bauarbeiten im Zuge des TER-Projekts in den Vierteln der östlichen Stadtteile in der Bucht von Hann hinterlassen haben. Ihre Visualisierung erinnert an den Detailplan der *l'Avenue de l'Opéra*⁴²³ von André Sagnier oder den *Plan d'ensemble des travaux de Paris* (1868)⁴²⁴ von Eugène Andriveau-Goujon, der die umfassenden Abriss- und Modernisierungsarbeiten des Präfekten Georges-Eugène Haussmann in Paris zwischen 1852 und 1868 dokumentierte. Die gut 160 Jahre zurückliegende radikale Umstrukturierung der französischen Hauptstadt weist Parallelen zu den heutigen Ereignissen im kolonial konstruierten Dakar auf. Wie einst die Errichtung der Boulevards führt der Bau die TER-Zuglinie zur Restrukturierung des sozialräumlichen Stadtgefüges.

417 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque*, 35.

418 Ebd. 18.

419 Ebd. 17.

420 Ebd. 21 f.

421 Ebd. 33 f.

422 Diodio Diadiou u. a., »Guide du Genre et du Développement urbain durable au Sénégal«, hg. von Heinrich Böll Foundation, Dakar, August 2023, 9, https://sn.boell.org/sites/default/files/2023-09/guide-genre-du-developpement-urbain-durable_vs.pdf.

423 André Sagnier, *Plan de l'Avenue de l'Opéra*, Karte, Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE D-4107, 25. Juli 2011, 1:2 000, BNF Gallica, <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40731605x>.

424 Eugène Andriveau-Goujon, *Plan d'ensemble des travaux de Paris à l'échelle de 0,001 pour 10 mètres (1/10 000) indiquant les voies exécutées et projetées de 1851 à 1868*, Stadtplan, E. Andriveau-Goujon, 1868, 1:10 000, BNF Gallica (Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE D-933).



Abb. 22: Luftaufnahme mit technischer Zeichnung des Sicherheitsperimeters des TER-Bahntrasse (blaue Linie) in Bargny, 2024, Dakar. Die weiß markierten Gebäude sind direkt vom Abriss betroffen, während die rot markierten Gebäude nur teilweise von den Bauarbeiten tangiert werden. © APIX.

Der Plan d'Action de Réinstallation

Der *Plan Complet de Réinstallation* (PCR)⁴²⁵ wurde auf Grundlage sozialer, ökologischer und wirtschaftlicher Vorstudien der AfDB entwickelt. Aufbauend darauf erarbeitete APIX den *Plan d'Action de Réinstallation* (PAR),⁴²⁶ einen detaillierten Umsetzungsplan für die erste Projektphase im Streckenabschnitt Dakar–Diamniadio. Der PAR umfasst alle organisatorischen Strukturen sowie die rechtlichen, institutionellen, finanziellen und sozialen Rahmenbedingungen für Enteignung, Entschädigung und Umsiedlung. Dabei offenbart der Plan einen hochkomplexen administrativen Apparat mit zahlreichen Verfahren und Prozessen. Sein Ziel war es, eine gerechte und rechtlich abgesicherte Umsiedlung der Betroffenen sicherzustellen.

An dieser Stelle kommt die *Direction de la Sauvegarde Environnementale et Sociale* (DSES)⁴²⁷ von APIX ins Spiel. Sie war für die Überwachung der Umwelt- und Sozialrichtlinien durch die Projektorgane und Vertragspartner:innen verantwortlich.⁴²⁸ Diese Richtlinien sollten den Schutz aller Personen, die von negativen Auswirkungen betroffen waren, gewährleisten. Im Rahmen des TER-Projekts bezeichnet der Begriff *Personnes Affectées par le Projet* (PAP) alle Personen, die durch das Projekt Verluste oder Nachteile erfahren haben. Dazu gehören alle Personen, die ihr Eigentum, ihre Produktionsmittel oder Arbeitsplätze sowie den Zugang zu Ressourcen ganz oder teilweise, vorübergehend oder dauerhaft verloren haben.⁴²⁹

425 Mohamed u. a., *Plan Complet de Réinstallation (PCR) Projet de Train Express Régional de Dakar (TER)*.

426 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque*.

427 Aus dem Französischen übersetzt: »Abteilung für Umwelt- und Sozialschutz« (Übersetzung des Autors).

428 Yatma Dieye, »Gespräch mit dem Leiter der Abteilung für Umwelt- und Sozialschutz von APIX.«, 30. Mai 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage, [0:00:22.0].

429 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque*, xxiv.

Die Maßnahmen zur Entschädigung und Umsiedlung im PAR basieren auf den ökologischen und sozialen Sicherungsprinzipien der AfDB.⁴³⁰ Deren Richtlinien zur operativen Sicherung in Bezug auf die unfreiwillige Neuansiedlung, Landerwerb, Umsiedlung und Entschädigung des *Système de Sauvegardes Intégré (SSI)*⁴³¹ betreffen verschiedene Phasen des TER-Projekts und befassen sich sowohl mit rechtlichen als auch mit sozialen Fragen im Kontext der unfreiwilligen Umsiedlung. Die Richtlinien sollen sicherstellen, dass die umgesiedelten Personen fair, gerecht, sozial und kulturell akzeptabel behandelt werden. Zudem ist eine Entschädigung und Unterstützung bei der Neuansiedlung zu leisten, sodass der Lebensstandard sowie die Fähigkeit, ein Einkommen zu erwirtschaften, das Produktionsniveau und die gesamte Existenzgrundlage der Betroffenen verbessert wird. Des Weiteren sollen die PAP von den Vorteilen des TER-Projekts profitieren können.⁴³²

Die zentralen Grundsätze zur Umsetzung dieser Maßnahmen waren: die Vermeidung von unfreiwilliger Umsiedlung und die Minimierung der Auswirkungen, die Beteiligung und Konsultation der Betroffenen in der Projektplanung, eine Unterstützung für die Umsiedlung und die Wiederherstellung ihrer Existenzgrundlagen sowie die Bereitstellung klarer Richtlinien für Kreditnehmer und eines Mechanismus zur Überwachung der korrekten Implementierung.⁴³³ Für den letzten Punkt wurde die Direktion für Sozial- und Umweltschutz⁴³⁴ von APIX eingerichtet. Sie arbeitete an der Schnittstelle zwischen den Ministerien, APIX, dem Komitee *ad hoc* und seiner *Groupe opérationnel* auf der einen Seite und den unterstützenden Strukturen in den betroffenen Kommunen vor Ort auf der anderen Seite.

Das Komitee *ad hoc* untersteht dem Vorsitz des senegalesischen Innenministers und ist für die Überwachung der Räumung der Grundstücke von staatlichen Großprojekten zuständig. Alle damit verbundenen operativen Aufgaben wurden wiederum von der *Groupe opérationnel*⁴³⁵ ausgeführt. Sie besteht aus einem technischen Team, das sich aus Mitarbeiter:innen der regionalen Abteilungen für Stadtplanung, öffentliche Arbeiten, Kataster, Domänen, Raumordnung und Bauwesen zusammensetzt. Zu ihren Aufgaben zählen die Information und Sensibilisierung der betroffenen Bevölkerung über ihre Rechte und den Projektverlauf, die Erfassung und Bewertung der Grundstückskosten sowie die Auszahlung der Entschädigungen. Darüber hinaus übernimmt sie die Zustellung der Räumungsaufforderungen, die Unterstützung der

430 Die Definition von »unfreiwilliger Umsiedlung« der AfDB bezieht sich auf die negativen gesellschaftlichen und persönlichen Auswirkungen von projektbedingtem Landerwerb, Beschränkungen des Zugangs zu Land und der Landnutzung sowie den Verlust von Eigentum und Vermögen. Eine Umsiedlung gilt dann als unfreiwillig, wenn eine betroffene Person oder Gemeinschaft nicht das Recht oder die Möglichkeit haben, sich ohne Zwang oder Einschüchterung gegen den Landerwerb oder gegen Einschränkungen des Zugangs zu oder der Nutzung von Land zu wehren, die zum Verlust von Eigentum oder zu Vertreibung führen. Vgl. African Development Bank (AfDB), »Integrated Safeguards System (ISS)«, AfDB, 2023, 71, https://www.mfiseash.org/sites/default/files/2024-03/final_-_updated_integrated_safeguards_system_en.pdf.

431 African Development Bank (AfDB), »Système de Sauvegardes Intégré (SSI)«, AfDB, 2013, 35–43, https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Policy-Documents/December_2013_-_AfDB%E2%80%99S_Integrated_Safeguards_System_-_Policy_Statement_and_Operational_Safeguards.pdf.

432 Ebd. 35.

433 Ebd.

434 Bezieht sich auf die *Direction de la Sauvegarde Environnementale et Sociale (DSSES)*.

435 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque*, 96.

Verwaltungsbehörden, die Umsiedlung der Vertriebenen und die Überwachung der Abrissarbeiten.⁴³⁶ Konflikte oder Beschwerden, die sich in diesem Zusammenhang ergeben, werden von der Commission Départementale de Recensement et d'Évaluation des impenses (CDREI)⁴³⁷ bearbeitet. Sie prüft die Reklamationen der PAP auf ihre Rechtmäßigkeit und leitet sie bei an die Schlichtungsabteilung der Commission de Médiation Sociale (CMS) weiter.⁴³⁸

Auf den ersten Blick scheinen die Aufgaben und Prozesse klar geregelt zu sein, so dass eine reibungslose Umsetzung der Schutzmaßnahmen unter Einbeziehung der PAP erwartet werden könnte. Eine genauere Analyse zeigt jedoch erhebliche Schwachstellen im System. Diese werden durch die komplexe Verflechtung kolonial geprägter Landverwaltung, städtebaulicher Besonderheiten und soziokultureller Faktoren verstärkt.

Aus diesem Grund werden im Folgenden ausgewählte Aspekte der Enteignung und Entschädigung einer detaillierten Untersuchung unterzogen. Sie sind für das Verständnis der Konfrontationen und Konflikte des TER-Projekts von entscheidender Bedeutung.

Konkurrierende Verständnisse von Recht auf Land

Im PAR wird zwischen fünf Entschädigungskategorien unterschieden: Kompensiert wird der Verlust von (1) Land, (2) Wohn- und Industriegebäuden, (3) Pflanzen, (4) Haushaltsgütern und (5) Erwerbseinkommen.⁴³⁹ In der folgenden Analyse liegt ein besonderer Fokus auf der Entschädigung für Land, Wohngebäude, Mietverhältnisse und Erwerbseinkommen.⁴⁴⁰

Der Konflikt um die Enteignung von und Entschädigung für Land brachte eine altbekannte Problematik von Grundbesitz in Senegal erneut zum Vorschein. Um diese Konfliktsituation zu verstehen, ist es zunächst erforderlich, einen Exkurs in die historische Entwicklung der Landverwaltung und -rechte in Senegal zu unternehmen. Durch diese Linse betrachtet, entfacht sich der Konflikt an den konkurrierenden Landrechtssystemen mit der Eroberung der Halbinsel und der Gründung von Dakar am 25. Mai 1857.⁴⁴¹ Damals führte die französische Kolonialadministration einen neuen Grundrechtsrahmen ein, der auf einer westlichen Auffassung von Eigentum beruhte und mit dem bis dahin praktizierten Landrecht der Lébou konkurrierte.⁴⁴²

Dieses basierte, wie in vielen westafrikanischen Ländern, auf dem Gewohnheitsrecht. Laut dem senegalesischen Forscher Assane Diagne des senegalesischen Think Tanks *Initiative Prospective Agricole et Rurale* (IPAR) war Land traditionell im Besitz der Gemeinschaft und wurde von einem sogenannten *Lamane* verwaltet und zugeteilt, damit es gerecht genutzt wurde. Diese Form der Landverwaltung geht auf die religiöse

436 Ebd. 96 f.

437 Ebd. 204.

438 Ebd.

439 Ebd. 237–239.

440 Die Kompensationskategorien wurden für die nachfolgende Analyse der Fallbeispiele ausgewählt.

441 Ricou u. a., *La Gare de Dakar*, 16.

442 Philippe Lavigne Delville, *Les transactions foncières et marchés fonciers ruraux et péri-urbains au Sénégal*, hg. von Comité technique, Foncier&développement, Regards sur le foncier 18 (AFD, MEAE, 2024), 10.

Vorstellung zurück, welche die Erde als eine göttliche Schöpfung betrachtet. Sie kann deshalb nur Gott und den Vorfahren gehören.⁴⁴³

Den Zusammenhang zwischen dem modernen Eigentumsrecht, der kolonialen Aneignung von Land und Kapitalakkumulation im späten 19. Jahrhundert stellt Brenna Bhandar, eine Rechtswissenschaftlerin an der SOAS in London, in ihrem Buch *Colonial Lives of Property* (2018) her.⁴⁴⁴ Sie argumentiert, dass koloniale Eigentumsge- setze und rassische Subjektivität dabei in einer wechselseitigen Beziehung standen, die sie mit dem Begriff der *rassischen Eigentumsregime* beschreibt. Als juristische Struktur entfalten diese Regime ihre disziplinierende Macht, indem sie kolonialen Besitzansprüchen dienen und gleichzeitig *rassische Subjekte*, gestützt auf eine Werte- hierarchie, hervorbringen.⁴⁴⁵ Die Einstufung der indigenen Bevölkerung als vormo- dern wurde dabei mit der Abwesenheit von Privateigentumsrechten und besonderen Kultivierungsformen begründet.⁴⁴⁶

Unter dem französischen Kolonialregime wurden Landtransaktionen ab 1830 über das Zivilgesetzbuch abgewickelt, was zu vielen Landkonflikten führte. Die Ein- führung eines Registrierungssystems ab 1900 diente der Festschreibung der Besitz- verhältnisse, bot eine rechtliche Absicherung der Transaktionen von Landtiteln und ermöglichte gleichzeitig die Kontrolle der Vergabe von Privateigentum durch die Kolo- nialmacht. Die Registrierung fiel somit unter das, was Joseph Comby⁴⁴⁷ die Schaffung von Eigentum »von oben« durch den Staat nennt. Sie steht im Gegensatz zur Schaf- fung von Eigentum »von unten« durch Erbschaften und Verkäufe, die von Notaren oder der Landverwaltung registriert wurden. Beide Systeme koexistierten bis in die postkoloniale Periode.

Mit dem Gesetz über die *Domaine national* (1964)⁴⁴⁸ wurde das System des Zivil- gesetzbuches schlussendlich abgeschafft.⁴⁴⁹ Es schuf vier Kategorien von Land: städ- tische Gebiete, klassifizierte Gebiete, Pioniergebiete und Territorialgebiete. Das Ge- setz vom 2. Juli 1976 über den *Code du domaine de l'état* legt seinerseits in Artikel 1 zwei Systeme fest: die private Gebiete und die öffentliche Gebiete. Die beiden Gesetze von 1964 und 1976 sicherten das Nutzungsrecht von Bauern gegenüber dem Staat und In- vestoren und bewahren es zugunsten der Gemeinschaft. Dadurch wurde auch das Gewohnheitsrecht offiziell abgeschafft und die Landverwaltungsaufgaben der *Lama- ne* wurden dem Staat übertragen. Diese Veränderung brachte eine Absicherung des Systems für Investoren mit sich. Ehemalige Landbesitzer wurden dadurch zwar ent- eigent, behielten jedoch ihr Nutzungsrecht.⁴⁵⁰

443 Assane Diagne, »A qui appartient la terre au Sénégal ?«, IPAR Think Thank, Ipar, initiative prospective agricole et rurale, 4. Januar 2022, <https://ipar.sn/a-qui-appartient-la-terre-au-senegal/>.

444 Brenna Bhandar, *Colonial Lives of Property: Law, Land, and Racial Regimes of Ownership*, Global and in- surgent legalities (Duke University Press, 2018).

445 Bhandar, *Colonial Lives of Property*, 2.

446 Ebd. 4.

447 Comby, J., 1998, La gestation de la propriété in: Lavigne Delville, *Les transactions foncières et marchés fonciers ruraux et péri-urbains au Sénégal*, Foncier&développement, 11.

448 Nach Artikel 1 des *Loi Nr. 64-46 relative au Domaine national* vom 17. Juni 1964 zählen alle Ländere- ren, die nicht in der öffentlichen Domäne klassifiziert, nicht registriert sind und deren Eigentum zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes nicht im Grundbuch der *Conservation des hypothè- ques* eingetragen sind, zur nationalen Domäne. Vgl. *Domaine national, Legislation Nos. 64-46* (1964).

449 Boudillon, A., 1911, La question foncière et l'organisation du livre foncier en Afrique occidentale fran- çaise in: Lavigne Delville, *Les transactions foncières et marchés fonciers ruraux et péri-urbains au Sénégal*, Foncier&développement, 11.

450 Diagne, »A qui appartient la terre au Sénégal ?«

Der 1996 verabschiedete *Plan d'action foncier* begünstigte die Privatisierung des Landes zugunsten der überwiegend ausländischen Industriellen und hatte katastrophale Folgen, etwa die Vertreibung und Ausgrenzung lokaler Bevölkerungsgruppen.⁴⁵¹

Ab 2000 initiierte der ehemalige Präsident Abdoulaye Wade eine Reihe von Großprojekten, um der zunehmenden Emigration von jungen Senegales:innen entgegenzuwirken und die Selbstversorgungskapazitäten des Landes zu stärken. In diesem Zusammenhang leitete er mit dem Gesetz Nr. 2011-07 vom 30. März 2011 eine Reform des Bodenrechts ein, um das Land für die private Bewirtschaftung und Nutzung verfügbar zu machen. Im Zuge dessen wurden 17 % des kultivierbaren Landes an Privatunternehmen veräußert. Diese Transaktionen fanden teilweise unter intransparenten Bedingungen statt und zum Nachteil von kleinen ländlichen Produzent:innen. Die damit einhergehende Privatisierung des Bodens brachte entsprechende Konflikte zwischen der lokalen Bevölkerung, den Investoren und dem senegalesischen Staat mit sich.⁴⁵²

Heute koexistieren im Senegal zwei Landverwaltungssysteme: der Eintrag ins Grundbuch und das System der *Domaine national*.⁴⁵³ Dabei ist anzumerken, dass lediglich ein kleiner Teil der senegalesischen Landflächen offiziell im Grundbuch eingetragen sind, etwa als staatliche Pachtverträge oder als Privatbesitz. Die überwiegende Mehrheit der Böden des Landes gehören zur *Domaine national* des Staates.⁴⁵⁴

Vor diesem bodenpolitischen Hintergrund entfaltete sich im Rahmen des TER-Projekts eine zentrale Konfliktodynamik. Für die Enteignung und Entschädigung von Land und Immobilienbesitz dienten die folgenden fünf Gesetze als wichtigste Rechtsgrundlage:⁴⁵⁵

1. Gesetz Nr. 64-46 vom 17. Juni 1964 zur *Domaine national*,
2. Gesetz Nr. 76-66 vom 2. Juli 1976 zum *Code du Domaine de l'État*,⁴⁵⁶
3. Gesetz Nr. 76-67 vom 2. Juli 1976 zur Enteignung aus Gründen des öffentlichen Nutzens,⁴⁵⁷
4. Gesetz Nr. 2011-07 vom 30. März 2011 zur Neuordnung des Systems des Grundeigentums in Senegal,⁴⁵⁸
5. *Code des obligations civiles et commerciales*,⁴⁵⁹ der alle Bestimmungen zum Mietvertrag für Wohnzwecke enthält.

Diese Gesetze ermöglichten es, das vom TER-Projekt betroffene Land in drei Kategorien zu unterteilen: die *Domaine national* umfasst Grundstücke, die nicht zum öffentlichen Bereich gehören, nicht registriert sind oder deren Eigentum nicht im Grundbuch eingetragen ist. Die *Domaine de l'État* unterteilt sich in den öffentlichen Bereich

451 Ebd.

452 Ebd.

453 *Domaine national*.

454 Diagne, »A qui appartient la terre au Sénégal ?«

455 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque*, 81–87.

456 *Code du Domaine de l'État*, Legislation Nos. 76–66 (1976).

457 Loi n° 76-67 du 02 juillet 1976 à l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux autres opérations foncières d'utilité publique, Legislation Nos. 76–67 (1976).

458 Loi n° 2011-07 du 30 mars 2011 portant régime de la Propriété foncière, 2011-07 (2011), <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC131114/>.

459 *Nouveau Code des Obligations civiles et commerciales* (1976).

und den private Bereich und enthält vom Staat verwaltete Grundstücke und vergebene Nutzungsrechte.⁴⁶⁰ Die *Domaine des particuliers* umfasst Land, das auf den Namen von Privatpersonen registriert ist. Alle drei Landkategorien waren im Zuge des TER-Projekts von Enteignung und Entschädigung betroffen.

In diesem Kontext diente das Gesetz Nr. 76-67 vom 2. Juli 1976 zur Enteignung aus Gründen des öffentlichen Nutzens als Rechtsgrundlage. Artikel 1 des Gesetzes regelt

das Verfahren, durch das der Staat im Interesse des öffentlichen Nutzens und unter der Voraussetzung einer gerechten und vorherigen Entschädigung jede Person zwingen kann, ihm das Eigentum an einer Immobilie oder einem dinglichen Recht an Immobilien zu übertragen.⁴⁶¹ (Übersetzung des Autors)

Für die Umsetzung des TER-Projekts hat der senegalesische Staat Land aus der *Domaine national*, das sich in städtischen Gebieten befindet, für den öffentlichen Nutzen in der *Domaine public de l'État* registriert.⁴⁶² Zudem gehörte bereits ein Großteil der Grundstücke entlang der TER-Bahntrasse zur *Domaine public artificiel* innerhalb der *Domaine de l'État*.⁴⁶³ Diese umfasst alle öffentlichen Infrastrukturen der Mobilität, der Kommunikation sowie Hallen und Märkte. Die kolonial geprägte Rechtslage zum Grundbesitz ermöglichte es dem senegalesischen Staat, Land im öffentlichen Interesse gegen Entschädigung zu enteignen. Diese geht jedoch auf Kosten der informellen Betroffenen.

Denn mit der Identifikation der PAP durch APIX erfolgte die Entschädigung nicht automatisch: Die Betroffenen mussten ihren Anspruch auf Entschädigung bis zu einem Stichtag mit offiziellen Besitzurkunden, einem Landtitel oder der Bescheinigung über den Wohnheitsbesitz nachweisen.⁴⁶⁴

Die Problematik dabei war, dass sich viele Betroffene ohne staatliche Genehmigung – etwa durch eine Autorisierung zur Nutzung, einen Pachtvertrag oder einen Erbpachtvertrag – in der *Domaine public artificiel* entlang der Zuggleise niedergelassen hatten.⁴⁶⁵ Im Falle einer Enteignung für den öffentlichen Nutzen ist der Staat laut Gesetz jedoch nicht dazu verpflichtet, »Besetzer:innen« eine Entschädigung zu bezahlen.⁴⁶⁶ Diesbezüglich weist der Sozialanthropologe Philippe Lavigne Deville darauf hin, dass das Recht des Staates, Grundstücke aus Gründen des öffentlichen Nutzens zu enteignen, in den meisten Fällen zu einer sehr geringen Entschädigung im Vergleich

460 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque*, 87.

461 Im Originaltext: »la procédure par laquelle l'État peut, dans un but d'utilité publique et sous réserve d'une juste et préalable indemnité, contraindre toute personne à lui céder la propriété d'un immeuble ou d'un droit réel immobilier.« Vgl. Loi n° 76-67 du 02 juillet 1976 à l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux autres opérations foncières d'utilité publique, 4.

462 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque*, 90.

463 Zum sogenannten unnatürlichen öffentlichen Bereich gehören Straßen, Eisenbahnen, Busbahnhöfe und Verkehrswege. Ebd. 81.

464 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque*, 180.

465 Ebd. 91.

466 Ebd. 90.

zum tatsächlichen Marktwert führt. Diese Praxis ist zwar legal, trägt jedoch oft zur Verarmung der betroffenen Bevölkerung bei.⁴⁶⁷

Des Weiteren sind das komplexe Landverwaltungssystem und die geltenden Rechtsbestimmungen um die Enteignung und Entschädigung für Laien nur schwer nachvollziehbar. Hinzu kommt, dass viele der informellen Betroffenen weder schreiben noch lesen können. Dementsprechend waren durch das Unverständnis der Gesetzestexte vielerlei Missverständnisse und Konflikte vorprogrammiert.

Nach diesem Einblick in die historische Entwicklung der senegalesischen Landverwaltung und der Darstellung des geltenden Rechtsrahmens im TER-Projekt werden im Folgenden die angewendeten Wertbemessungsgrundlagen zur Berechnung der Entschädigungshöhen näher untersucht. Diese sollen ein tieferes Verständnis der komplexen Konfliktdynamik um die Entschädigung ermöglichen.

Wert und Bewertung

Die geschätzten Kosten für die Entschädigung im Zuge der Enteignung und Umsiedlung beliefen sich auf 47 Milliarden CFA-Francs (rund 72 Mio. Euro), das sind gut 10 % der Gesamtprojektkosten.⁴⁶⁸ Diese Summe beinhaltet sowohl die Entschädigung der PAP als auch begleitende Maßnahmen wie soziale Unterstützung, die Wiederherstellung der Lebensgrundlagen sowie die Erschließung und Ausstattung des Umsiedlungsgebiets.

Zur Ermittlung der Entschädigungshöhe musste zunächst der Wert der Verluste bestimmt werden. Die Entschädigungshöhe für Grundstücke wurde im PAR anhand von Bewertungstabellen mit Referenzwerten festgelegt.⁴⁶⁹ Diese entsprechen den aktuellen Marktpreisen oder den Wiederbeschaffungskosten für den Neuwert ohne Wertminderung⁴⁷⁰ und basieren auf dem Dekret 2010-400 vom 23. März 2010⁴⁷¹ sowie auf Daten aus Probeerhebungen sowie Schätzungen von Expert:innen.⁴⁷² In der Bewertungstabellen wurden sechs Stadtbezirke und fünf Entschädigungskategorien mit ihren jeweiligen Referenzwerten aufgeführt.

467 Lavigne Delville, *Les transactions foncières et marchés fonciers ruraux et péri-urbains au Sénégal*, Foncier&développement, 14.

468 Mohamed u. a., *Plan Complet de Réinstallation (PCR) Projet de Train Express Régional de Dakar (TER)*, 25.

469 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque*, 154–174.

470 Ebd. 157.

471 Das Dekret 2010-400 vom 23. März 2010 über die Mietpreistabellen für Nutzung des privaten Immobilienbesitzes des Staates ist nach wie vor die offizielle Referenz des senegalesischen Staates für die Entschädigung von enteigneten Grundstücken. Die in diesem Dekret enthaltenen Tarife wurden jedoch seit seiner Verabschiedung nicht mehr aktualisiert.

472 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*, 238 f.

Zone	Nom	Prix moyen incluant les frais pour titre foncier (TF) FCFA au m ²	Harmonisation des barèmes pour TF FCFA au m ²	Barème pour Baux FCFA au m ² (70% des TF)	Barème pour occupant sans droit réel - FCFA au m ² (40% des TF)	Maximum Décret no 2010- 439 FCFA au m ²
1	Dakar Plateau	717 000	717 000	501 900	286 800	300 000
2	Hann	332 786	333 000	233 100	133 200	65 000
3	Industrielle	69 045	70 000	49 000	28 000	35 000
4	Pikine	47 795	48 000	33 600	19 200	40 000
5	Rufisque	26 449	27 000	18 900	10 800	10 000
6	Bargny et Diamniadio	7 043	10 000 ⁹	7 000	4 000	10 000

Tabelle 1: Die Entschädigungstabelle für Landtitel, in: APIX, *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque (République du Sénégal, 2016)*, 160, Tableau 121. © APIX.

Der Tabelle 1 zufolge wurde die Entschädigungshöhe für Grundstücke anhand der entsprechenden Landtitel bemessen. Beispielsweise erhielten Betroffene, die im Besitz eines offiziellen Landtitels oder eines Pachtvertrags waren, eine volle Entschädigung (Spalte 4). Personen, deren Grundstücke über 2000 m² betrugen, wurden zu 70 % entschädigt (Spalte 5). Besetzer:innen ohne dingliche Rechte wurden lediglich mit 40 % des Marktreferenzwertes (Spalte 3) entschädigt (Spalte 6). Diese Sonderregelung betraf informelle Besetzer:innen im Besitz einer *Attestation de détention Coutumière*,⁴⁷³ die sich ohne staatliche Genehmigung in der Nähe der Gleise niedergelassen hatten. Das Dokument bestätigte den gewohnheitsmäßigen Besitz und musste jeweils von *chef coutumier* oder dem *chef du quartier* ausgestellt und unterzeichnet werden. Besonders in informellen urbanen Besiedlungsgebieten ist es üblich, den Grundbesitz über einfache Verkaufsurkunden oder das Gewohnheitsrecht zu rechtfertigen.⁴⁷⁴ Letzteres gilt für Personen, die ein Grundstück bereits seit vielen Jahren und ohne Anfechtung durch Dritte bewohnt oder bewirtschaftet haben. Generell lässt sich ein Wertverlust der Grundstücke feststellen, der umso höher ausfällt, je weiter sie vom Stadtzentrum entfernt sind. Ein weiterer Faktor, der zur Abwertung des Bodenwerts entlang der Gleise führte, war der Niedergang des Schienenverkehrs in den vorangegangenen Jahren.

Die Entschädigungshöhe für Wohngebäude wurde nach Bauart und dem Baumaterial ermittelt. Hierzu wurden im PAR sieben Kategorien von absteigendem Wert definiert. Kategorie 1 umfasste modern gestaltete Wohnhäuser mit großen Wohnräumen, hochwertigen und gepflegten modernen Einrichtungen und Ausstattungen. Kategorie 7 enthielt Einfamilienhäuser in Form von Holzbaracken, die aus hochwertigen Materialien errichtet und mit Ziegeln, Faserzement oder verzinktem Blech gedeckt sind, mit gefliestem oder ungefliesstem Boden. Die letztgenannten informell errichteten Behausungen wurden als prekäre Unterkünfte klassifiziert und pauschal

473 Aus dem Französischen übersetzt: »Bescheinigung über den Gewohnheitsbesitz«. (Übersetzung des Autors).

474 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque*, 150.

bewertet.⁴⁷⁵ Mieter:innen erhielten eine finanzielle Umsiedlungsunterstützung in der Höhe von 25.000 CFA-Francs (rund 39 Euro) pro Zimmer sowie sechs durchschnittliche Monatsmieten.⁴⁷⁶ Einkommensverluste wurden mit einem Monat für Geschäftsplätze, sechs Monaten für formelle Unternehmen und Vermieter und einem Jahr für Landwirte entschädigt.⁴⁷⁷ Bei informellen Unternehmen hingegen wurde die Entschädigung unter Verwendung des durchschnittlichen Umsatzes pro Kategorie von Geschäftsplätzen mit informellem Status geschätzt. Diese entsprach der geschätzten Höhe des jeweiligen Monatsumsatzes.⁴⁷⁸

Mit der Barauszahlung der Entschädigungssumme an die PAP ging das Eigentum an den Staat über, der es im Rahmen des TER-Projekts für den öffentlichen Nutzen zur Verfügung stellte. Erst nach der ordentlichen Räumung des Grundstückes durfte mit den Bauarbeiten begonnen werden.⁴⁷⁹

Die erhöhte Nachfrage nach Wohnraum führte wiederum zu Spekulation, welche die Bodenpreise in die Höhe trieb. Diese steht im Zusammenhang dem weitgehend unregulierten und unstrukturierten senegalesischen Immobilienmarkt. Das zeigt sich insbesondere im Grundstückssektor, der stark spekulativ geprägt ist und keine eindeutige Wertermittlung zulässt.⁴⁸⁰ Die Problematik ist im Kontext der urbanen Entwicklung von Dakar nicht neu. Bereits die Errichtung des ersten Hafens und der ersten Eisenbahnverbindung von Dakar nach Saint Louis führte zu einer Situation, die der Zeitzeuge Gabriel Marie-Jacques Pierret im Jahr 1895 folgendermaßen beschrieb:

»Es kam zu unglaublichen Spekulationen. Ein Stück Land, das ursprünglich für hundert Francs gekauft worden war, fand nun einen Käufer für zwei- oder dreitausend Francs. Die Käufer waren in ihrem Kaufrausch nicht sehr wählerisch, was die Eigentumsnachweise ihrer Verkäufer betraf. Eine notarielle Urkunde, in der selbstgefällige Nachbarn bestätigten, dass das Grundstück, das Gegenstand des Verkaufs war, seit unvordenklichen Zeiten den Vorfahren des Verkäufers gehört hatte, war meist der einzige Nachweis, der für die Erstellung eines Kaufvertrags verlangt wurde. Diese beklagenswerte Praxis wurde von öffentlichen Beamten in öffentlichen Urkunden verankert, obwohl es ihre strikte Pflicht war, diese formlosen Urkunden ohne Beweiskraft zu verwerfen. Dank dieser Erleichterung konnte sich der Betrug frei entfalten und man sah, wie Personen ohne einen anderen Titel als ihre eigene Erklärung Grundstücke abtraten, auf denen sie, wie allgemein bekannt, weder ein Eigentums- noch ein Besitzrecht ausgeübt hatten.«⁴⁸¹ (Übersetzung des Autors)

Das historische Zitat hebt einerseits die zuvor besprochene Konfrontation zwischen traditionellem Gewohnheitsrecht und staatlich vergebenen Landtiteln hervor. Es weist andererseits auf intransparente Transaktionen, die auch im TER-Projekt einen

475 Ebd. 161.

476 Ebd. 156.

477 Ebd. v.

478 Ebd. 152.

479 Ebd. 181.

480 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, 239 f.

481 Gabriel Marie-Jacques Pierret, *Essai sur la propriété foncière indigène au Sénégal* (Imprimerie du gouvernement, 1895), 21, Hachette Livre/BNF.

Gegenstand der Auseinandersetzungen bildeten. Einzelne Fälle von Korruption wurden durch die Barauszahlung zusätzlich begünstigt.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die angewandten Entschädigungskategorien und Bemessungsgrundlagen mit der Art des Landtitels und dem Wohnort der PAP zusammenhängen. Sie orientieren sich an einem Rechtsrahmen, der Betroffene mit formellen Landtiteln privilegiert und informelle Betroffene ohne Dokumentation nur geringfügig oder gar nicht für ihren Verlust entschädigt. Trotz der sozialen Begleitung für die Umsiedlung führte die geringe Entschädigungssumme bei diesen Betroffenen zur Verarmung und Obdachlosigkeit.

Zudem führte die erhöhte Nachfrage nach Wohnraum zu einem unerwarteten Anstieg der Bodenpreise, sodass sich die betroffenen Personen mit der erhaltenen Entschädigungssumme kein gleichwertiges Grundstück in unmittelbarer Nähe ihres ehemaligen Wohnortes mehr leisten konnten und stattdessen in die infrastrukturell unerschlossene Peripherie der Stadt ziehen mussten.

Die staatliche Umwidmung von Land für den öffentlichen Nutzen kann auch als eine Praxis der Rückgewinnung von informell angeeignetem Land in staatliche Kontrolle gelesen werden. Das TER-Projekt demonstriert in diesem Zusammenhang ein besonders prägnantes Fallbeispiel der Enteignung durch den Bau von Mobilitätsinfrastruktur. Die Reorganisierung des urbanen Grundbesitzes ist als koloniale Kontinuität zu verstehen, wie sie Brenna Bhandar beschreibt.⁴⁸² Sie produziert Ausschlüsse durch die Entrechtung und Umsiedlung der informellen Betroffenen.

Nach der dezidierten Darstellung der Problematiken von Enteignung, Entschädigung und Bewertung werden nun die sozialräumlichen und ökonomischen Folgen der unfreiwilligen Umsiedlung analysiert.

Umsiedlung zwischen *réinstallation* und *recasement*

Im Kontext der Umsiedlung gilt es zunächst zwischen der Verwendung von sprachlichen Termini der Projektverantwortlichen und jenen der von der Umsiedlung betroffenen PAP zu differenzieren. Diese sprachlichen Verfasstheiten geben Aufschluss über die unterschiedlichen Verständnisse von Umsiedlung, die zwischen formellem und informellem Sprachgebrauch oszillieren.

Der französische Begriff der *réinstallation*⁴⁸³ bedeutet »Neuunterbringung« in einem Haus/einer Wohnung oder eine »Neuansiedlung« an einem anderen Ort. Der Begriff der *réinstallation (involontaire)*, der »(unfreiwilligen) Neuansiedlung« wird im PAR zentral verwendet und umfasst sämtliche Maßnahmen, die zur Minderung der negativen Folgen des TER-Projekts unternommen werden. Diese umfassen die Prozesse der Entschädigung, der sozialen Begleitung sowie der wirtschaftlichen Rehabilitation der PAP.⁴⁸⁴ Zudem entstammt der Begriff der *réinstallation* einer technokratischen Logik, die Entwurzelung und Verlust miteinkalkuliert. Denn eine Neu-

482 Bhandar, *Colonial Lives of Property*.

483 PONS, *réinstallation*, 2024, <https://de.pons.com/%C3%BCbersetzung/franz%C3%B6sisch-deutsch/r%C3%A9installation?q=reinstallation>.

484 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque*, xxiv.

ansiedlung impliziert immer auch eine radikale Transposition von Lebensweisen und Verhaltensmustern der Betroffenen in einen neuen räumlichen Kontext.

Recasement leitet sich hingegen vom französischen Verb *recaser*⁴⁸⁵ ab, was übersetzt bedeutet, jemanden, der seinen Platz oder seine Position verloren hat, neu zu verorten. Im Glossar des PAR wird der Begriff als Euphemismus für die unfreiwillige Umsiedlung verwendet.⁴⁸⁶ Demgegenüber eröffnen die betroffenen PAP mit ihrer Forderung nach einem *recasement* eine andere Bedeutungsdimension. Sie verstehen den Akt des *recasement* als prozessuale Wiederherstellung ihrer sozioökonomischen Verhältnisse, die ihr Leben vor der Umsiedlung konstituierten. In diesem Sinn beschreibt das *recasement* sowohl die Kompensation von materiellen Verlusten, etwa der Unterkunft oder Behausung und des Arbeitsorts, als auch immaterielle Dimensionen, wie die Position und Rolle der Betroffenen innerhalb ihres sozialen Netzwerkes. Dieses Verständnis lässt auf einen längeren Prozess der Wiederverwurzelung schließen, der mit rein finanziellen Mitteln und innerhalb des Projektzeitraums nicht realisiert werden konnte.

Ein Interview mit Yatma Dieye am 30. Mai 2024⁴⁸⁷ ermöglicht Einblick in den Umsiedlungsprozess aus der Perspektive der Projektverantwortlichen. Dieye erklärte mir, dass die Suche und Wahl eines neuen Wohnortes zu Baubeginn den von der Umsiedlung betroffenen Personen selbst überlassen worden sei.⁴⁸⁸ Aufgrund eines Mangels an verfügbarem Bauland und an Mietmöglichkeiten innerhalb des Departements von Dakar forderten die PAP im Laufe der Umsetzung des TER-Projekts jedoch eine zusätzliche Entschädigung. Dies habe den senegalesischen Staat dazu veranlasst, ihnen eine Fläche für die Umsiedlung zur Verfügung zu stellen, ohne die bereits erhaltene Barentschädigung als Landausgleich abzuschreiben, sagte Dieye.⁴⁸⁹ Die Suche nach den potenziellen Umsiedlungsgebieten sei ein langer Prozess gewesen, da es nur wenige zusammenhängende oder freie Flächen im unmittelbaren Stadtraum von Dakar gab. Mithilfe der lokalen Stadtplanungsbehörden konnte APIX jedoch mehrere Gebiete im Departement Rufisque identifizieren. In Betracht gezogen wurden unter anderem ein kleineres Gebiet von vier ha beim Camp Thiaroye und eines derselben Größe in Malika. Schlussendlich hat man für die PAP der Departements Pikine und Rufisque ein 40 ha großes Gebiet im Süden des Lac Rose definiert, so Dieye.⁴⁹⁰ Für die PAP der Bauphase 2 ist ein Gebiet bei Sébikotane mit 65 ha vorgesehen.⁴⁹¹ Alle berechtigten PAP der Departements Pikine und Rufisque erhielten jeweils eine Standardwohnparzelle von 150 m², erklärte Dieye.⁴⁹² Ihm zufolge kümmert sich APIX zurzeit um den Ausbau des Geländes. Es wird lediglich eine Basisinfrastruktur installiert, die den Anschluss

485 Larousse, »recaser«, in Éditions Larousse, 2024, <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/recaser/66937>.

486 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque*, xxiv.

487 Yatma Dieye, »Gespräch mit dem Leiter der Abteilung für Umwelt- und Sozialschutz von APIX.«, 30. Mai 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage.

488 Ebd. [0:19:17.6].

489 Ebd. [0:20:14.9].

490 Ebd. [0:21:13.7].

491 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*, 287–93.

492 Yatma Dieye, »Gespräch mit dem Leiter der Abteilung für Umwelt- und Sozialschutz von APIX.«, 30. Mai 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage, [0:23:59.9].

ans bestehende Trocken- und Nassnetz ermöglicht. Die anschließende Verwendung oder Bebauung der Grundstücke ist den PAP freigestellt.⁴⁹³

Das Umsiedlungsgebiet am Lac Rose ist in der untenstehenden Luftaufnahme von Google Earth eingezeichnet (Abb. 23). Zum Zeitpunkt der Aufnahme lässt das Terrain eine größtenteils landwirtschaftliche Nutzung erkennen. Es befindet sich in unmittelbarer Nähe einer dörflichen Siedlung ohne Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz von Dakar. Die weite Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort stellt insbesondere ein Hindernis für die PAP dar, welche vormals in der Gehdistanz ihrer ökonomischen Aktivitäten lebten. Zu diesem Schluss kommt auch eine soziale Erhebung im PAR. Sie stellt fest, dass die betroffenen Personen durch die Umsiedlung einen Großteil ihrer Zeit und ihres Budgets für das Pendeln zwischen den beiden Polen werden aufwenden müssen.⁴⁹⁴ Dieser Zusammenhang zwischen Armut und Zugang zu Mobilität lässt sich am besten mit dem Begriff der *Transport Poverty*⁴⁹⁵ beschreiben. Dieser erfasst die komplexe Überlagerung von Faktoren wie der Mangel an finanziellen Ressourcen für die Kosten für den öffentlichen Verkehr oder für motorisierte Verkehrsmittel, den fehlenden Zugang zu wichtigen Aktivitäten und die Belastung durch externe Effekte des Verkehrs.⁴⁹⁶ Paradoxierte stehen die Auswirkungen der Umsiedlung durch das TER-Projekt im Widerspruch zu Zielen der AfDB, die zugängliche Mobilitätsangebote als Mittel zur Armutbekämpfung in Afrika einsetzen.

Neben den oben genannten Faktoren steht die Verarmung von PAP auch im Zusammenhang mit der ungleichen Entschädigung durch Land. So wurden die PAP des Departements Dakar von der zusätzlichen Entschädigung mit einer Wohnparzelle am Lac Rose ausgeschlossen. Gründe dafür wurden von offizieller Seite keine genannt.

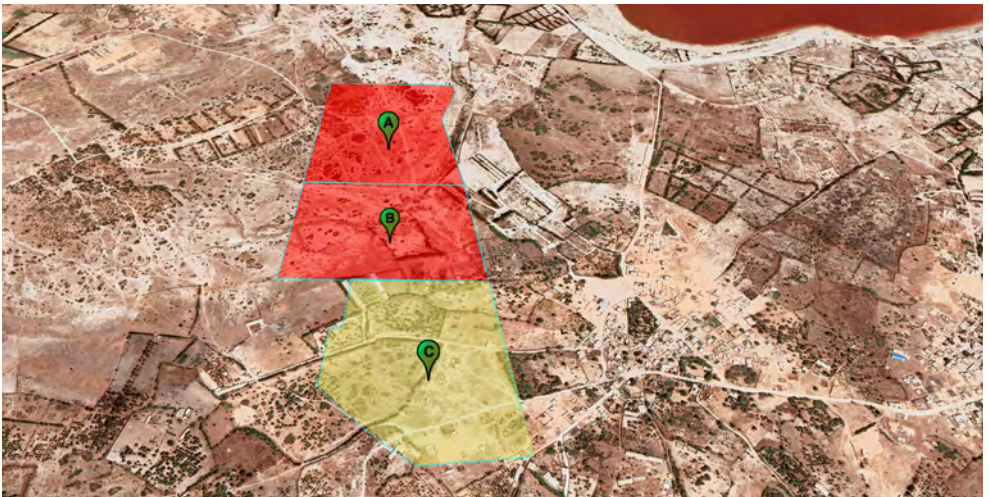


Abb. 23: Google Earth Luftaufnahme mit markiertem Umsiedlungsgebiet für die Betroffenen der Bauphase 1 im Süden des Lac Rose, Maxar Technologies, Dakar, 2021. © APIX.

493 Ebd.

494 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque*, 4.

495 Karen Lucas u. a., »Transport Poverty and Its Adverse Social Consequences«, *Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Transport* 169, Nr. 6 (2016): 355, <https://doi.org/10.1680/jtran.15.00073>.

496 Lucas u. a., »Transport Poverty and Its Adverse Social Consequences«, 355.

Umsiedlung kartografieren

Dies wirft wiederum die Frage nach den Umsiedlungsorten der PAP von Dakar auf, die sich außerhalb des offiziellen Umsiedlungsgebietes am Lac Rose niederlassen mussten. Die Karte in Abb. 25 zeigt die alten und neuen Wohnorte von fünf betroffenen Frauen: Fatou Dione, ihre Schwester Seynabou Dione, Maria Diao, Marie Diagne und Yacine Mbaye. Sie ist das Resultat eines gemeinsamen Mapping-Workshops am 17. Mai 2024 auf der Dachterrasse von Fatou Dione (Abb. 24), am Folgetag des gemeinsamen Stadtpaziergangs (Abb. 27). Im Unterschied zur Counter-Map (Abb. 39) aus dem partizipationsorientierten Workshop mit Kaddu Yaraax, die auf subjektiven Zeugnissen beruhte, wurde die Methode des Aufzeichnens⁴⁹⁷ an dieser Stelle eingesetzt, um eine präzise Lokalisierung der individuellen Umsiedlungswege sowie deren Distanzen im Stadtraum von Dakar zu ermitteln. Im ersten Schritt wurden mithilfe einer Stadtkarte die genauen Wohnorte der Frauen identifiziert. Im Anschluss übertrugen die Workshopteilnehmerinnen ihre Markierungen mit einer gewählten Farbe auf eine vereinfachte und vergrößerte Karte, in der lediglich die einzelnen Stadtbezirke zur Orientierung dienten. Unterstützt und begleitet wurde der Prozess vom Übersetzer Abdoulaye Karel Dieng.

Im Nachgang wurde die handgezeichnete Originalkarte digitalisiert und um Distanzen sowie Zeitangaben für das bevorzugte Fortbewegungsmittel der Fußmobilität (G) und den *transport en commun* (T)⁴⁹⁸ ergänzt. Die Symbole A und B symbolisieren jeweils das Zuhause vor/nach der Umsiedlung. Für eine genauere Lokalisierung der alten/neuen Wohnorte der Frauen wurden jeweils die Stadtteilnamen zu den Markierungen auf der Karte hinzugefügt (Abb. 25).



Abb. 24: Bildsequenz (1) Orientieren, (2) Lokalisieren, (3) Einzeichnen, (4) Karte mit den markierten Umsiedlungsorten aus dem zweiten Mapping-Workshop mit fünf Frauen der *Impactsés du TER* am 17. Mai 2024, Cité Douane, Dakar. © Simon Meienberg.

In dieser kartografischen Darstellung wird ersichtlich, dass Fatou Dione mit ihrer Schwester eine neue Unterkunft nur 800 m Luftlinie von ihrem alten Wohnort entfernt finden konnte, während Maria Diao und Yacine Mbaye in die weit entfernten Stadtbezirke von Malika und Mbao umsiedeln mussten. Das liegt einerseits an der Verfügbarkeit von Wohnraum in den umliegenden Vierteln. Andererseits verdeutlicht der Vergleich der Visualisierung mit den Erzählungen der fünf Frauen, dass die

497 Vgl. Aufzeichnen auf Seite 35.

498 Vgl. *transport en commun* auf Seite 61.

Umsiedlungsdistanz auch von individuellen Faktoren wie Familiengröße, verwandtschaftlichen Kontakten und finanziellen Mitteln beeinflusst wurde.

Wie im Umsiedlungsgebiet am Lac Rose war die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz entscheidender Faktor. Während sich die Mehrheit der Frauen entlang der TER-Gleise niederließ, ist Maria Diao aufgrund ihrer abgelegenen Wohnlage zu mehreren Umstiegen und langen Reisen gezwungen. Grundsätzlich begünstigen kurze Distanzen in Kombination mit einer guten Anbindung an bezahlbare öffentliche Verkehrsmittel die Aufrechterhaltung persönlicher Netzwerke, während große Umsiedlungsdistanzen ohne Anbindung diese erschweren. Das konkrete Fallbeispiel zeigt den wechselseitigen Zusammenhang zwischen Umsiedlungspolitik und physischer Infrastruktur des TER-Projekts, das Urbanisierungsprozesse beeinflusst und gleichzeitig alltägliche Mobilitätsmuster verändert. Die Mobilitätsforscherin Mimi Sheller spricht in diesem Kontext von Mobilitätsregimen, die durch die gleichzeitige Kontrolle und Verbindung von individuellen und transnationalen Bewegungen neue städtische Formen hervorbringen.⁴⁹⁹ Laut Sheller materialisiert sich der ungleiche Zugang zu Mobilität insbesondere durch deren Architekturen, Infrastrukturen und Normen, welche die Bewegung für manche erleichtern oder andere erschweren.⁵⁰⁰

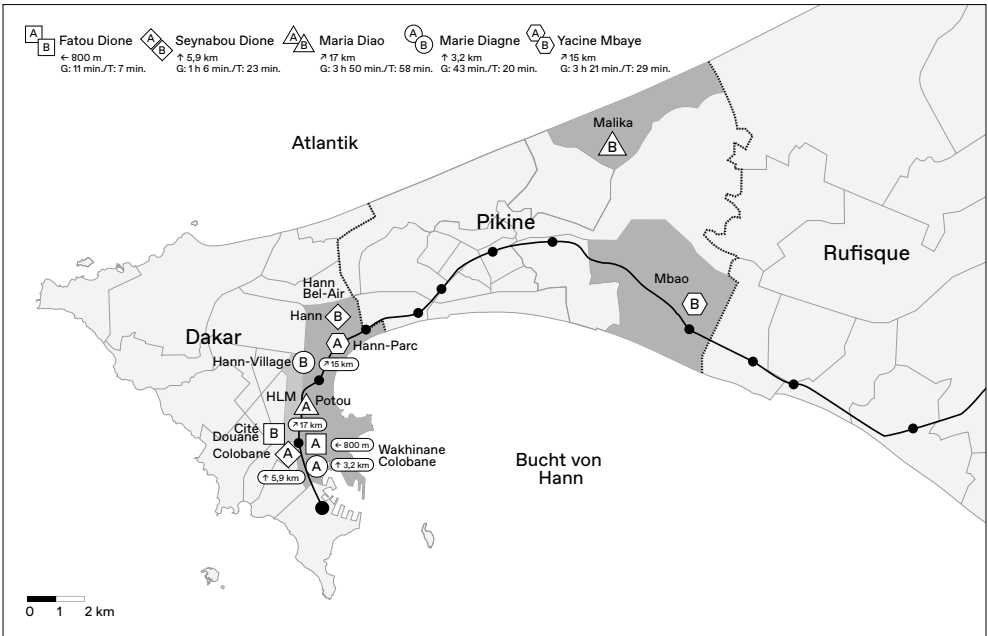


Abb. 25: Nachgezeichnete Karte der Umsiedlungsorte aus dem Mapping-Workshop am 17. Mai 2024, Dakar. © Simon Meienberg.

499 Sheller, »Mobility Justice in Urban Studies«, 15.
500 Ebd. 16.

Wakhinane Colobane

Ein besonders anschauliches Beispiel für die sozialräumlichen Veränderungen, welche die Umsiedlung im Stadtraum von Dakar hinterlassen hat, ist das Viertel Wakhinane Colobane. Es befand sich in unmittelbarer Nähe des pulsierenden Marché Colobane und dem Gare Routière beim Kreisverkehr. Die parallel zueinander verlaufenden TER-Gleise und die Nationalstraße N1 bieten einen direkten Anschluss an die Nord-Süd-Achse und das Stadtzentrum von Dakar. Vor der Umsiedlung durch das TER-Projekt beherbergte das Viertel über 650 Kleinunternehmen und Geschäfte.⁵⁰¹ Hier wohnte Fatou Dione mit ihrer Familie und ihren Nachbar:innen Tür an Tür. Im Gespräch am 21. Mai 2024 erzählte sie, dass vor dem TER-Projekt alle einen festen Platz in der Gemeinschaft hatten und ihre Kinder gemeinsam zur Schule gingen. Fatou und ihre Nachbar:innen gingen hauptsächlich häuslichen und gastronomischen Tätigkeiten nach oder verkauften ihre Mahlzeiten an die Garagisten und ihre Waren auf dem nahe gelegenen Marché Colobane. Fatou zufolge führten sie ein harmonisches Leben, geprägt von Intergenerationalität und Kommunitarismus.⁵⁰² Lediglich mithilfe einer handgezeichneten Karte (Abb. 26) und den Erinnerungen von Fatou lassen sich die verschiedenen Geschäfte, Behausungen und öffentlichen Gebäude von damals rekonstruieren. Es gab ein Gesundheitszentrum (S), Wohnhäuser (H), ein Telecenter (T), Garagen (G), eine Schule (E), eine Teppichwerkstatt (T), Boutiquen (B) und Gießereien (F). Fatou lebte in unmittelbarer Nähe zur Moschee.

Die Karte erlaubt Rückschlüsse auf die enge Verstrickung von sozialem Leben und ökonomischen Aktivitäten im Viertel. Das Dokument ist das einzige Zeugnis der früheren Existenz des Viertels Wakhinane Colobane. Darüber hinaus lässt sich in der Überlagerung der Karte mit einem Screenshot von Google Earth die vormalige räumliche Aufteilung durch Straßen und die Lokalisierung der Gebäude erkennen. Heute ist nichts mehr vom ursprünglichen Layout zu erkennen.

Heute steht an der Stelle des Viertels Wakhinane Colobane der Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) und der Site de Maintenance et de Remisage du Matériel Roulant (SMR). Auf einer Fläche von 21.700 m² beherbergt das SMI alle Büros, Lager- und Abstellgebäude, während das SMR alle technischen und administrativen Strukturen vereint, die für die Inbetriebnahme, die Verwaltung und Instandhaltung des Rollmaterials der TER-Strecke erforderlich sind.⁵⁰³ Der Standort ist der neue administrative Hauptsitz und die logistische Schaltzentrale von SETER, der Betreiber-gesellschaft des TER. Der Bau des SMI/SMR auf den Ruinen des Viertels Wakhinane Colobane kommt einer vollständigen Auslöschung der Erinnerung, einer machtvollen Überschreibung des Raumes gleich.

501 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque*, 12.

502 Fatou Dione, »Gespräch mit der Vorsitzenden des Kollektivs der Impactés du TER von Wakhinane Colobane«, 21. Mai 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage, [0:03:19.0].

503 GA2D, »SMI – SMR«, *Construction du Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) et du Site de Maintenance et de Remisage du Matériel Roulant (SMR) Mission de maîtrise d'œuvre d'exécution*, 25. März 2025, <https://gazd.com/projet/smi-smr/>.



Abb. 26: Überlagerung der handgezeichneten Karte des Quartiers Wakhinane Colobane von Fatou Dione und eines Google Earth Screenshots des SMI/SMR. Links beim Kreisverkehr ist der Marché Colobane und der Gare de Routière zu erkennen, Dakar, 2024.

© Simon Meienberg.

Die Umsiedlung war von unterschiedlichen Verständnissen geprägt. Auf der einen Seite sahen APIX und der senegalesische Staat ihre Entschädigungspflicht gegenüber den Betroffenen mit der Bereitstellung eines Umsiedlungsgebiets als erfüllt an. Auf der anderen Seite wünschten sich die Betroffenen eine Unterstützung, die den längerfristigen Prozess der sozialen und ökonomischen Wiederverwurzelung begleitete. Dies wurde in manchen Fällen durch die Mittel der sozialen Begleitung zur Umsiedlung aufgefangen. Die Wiederaufnahme einer Tätigkeit wurde jedoch durch fehlende soziale Netzwerke an den neuen Wohnorten, die große Distanz zwischen dem zur Verfügung gestellten Neuansiedlungsgebiet beim Lac Rose und dem nun weit entfernten Arbeitsort erschwert. Die zusätzlichen Transportkosten und die schlechte Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz stellten eine weitere Belastung für die Betroffenen dar.

Materielle und immaterielle Verluste

Die folgenden Fallbeispiele von sechs Stadtviertelrepräsentantinnen der Impactés des Departements Dakar sollen die materiellen und immateriellen Verluste und die einschneidenden Auswirkungen der Umsiedlung auf ihre bisherigen Lebensentwürfe veranschaulichen. Mit Verlust ist in diesem Kontext etwas Verlorengegangenes, durch staatliche Unterstützung oder finanzielle Maßnahmen nicht Wiederherstellbares gemeint.

Über die Vermittlung von Fatou Dione haben sie mich am 16. Mai 2024 in ihrem aktuellen Zuhause empfangen und mir ihre persönlichen Geschichten anvertraut. Ein Stadtspaziergang unter Anleitung von Fatou und ihrer Tochter Mbacké führte uns zu den jeweiligen Wohnorten der Frauen. Abdoulaye Karel Dieng begleitete uns als Über-

setzer. Der Besuch war eine bewusste Entscheidung, welche auf die eingeschränkte Mobilität der Frauen Rücksicht nahm. Dabei wurde die alltägliche Praktik des Gehens weniger als taktische Aneignung von urbanem Raum verstanden, wie sie Michel de Certeau⁵⁰⁴ beschreibt. Vielmehr diente sie als Modus der kritischen Wahrnehmung und reflexiven Erkundung der urbanen Veränderungen, wie sie der Soziologe Lucius Burckhardt mit seiner Promenadologie⁵⁰⁵ praktizierte. Des Weiteren verstehen die Designforscher:innen Alice Twemlow und Tânia A. Cardoso Gehen als poetisches Forschungsinstrument, welches sich im Besonderen für das körperliche Erfassen von sinnlich wahrgenommenen Daten eignet. Ihnen zufolge lässt sich die Praktik des Gehens durch das gleichzeitige Erschaffen von Raum und Bedeutung charakterisieren.⁵⁰⁶ In diesem Verständnis kann der Stadtpaziergang als kritische und ästhetische Raumforschungspraktik verstanden werden.

Unser Stadtpaziergang wurde von Fatou Diones Hinweisen und Erklärungen begleitet, was eine reflexive Einordnung der Beobachtungen eröffnete. Diese Bewegung und Interaktion mit der physischen und sozialen Umgebung der Forschungsteilnehmer:innen wird in der Ethnologie als Forschungsmethode des *Go-Along*⁵⁰⁷ bezeichnet. Dabei wird die teilnehmende Beobachtung mit Fragen, Zuhören und Begleitung ergänzt, um ein spezifisches Raumwissen zu erlangen.

Der gemeinsame Stadtpaziergang startet vor dem Haus von Fatou Dione in der Cité Douane und führt uns zunächst durch das angrenzende Viertel Colobane zur Fußgängerbrücke über die vierspurige N1 und die TER-Gleise, die parallel zueinander verlaufen (Abb. 27).⁵⁰⁸ Auf der Mitte der Brücke stoppt Fatou urplötzlich und zeigt auf den neuen Wartungsstandort und die Zentrale der TER-Betreibergesellschaft SETER. »Tout ça, c'était notre quartier, Wakhinane Colobane. Mais maintenant tout est rasé, il n'y a plus de traces de notre existence ici.«⁵⁰⁹ Als wir auf der anderen Seite die Treppe heruntersteigen, eilt uns direkt ein Wachmann entgegen und bedeutet uns, hier nicht stehen zu bleiben. Es wird klar, wir sind hier nicht erwünscht. Fatou biegt nach links ab. Der Lärm des Straßenverkehrs der N1 vermischt sich mit dem elektrischen Knistern des herannahenden TER, der gerade in die Haltestelle Colobane einfährt. An der Kreuzung begegnen wir einem Garagisten. Er begrüßt uns freundlich. Dann fordert Fatou ihn auf, vom ehemaligen Viertel zu erzählen. Früher hat er hier mit seiner Familie gelebt. Nun lebt er im Norden von Dakar und pendelt zur Arbeit in seiner Garage, die vom Abriss verschont blieb. Viele seiner Bekannten sind weggezogen und er vermisst die Lebendigkeit der Nachbarschaft. Seine Erinnerung rückt die sozialen Aspekte des immateriellen Verlustes in den Fokus.

504 Michel de Certeau, *The Practice of Everyday Life*, 3. Aufl., übers. von Steven Rendall (University of California Press, 2011).

505 Lucius Burckhardt, *Why Is Landscape Beautiful?: The Science of Strollology*, 1. Aufl., hg. von Martin Schmitz und Markus Ritter (Birkhäuser, 2015), 261–66, <https://doi.org/10.1515/9783035604139>.

506 Alice Twemlow, und Tânia A. Cardoso, Hrsg., »Walking as Research Practice«, Special Issue WARP x Soapbox Journal (o. J.), 15.

507 Margarethe Kusenbach, »The Go-Along Method«, in *Sensing the City*, hg. von Anja Schwanhäuber (De Gruyter, 2016), 154, <https://doi.org/10.1515/9783035607352-015>.

508 Der Verlauf des Spaziergangs kann auf einer Karte in Abb. 27 nachverfolgt werden.

509 Übersetzt aus dem Französischen: »All das hier war unser Viertel Wakhinane Colobane. Aber jetzt ist alles abgerissen, es gibt keine Spuren mehr von unserer Existenz hier.«

Wir bedanken uns bei ihm und gehen weiter die sandige Straße hinauf, vorbei an Industrie- und Lagerhallen. Zu unserer Linken steigt ein strenger Geruch aus dem Kanal hervor. Wir kommen zu einer Baracke aus Wellblech und Holz. An der Wand hängt ein verblichenes Bild von Ousmane Sonko, dem Oppositionskandidaten des amtierenden Präsidenten Macky Sall. Die Hauswand ist mit Zahlen und Strichen übersät. Es sind Kalkulationen von Einnahmen und verkauften Gerichten, erklärt mir Ndeye, die Restaurantbesitzerin, auf meine Nachfrage hin. Eine Minute später stößt, wie vereinbart, Maria Diao dazu und führt uns über den Abwasserkanal zur Fußgängerbrücke.

Die im Folgenden wiedergegebenen Gespräche wurden in Französisch und Wolof geführt und von Abdoulaye Karel Dieng ins Französische übersetzt. Die Erzählungen werden hier in einer bearbeiteten Version wiedergegeben. Ihre Länge variiert aufgrund der Bereitschaft der Frauen, persönliche Details mit mir zu teilen.

Maria Diao (2)

60 Jahre alt, Gastwirtin, Repräsentantin der Impactés von Potou
Alter Wohnort: Potou / Neuer Wohnort: Malika

Vor dem TER-Projekt lebte Maria mit ihrer Familie in einem Haus in Potou, oberhalb von Wakhinane Colobane. Im Zuge der Bauarbeiten wurde ihr Haus abgerissen, um eine Fußgängerbrücke über die neuen TER-Gleise zu bauen. Deshalb musste sie in das weit entfernte Viertel Malika umziehen. Ihre Kinder konnten nicht mehr zur Schule gehen, weil es im neuen Viertel keinen Schulplatz mehr gab. Aufgrund der mit der Umsiedlung verbundenen wirtschaftlichen Schwierigkeiten konnte Maria ihre Mietrückstände nicht mehr bezahlen und wurde von ihrem Vermieter gekündigt. Ihr blieb nichts anderes übrig, als an ihren alten Wohnort zurückzukehren und sich unter der neuen Fußgängerbrücke neben der Nationalstraße N1 eine provisorische Unterkunft aus Wellblech und Holz, ähnlich die der Restaurantbesitzerin Ndeye, zu bauen. Dort lebt Maria heute allein. Die versprochene Entschädigung für ihr abgerissenes Wohnhaus hat sie bis heute nicht erhalten.⁵¹⁰

Von hier aus setzen wir unseren Stadtspaziergang in Begleitung von Maria fort. Wir überqueren die Fußgängerbrücke über die N1, vorbei an den vollen Wäscheleinen, die zwischen der Brücke und der Schallmauer aufgespannt sind, und gehen am Straßenrand entlang bis zur Pont Hann. Hier verlassen wir den Kreisverkehr an der ersten Gabelung rechts und biegen in die Rue Front de Terre ab. Auf Höhe des Parc Zoologique de Hann gehen wir links ins Viertel Hann-Village hinein. Marie Diagne winkt uns vom Balkon aus dem ersten Stockwerk zu und bittet uns, Ataya Tee und Zucker aus der Boutique mit hochzubringen. Sie und ihre Schwester Coumba erwartet uns in einem abgedunkelten Zimmer.

510 Maria Diao, »Gespräch mit der Impactée Maria Diao«, interviewt von Simon Meienberg, übers. von Abdoulaye Karel Dieng, 16. Mai 2024, Feldnotiz.

Marie Diagne (3)

56 Jahre alt, Hauseigentümerin, Repräsentantin der Impactés von Hann-Village
Alter Wohnort: Wakhinane Colobane / Neuer Wohnort: Hann-Village

Marie war Hausbesitzerin im Viertel Wakhinane Colobane. Im Rahmen des TER-Projekts musste ihr Haus den Bauarbeiten weichen. Anlässlich des *Tabaski*-Festes⁵¹¹ erhielt Marie von der Präfektur 200.000 CFA-Francis (rund 305 Euro). Das Geld wurde als finanzielle Unterstützung für das Opferfest deklariert. Als sie später ihre Entschädigung einfordern wollte, wurde ihr mitgeteilt, dass sie bereits entschädigt worden sei. In diesem Moment habe sie sich betrogen gefühlt, sagt Marie. Deshalb reichte sie 2018 eine Beschwerde bei der lokalen Behörde ein. Jedoch ohne Erfolg. Da sie Mitglied der Oppositionspartei sei, habe man ihre Beschwerde einfach ignoriert, erklärte Marie. Heute lebt sie zur Miete und teilt sich ein Zimmer mit ihrer älteren Schwester Coumba.⁵¹²

Coumba Diagne

64 Jahre alt, Fischverkäuferin, ältere Schwester von Marie Diagne

Maries ältere Schwester Coumba arbeitete als Fischverkäuferin auf dem nahe gelegenen Fischmarkt. Sie verkaufte den frischen Fang aus der Bucht von Hann im benachbarten Viertel. Durch den Bau der beiden Sicherheitsmauern entlang der TER-Gleise wurde ihr Zugang zu den umliegenden Vierteln erschwert. Früher konnte Coumba die Gleise ohne Hindernisse überqueren. Aufgrund ihres Alters hat sie jedoch inzwischen nicht mehr die Kraft, die vielen Stufen der neuen Fußgängerbrücke über die Gleise mit jeweils zehn kg Fisch auf dem Kopf hinauf- und hinabzusteigen. Ab 20:00 Uhr würden Passantinnen die Fußgängerbrücke meiden. Sie sei zu einem gefährlichen Ort für Frauen geworden, weil kriminelle Jugendbanden von ihnen Wegezoll erpressten, sagte Coumba. Wegen dieser Situation und dem beschwerlichen Gang über die Fußgängerbrücke haben sie und andere Fischhändlerinnen ihr Gewerbe aufgeben. Weil Coumba einer informellen Beschäftigung nachging, hat sie keine Entschädigung für den Verlust ihrer Einkommensquelle erhalten.⁵¹³

Wir kehren wieder zurück auf die Rue de Front de Terre und überqueren die Straßenüberführung beim Kreisverkehr auf Höhe der TER-Station Hann. Hier biegen wir links ab in die Route de Rufisque, die parallel zu den TER-Gleisen verläuft. Die einspurige Straße ist aufgrund des hohen Aufkommens an Containerlastentransporten zum Hafen von Dakar ständig von langen Staukolonnen betroffen. Die Abgase und der aufgewirbelte Staub lassen uns schwer atmen. Fatou Seck wohnt gegenüber dem Rathaus von Hann Bel-Air. Ihre Tochter begrüßt uns und bittet uns hinein.

511 Vergleichbar mit dem islamischen *Eid al-Adha* – in der Türkei *Kurban Bayramı* genannt – gedenken senegalesische Muslime am *Tabaski*-Fest der Bereitschaft Ibrahims, seinen Sohn Ismail Gott zu opfern. Zu diesem Anlass wird ein Schaf geschlachtet, dessen Fleisch mit den Nachbar:innen geteilt wird.

512 Marie Diagne, »Gespräch mit der Impactée Marie Diagne«, interviewt von Simon Meienberg, übers. von Abdoulaye Karel Dieng, 16. Mai 2024, Feldnotiz.

513 Coumba Diagne, »Gespräch mit der Impactée Coumba Diagne«, interviewt von Simon Meienberg, übers. von Abdoulaye Karel Dieng, 16. Mai 2024, Feldnotiz.

Fatou Seck (4)

71 Jahre alt, erste Ehefrau, Hausfrau, Repräsentantin der Impactés von Guinaw Rail
Alter Wohnort: Guinaw Rail / Neuer Wohnort: Yarakh

Vor dem TER-Projekt lebte Fatou mit ihren Töchtern und der Familie der zweiten Ehefrau ihres Mannes in einem großen Haus. Kurz vor Beginn der Bauarbeiten verstarb jedoch Fatous Ehemann. Sie stellt fest, dass APIX sie unter dem tatsächlichen Marktwert des Hauses mit nur 20.000.000 CFA-Francis (rund 3.050 Euro) entschädigt hat. Da sie die Entschädigungssumme mit der jüngeren zweiten Ehefrau und deren Kindern teilen musste, blieb ihr am Ende nicht genug Geld übrig, um ein neues Haus zu kaufen. So war Fatou gezwungen, auf das ehemalige Grundstück ihres Mannes zurückzukehren. Seitdem lebt sie mit ihren Töchtern unter prekären Bedingungen in einer einfachen Holzhütte neben den Bahngleisen.⁵¹⁴

Wir setzen unseren Gang fort, weiter die Route de Rufisque hinauf. Auf Höhe der Silos von Oilibya überqueren wir die TER-Gleise abermals. Nach der dritten Überquerung hat Fatou sichtlich Mühe und klagt über Schmerzen in den Beinen. Wir gelangen schlussendlich auf ein Terrain mit Autoteilen. Yacine Mbaye winkt uns bereits von weitem zu.

Yacine Mbaye (5)

63 Jahre alt, Gastwirtin, Repräsentantin der Impactés von Hann-Parc
Alter Wohnort: Hann-Parc / Neuer Wohnort: Mbao

Yacine war Restaurantbesitzerin in der Nachbarschaft Hann-Parc. Auch ihr Restaurant war vom Ausbau der TER-Infrastruktur betroffen. Als sie von der bevorstehenden Räumung erfuhr, blieben die Gäste zunächst aus. Das Restaurant wurde schließlich abgerissen. Heute lebt Yacine in Armut und kämpft ums Überleben. In ihrem neuen Viertel in Mbao kennt Yacine kaum jemanden, der sie beim Aufbau eines neuen Restaurants unterstützen könnte. Sie sehnt sich nach ihrem alten Viertel zurück. Eine Entschädigung für den Verlust ihres Restaurants hat sie nicht erhalten.⁵¹⁵

Die Nachmittagshitze, der gefährliche Gang entlang von Straßenrändern ohne Gehsteige und die Luftverschmutzung fordern ihren Preis. Deshalb nehmen wir den TER bei der Station Dalifort zurück nach Colobane. Als wir schlussendlich wieder bei Fatou ankommen, erzählt sie uns im Wohnzimmer ihre persönliche Geschichte.

Fatou Dione (1)

54 Jahre alt, Familienunternehmerin
Repräsentantin der Impactés von Wakhinane Colobane, Präsidentin des Collectif des Impactés du TER des Departements Dakar
Alter Wohnort: Wakhinane Colobane / Neuer Wohnort: Cité Douane

⁵¹⁴ Fatou Seck, »Gespräch mit der Impactée Fatou Seck«, interviewt von Simon Meienberg, übers. von Abdoulaye Karel Dieng, 16. Mai 2024, Feldnotiz.

⁵¹⁵ Yacine Mbaye, »Gespräch mit der Impactée Yacine Mbaye«, interviewt von Simon Meienberg, übers. von Abdoulaye Karel Dieng, 16. Mai 2024, Feldnotiz.

Seit 1985 lebte Fatou mit ihrer Familie in Wakhinane Colobane, einem Wohnviertel im Industriegebiet in unmittelbarer Nähe der Zuggleise des Petit Train de Banlieue. Bevor sie im Rahmen des TER-Projekts umgesiedelt wurde, betrieb Fatou ein Familienunternehmen mit fünf Angestellten, das Getränke, Eis und andere Konsumgüter in den umliegenden Vierteln verkaufte. Ihr Haus diente Fatou nicht nur zum Wohnen, sondern auch als Geschäft. Fatous Schwester kümmerte sich um die Küche und das Restaurant. Mit diesen Aktivitäten konnte die Familie ihren Lebensunterhalt bestreiten, sagt Fatou. Neben ihrer Arbeit engagierte sich Fatou in der Stadtviertelentwicklung und war stark in das Vereinsleben der Frauen von Wakhinane Colobane eingebunden. Aufgrund ihres Engagements wurde Fatou zur Präsidentin des Stadtviertelvereins der Frauen gewählt.⁵¹⁶

Am 3. Mai 2016, wurde sie zu einer Informationsveranstaltung ins Rathaus eingeladen. »Dieses Datum werde ich nie vergessen«, sagte Fatou. Dort wurde sie über das TER-Projekt informiert. Da ihr Haus jedoch mehr als 50 m von den Bahngleisen entfernt lag, fühlte sich Fatou von einer möglichen Umsiedlung nicht betroffen. Man hatte den Bewohner:innen des Viertels mitgeteilt, dass die von der Umsiedlung betroffenen PAP sich nicht beschweren könnten. Es sei eine Entschädigung in Höhe der erlittenen Verluste vorgesehen. Außerdem würden sie genügend Entschädigung für eine neue Wohnung oder sogar ein Haus erhalten. Aus diesem Grund wiegten sich viele in Sicherheit, ohne jemals über die tatsächlichen Entschädigungshöhen informiert worden zu sein. 2017, etwas mehr als ein Jahr später, habe sie eine Delegation von APIX in ihrem Viertel besucht, so Fatou. Sie teilten ihr mit, dass die Bauarbeiten auch ihr Haus betreffen würden und sie keinen Anspruch auf eine reguläre Entschädigung habe. Sie begründeten dies damit, dass Fatou keinen offiziellen Landtitel und kein Nutzungsrecht für dieses Grundstück vorweisen könne und somit illegal hier wohne. Zu diesem Zeitpunkt lebte sie jedoch bereits seit 31 Jahren an diesem Standort. Deshalb berief sie sich auf das Gewohnheitsrecht. Die Verantwortlichen verweigerten ihr jedoch den Zugang zu der entsprechenden Bescheinigung über den Gewohnheitsbesitz,⁵¹⁷ mit der sie ihren Anspruch auf eine Entschädigung hätte geltend machen können. Ohne diesen Nachweis erhielt Fatou keine Entschädigung für ihr Grundstück und ihr Haus. Ihr wurde lediglich eine soziale Begleitung für die Umsiedlung angeboten. Dadurch fühlte sie sich diskriminiert und erhob bei der CDREI eine Beschwerde gegen den Entscheid.⁵¹⁸ Als ihr im Verlaufe des Beschwerdeverfahrens eine einmalige Entschädigung von 1.200.000 CFA-Francis (rund 1830 Euro) als soziale Begleitung für die Umsiedlung angeboten wurde, lehnte Fatou jedoch ab. Mit dieser Strategie solle verhindert werden, dass sie ihren rechtmäßigen Anspruch auf die volle Entschädigung geltend machen könne, vermutete sie.⁵¹⁹

Ihre Verluste sind jedoch nicht nur materieller Natur. So sei zwischen der Information über die geplante Umsiedlung und der tatsächlichen Räumung ein Jahr voller sozialer Unsicherheiten vergangen, erklärt sie. Mit der Information über die bevor-

516 Fatou Dione, »Gespräch mit der Vorsitzenden des Kollektivs der Impactés du TER von Wakhinane Colobane«, 21. Mai 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage, [0:25:15.2].

517 Vgl. *Attestation de détention Coutumière* auf Seite 131.

518 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*, 227.

519 Fatou Dione, »Gespräch mit der Vorsitzenden des Kollektivs der Impactés du TER von Wakhinane Colobane«, 21. Mai 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage, [0:16:08.5].

stehende Umsiedlung hätten viele Unternehmen und Geschäfte ihre Investitionen und wirtschaftlichen Aktivitäten in ein anderes Viertel verlagert. Dies hatte zur Folge, dass Fatou ihre wirtschaftlichen Aktivitäten aufgrund von Kundenmangel einstellen musste.⁵²⁰ Bisher ist sie mit ihrem Beschwerdeverfahren erfolglos geblieben.

Die Erzählungen der sechs betroffenen Frauen stellen die weitreichenden sozialen und ökonomischen Folgen der individuellen Verluste beispielhaft dar. Der Fall von Maria Diao hebt hervor, wie die gleichzeitige Aufgabe der wirtschaftlichen Tätigkeit und der Wechsel von Wohneigentümerin zur Mieterin zu einer akuten finanziellen Notlage führen kann. Im Kontext von Senegal wird diese Auswirkung umso deutlicher, da Wohnhäuser teilweise über Jahre um zusätzliche Räume und Stockwerke erweitert werden und die finanzielle Reserve einer im Durchschnitt achtköpfigen Familie bilden. Der Umzug in ein neues Viertel führte zusätzlich zum Verlust des Schulzugangs der Kinder. Der Fall von Marie Diagne macht deutlich, dass das Entschädigungsverfahren Spielraum für Korruption und Täuschung ließ. Zudem hatte die jeweilige parteipolitische Zugehörigkeit einen bevor- oder benachteiligenden Einfluss auf die Höhe der Entschädigungszahlungen. Die Aufgabe ihrer Tätigkeit als Fischverkäuferin der 71-jährigen Coumba Diagne beleuchtet wiederum die Auswirkungen von fehlender Barrierefreiheit für ältere Personen in der Gesellschaft, auf welche die neue Infrastruktur nicht ausreichend angelegt wurde. Hinzu kommt, dass die neuen Fußgängerbrücken Überquerungen der TER-Gleise auf wenige Übergänge kanalisieren. Diese räumlichen Nadelöhre haben sich kriminelle Jugendbanden zunutze gemacht, um einen Passierzoll von Passant:innen zu erpressen. Die schwierige Neuorientierung durch die forcierte Umsiedlung in eine fremde Nachbarschaft, wie im Fall von Yacine Mbaye, hebt die Wichtigkeit von sozialen Netzwerken für die erfolgreiche Etablierung ökonomischer Aktivitäten hervor. Zudem gibt der Fall von Fatou Seck einen Einblick in Verteilungskonflikte zwischen den Ehefrauen in traditionell polygamen Familien, wie sie insbesondere in muslimischen Gemeinden weit verbreitet sind.⁵²¹ Darüber hinaus zeigt das Ausbleiben der Kundschaft nach der Ankündigung der bevorstehenden Umsiedlung – wie im Fall von Fatou Dione – die Auswirkungen eines allmählichen Wegzugs von Nachbar:innen und Geschäften, der die etablierte soziale und ökonomische Infrastruktur des Viertels schon lange vor den Bauarbeiten zum Erliegen bringt. Alle sechs Frauen haben unterschiedliche Verluste zu beklagen. Neben den materiellen Verlusten wie dem Wohnraum oder dem Arbeitsort lassen sich insbesondere die immateriellen Verluste, wie etwa das soziale Netzwerk oder die emotionale Bindung zum Stadtviertel, identifizieren. Gemeinsam haben sie jedoch, dass sie aufgrund ihrer informellen Lebensweise und ökonomischen Aktivitäten von einer regulären Entschädigung ausgeschlossen wurden. Sie waren dem Ermessen und einer administrativen Bewertung (Tabelle 1) ausgesetzt, welche weder ihre materiellen noch ihre immateriellen Verluste zu ersetzen vermochte. Die daraus resultierenden Konflikte und Konfrontationen werden im Folgenden näher analysiert.

520 Ebd. [0:25:15.2].

521 Fatou Dione u. a., »Gruppengespräch mit den Frauen des Kollektivs der Impactés von Wakhinane Colobane«, interviewt von Simon Meienberg, übers. von Abdoulaye Karel Dieng, 16. Mai 2024, Feldnotiz.



Abb. 27: Karte mit dem Verlauf und den einzelnen Stationen Stadtpaziergangs vom 16. Mai 2024. Die Fotografien wurden während des Stadtpaziergangs aufgenommen, Dakar. © Simon Meienberg.

Konflikte und Konfrontationen

Die im Rahmen der Entschädigung und Umsiedlung entbrannten Konflikte und Konfrontationen manifestieren sich in verschiedenen Dimensionen, die im Folgenden einer Analyse unterzogen werden. Eine erste Dimension thematisiert einen Interessenkonflikt zwischen internationalen Geldgebern der AfDB und den staatlichen Projektverantwortlichen der APIX. Dieser Konflikt wurde durch die Nichteinhaltung von sozialen Richtlinien der Afrikanischen Entwicklungsbank losgetreten und wirft Fragen zur Rechenschaftspflicht und Verantwortungsübernahme auf. Die zweite Dimension bezieht sich auf das Aufeinandertreffen von formellen Vorgehensweisen der Direktion für Umwelt- und Sozialschutz von APIX und den informellen Betroffenen. Schlussendlich werden in der dritten Dimension die immobilisierenden Auswirkungen der angestoßenen urbanen Veränderungen auf die Mobilität von Frauen untersucht.

APIX und die Afrikanische Entwicklungsbank in der Kritik

Die AfDB finanziert Großprojekte in allen 54 Ländern Afrikas und ist ein zentraler Investor des TER-Projekts. Die erste ihrer fünf operativen Prioritäten in der Strategie 2013–2022⁵²² ist die Investition in nachhaltige Infrastrukturentwicklungsprojekte in den Bereichen Energie, Landwirtschaft und Transport. Dabei zielen Mobilitätsprojekte wie der TER auf einen nachhaltigen und inklusiven Wachstum. In ihrer übergeordneten Rolle als Geldgeberin arbeitet die AfDB eng mit staatlichen Akteur:innen zusammen und begleitet diese in der Projektumsetzung durch technische sowie politische Beratung.

Aufgrund von schwerwiegenden Verstößen gegen ihre Umwelt- und Sozialrichtlinien geriet die AfDB jedoch ins Zentrum der Kritik der senegalesischen Nichtregierungsorganisation *Lumière Synergie pour le Développement* (LSD). LSD forscht zu den sozialen und ökologischen Folgen von Entwicklungsprojekten in Senegal, die durch internationale Finanzinstitutionen wie die AfDB, die Weltbank oder den Internationalen Währungsfonds finanziert werden. Innerhalb eines transnationalen Netzwerks konzentriert sich die Nichtregierungsorganisation auf Verantwortung, Rechenschaftspflicht und die Überwachung der Einhaltung ökologischer und sozialer Schutzmaßnahmen durch die staatlichen Projektträger. Dabei liegt ihr Hauptziel auf der Unterstützung betroffener Gemeinschaften, die von AfDB-finanzierten Projekten negativ betroffen sind.⁵²³ Mit ihrer wissenschaftlich fundierten Herangehensweise fördert LSD den Wissensaustausch und die Vernetzung mit Menschenrechts- und Umweltorganisationen in anderen afrikanischen Ländern. Darüber hinaus setzt die Nichtregierungsorganisation auf regelmäßigen Dialog mit APIX, staatlichen Vertreter:innen und der AfDB und nimmt an Treffen sowie Verhandlungen teil.⁵²⁴ Indem sie zwischen informellen und formellen Akteuren übersetzt, ist LSD zur unverzichtbaren Vermittlerin zwischen den Konfliktparteien geworden.

522 African Development Bank (AfDB), »At the Center of Africa's Transformation: Strategy for 2013–2022«, AfDB, 2013, 13 f.

523 Babacar Diouf u. a., »Gespräch mit *Lumière Synergie pour le Développement*«, 28. Juli 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage, [0:00:18:7].

524 Ebd.

Am 8. Mai 2024⁵²⁵ ermöglichten der Forschungsleiter Babacar Diouf, die Öffentlichkeits- und Medienbeauftragte Fatoumata Mbodji sowie die Programmverantwortliche Ndeye Fatou Sy im Rahmen eines Interviews Einblicke in die Zusammenarbeit von LSD mit den vom TER-Projekt betroffenen Gemeinschaften.

LSD informiert und berät Betroffene, die sich im Kollektiv der Impactés du TER zusammengeschlossen haben, über ihre Rechte und ihre Möglichkeiten, gegen die ungleiche Behandlung durch APIX vorzugehen. Zudem unterstützt die Nichtregierungsorganisation die Betroffenen in ihren öffentlichen Medienauftritten, um ihre Anliegen sichtbarer zu machen.

Ein wichtiger Schritt war die Einreichung einer Beschwerde gegen die Nichteinhaltung sozialer und ökologischer Richtlinien beim *Mécanisme indépendant de recours* (MIR)⁵²⁶ der AfDB am 9. Juni 2019.⁵²⁷ Darin wurden die Unzufriedenheit mit dem Entschädigungsverfahren wegen der unzureichenden öffentlichen Konsultationen und der Folgen der unfreiwilligen Umsiedlung anhand von zehn Punkten⁵²⁸ zum Ausdruck gebracht. Das Ziel dieser Beschwerde bestand darin, das Finanzinstitut mittels der dargelegten Unregelmäßigkeiten dazu zu bewegen, die gebührende Aufmerksamkeit auf den Konflikt zu richten, Verantwortung für die festgestellten Mängel zu übernehmen und diese zu korrigieren.

Für die detaillierte Aufarbeitung der Missstände veröffentlichte LSD zwei Jahre nach der Einreichung der Beschwerde eine kritische Feldstudie über die identifizierten Mängel der Umsetzung des TER-Projekts in Zusammenarbeit mit den Menschenrechtsorganisationen Both ENDS und OSIWA. Die Studie mit dem Titel *Train Express Régional. La BAD⁵²⁹ et l'AFD au cœur du scandale !* (2021)⁵³⁰ richtet sich an die beiden Hauptinvestoren, die AfDB und die Agence Française de Développement (AFD).⁵³¹ Die Untersuchung basiert auf Medienberichten, Stellungnahmen von Projektverantwortlichen sowie Zeugenaussagen betroffener Personen. Ihre Ergebnisse weisen auf erhebliche Mängel in der Projektarchitektur und der Umsetzung des TER-Projekts durch APIX und seine Vertragspartner:innen hin. Besonders kritisch bewertet die Studie den PAR, der die Empfehlungen der strategischen Umwelt- und Sozialstudie der AfDB teilweise nicht umgesetzt und die Bedürfnisse der konsultierten Gemeinschaften nicht ausreichend in die Projektplanung inkludiert habe.⁵³² Die offizielle Darstellung der senegalesischen Regierung, wonach die von der Umsiedlung betroffenen Personen eine Minderheit seien und die Verluste lokal begrenzt blieben, wird in der Studie grundlegend hinterfragt. Sie zeigt auf, dass die durchgeführten sozialen Erhebungen erhebliche Lücken aufweisen, insbesondere in Bezug auf die Kategorisierung der PAP.

525 Babacar Diouf u. a., »Gespräch mit Lumière Synergie pour le Développement«, 28. Juli 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage.

526 Mécanisme Indépendent de Recours (MIR), »Mécanisme Indépendent de Recours«, 27. März 2025, <https://irm.afdb.org/fr>.

527 Aly Sagne und Ibrahima Cissé, »Plainte concernant le projet de Train Express Régional, Sénégal«, Beschwerde, 9. Juni 2019, 1.

528 Für eine detaillierte Darstellung der zehn Punkte vgl. Sagne und Cissé, 3.

529 *Banque africaine de développement*, kurz BAD, ist die französische Abkürzung für die Afrikanische Entwicklungsbank.

530 Bassirou Ndiaye und Aly Marie Sagne, *Se retrouver subitement sans toit, sans terre et sans travail. Train Express Régional. La BAD et l'AFD au cœur du scandale !*, mit Babacar Diouf (Lumière Synergie pour le Développement, Both ENDS, OSIWA, 2021).

531 African Development Bank (AfDB), »Integrated Safeguards System (ISS)«.

532 Ndiaye und Sagne, *Se retrouver subitement sans toit, sans terre et sans travail. Train Express Régional. La BAD et l'AFD au cœur du scandale !*, 5.

Diese lasse einen Spielraum für Interpretationen und beeinflusse die Identifikation der vom TER-Projekt direkt Betroffenen maßgeblich. Die tatsächliche Zahl der PAP werde daher unterschätzt und dürfte künftig weiter ansteigen.⁵³³

Im Kontext der Entschädigung wirft die Untersuchung APIX eine Ungleichbehandlung der Betroffenen vor. Die Wahl bestimmter Entschädigungskategorien habe Hierarchien geschaffen, die einige Gruppen benachteiligten, während andere bevorzugt wurden. Zudem seien die für die Bauarbeiten vorgesehenen Flächen fehlerhaft berechnet worden, um Entschädigungssummen zu reduzieren.⁵³⁴

Darüber hinaus kritisiert die Studie die mangelnde Dialogbereitschaft der Projektverantwortlichen von APIX. Etwa seien Forderungen der Betroffenen häufig als Proteste der politischen Opposition abgetan und mithilfe der Ordnungskräfte aufgelöst worden.⁵³⁵ Außerdem habe es eine unzureichende Koordination zwischen APIX und den ausführenden Organen gegeben, was in einigen Fällen zur Zerstörung noch bewohnter Gebäude führte.⁵³⁶

Ein weiteres Problem sei die einseitige Planung, die einer rationalen Logik folge, jedoch in der Praxis langwierige Verhandlungen zwischen den Konfliktparteien und verzögerte Auszahlungen der Entschädigungen nach sich zog.⁵³⁷ Unangepasste Kommunikationskanäle hätten zudem dazu geführt, dass viele Betroffene über den Verlauf und die Auswirkungen der Bauarbeiten unzureichend informiert waren. Die Vielzahl an unterschiedlichen Ansprechpersonen und Anlaufstellen habe für zusätzliche Verwirrung und eine unklare Verteilung der Verantwortlichkeiten gesorgt.⁵³⁸

Darüber hinaus nennt die Studie eine Reihe korrupter Praktiken,⁵³⁹ bei denen bestimmte Akteure ihre Privilegien, den Interpretationsspielraum und die Schwächen des Kontrollsystems ausgenutzt haben, um sich selbst oder Dritte zu bereichern.⁵⁴⁰ Schlussendlich appellieren die Verfasser:innen der Studie erneut an die Verantwortung der AfDB, die korrekte Anwendung ihrer sozialen Richtlinien von APIX zu fordern.⁵⁴¹

Die Ergebnisse der Studie stehen in starkem Kontrast zu den formulierten Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und zur Eindämmung sozialer Auswirkungen im PAR. Die identifizierten sozialen Folgen offenbaren eine deutliche Diskrepanz zwischen der ursprünglichen Planung und der tatsächlichen Umsetzung des TER-Projekts.

Die Beschwerde der Betroffenen und die Studie von LSD haben einen langwierigen Prozess der Untersuchung der vorgebrachten Anschuldigungen angestoßen, der schlussendlich in einem Bericht des MIR zur Überprüfung der Einhaltung der Richtlinien des Integrated Safeguard System (ISS) der AfDB⁵⁴² vom 28. November 2023 geführt haben. Darin betont die AfDB, dass die aufgetretenen Missstände mit hoher

533 Ebd. 7.

534 Ebd. 9.

535 Ebd. 6.

536 Ebd. 9.

537 Ebd. 6.

538 Ebd. 11.

539 Unter anderem Erpressung, Betrug, Veruntreuung, Einschüchterung oder Urkundenfälschung.

540 Ebd. 20.

541 Ebd. 24.

542 Mécanisme Indépendent de Recours (MIR), *Rapport de vérification de la conformité de Train Express Régional de Dakar, Phase 1 – Projet Dakar Diamniadio*, RQ 2019/1 (Abidjan, 2023), 77.

Wahrscheinlichkeit durch eine rigorose Anwendung dieser Richtlinien hätten vermieden werden können.⁵⁴³ Gleichzeitig gelangt sie zu dem Schluss, dass im Rahmen der Umsetzung der TER-Projektphase 1 ein Verlust von Lebensgrundlagen, sozioökonomische Verluste, eine unangemessene Umsiedlung und Verarmung, eine Verschlechterung der Lebensstandards, Unruhen, psychologischer Stress und Angstzustände bei PAP zu verzeichnen waren.⁵⁴⁴

Aufgrund dieser Feststellung entschied der Verwaltungsrat der AfDB am 17. Januar 2024, dass er die Genehmigung des Finanzierungsantrags für Bauphase 2 von der Korrektur der Maßnahmen und Klärung der Fälle der Bauphase 1 abhängig mache.⁵⁴⁵ Diese Sanktion der AfDB gegenüber APIX kann als erster Erfolg der PAP zur Lösung ihrer Probleme bewertet werden. Zudem gab sie den Betroffenen Hoffnung auf eine gerechte Entschädigung.

Das vorliegende Fallbeispiel veranschaulicht die Funktion der AfDB als regulierende Instanz innerhalb des TER-Projekts und demonstriert, wie mittels der Blockierung der Projektfinanzierung Druck auf den staatlichen Projektträger APIX ausgeübt wird. Des Weiteren verdeutlicht der Fall den erheblichen Einfluss der Bank auf die Entwicklungspolitiken von Empfängerstaaten.

Die identifizierten Problematiken bezüglich der Entschädigung und Umsiedlung stellen jedoch keinen Einzelfall dar. Eine ähnliche Beschwerde ging dem MIR vom Mouvement Colombe Ivoire im Zusammenhang mit dem Bau einer Brücke für das Stadtverkehrsprojekt von Abidjan ein.⁵⁴⁶ Außerdem begleitete LSD zum Zeitpunkt des Interviews bereits zwei weitere Beschwerden, die Energieinfrastrukturprojekte der AfDB in Senegal betreffen: den Bau des Kohlekraftwerks in Sendou und des Thermalkraftwerks in Malicounda. Heute unterstützt LSD die Betroffenen von bereits fünf Infrastrukturprojekte, die ähnliche soziale und ökologische Folgen haben wie das TER-Projekt. Ndeye Fatou Sy betont, dass die Umsetzung dieser Energie- und Mobilitätsinfrastrukturprojekte häufig im Widerspruch zu den klimapolitischen und sozialen Zielen der AfDB steht.⁵⁴⁷

Neben den Lücken in der Begleitung und Überwachung der Schutzmaßnahmen zeigt sich ein weiteres zentrales Problem: Die sozialen Richtlinien und Umweltpolitiken der Bank sind oft nicht an die lokalen Realitäten angepasst und berücksichtigen soziokulturelle Aspekte nur unzureichend.

Dies verweist auf eine grundlegende Herausforderung von Entwicklungsprojekten im Globalen Süden. Sie operieren mit formellen Standards und Planungslogiken, die aus Ländern des Globalen Norden stammen, treffen aber vor Ort auf informelle

543 Die Richtlinien beziehen sich auf die »Sauvegarde opérationnelle 2 – Réinstallation involontaire : Acquisition de terres, déplacements de populations et indemnisation« Vgl. African Development Bank (AfDB), »SSI«, 35–43.

544 Mécanisme Indépendant de Recours (MIR), *Rapport de vérification de la conformité de Train Express Régional de Dakar, Phase 1 – Projet Dakar Diamniadio*, 66.

545 David Simpson, »Avis décision du Comité des Conseils d'Administration de la BAD sur les opérations et l'efficacité du développement (CODE) concernant le rapport de vérification de la conformité du dossier (RQ2019/1) relatif au projet de Train Express Régional Phase 1 Dakar-Diamniadio au Sénégal.«, Mécanisme Indépendant de Recours, 17. Januar 2024, 1 f., https://irm.afdb.org/sites/default/files/project-file/FR_Notification%20of%20CODE%20Decision-Regional%20Express%20Train_o.pdf.

546 Sekou Toure, »Request to Suspend the Relocation of the Populations Affected by the 4th Bridge Project.«, persönliche Kommunikation, 18. September 2018.

547 Babacar Diouf u. a., »Gespräch mit Lumière Synergie pour le Développement«, 28. Juli 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage, [0:00:18.7].

Strukturen, gewachsene Gemeinschaften und andere Eigentumsverständnisse. Besonders deutlich wird diese Inkompatibilität im TER-Projekt, wo formelle Verfahren auf informelle Akteur:innen stoßen; deren Bedürfnisse wurden entsprechend nicht adäquat berücksichtigt. Die daraus resultierenden Konflikte stehen im Mittelpunkt der folgenden Analyse.

Formelle Prozesse, informelle Akteure

Ein Interview mit Yatma Dieye, dem Leiter der Abteilung für Umwelt- und Sozialschutz von APIX am 27. Juli 2024,⁵⁴⁸ legt die vielschichtigen bürokratischen, sozialen und planerischen Herausforderungen rund um die Entschädigung und Umsiedlung offen. Dabei wurde deutlich, dass die Projektverantwortlichen häufig zwischen Anspruch und Realität vermitteln mussten. Ein zentrales Beispiel dafür ist die Landproblematik in Senegal, meint Dieye. Nach geltendem Recht ist das Land der *Domaine national* unveräußerlich. Personen, die sich auf Flächen der *Domaine public artificiel* niedergelassen haben, besitzen daher keine Eigentumsrechte, sondern nur staatlich gewährte Nutzungsrechte oder halten sich illegal dort auf.⁵⁴⁹

Um dennoch Entschädigungen für Betroffene ohne offizielle Landtitel zu ermöglichen, wurde im Rahmen des TER-Projekts vom rechtlichen Rahmen abgewichen. So wurde etwa eine Bescheinigung über den Wohnheitsbesitz⁵⁵⁰ eingeführt, die langjährige Bewohner:innen berücksichtigte. Zudem gab es Maßnahmen wie die soziale Begleitung für informelle Betroffene ohne rechtlichen Anspruch auf Entschädigung.⁵⁵¹ Besonders vulnerable Gruppen, darunter ältere Menschen, erhielten zusätzliche Unterstützung. Überdies wurden Sozialprojekte wie Frauenhäuser, Entbindungsstationen, Schulen und Sportplätze finanziert, um die negativen Auswirkungen indirekt betroffener Gemeinschaften abzuschwächen.⁵⁵²

Ein weiteres Problem stellte der Missbrauch von Entschädigungsansprüchen dar. Beispielsweise führten innerfamiliäre Erbstreitigkeiten zu widersprüchlichen Ansprüchen, was aufwendige Untersuchungen durch lokale Behörden erforderlich machte.⁵⁵³ In einigen Fällen kam es sogar zu Täuschungsversuchen: Personen erhielten Entschädigungszahlungen per Bankcheck, klagten jedoch später gegen die DSES mit der Behauptung, keine Auszahlung erhalten zu haben.⁵⁵⁴ Dieye erklärte, dass jeder Beschwerdefall von einer speziell dafür eingerichteten Kommission geprüft wurde. Falls Zweifel bestanden, konnte ein Team aus Geograf:innen und Kartograf:innen zur Neuvermessung hinzugezogen werden. Dadurch konnten Fehler korrigiert und Entschädigungssummen gegebenenfalls angepasst werden.⁵⁵⁵ Dennoch blieb dies ein langwieriger Prozess, bei dem stets nach der bestmöglichen Lösung für alle Beteiligten gesucht wurde.

548 Yatma Dieye, »Gespräch mit dem Leiter der Abteilung für Umwelt- und Sozialschutz von APIX«, 30. Mai 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage.

549 Ebd. [0:12:27.2].

550 Vgl. *Attestation de détention Coutumière* auf Seite 131.

551 Yatma Dieye, »Gespräch mit dem Leiter der Abteilung für Umwelt- und Sozialschutz von APIX«, 30. Mai 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage, [0:05:31.4].

552 Ebd. [1:03:08.4].

553 Ebd. [0:06:52.8].

554 Ebd. [0:42:54.6].

555 Ebd. [0:56:02.8].

Ein weiteres Hindernis bei der Bewertung von Verlusten war das Fehlen formeller Buchhaltungssysteme für informelle Geschäfte. Die Schätzung von Einnahmen und Ausgaben musste daher auf deklarierte Angaben der Betroffenen gestützt und mit Vergleichsdaten überprüft werden, um eine möglichst realistische Einschätzung zu ermöglichen.⁵⁵⁶

Darüber hinaus setzte APIX auf eine aktive Einbeziehung verschiedener Interessengruppen aus der Zivilgesellschaft. Im PAR wird der Konsultationsprozess in sieben Schritten dargestellt: Zunächst fand ein institutioneller Workshop statt, in dem das TER-Projekt vorgestellt und diskutiert wurde. Anschließend wurden Informations-treffen in den betroffenen Gemeinden organisiert, gefolgt von Gesprächen mit den Bürgermeister:innen sowie Vertreter:innen wichtiger Nichtregierungsorganisationen und lokaler Verbände. Parallel dazu wurden Konsultationen im Rahmen der Volks-zählungen durchgeführt. Zudem gab es institutionelle Workshops mit den Verwal-tungsbehörden und technischen Diensten, um eine reibungslose Abstimmung zu gewährleisten. Abschließend wurden die betroffenen PAP über die Entschädigungs-grundsätze sowie das Verfahren zur Einreichung von Reklamationen informiert. Der Beteiligungsprozess sollte dazu dienen, eine Berücksichtigung der Interessen der Be-troffenen zu gewährleisten und eine transparente Kommunikation zwischen den Pro-jekträgern und den betroffenen Gemeinschaften sicherzustellen.⁵⁵⁷

Die Enteignung und Umsiedlung rechtfertigte Dieye mit dem Argument, dass das TER-Projekt dem Allgemeinwohl diene und die Interessen der Gemeinschaft über in-dividuelle Interessen stelle. Dabei betonte er jedoch, dass emotionale Bindungen an das Land nicht in Zahlen gemessen oder vollständig kompensiert werden könnten.⁵⁵⁸

Aus dem vorliegenden Interview geht hervor, dass insbesondere das Fehlen for-meller Dokumente und Landtitel eine administrative Herausforderung darstellte. Für den Umgang mit informellen Betroffenen, die entweder nicht offiziell registriert wa-ren oder ihre Identität nicht nachweisen konnten, mussten deshalb Entschädigungs-verfahren entworfen werden, die zum ersten Mal zur Anwendung kamen. Im Kontext der Entschädigung führte diese adaptive Praxis jedoch zu einer ungleichen Behand-lung einzelner Betroffener.

Ein weiteres strukturelles Problem war die Identifizierung der PAP und die Pro-gnose der zu erwartenden Schäden. Der dynamische Bauprozess erschwerte es, alle sozialen und ökologischen Folgen im Voraus genau zu bestimmen. Dabei kollidierte die Planungslogik des Formellen, die ausschließlich mit quantifizierbaren Einheiten und Kategorien operiert, mit der oft unvorhersehbaren Realität des Alltäglichen.

Ein Beispiel zur Veranschaulichung bietet die sozialgeografische Untersuchung der Baku-Tbilisi-Ceyhan-Pipeline.⁵⁵⁹ Diese zeigt, dass betroffene Gemeinschaften erst identifiziert und definiert werden mussten, um informiert und konsultiert zu wer-den. Ähnlich wie beim TER-Projekt wurden vor Baubeginn Zählungen durchgeführt, doch mit Beginn der Bauarbeiten traten neue Herausforderungen auf: Arbeiter, Bau-

556 Ebd. [0:51:12.9].

557 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniado, Départements de Dakar et de Rufisque*, 182.

558 Yatma Dieye, »Gespräch mit dem Leiter der Abteilung für Umwelt- und Sozialschutz von APIX«, 30. Mai 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage, [0:15:04.9].

559 Andrew Barry, *Material Politics: Disputes along the Pipeline*, RGS-IBG Book Series / Royal Geographical Society mit IBG (Wiley-Blackwell, 2013).

materialien und gebaute Strukturen schränkten den Zugang zu Land und Gebäuden ein und veränderten die Bewegungsmöglichkeiten der Menschen.⁵⁶⁰ Dadurch stieg die Zahl der betroffenen Personen unerwartet an.⁵⁶¹

Des Weiteren deutet der umfangreiche Kommunikationsplan im PAR auf eine gezielte Wahl der Kommunikationskanäle⁵⁶² hin. Der Verifikationsbericht des MIR kommt jedoch zum Schluss, dass die angebotenen Informations- und Kommunikationsformate sich als wenig geeignet erwiesen, um eine aktive Beteiligung der PAP sicherzustellen. Die Teilnahme von Frauen⁵⁶³ in den wichtigsten Konsultationen wurde als nicht repräsentativ eingestuft und es gab keine Anhaltspunkte dafür, dass ihre Bedenken tatsächlich in die Konzeption des PAR miteinfließen. Darüber hinaus verdoppelte sich die Anzahl der betroffenen Personen während der Projektdurchführung von 11.703 auf 20.000 PAP, sodass zusätzliche Betroffene nicht in gleicher Weise von den Informationsmaßnahmen profitieren konnten wie diejenigen, die an der ersten Informations- und Konsultationsrunde teilgenommen hatten. Zudem erschwerte die bürokratische Sprache des PAR den Zugang zu relevanten Informationen, insbesondere für informelle Betroffene und Analphabeten. Laut Aussagen einiger PAP lag ihnen die finale und angepasste Version des PAR der Bauphase 1 zum Projektstart nicht in vollständiger Form zur Konsultation vor.⁵⁶⁴

Letztlich offenbart das TER-Projekt die grundlegende Problematik, formelle Entschädigungsverfahren an informelle Lebensrealitäten anzupassen. Mangelnde Transparenz, ungleiche Entschädigungspraktiken und bürokratische Hürden führten dazu, dass sich viele Betroffene benachteiligt oder gar diskriminiert fühlten. Als besonders problematisch erwies sich der fehlende Zugang zu aktuellen Informationen sowie die Ungleichbehandlung der PAP. Dies resultierte in einer Verstärkung des Gefühls der Diskriminierung und führte zu anhaltenden Forderungen nach Gleichbehandlung. Obwohl Frauen in der Projektkonzeption und dem SSI der AfDB als besonders vulnerable Gruppe⁵⁶⁵ identifiziert wurden, waren Witwen und ältere Frauen aus traditionell polygamen Familien von sozialen Ausschlüssen betroffen. Deshalb werden im Folgenden die geschlechterspezifischen Ausgrenzungen im Zusammenhang mit Mobilität untersucht.

560 Barry, *Material Politics*, 115.

561 Ebd. 102.

562 Als Beispiele werden im PAR Kommunikationskanäle – wie Radio, zentrale Informationsbüros in den Nachbarschaften, die Verteilung von Informationsbroschüren in lokalen Sprachen mit Bildern und persönliche Treffen – genannt. Vgl. *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque*, 191–193.

563 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque*, 188 f.

564 Mécanisme Indépendent de Recours (MIR), *Rapport de vérification de la conformité de Train Express Régional de Dakar, Phase 1 – Projet Dakar Diamniadio*, 61–63.

565 African Development Bank (AfDB), »SSI«, 42.

Ines Kawgan-Kagan, eine Expertin für Gender und Mobilität, betont, dass Frauen Mobilität anders erleben und bewerten als Männer.⁵⁶⁶ Die Mobilität von Frauen wird durch die Überschneidung von Geschlecht mit Faktoren wie Ethnizität, soziale Klasse, Alter und körperliche Fähigkeiten beeinflusst. Mit Blick auf den öffentlichen Verkehr in afrikanischen Städten hebt Mmabatho Mongae weiter hervor, dass insbesondere Frauen für ihre ökonomischen Tätigkeiten auf informelle Mobilitätsangebote angewiesen sind.⁵⁶⁷

Immobilisierung von Frauen

Im Kontext des TER-Projekts waren Frauen aufgrund der intersektionalen Überlagerung ihrer kulturellen, gesellschaftlichen und räumlichen Position besonders stark von der Enteignung, der Entschädigung und der Umsiedlung betroffen. Die baulichen Maßnahmen des TER sowie bestehende geschlechterspezifische Räume verstärkten ihre soziale Exklusion. Mobilitätsbarrieren materialisierten sich unter anderem in weit auseinanderliegenden Fußgängerbrücken über die Gleise, die insbesondere für ältere und körperlich beeinträchtigte Frauen schwer passierbar waren. Zudem wurden diese Übergänge von Jugendbanden frequentiert, wodurch Frauen vermehrt Opfer von Übergriffen wurden. Ein Beschwerdebrief an die AfDB hebt hervor, dass die mangelnde Straßenbeleuchtung während der Bauarbeiten Delikte wie Diebstahl, Angriffe und Vergewaltigungen begünstigte, was vor allem junge Frauen auf dem Heimweg gefährdete.⁵⁶⁸ Die genannten Beispiele zeigen, wie die infrastrukturellen Eingriffe des TER-Projekts bestehende Mobilitätsbarrieren für Frauen nicht nur reproduzierten, sondern teils verschärften und damit zu einer Vertiefung geschlechterspezifischer Ungleichheiten im urbanen Raum beitrugen.

Während Männer sich aufgrund ihrer gesellschaftlichen Stellung frei in Dakar bewegen können, ist der Mobilitätsradius von Frauen oft auf ihr Zuhause und ihren Arbeitsort begrenzt. Dies wird besonders in der Wohnsituation deutlich: Im senegalesischen Kontext spielt das *Kër*, auf Wolof sowohl »Haus« als auch »erweiterte Familie«, eine zentrale Rolle. Das traditionelle Familienmodell, in dem Männer als Ernährer und Frauen als Hüterinnen des Hauses fungieren, ist wirtschaftlich zunehmend überholt. Viele Frauen tragen zum Haushaltseinkommen bei und ersetzen in manchen Fällen sogar den Ehemann in seiner Rolle. Infolge des erschwerten Zugangs zu formellen Anstellungsverhältnissen dominieren Frauen im informellen Sektor.⁵⁶⁹ Laut einer sozialen Erhebung im PAR liegt die Beschäftigungsquote von Frauen in den betroffenen Stadtteilen Dakar Plateau, Hann Bel-Air und Dalifort Foirail mit 30 % über dem Durchschnitt des übrigen Projektgebiets.⁵⁷⁰ Dies liegt auch daran, dass wichtige

566 Ines Kawgan-Kagan, »Mobilität und Geschlecht: Geschlechtsspezifische Unterschiede in der Mobilität«, in *Handbuch Mobilität und Gesellschaft*, hg. von Weert Canzler u. a. (Springer Fachmedien Wiesbaden, 2024), https://doi.org/10.1007/978-3-658-37804-2_13-1.

567 Mmabatho Mongae, »Bridging the Gender Gap in African Transportation«, *Africa in Fact*, Nr. 73 (April 2025), <https://africainfact.com/bridging-the-gender-gap-in-african-transportation/>.

568 Aly Sagne, Ibrahima Cissé, »Plainte concernant le projet de Train Express Régional, Sénégal«, 9. Juni 2019, 3.

569 Diadiou u. a., »Guide du Genre et du Développement urbain durable au Sénégal«, 11.

570 Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX), *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque*, 34.

Märkte wie der Marché Colobane in diesen Gebieten konzentriert sind, wo Frauen Produkte aus Heimarbeit oder Fischfang verkaufen.

Viele der betroffenen Frauen lebten in unmittelbarer Nähe zu ihrem Arbeitsort oder betrieben ihr Geschäft direkt von zu Hause aus.⁵⁷¹ Die Umsiedlung durch das TER-Projekt brachte insbesondere Witwen und Frauen in traditionellen Haushaltsstrukturen in existenzielle Bedrängnis, da sich männlich dominierte Besitzverhältnisse und familiäre Erbstreitigkeiten oft zu ihrem Nachteil auswirkten. Während informelle Tätigkeiten ihnen zuvor ein gewisses Einkommen sicherten, führte der doppelte Verlust von Wohnraum und Arbeit zu finanzieller Unsicherheit. Ihr Alter erschwerte zudem den Zugang zum formellen Arbeitsmarkt.

Die unfreiwillige Umsiedlung bedeutete nicht nur den Verlust des Arbeitsortes, sondern auch den Zerfall sozialer Netzwerke. Der ohnehin begrenzter Bewegungsradius von Frauen wurde weiter eingeschränkt, da der neue Wohnort oft weit entfernt von früheren sozialen und wirtschaftlichen Zentren lag. Die fehlende Nähe zum Arbeitsort stellte für viele Frauen eine Mobilitätsbarriere dar. In ihrer Doppelrolle als Mütter und Berufstätige waren sie auf kurze Wege und den direkten Kontakt mit Nachbarinnen in Gehdistanz angewiesen. Viele mussten ihre langjährigen Netzwerke mühsam wieder aufbauen oder verloren sie gänzlich. Zudem waren sie gezwungen, auf den TER, Taxis oder Fahrgemeinschaften umzusteigen, was zusätzliche Kosten verursachte. Die räumliche Trennung von ihrem früheren Wohnumfeld und Freund:innen bedeutete insbesondere für Kinder eine erhebliche emotionale Belastung.

Das TER-Projekt hat somit bestehende geschlechtsspezifische Mobilitätsmuster unbewusst oder bewusst verstärkt und tradierte Geschlechterräume in Dakar reproduziert. In diesem Zusammenhang weist die Urbanistin und Autorin Leslie Kern ihrem Buch *Feminist City* (2020)⁵⁷² darauf hin, dass städtische Räume vorwiegend für männliche Bedürfnisse gestaltet sind. Geschlechteridentität beeinflusst demnach unsere Alltagserfahrungen und Bewegungsmuster im urbanen Raum. Sie bestimmt, in welchen Räumen wir uns frei bewegen können und von welchen wir ausgeschlossen bleiben.⁵⁷³ Laut Kern werden männliche Macht und Privilegien gerade dadurch aufrechterhalten, dass Frauen der Zugang zu bestimmten urbanen Räumen verwehrt bleibt und sie von der Gesellschaft auf spezifische Orte fixiert werden.⁵⁷⁴

Die durch das TER-Projekt forcierte Mobilitätsungleichheit lässt sich über das Konzept der *Mobility Justice* (2018)⁵⁷⁵ von Mimi Sheller analysieren. Sie geht über Theorien wie *Transport Justice* (2017)⁵⁷⁶ hinaus, indem sie eine multidimensionale und relationale Betrachtung von historischen, kolonialen, körperlichen und planetarischen Mobilitäten einführt.⁵⁷⁷ Dadurch wird es möglich, Prozesse der Hervorbringung von ungleichen räumlichen Bedingungen und unterschiedlich mobilen Subjekten zu analysieren.⁵⁷⁸ Die daraus gewonnenen Erkenntnisse könnten etwa zur Gestaltung von

571 Ebd. 69.

572 Leslie Kern, *Feminist City: Claiming Space in a Man-Made World* (Verso, 2020).

573 Kern, *Feminist City: Claiming Space in a Man-Made World*, 17.

574 Ebd.

575 Sheller, *Mobility Justice*.

576 Karel Martens, *Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems*, 1. Aufl. (Routledge, 2016), <https://doi.org/10.4324/9781315746852>.

577 Sheller, *Mobility Justice*, 47.

578 Ebd. 46.

inklusive öffentlichen Verkehrsangeboten beitragen, welche auf die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse von Frauen eingehen und dadurch sozioökonomische Inklusion stärken.

Gendersensible Stadtplanung

Die Maßnahmen zur Inklusion und zum Schutz von Frauen im Rahmen des TER-Projekts waren unzureichend und führten teilweise zu gegenteiligen Effekten. Eine geschlechtersensible Planung sowie die frühzeitige Integration von Frauen in die Konzeption des Mobilitätsprojekts hätten dazu beitragen können, diese Probleme zu vermeiden.

Ein Leitfaden zu Gender und nachhaltiger Stadtentwicklung in Senegal⁵⁷⁹ identifiziert grundlegende strukturelle Defizite in der Stadt- und Projektverwaltung: So verfügen nur 30 % der Gemeinden in Senegal über einen städtebaulichen Leitplan,⁵⁸⁰ und selbst diese Pläne werden oft nicht umgesetzt. Viele Planungsdokumente sind veraltet und weisen erhebliche Lücken auf, insbesondere im Bereich der sozialen Inklusion. Zudem ermöglichen die derzeitigen Planungsmodelle kaum eine aktive Beteiligung der Stadtbevölkerung an Entwicklungsprozessen, was insbesondere Frauen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität benachteiligt.⁵⁸¹

Als Antwort darauf stellt der Leitfaden eine Reihe von Handlungsempfehlungen und Prozessmodellen zur Verankerung eines Gender-Ansatzes in der Stadtentwicklung zur Verfügung. Eine zentrale Akteurin in diesem Bereich ist Isseu Toure, einer Co-Autorin des Leitfadens und Leiterin der Abteilung für Stadtplanung von Rufisque. Als eine der ersten Frauen in einer Führungsposition der Stadtverwaltung in Senegal setzt sie sich dafür ein, dass geschlechtsspezifische Bedürfnisse von Frauen bereits im Planungszyklus berücksichtigt werden, um nachhaltige und gerechte Lösungen zu entwickeln.⁵⁸²

Die Empfehlungen des Leitfadens richten sich jedoch primär an Stadtplaner und Verwaltungspersonal, ähnlich wie der PAR von APIX und ISS der AfDB. Dadurch besteht die Gefahr, dass wichtige Maßnahmen zur besseren Inklusion von Frauen in denselben formalen, oft schwerfälligen Planungsstrukturen versanden. Wie das TER-Projekt gezeigt hat, scheiterten viele Beteiligungsformate an übermäßigen bürokratischen Hürden, mangelnder Skalierbarkeit und fehlendem Realitätsbezug. Um dem entgegenzuwirken, sind flexible und anpassungsfähige Formen der Bürgerpartizipation erforderlich, die gezielt Dialogräume schaffen und auf unerwartete Entwicklungen reagieren können.

Angesichts dieser verstärkten Mobilitätsungleichheiten und sozialen Benachteiligungen formierten sich betroffene Gruppen, um sich gegen die negativen Folgen des TER-Projekts zu wehren. Diese kollektiven Widerstandsbewegungen entstanden als direkte Reaktion auf Enteignung, Umsiedlung und die daraus resultierenden Ausschlüsse. Das folgende Unterkapitel analysiert die Entstehung solcher Kollektive der PAP, ihre Organisationsstruktur und Mobilisierungsmacht sowie verschiedene Formen des Widerstands und der Resilienz am Beispiel der *Impactés du TER* von Wakhinane Colobane.

579 Diadiou u. a., »Guide du Genre et du Développement urbain durable au Sénégal«.

580 Vgl. *Plan Directeur d'Urbanisme* (PDU) auf Seite 60.

581 Diadiou u. a., »Guide du Genre et du Développement urbain durable au Sénégal«, 16.

582 Ebd.

Die Impactés du TER

Mit dem Protestspruch »Se retrouver sans toit, sans terre et sans travail«⁵⁸³ zeugen die Impactés du TER von den Auswirkungen ihrer unfreiwilligen Umsiedlung durch das TER-Projekt. Im Kampf für Gleichberechtigung haben sich die Betroffenen der Bauphase 1 im Collectif national des Impactés zusammengeschlossen. Das Kollektiv ist außerdem unter dem Namen *Same Sunu Sutoura* (3S) bekannt, was aus dem Wolof ins Deutsche übersetzt »Schütze unsere Würde« bedeutet. Es ist in lokalen Medien und der senegalesischen Öffentlichkeit jedoch mehrheitlich unter dem Kurznamen Impactés du TER bekannt. Die Impactés du TER lehnen die administrative Bezeichnung *Personnes Affectées par le Projet* (PAP) ab, da diese Formulierung die dramatischen und lebensverändernden Auswirkungen des TER-Projekts verharmlost. Dadurch postulieren sie ein anderes Selbstverständnis und den Übergang von Opfern in eine soziale Bewegung.

Das Kollektiv wurde in erster Linie gegründet, um die Interessen der von dem TER-Projekt betroffenen Menschen aus den Départements Dakar, Pikine und Rufisque vertreten. Zu ihren Mitgliedern zählen sowohl einzelne Betroffene, die ihre Wohnhäuser, Geschäftsplätze oder Landwirtschaftsbetriebe verloren haben, als auch Berufsverbände verschiedener Handwerksberufe und Trödelmärkte sowie Stadtteilgemeinschaften. Das Kollektiv wird von Ibrahima Cissé, dem nationalen Koordinator und den Koordinatoren der jeweiligen Départements geleitet. Auf Stadtteil- und Nachbarschaftsebene haben sich verschiedene Untergruppierungen der Impactés herausgebildet, die solidarisch im öffentlichen Raum und in den sozialen Medien für ihre Rechte eintreten. Durch regelmäßige Auftritte und Pressemitteilungen in den lokalen Medien lenken sie die öffentliche Aufmerksamkeit auf die Ungleichbehandlung im Zuge der Entschädigung und Umsiedlung und üben politischen Druck auf APIX und die AfDB aus. Dadurch rufen sie immer wieder in Erinnerung, dass ihre Forderungen seit der Umsiedlung noch nicht erfüllt worden sind. Mittlerweile ist die Zahl ihrer Mitglieder gewachsen und es haben sich auch in den angrenzenden Vierteln Kollektive gebildet. Im Folgenden werden spezifische Komponenten der Organisation und des Widerstandes am Beispiel der Impactés von Wakhinane Colobane untersucht.

Die Impactés von Wakhinane Colobane

Im Jahr 2017 sahen sich Fatou Dione und ihre Nachbar:innen aus dem Viertel Wakhinane Colobane aufgrund der erzwungenen Umsiedlung mit tiefgreifenden Veränderungen konfrontiert. Der Verlust der vertrauten Umgebung, der sozialen Netzwerke und der wirtschaftlichen Grundlagen brachte große Herausforderungen mit sich. Um dem entgegenzuwirken, gründeten sie ein eigenes Kollektiv. Sie nannten sich »Ànd tabaxaat suñu èlëgu njaboot«, was übersetzt so viel bedeutet wie »Gemeinsam für den Wiederaufbau unserer Zukunft.«

583 Auszug aus: »Ohne Dach über dem Kopf, ohne Land und ohne Arbeit klagen die Opfer des TER in der Region Dakar, insbesondere die Frauen, APIX wegen der Diskriminierung und der Nichtanwendung des Plan Complet de Réinstallation (PCR) sowie wegen der Nichtanwendung der Richtlinien der zuständigen Behörden an.« (Übersetzung des Autors).

Der Name des Kollektivs reflektiert zum einen den starken solidarischen Zusammenhalt der Gruppe und verweist zum anderen auf ihr zentrales Anliegen, nämlich die Wiederherstellung ihrer Lebensgrundlagen und die Sicherung einer besseren Zukunft für ihre Familien und Kinder. Die Selbstorganisation der Gruppe geht dabei über individuelle Anliegen hinaus. Sie ist ein Ausdruck kollektiver Widerstandskraft und verfolgt sowohl politische als auch soziale Ziele.

Im Folgenden wird untersucht, welche Strategien das Kollektiv entwickelt hat, um sich gegen die Folgen der Umsiedlung zu wehren und neue Perspektiven zu schaffen. Dabei stehen sowohl die Formen ihres Widerstandes als auch die resilienzfördernden Strategien im Fokus.

Selbstorganisation und politische Mobilisierung

Ein Gespräch mit Fatou Dione vom 21. Mai 2024 ermöglicht vertiefte Einblicke in die Selbstorganisation und die Mobilisierungsstrategien ihres Kollektivs.⁵⁸⁴ Aufgrund ihres langjährigen Engagements im Stadtteilverein der Frauen von Wakhinane Colobane wählten ihre Nachbarinnen Fatou Dione zur Präsidentin des Kollektivs. Später stieg sie innerhalb des Collectif national des Impactés zur Präsidentin der Betroffenen im Departement Dakar auf. Dieses übergeordnete Netzwerk vereint sowohl Frauen- als auch Männerkollektive, die jeweils die Interessen ihrer Mitglieder vertreten.⁵⁸⁵ Die geschlechterspezifische Aufteilung der Gruppen resultiert jedoch nicht nur aus tradierten Rollenbildern, sondern ist auch in etablierten gesellschaftlichen Strukturen verwurzelt. Sie orientiert sich an bereits existierenden Organisationsformen wie den sogenannten *Associations*. Beispiele dafür sind Stadtteilvereine, Kultur- und Sportverbände wie der ASC⁵⁸⁶ und weitere Interessengruppen, die sich bereits vor dem TER-Projekt herausgebildet hatten. Diese bestehenden Strukturen erleichterten die Mobilisierung, da das Vertrauen unter den Mitgliedern bereits vorhanden war. Auch eingübte administrative Prozesse der Kommunikation und Verwaltung konnten dadurch übernommen werden. Die Finanzierung ihrer Aktivitäten erfolgt größtenteils durch Einnahmen aus dem Verkauf gemeinsam hergestellter Produkte und die Unterstützung von Nichtregierungsorganisationen wie zum Beispiel LSD.⁵⁸⁷

Die Kollektive organisieren sich sowohl auf Stadtviertelebene durch gewählte Anführer:innen als auch in Abstimmung mit dem übergeordneten *collectif national*. Im Laufe des Widerstands wuchs die Anzahl der Gruppen und Mitglieder stetig, wodurch neue Netzwerke und Verbindungen entstanden. Diese umfassende Mobilisierung aller Betroffenen war entscheidend, um gegenüber dem senegalesischen Staat, der APIX und der AfDB als geschlossene Einheit auftreten zu können, erklärte Fatou.

In ihrer doppelten Funktion als Anführerin der Impactés von Wakhinane Colobane und als Präsidentin der vereinten Kollektive von Dakar setzt sich Fatou Dione besonders für die Interessen der Frauen ein. Gemeinsam mit den anderen Stadtviertelrepräsentantinnen von Dakar Maria Diao (Potou), Yacine Mbaye (Yarakh) und Marie

584 Fatou Dione, »Gespräch mit der Vorsitzenden des Kollektivs der Impactés du TER von Wakhinane Colobane«, 21. Mai 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage.

585 Ebd. [0:01:56.4].

586 Vgl. *Association Sportive et Culturelle* (ASC) auf Seite 173.

587 Fatou Dione, »Gespräch mit der Vorsitzenden des Kollektivs der Impactés du TER von Wakhinane Colobane«, 21. Mai 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage, [0:10:04.0].

Diagne (Hann-Parc) koordiniert sie die Arbeit der Kollektive. Diese Frauen wurden aufgrund ihrer Führungspersönlichkeit gewählt. »Eine soziale Bewegung braucht charismatische Anführer:innen, die wie eine Lokomotive die Betroffenen mitziehen können«, betonte Fatou. Ihr Kampfgeist spiegelt sich deutlich in ihrem Blick wider.⁵⁸⁸

Widerstand und Resilienz

Der solidarische Zusammenhalt der Impactés beschränkt sich nicht nur auf organisatorische Strukturen. Er bildet die Grundlage für ihren anhaltenden Widerstand. Seit ihrer Vertreibung haben sie Strategien entwickelt, um sich gegen die Folgen der Umsiedlung zu wehren und ihre Rechte gegenüber staatlichen und internationalen Finanzinstitutionen einzufordern. Ihr Kampf ist dabei sowohl ein Ausdruck von Protest als auch ein Zeichen von Resilienz. Trotz schwieriger Bedingungen setzen sie sich für eine humane und soziale Gemeinschaft und deren Würde ein und versuchen, neue Perspektiven für die Zukunft zu schaffen. Die folgende Chronologie des Widerstands dokumentiert konkrete Aktivitäten und Protestaktionen der Impactés von Wakhinane Colobane.

Chronologie des Widerstandes

Fatou erklärte, dass ihr Kollektiv zunächst versucht habe, sich mit seinen Problemen direkt an die Projektverantwortlichen zu wenden. Das Schlichtungsgespräch mit der *commission de médiation* von APIX habe jedoch keine zufriedenstellende Lösung für beide Parteien gefunden.

Als sie an dieser Stelle nicht weiterkamen, wandten sie sich über das *collectif national* und mit Unterstützung der Nichtregierungsorganisation LSD am 9. Juni 2019 an die AFD und aktivierten den MIR der AfDB. Ihr Beschwerdebrief⁵⁸⁹, registriert unter der Nummer RQ 2019/1, führte zu einem jahrelangen Prüfverfahren. Dieses mündete am 28. November 2023 in einen Bericht zur Einhaltung der Vorschriften, in dem die Bank erstmals Verstöße gegen ihre sozialen Richtlinien bei der Umsiedlung einräumte. Zudem wurde entschieden, dass die Finanzierung der Bauphase 2 von der Lösung der Probleme aus Bauphase 1 abhängig gemacht wird.⁵⁹⁰

Schließlich empfahl das Committee on Operations and Development Effectiveness (CODE) der AfDB am 17. Januar 2024, APIX zur Durchführung der Korrekturen und Lösungsvorschläge zu verpflichten. In einer Pressemitteilung vom 9. Mai 2024 stellen die Impactés jedoch fest, dass weder APIX noch AfDB konkrete Schritte unternommen haben, um ihre Probleme tatsächlich zu lösen.⁵⁹¹

Um die Bank erneut auf ihre Situation aufmerksam zu machen, reiste Fatou vom 27. bis 31. Mai 2024 gemeinsam mit weiteren Vertreter:innen der Betroffenen zur Jahrestagung der AfDB nach Nairobi. Zusätzlich wandten sich die Impactés am 26. Juni 2024 mit einem Informationsschreiben an den amtierenden senegalesischen Präsi-

588 Ebd. [0:16:08.5].

589 Aly Sagne, Ibrahima Cissé, »Plainte concernant le projet de Train Express Régional, Sénégal«, 9. Juni 2019.

590 African Development Bank (AfDB), *Bank Management's Response to the Recommendations of the IRM Compliance Report of March 2023 Relating to the Dakar–Diamniadio Regional Express Train Phase 1 in Senegal*, Compliance Report P-SN-DCo-003 (African Development Bank (AfDB), 2023), 23.

591 Fatou Dione, »Argumentaire Conférence de Presse PAP Dakar«, Les Impactés de Dakar, 9. August 2024.

dent, den Premierminister, den Gouverneur von Dakar, den Präsidenten der *Assemblée nationale*⁵⁹² sowie den Direktor von APIX. Eine Reaktion blieb jedoch aus.

Aus dieser Chronologie manifestiert sich der Eindruck, dass die Beschwerde der Impactés seit mehr als 2125 Tagen in der komplexen Instanzenhierarchie eines administrativen Feedbacksystems gefangen ist, das sich als Abfolge von Untersuchungen und Verifikationsverfahren, Empfehlungen und Gegenargumenten charakterisieren lässt.

Da ihr Anliegen in bürokratischen Prozessen festzustecken scheint, intensivieren die Impactés ihren Protest, indem sie ihre Forderungen öffentlich sichtbar machen. Ihr Widerstand manifestiert sich nicht nur in Demonstrationen, sondern auch in symbolträchtigen Botschaften. Auf einem Transparent, das sie gemeinsam hochhalten, steht geschrieben:

Sans toit, sans terre et sans travail, les victimes du TER de la région de Dakar plus particulièrement les femmes dénoncent l'APIX pour la discrimination et non application du Plan Complet de Réinstallation (PCR) et aussi de la non-application des directives des autorités compétentes.⁵⁹³

Der prägnante Protestaufruf »Sans toit, sans terre et sans travail« bringt ihre prekäre Situation auf den Punkt und prägt sich ins kollektive Gedächtnis ein. Diese Wortwahl verdichtet die strukturelle Benachteiligung der Betroffenen entlang drei zentraler Dimensionen: Wohnen, Grundbesitz und Beschäftigung.

Visuell verstärken die Impactés ihre Botschaft durch ein Banner mit drei Bildern. Links ist eine Abbildung des herannahenden TER-Zuges zu sehen. In der Mitte steht das Logo von LSD als Ausdruck der solidarischen Allianz und rechts erinnert eine häusliche Szene an den Verlust ihres Lebensmittelpunktes. Die Bilder sind ein symbolischer Ausdruck ihres Widerstands (Abb. 28).

Neben öffentlichen Demonstrationen nutzen die Impactés gezielt mediale Plattformen und treten in lokalen Fernsehsendungen auf, um ihre Anliegen über den physischen Raum hinauszutragen. Auf Facebook verbreiten sie beispielsweise Videobotschaften, um eine breitere Öffentlichkeit zu erreichen und politischen Druck aufzubauen.

592 Die senegalesische *Assemblée nationale* ist vergleichbar mit der französischen Nationalversammlung. Sie ist das gesetzgebende Parlament von Senegal, zählt 165 Sitze und wird alle 5 Jahre direkt vom Volk gewählt. Historisch geht ihre Etablierung auf die Kolonialherrschaft zurück und orientiert sich bis heute am französischen Modell der Präsidialdemokratie. Vgl. Centre de Documentation et d'Information sur les Institutions et la Gouvernance (CDIIG), »Assemblée Nationale du Sénégal ou la survivance d'une tradition parlementaire séculaire.«, 21. Januar 2025, <https://www.dri.gouv.sn/l'assemblee-nationale-du-senegal-ou-la-survivance-d'une-tradition-parlementaire-seculaire#read>.

593 Aus dem Französischen übersetzt: »Ohne Obdach, ohne Land und ohne Arbeit prangern die Opfer des TER in der Region Dakar, insbesondere die Frauen, APIX wegen der Diskriminierung und der Nichtumsetzung des Plan Complet de Réinstallation (PCR) sowie wegen der Nichtbeachtung der Richtlinien der zuständigen Behörden an.« (Übersetzung des Autors).

In einer Pressekonferenz für die lokalen Medien am 9. Mai 2024 konkretisierten die Impactés ihre Forderungen:

1. Die Einbeziehung der Haushalte des Departements Dakar in das Umsiedlungsgebiet am Lac Rose, wie es ihnen vom senegalesischen Staat zugesichert wurde,
2. die unverzügliche Bereitstellung von Grundstücken für wirtschaftlich betroffene Haushalte sowie eine angemessene Entschädigung, die den tatsächlichen Verlusten entspricht, und
3. die Offenlegung des Audits des PAR und eine Anpassung der Entschädigungssummen gemäß den Bestimmungen der aktualisierten Fassung des PAR.

Diese Forderungen verdeutlichen, dass es den Impactés nicht primär um materielle oder monetäre Wiedergutmachung geht, sondern auch um die Einhaltung rechtsstaatlicher Prinzipien und um soziale Gerechtigkeit.⁵⁹⁴



Abb. 28: Oben zwei Frauen des Kollektivs der Impactés von Wakhinane Colobane halten ihr Protestbanner am 10. März 2023 hoch. © Simon Meienberg. Unten Mitglieder der Impactés von Dakar halten Protestschilder mit ihren Forderungen bei der Pressekonferenz am 9. Mai 2024 hoch, Dakar. © Fatou Dione.

Auf den ersten Blick weisen der solidarische Zusammenschluss und der Widerstand der Impactés du TER Parallelen zu anderen sozialen Protestbewegungen auf – etwa mit dem dekolonialen Kampf gegen die soziale Segregation und Rassentrennung im Rahmen der globalen Anti-Apartheid-Bewegung, die sich mit den politischen Zielen des *African National Congress* unter der Führung von Nelson Mandela solidarisierte. Im Kontext der globalen Anti-Apartheid-Bewegung identifizieren die Historiker:innen Anna Konieczna und Rob Skinner eine Form der Solidarität, die über die gemeinsame historische Erfahrung von Imperialismus und Rassismus hinausging. Sie

594 Dione, »Argumentaire Conférence de Presse PAP Dakar«.

betonen, dass es diesen Bewegungen nicht nur gelang, Identifikationsmomente zu schaffen, sondern auch geopolitische Unterstützung durch andere Regierungen zu mobilisieren.⁵⁹⁵

Im Gegensatz dazu bleibt der Widerstand der Impactés du TER weitgehend lokal begrenzt. Die Solidarität der senegalesischen Zivilgesellschaft reicht kaum über die regionalen Grenzen Dakars hinaus. Dennoch kann die Zusammenarbeit mit der senegalesischen Nichtregierungsorganisation LSD als Versuch verstanden werden, soziale Widerstandsbewegungen aus anderen afrikanischen Ländern in ähnlichen Situationen zu vernetzen. Gemeinsam richten sie ihre Forderungen an die AfDB, um ihre Anliegen auf internationaler Ebene stärker sichtbar zu machen und dadurch Druck auf die Verantwortlichen der staatlichen Infrastrukturentwicklungsprojekte auszuüben.

Der Protest der Impactés gegen APIX und die AfDB ist jedoch weit mehr als ein Kampf um Entschädigung und Gleichberechtigung. Er ist ein Symbol für den Widerstand marginalisierter Gemeinschaften gegen eine politisch und strukturell bedingte Ungleichbehandlung und soziale Ausgrenzung. Trotz jahrelanger Verfahren, offizieller Berichte und wiederholter Versprechen bleibt ihre Situation unverändert – und sie warten auch gegenwärtig weiterhin auf konkrete Maßnahmen.

Indem sie ihre Stimme in verschiedenen Öffentlichkeiten erheben, machen die Impactés deutlich, dass sie sich nicht mit bloßen Empfehlungen und Prüfverfahren zufriedengeben werden. Zudem verdeutlicht ihr anhaltender Widerstand, dass die Entwicklung und der Fortschritt des Landes nicht auf Kosten der am stärksten Betroffenen geschehen darf. Vielmehr stellt ihr Kampf eine grundlegende Frage an Staaten und internationale Finanzinstitutionen: Inwieweit sind sie bereit, soziale Verantwortung für die Menschen zu übernehmen, die von ihren Infrastrukturprojekten direkt betroffen sind?

Ob der Protest der Impactés letztendlich zu strukturellen Veränderungen führt, bleibt dabei offen. Die Impactés du TER haben es geschafft, ihre Forderungen sichtbar zu machen und eine Debatte über soziale Gerechtigkeit, Transparenz und politische Verantwortung anzustoßen, ein Erfolg, der über ihren konkreten Fall hinausweist.

Resilienzstrategien

Ein Ausdruck ihrer Widerstandsfähigkeit ist in der Initiative der Frauen des Viertels Wakhinane Colobane zu erkennen, die sich parallel zu den Protestaktionen des Kollektivs organisiert haben. Während der Protest gegen die Umsiedlung weiterläuft, zeigt sich ihre Resilienz nicht nur im Widerstand, sondern auch im konkreten Handeln.

Im Sammelband *Resilienz im Horizont menschlichen Handelns* (2024) kritisieren Sautermeister u. a. ein neoliberales Verständnis von Resilienz, das auf individuelle Anpassungsfähigkeit und Selbstoptimierung ohne staatliche Unterstützung zielt. Stattdessen plädieren sie für einen handlungsorientierten Resilienzbegriff, der das situative, ambivalente und prozesshafte Ringen in und mit Krisenerfahrungen betont und Resilienz als Ausdruck von Selbsterhaltung und Selbstveränderung im sozialen Umfeld versteht. Diese Perspektive macht deutlich, dass Resilienz als aktives Aushandeln von Verletzbarkeit, Solidarität und Veränderung verstanden werden kann.⁵⁹⁶

595 Anna Konieczna und Rob Skinner, Hrsg., *A Global History of Anti-Apartheid: »Forward to Freedom« in South Africa*, 1. Aufl. (Palgrave Macmillan, 2019), 14, <https://doi.org/10.1007/978-3-030-03652-2>.

596 Jochen Sautermeister u. a., Hrsg., *Resilienz im Horizont menschlichen Handelns*, 1. Aufl. (Kohlhammer, 2024), 8 f.

Vor diesem Hintergrund lässt sich die Selbstorganisation der Frauen als gemeinschaftliche Anpassung an ihre veränderte Lebenssituation nach der Umsiedlung begreifen. Um ihre wirtschaftliche Resilienz und Eigenständigkeit zu stärken, gründeten sie die Association des femmes des impactés. Der Frauenverein hat sich offiziell als Groupement d'intérêt économique (GIE) registriert,⁵⁹⁷ um Zugang zu finanziellen Mitteln zu erhalten, gemeinsam Einkommen zu generieren und ihre jeweilige finanzielle Situation zu verbessern. Die GIE ist eine wirtschaftliche Interessenvereinigung aus einem Zusammenschluss von natürlichen oder juristischen Personen mit dem Ziel, die Ausübung der wirtschaftlichen Tätigkeit ihrer Mitglieder zu erleichtern oder deren Ergebnisse zu verbessern oder zu steigern, indem verschiedene Elemente wie etwa Dienstleistungen und Verkaufsstellen dieser Tätigkeit gemeinsam genutzt werden.⁵⁹⁸

In regelmäßigen Treffen stellen die Frauen Haushaltsprodukte her. Diese reichen von Putzmitteln, Seifen, Gewürzmischungen und beliebten Getränke wie *Bissap* und *Gingembre*.⁵⁹⁹ Später verkaufen sie ihre Produkte auf den lokalen Märkten und in den umliegenden Nachbarschaften. Mit einem Teil des Verkaufserlöses finanzieren sie ihre Aktivitäten, indem sie jeweils monatlich einen Sparbetrag für die gemeinsame Kasse beiseitelegen. Diese Ersparnisse ermöglichen es ihnen, ein- bis zweimal im Monat Weiterbildungen wie etwa Alphabetisierungskurse zu organisieren, um neue Fertigkeiten zu erwerben. Ein weiterer Teil der Einnahmen dient als finanzielle Unterstützung für die Familien der Vereinsmitglieder. Diese Selbstorganisation gibt den Frauen Kraft und Hoffnung. Sie zeigt ihnen, dass sie nicht weiter verzweifeln auf das Einlenken des Staates warten müssen, sondern selbst aktiv werden und Lösungen für ihre Probleme und Sorgen finden können.⁶⁰⁰ Darüber hinaus kann der Fokus auf die gemeinsame Produktion von Haushaltsprodukten als Versuch der Wiederherstellung ihrer alltäglichen häuslichen Praktiken vor der Umsiedlung verstanden werden.

Doch nicht nur die Frauen haben sich organisiert. Auch die Männer der Impactés haben einen eigenen Weg gefunden, um die lange Wartezeit auf eine endgültige Lösung zu überbrücken und aktiv ihre Zukunft zu gestalten. In einem Interview am 17. Mai 2024⁶⁰¹ gab mir Mbakhane Sall, Direktor einer Schule und Sprecher des Kollektivs Hommes Impactés du TER von Dakar, Einblicke in die Aktivitäten und die Rolle der Männervereine.

Er erklärte mir, dass das zentrale Problem darin bestehe, den Familien der Betroffenen ein Dach über dem Kopf geben. Aus diesem Grund haben sich die Männer zu einer Wohnbaugenossenschaft zusammengeschlossen.⁶⁰² Sie sammeln regelmäßig Geld, um gemeinsam Grundstücke zu erwerben und nach und nach neue Häuser für die betroffenen Familien zu bauen. »Es geht voran und kommt gut bei den Menschen

597 Sénégal services, »Demander une assistance à la création d'un groupement d'intérêt économique (GIE)«.

598 Fatou Dione, »Gespräch mit der Vorsitzenden des Kollektivs der Impactés du TER von Wakhinane Colobane«, 21. Mai 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage, [0:10:04.0].

599 *Bissap* ist ein süßes Getränk auf Basis von Hibiskusblütenblättern, während *Gingembre* aus frisch gepresstem Ingwersaft hergestellt wird. In Dakar werden die gekühlten Getränke an fast jeder Straßenecke von Frauen verkauft, welche sie zu Hause zubereitet haben.

600 Fatou Dione, »Gespräch mit der Vorsitzenden des Kollektivs der Impactés du TER von Wakhinane Colobane«, 21. Mai 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage, [0:12:25.8].

601 Mbakhane Sall, »Gespräch mit dem Sprecher des Kollektivs Hommes Impactés du TER«, interviewt von Simon Meinenberg, 17. Mai 2024. Vgl. Transkript auf Anfrage.

602 Ebd. [0:07:55.2].

an«, sagt Sall.⁶⁰³ Das Projekt wurde ins Leben gerufen, um die Wartezeit bis zur endgültigen Lösung ihres Problems zu überbrücken. »Wir brauchen etwas Konkretes, an dem wir Fortschritte festmachen können. Doch es muss sich bald etwas ändern«, fügt er frustriert hinzu, denn »Warten ist tödlich.«⁶⁰⁴ Trotz klarer Aufgabenteilung zwischen Frauen und Männern arbeiten sie auf das gleiche Ziel hin: ihr Lebensumfeld und die Existenzgrundlage für die Zukunft der Familie wiederaufzubauen.

Neben diesen kollektiven Initiativen gibt es auch individuelle Formen der Resilienz. Fatou Dione etwa nutzt Dokumentation als Widerstandsstrategie. Akribisch sammelt sie alle Medienberichte, Dokumente und Entscheidungen zu ihrem Fall und über die aktuellen Entwicklungen. Ihre persönlichen Erfahrungen mit der Umsiedlung verarbeitet in einem Buch. Mittlerweile ist Fatou zur Archivarin der Impactés von Dakar avanciert. Dabei sammelt und verschriftlicht sie jene Geschichten, die in den bürokratischen Mühlen und Gegendarstellungen unterzugehen drohen. Damit pflegt sie eine Praxis der Fürsorge, die, in der Definition der Philosophin Sibyl Schwarzenbach, über die Vorstellung von reproduktiver Arbeit hinausreicht und vielmehr rationale Aktivitäten des Kümmerns um die Bedürfnisse von und Beziehungen zu Menschen beschreibt.⁶⁰⁵ In diesem Sinne leistet Fatou Dione einen entscheidenden Beitrag zur kollektiven Erinnerung der Impactés.

Zwischenresümee

Das vorliegende Kapitel legte die sozialräumlichen Ausschlüsse des TER-Projekts offen und konkretisierte diese am Fallbeispiel der Impactés von Wakhinane Colobane. Im Zentrum der Untersuchung standen die ungleichen Praktiken der Enteignung und Entschädigung durch die staatliche Projektbehörde APIX, die insbesondere informelle Betroffene, die keine offiziellen Landtitel besaßen oder Besitzurkunden vorweisen konnten, benachteiligte.

Im Zuge des TER-Projekts zeigte sich erneute das Aufeinandertreffen kolonial geprägter Eigentumsrechte, wie sie Brenna Bhandar beschreibt,⁶⁰⁶ mit lokalen Verständnissen von Landbesitz und kollektiven Landverwaltungspraktiken. Darüber hinaus führte die ungleiche Bewertung der erlittenen Verluste im Departement Dakar bei vielen Betroffenen zu einem Gefühl der Ungerechtigkeit, zum sozialen Abstieg und Verarmung.

Am Beispiel von fünf Frauen wurde im Rahmen eines Workshops eine kollektive Karte erstellt. Mittels eines Stadtpazierganges und der Visualisierungsmethode des Aufzeichnens wurden dabei sowohl die Distanzen zwischen alten und neuen Wohnorten sichtbar als auch die Auswirkungen der Umsiedlung auf ihre alltägliche Mobilität veranschaulicht.

Ergänzend offenbarten Gespräche und Hausbesuche bei den Forschungspartner:innen die immateriellen Verluste und deren konkrete Auswirkungen auf ihre gesellschaftliche Stellung. Diese Vorgehensweise ermöglichte eine räumlich situierte Perspektive auf die radikale Veränderung ihres Lebensumfeldes infolge der baulichen Maßnahmen des TER-Projekts. Der Abriss ihrer Häuser und die anschließende Um-

603 Ebd. [0:09:27.4].

604 Ebd. [0:14:30.3].

605 Sibyl A. Schwarzenbach, »On Civic Friendship«, *Ethics* 107, Nr. 1 (1996): 102, <https://doi.org/10.1086/233698>.

606 Vgl. *Konkurrierende Verständnisse von Recht auf Land* auf Seite 126.

siedlung führten zur Auflösung oder Destabilisierung grundlegender sozioökonomischer Netzwerke, die von den Frauen über Jahre oder Jahrzehnte hinweg aufgebaut worden waren.

Vor diesem Hintergrund wurde eine zentrale Konfliktlinie im Aufeinandertreffen der formellen Planungslogiken von APIX mit den informellen Lebensrealitäten der Betroffenen deutlich. Unangepasste Kommunikationskanäle und eine beschleunigte Projektdurchführung führten zu einer massiven Unterschätzung sowohl der Anzahl der tatsächlich vom TER-Projekt betroffenen Personen als auch der langfristigen Auswirkungen der sozialräumlichen Verwerfungen im Stadtgefüge. Hinzu kam eine männlich zentrierte Projektplanung, die Frauen zwar als vulnerable Gruppe identifizierte, jedoch keine wirksamen Maßnahmen für ihre partizipative Einbindung in die Projektgestaltung ergriff.

Im Widerstand gegen diese Ungleichbehandlung formierten sich die Betroffenen im Kollektiv der Impactés du TER. Mit dem Protestaufruf »Sans toit, sans terre et sans travail« appellieren sie seither mit Unterstützung der Nichtregierungsorganisation LSD an die AfDB und fordern vom senegalesischen Staat eine Wiederherstellung ihrer Lebensgrundlagen durch eine gerechte Entschädigung.

Die Fallbeispiele offenbaren einen anhaltenden Konflikt, der grundlegende Fragen zur Rechenschaftspflicht und zu den sozialen Folgen der Finanzierung großmaßstäblicher Infrastrukturprojekte durch die AfDB in Senegal und anderen afrikanischen Staaten aufwirft. Als Reaktion auf die hier analysierten Ausschlusspraktiken unternimmt das folgende Kapitel den Versuch, alternative Räume und Formate der öffentlichen Teilhabe an Projekt- sowie Stadtplanungsprozessen aufzuzeigen. Das gewählte Beispiel ist die Forumtheaterpraxis von Kaddu Yaraax.

Im folgenden Kapitel werden theatrale Räume der Teilhabe am Beispiel der kritischen räumlichen Praxis⁶⁰⁷ der senegalesischen Forumtheatergruppe Kaddu Yaraax analysiert. Der erste Teil bespricht die Rolle des postkolonialen Theaters in Afrika und seine sozialpolitische Funktion. Daran anschließend wird die Herausbildung der senegalesischen Volkstheatertradition des *théâtre populaire* parallel zu den etablierten Bühnen des Théâtre national Daniel Sorano und des Grand Théâtre national Doudou Ndiaye Coumba Rose besprochen. Vor diesem Hintergrund wird die Besonderheit von Kaddu Yaraax' Theaterpraxis herausgestellt. Mit ihrem Forumtheater, basierend auf Augusto Boals Theater der Unterdrückten,⁶⁰⁸ interveniert die Gruppe in sozialräumliche und gesellschaftspolitische Konflikte. Sie kann, im Sinne einer *Afroszenologie*,⁶⁰⁹ als dekoloniale ästhetische Praxis verstanden werden, die eine transformative Wirkung in der Gesellschaft zum Ziel hat. Im Rahmen ihrer Aufführungen schafft Kaddu Yaraax öffentlich zugängliche Räume für die politische Emanzipation von benachteiligten Akteur:innen und bietet eine Bühne für ein aktives Probehandeln.

Im zweiten Teil werden die partizipativen Praktiken und kollektiven Prozesse, die in einem Workshop mit den Impactés du TER von Wakhinane Colobane zum Einsatz kamen, beschrieben und analysiert, um den subjektiven Empfindungen der Umsiedlung nachzuspüren. Hierbei rückt die kollektive Visualisierungspraktik Aufzeichnen⁶¹⁰ in den Fokus. Die aus dem interaktiven Prozess des Zeugens/Zeigens resultierende Counter-Map⁶¹¹ kann als eine alternative Darstellung der tatsächlichen Auswirkungen gegenüber dem Narrativ der staatlichen Projektverantwortlichen gelesen werden. In der gemeinsamen Wissensproduktion mit den Impactés diente das Forumtheater von Kaddu Yaraax als sensibles choreografisches Werkzeug zur Erforschung der sozialräumlichen Veränderungen durch das TER-Projekt und dessen Auswirkungen. Im Anschluss werden die kollektiven Interpretations- und Darstellungsprozesse, die in der Inszenierung der Ausschlusserfahrungen durch Kaddu Yaraax zu beobachten waren, untersucht.

Im dritten Teil werden Kaddu Yaraax' Aufführungen als Proben zur Partizipation konzeptualisiert. Dabei werden anhand des Fallbeispiels der Uraufführung des Theaterstücks *Teer ci jokkoo* spezifische Raumsettings, Abläufe, Rollen und Medialisierungspraktiken identifiziert, welche die aktive Teilhabe und Mitsprache der Zu-

607 Markus Miessen, Hrsg., *Crossbenching: Toward Participation as Critical Spatial Practice* (Sternberg Press, 2016).

608 Boal, *Theater der Unterdrückten*.

609 Samuel Ravengai, *Artistic research in Africa with Specific Reference to South Africa and Zimbabwe: Formulating the Theory of Afroszenology*, Open Science Framework, 30. August 2022, 50–55, <https://doi.org/10.17605/OSF.IO/K8V5R>.

610 Ingold, »Linien, Zeichnungen und die Bedingungen des Menschseins«, 7.

611 Peluso, »Whose Woods Are These?«, 386.

schauer:innen im Rahmen eines Konfliktaushandlungsprozesses⁶¹² fördern. Zunächst wird die Adaptionfähigkeit der Bühnenaufbauten an den urbanen Aufführungsorten visualisiert. Für die Analyse dienten dreidimensionale Rekonstruktionen und Raummodelle, basierend auf dokumentarischen Videoaufzeichnungen und Fotografien der Uraufführung. Darüber hinaus werden zwei zentrale Elemente der Aufführung – die Forumsdiskussion als Bühne für marginalisierte Stimmen und der Rollenwechsel⁶¹³ – als Praxis der transformativen Selbstermächtigung und politischen Emanzipation untersucht. Abschließend werden die Potenziale und Grenzen der Wirksamkeit von Kaddu Yaraax' theatralen Interventionen⁶¹⁴ für zukünftige Projekt- und Stadtplanungsprozesse in Dakar Thema. Für die Herausarbeitung der Besonderheit von Kaddu Yaraax' Theaterpraxis ist zunächst ein historischer Exkurs in die sozialpolitischen Funktionen des postkolonialen Theaters in Afrika notwendig.

Postkoloniales Theater in Afrika: Eine sozialpolitische Praxis

Das postkoloniale Theater ab den 1960er Jahren spielte eine wichtige politische Rolle für die kulturelle Dekolonisierung in Afrika. Es beschäftigte sich insbesondere mit einer kritischen Neubewertung kolonial geprägter Kultur- und Kunstverständnisse und setzte sich mit den eigenen Theatertraditionen auseinander. In diesem Kontext verweist der südafrikanische Theaterwissenschaftler Samuel Ravengai darauf, dass viele afrikanische Gesellschaften im Zuge ihrer Unabhängigkeitsbewegung Formen des postkolonialen Theaters⁶¹⁵ als politisches Instrument für ihre kulturelle Befreiung und Dekolonisierung genutzt haben.⁶¹⁶ Im Gegensatz zum europäischen Sprechtheater kommt vor allem Musik und Tanz in postkolonialen Aufführungen eine bedeutende Rolle zu.⁶¹⁷

Bis heute sind dramatische Ausdrucksformen aus Afrika sowie ihre säkularen und spirituellen Funktionen in Ritualen, Tänzen und Volksfesten mit eurozentrischen und kolonialen Sichtweisen und Bewertungskategorien behaftet. Beispielsweise fokussieren sich anthropologische Perspektiven auf das afrikanische Theater, wie etwa die des Theaterregisseurs Richard Schechner, oft auf religiöse Rituale, Zeremonien und Folklore.⁶¹⁸ Diese Darstellung birgt jedoch die Gefahr, afrikanische Theaterpraktiken in ihrer Gesamtheit als ursprünglich und in der Zeit stillgestanden zu verklären. Des Weiteren orientieren sich Vergleiche und Bewertungen vorwiegend am westlichen

612 Chantal Mouffe, *Agonistik: Die Welt politisch denken*, 1. Aufl., übers. von Richard Barth (Suhrkamp Verlag, 2014), 30.

613 Erika Fischer-Lichte, *Ästhetik des Performativen*, 12. Aufl., Edition Suhrkamp 2373 (Suhrkamp, 2021), 63.

614 Freie Universität Berlin, »SFB 1512 ›Intervenierende Künste‹«, 13. Dezember 2021, <https://www.sfb-intervenierende-kuenste.de/ueber-uns/forschungsprogramm/index.html>.

615 Ravengai nennt hierzu folgende Formen: Guerillatheater, Kampftheater, Theater der Entschlossenheit, Befreiungstheater, Theater des Widerstands, Protesttheater, politisches Theater sowie Kampftheater. Vgl. 483 in der folgenden Fußnote.

616 Samuel Ravengai, »A History of the Decolonised African Theatre Aesthetic: Projections of an Emergent African Theatre Practice – Afrosceology«, in *Routledge Handbook of African Theatre and Performance*, 1. Aufl., hg. von Kene Igweonu (Routledge, 2024), 483, <https://doi.org/10.4324/9781003176060-45>.

617 Geoffrey V. Davis, »Das Imperium schreibt zurück: Postkoloniales Drama«, *Politisches Theater*, 1. Oktober 2008, <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/30925/das-imperium-schreibt-zurueck-postkoloniales-drama/>.

618 Richard Schechner, *Between Theater and Anthropology* (University of Pennsylvania Press, 1985), JSTOR, <http://www.jstor.org/stable/j.ctt3fhjzs>.

Theatermodell. So verfolgt der Literaturwissenschaftler Alain Ricard in seinem Buch *L'Invention du théâtre: le théâtre et les comédiens en Afrique noire* (1990)⁶¹⁹ einen praxeologischen Ansatz und beschreibt afrikanisches Theater als eine spezifische Praxis, die erst mit dem Auftreten professioneller Bühnenschauspieler entsteht und sich auf poetisch ausgearbeitete Texte stützt. Damit argumentiert Ricard aus einer westlichen Konvention heraus und schließt zugleich all jene dramatischen Praktiken von seiner Untersuchung aus, die aus oralen Traditionen ohne Textvorlagen und außerhalb formeller Bildungsinstitutionen hervorgegangen sind.

Eine vielschichtigere Betrachtung des afrikanischen Theaters liefert der ehemalige senegalesische Direktor des renommierten Théâtre National Daniel Sorano, Ousmane Diakhaté, sowie der kamerunische Theaterkritiker Hansel Ndumbe Eyoh. Sie positionieren afrikanisches Theater im Schnittfeld zwischen dem Heiligen und dem Profanen, der Mündlichkeit und der Schriftlichkeit sowie den inneren Wurzeln und äußeren Einflüssen.⁶²⁰ Damit weisen sie auf die hybriden Verbindungen und synkretistischen Strömungen⁶²¹ im afrikanischen Theater hin, die im westlichen Theaterverständnis als unvereinbar gelten. Für sie ist Theater eine lebendige Praxis, die in afrikanischen Traditionen und Ritualen verwurzelt ist und während der Kolonialzeit europäische Theatertraditionen integriert hat.⁶²² Diakhaté und Ndumbe Eyoh weisen außerdem darauf hin, dass in Afrika bereits lange vor der Kolonisierung eigene dramatische Ausdrucksformen praktiziert wurden. Um diese zu verstehen, müssen euro-amerikanische Vorstellungen vom Theater, die beispielsweise den Text, den Saal, die Technik und Kasseneinnahmen voraussetzen, außen vor gelassen werden.⁶²³ Einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung eigener wissenschaftlicher Maßstäbe für die Analyse von Theater aus Afrika liefert Ravengais Theorie der *Afroszenologie*⁶²⁴. Sie beruht auf einer afrikanischen Ästhetik, die sowohl dramatische Ausdrucksformen wie Gesang und Tanz als auch zeitgenössische performative Modi umfasst. So sollen eigene kritische Normen und Beschreibungen aus dem afrikanischen Kulturkanon entwickelt werden.⁶²⁵

Diakhaté und Ndumbe Eyoh weisen außerdem darauf hin, dass die afrikanische Tradition kein spezifisches Theatersystem überliefert hat, sondern eine Reihe von Funktionen, die unter kolonialem Einfluss und Assimilation modifiziert wurden. Theaterpraktiken aus Afrika müssen daher im Kontext der Entwicklung der jeweiligen Kultur und Geschichte betrachtet werden. Eine ähnliche Position vertritt der nigerianische Literaturnobelpreisträger und Bühnenautor Wole Soyinka, der kulturessenzialistische Einordnungsversuche in westliche Theatertraditionen kritisiert.

619 Alain Ricard, *L'Invention du Théâtre: Le Théâtre et les Comédiens en Afrique Noire* (L'Age d'homme, 1990).

620 Ousmane Diakhaté und Hansel Ndumbe Eyoh, »The Roots of African Theatre Ritual and Orality in the Pre-Colonial Period«, *Critical Stages/Scènes Critiques*, Nr. 15 (2021).

621 Christopher Balme, *Decolonizing the Stage: Theatrical Syncretism and Post-Colonial Drama* (Oxford University Press, 1999), 30.

622 Diakhaté und Ndumbe Eyoh, »The Roots of African Theatre Ritual and Orality in the Pre-Colonial Period«.

623 Ebd.

624 Ravengai, »A History of the Decolonised African Theatre Aesthetic«, 483.

625 Samuel Ravengai, *Decolonising African Theatre*, 1. Aufl., Elements in Theatre, Performance and the Political (Cambridge University Press, 2024), 49, <https://doi.org/10.1017/9781009271455>.

In *Theater in African Traditional Cultures: Survival Patterns* (2014) verweist er zudem auf das widerständige Potenzial theatraler Ausdrucksformen, indem er schreibt:

Die Geschichte des westafrikanischen Theaters in der Kolonialzeit zeigt sich [...] weitgehend als eine Geschichte des kulturellen Widerstands und Überlebens.⁶²⁶ [...] Die Geschichte eines dramatischen Musters oder seiner Entwicklung ist daher in hohem Maße die Geschichte anderer Kunstformen der Gesellschaft.⁶²⁷ (Übersetzung des Autors)

In diesem Zitat betont Soyinka die zentrale Stellung des Theaters in westafrikanischen Gesellschaften. Für ihn beeinflussen sich Theaterpraktiken und Strukturierungsmechanismen einer Gesellschaft wechselseitig.⁶²⁸ Diakhaté und Ndumbe Eyoh sehen darüber hinaus in der Theatralität eine gelebte Alltagserfahrung und eine Verkörperung der afrikanischen Identität. Ihrer Ansicht nach offenbart Theater die Funktionsweise einer afrikanischen Gesellschaft, deren Strukturen, Überzeugungen, Leidenschaften und Konzepte im künstlerischen Ausdruck sichtbar werden.⁶²⁹

Ein Beispiel dafür ist die frühe Studie *Le théâtre négro-africain et ses fonctions sociales* (1957) des senegalesischen Theaterwissenschaftlers Bakary Traoré.⁶³⁰ Darin zeigt er auf, dass säkulare Aufführungspraktiken in Senegal grundlegende gesellschaftliche Funktionen erfüllen und den Zusammenhalt der Gemeinschaft fördern. Die dargestellten Themen schöpfen aus dem alltäglichen, sozialen und politischen Leben der Gemeinschaft.⁶³¹ Im Gegensatz zur westlichen Theatertradition wird dabei keine Unterscheidung zwischen klassischen Theaterformen mit ihren repräsentativ-zeremoniellen Bedeutungen und Darstellungen von Alltagsgeschichten sowie sozialen Realitäten gemacht. Traoré zufolge zielt das afrikanische Theater auf die Entgrenzung der Künste, bei der die traditionellen Grenzen zwischen verschiedenen Kunstgattungen sowie zwischen Kunst und Alltag verschwimmen oder aufgehoben werden. Dies betrifft sowohl die Abgrenzung zwischen hohen und niederen Künsten als auch die Abgrenzung zwischen Kunst und Nicht-Kunst.⁶³²

Schließlich zählen die Untersuchungen von Joel Adedeji zum *Traditional Yoruba Theater* (1969)⁶³³ in Nigeria und von Catherine Coles zum *Ghana's Concert Party Theatre* (2001)⁶³⁴ zu den ersten Versuchen, situierte Formen des afrikanischen Theaters als soziale Praxis zu erfassen.⁶³⁵

626 Wole Soyinka, »Theater in African Traditional Cultures: Survival Patterns«, in *The Twentieth Century Performance Reader*, 3. Aufl., hg. von Teresa Brayshaw und Noel Witts (Routledge, 2014), 430.

627 Soyinka, »Theater in African Traditional Cultures: Survival Patterns«, 430.

628 Ebd. 435.

629 Diakhaté und Ndumbe Eyoh, »The Roots of African Theatre Ritual and Orality in the Pre-Colonial Period«.

630 Bakary Traoré, »Le Théâtre Negro-Africain et ses fonctions sociologiques«, *Présence Africaine*, Nr. 14/15 (1957): 180–201, JSTOR.

631 Traoré, »Le Théâtre Negro-Africain et ses fonctions sociologiques«, 191.

632 Ebd.

633 Joel Adedeji, »Traditional Yoruba Theater«, *African Arts* 3, Nr. 1 (1969): 60–63, <https://doi.org/10.2307/3334461>.

634 Catherine M. Cole, *Ghana's Concert Party Theatre* (Indiana University Press, 2001).

635 Maé Durand, »La troupe dramatique du théâtre national Daniel Sorano de Dakar : entre négritude et francophonie (1954–1984)« (Masterarbeit, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne - École d'histoire de la Sorbonne, IMAF - Institut des Mondes Africains, 2018), 21, <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02156182>.

Nach der Diskussion über die sozialen und politischen Dimensionen des postkolonialen Theaters werden im folgenden Kapitel die gesellschaftlichen Funktionen senegalesischer Theaterpraktiken vor dem Hintergrund ihrer kulturpolitischen Entwicklung betrachtet.

Senegalesisches Theater zwischen *pôle officiel* und *théâtre populaire*

Im Senegal umfasst der Begriff »Theater« eine Vielzahl von kulturellen und darstellerischen Ausdrucksformen. Dabei wird zwischen dem Theater des *pôle officiel* in staatlich geförderten Kulturinstitutionen und Nationaltheatern und dem *théâtre populaire* unterschieden. Letzteres fasst die informellen Theaterpraktiken außerhalb offizieller Veranstaltungsorte zusammen.

Das *théâtre populaire* erinnert an eine Reihe historischer Ereignisse, in denen die Theaterschaffenden mit ihren Inszenierungen auf die politischen Kräfte ihrer Zeit reagierten.⁶³⁶ In seiner veröffentlichten Doktorarbeit *Senegalese stagecraft* (2021)⁶³⁷ stellt der Theaterwissenschaftler Brian Valente-Quinn⁶³⁸ fest, dass die Praxis der szenischen Darstellung im theatralen Raum es den Senegales:innen ermöglichte, ihren Platz und ihre Identität unter dem französischen Kolonialismus aktiv mitzugestalten, anstatt sich als passive Opfer der Kolonialpolitik darzustellen.⁶³⁹

Die 1960er Jahre nach Senegals Unabhängigkeit waren von Dekolonisierungsprozessen basierend auf Überzeugungen der Négritude-Ideologie⁶⁴⁰ geprägt. Diese zielte in Senegal auf eine nationale Identitätsbildung sowie auf die selbstbestimmte Rückbesinnung auf eigene kulturelle Wurzeln. Als Mitbegründer der Bewegung und erster Präsident der jungen Nation machte sich Léopold Sédar Senghor 1966 mit der Organisation des neu eingerichteten *Festival Mondial des Arts Nègres* (FESMAN) in Dakar einen Namen. Das panafrikanische Festival versammelte zahlreiche Künstler:innen aus Afrika sowie seiner Diaspora und präsentierte Darbietungen aus den Sparten Musik, Literatur, Film, Theater und Tanz. Darunter befand sich unter anderem der prominente amerikanische Komponist und Jazzmusiker Duke Ellington, der nigerianischen Literaturnobelpreisträger Wole Soyinka sowie der afrokaribische Schriftsteller und Mitbegründer der Négritude-Bewegung Aimé Césaire.⁶⁴¹

Vor diesem kulturpolitischen Hintergrund spielte das Théâtre National Daniel Sorano (1965)⁶⁴² in Dakar eine wichtige Rolle. Es stand ein halbes Jahrhundert lang im Zentrum der Experimente mit Performancekunst und Theaterformen aus Afrika und seiner Diaspora.⁶⁴³ Auf der Bühne führten mehrere Generationen von Dramaturgen und Schauspieler:innen der École National des Arts bedeutende senegalesische und

636 Brian Valente-Quinn, *Senegalese Stagecraft: Decolonizing Theater-Making in Francophone Africa, Performance Works* (Northwestern University Press, 2021), 3.

637 Valente-Quinn, *Senegalese Stagecraft*.

638 Im folgenden Text ist mit Brian Valente-Quinn und mit Brian Quinn ein und dieselbe Person gemeint. Seine früheren Publikationen veröffentlichte er unter seinem alten Namen.

639 Valente-Quinn, *Senegalese Stagecraft*, 3.

640 David Simo, »Négritude«, in *Handbuch Postkolonialismus und Literatur*, hg. von Dirk Götsche u. a. (J.B. Metzler, 2017), https://doi.org/10.1007/978-3-476-05386-2_37.

641 David Murphy, »Dakar 66: Chronicles of a Pan-African Festival«, *African Arts* 50, Nr. 1 (2017): 80–82, https://doi.org/10.1162/AFAR_r_00333.

642 Ibrahima Ba, »Le Théâtre Daniel Sorano ou le Sénégal en scènes«, *Théâtre, Agriculture*, 9. Oktober 2016, <https://agricultures.com/le-theatre-daniel-sorano-ou-le-senegal-en-scenes-13799/>.

643 Valente-Quinn, *Senegalese Stagecraft*, 4.

internationale Dramen auf, mit dem Ziel, ein authentisches senegalesisches Theater zu kreieren.⁶⁴⁴ Dabei orientierten sich die senegalesischen Darbietungsformen stark an klassischen Theaterstücken, die nach westlichen dramaturgischen Konventionen wie zum Beispiel literarischen Vorlagen inszeniert und in französischer Sprache verfasst wurden.⁶⁴⁵ Das Sorano-Theater bildete dadurch eine Schnittstelle zwischen zwei konkurrierenden kulturpolitischen Ideologien.⁶⁴⁶ Trotz ihrer Bedeutung für die Entwicklung des senegalesischen Theaters stellt Valente-Quinn in *De-centering Theatrical Heritage* (2014) fest,⁶⁴⁷ dass sich die staatlich finanzierten Theaterstätten Théâtre Daniel Sorano und das neue Grand Théâtre National Doudou Ndiaye Coumba Rose in Dakar heute in einer Krise befinden und mit abnehmenden Besucher:innenzahlen zu kämpfen haben.⁶⁴⁸ Valente-Quinn zufolge lässt sich diese Entwicklung durch einen Mangel an Nachwuchs und das Fehlen neuer Dramatiker:innen erklären, welche die Bühnentradition von literarischen Pionieren wie Cheikh Aliou Ndao, Marouba Fall oder Boubacar Boris Diop fortsetzen.⁶⁴⁹ Demgegenüber erfreut sich das sogenannte *théâtre populaire*⁶⁵⁰ einer weiten Verbreitung und allgemeiner Beliebtheit. In Anbetracht des Publikums mangels in den beiden offiziellen Theatern und den limitierten Ressourcen staatlicher Kultureinrichtungen haben Volkstheatergruppen heute die Funktion übernommen, das nationale Theatererbe zu vermitteln.⁶⁵¹ Valente-Quinns Unterscheidung zwischen dem staatlich geförderten Theater des *pôle officiel* mit seinen formellen Institutionen und dem weitgehend unabhängigen *théâtre populaire* dient im Folgenden zur Identifikation spezifischer Momente der Anpassung, Weiterentwicklung und Hybridisierung von Kaddu Yaraax' Theaterpraktiken hin zum Forumtheater.

In *Crafting the Popular Stage Space in Urban Senegal* lenkt Valente-Quinn die Aufmerksamkeit auf die zentrale Rolle der unabhängigen Volkstheaterbewegung des *théâtre populaire* für die kulturelle Emanzipation Senegals gegenüber einer französisch geprägten Kulturpolitik. Valente-Quinn zufolge protestierten damals Vertreter:innen der Bewegung gegen die Folklorisierung lokaler Kulturen im Sorano-Theater. Sie kritisierten zudem Senghors frankophile Kulturpolitik, die sich auf die staatliche Finanzierung der »hohen« Künste wie Malerei, Bildhauerei, Theater und Tanz beschränkte. Im Gegensatz zu den »offiziellen« Künsten wurden die von kleineren Gemeinden bevorzugten »niedereren«, »populären« und »volkstümlichen« Spielformen als unprofessionell abgewertet.⁶⁵² Senghors Werturteil rückte die Begegnung zwischen Kunst und Stadtbewohner:innen in den Hintergrund, was zu einem ungleichen Kulturzugang führte.⁶⁵³ Laut Valente-Quinn verfolgten die populären Künstler:innen ein radikales Ideal der kulturellen Autonomie, indem sie etwa die Verwendung lokaler Sprachen

644 Durand, »La troupe dramatique du théâtre national Daniel Sorano de Dakar«, 9.

645 Brian Valente-Quinn, »Crafting the Popular Stage Space in Urban Senegal«, *Research in African Literatures* 51, Nr. 1 (2020): 171, JSTOR, <https://doi.org/10.2979/reseafrilite.51.1.10>.

646 Durand, »La troupe dramatique du théâtre national Daniel Sorano de Dakar«, 8.

647 Brian Quinn, »De-Centering Theatrical Heritage: Forum Theater in Contemporary Senegal«, *African Studies Quarterly* 14, Nr. 3 (2014): 75–88.

648 Quinn, »De-Centering Theatrical Heritage: Forum Theater in Contemporary Senegal«, 75.

649 Ebd. 76.

650 Quinn zufolge ist der Terminus *théâtre populaire* (Volkstheater) breit gefasst und fungiert im senegalesischen Kontext als Überbegriff für jegliche Theaterproduktion, die außerhalb der staatlichen Theaterstrukturen entstanden ist. Ebd. 76.

651 Quinn, »De-Centering Theatrical Heritage: Forum Theater in Contemporary Senegal«, 77.

652 Valente-Quinn, »Crafting the Popular Stage Space in Urban Senegal«, 171.

653 Ebd.

anstelle des Französischen förderten.⁶⁵⁴ Die Theaterbewegung kann als Antwort und Alternative zur staatlichen Theaterpraxis und den als elitär empfundenen nationalen Kultureinrichtungen des Landes verstanden werden.⁶⁵⁵ Der senegalesische Theaterregisseur Alioune Oumy Diop beschrieb den Geist der Volkstheaterbewegung in seiner Monografie *Le Théâtre traditionnel au Sénégal* (1990).⁶⁵⁶ Darin fordert Diop, dass das Volkstheater im Senegal der bürgerlichen Kulturästhetik der offiziellen Kultur etwas entgegensetzen und sich an die Bedürfnisse und Realitäten eines spezifisch afrikanischen Kontextes anpassen müsse.⁶⁵⁷

Valente-Quinn bringt die ambitionierten Bestrebungen zur Formalisierung der populären Volkstheaterbewegung mit der Gründung der *Fédération du théâtre populaire* (1965) durch das Ministerium für Jugend und Sport in Verbindung. Vier Jahre später richtete der Verband ein Volkstheaterfestival aus, das – ähnlich bedeutend wie Senghors FESMAN (1966) in Dakar – ein Kolloquium mit dem Titel *Fonctions et perspectives du théâtre populaire* beinhaltete, um die Prinzipien und Ziele der Bewegung zu definieren.⁶⁵⁸

Für die Verbreitung des Volkstheaters waren ab den 1970er Jahren die landesweit vertretenen und lokal organisierten Institutionen der *Associations Sportives et Culturelles* (ASC)⁶⁵⁹ und später die national koordinierten Jugendtheatergruppen der ARCOTS⁶⁶⁰ von Bedeutung, betont Valente-Quinn.⁶⁶¹

Vor der Gründung der ARCOTS im Jahr 2000 ermöglichten die Vereinsstrukturen der ASC es jungen Senegales:innen, ihre eigenen Theatergruppen zu bilden, um an Theaterwettbewerben im Rahmen der Nawetaan-Initiative⁶⁶² teilzunehmen, einem landesweiten Programm, das Schulkindern in den Sommerferien eine Reihe von Aktivitäten bietet.⁶⁶³ Fast alle Senegales:innen habe mit ihrem ASC mindestens einmal in ihrem Leben bei einer Theateraufführung in einem Kulturzentrum der ARCOTS mitgewirkt, konstatiert Oumar Ndao, der ehemalige Kulturdirektor von Dakar, im Inter-

654 Ebd.

655 Ebd.

656 Alioune Oumy Diop, *Le théâtre traditionnel au Sénégal* (Nouvelles Editions africaines du Sénégal, 1990).

657 Valente-Quinn, »Crafting the Popular Stage Space in Urban Senegal«, 171.

658 Ebd. 172.

659 Susann Baller führt die Entstehung der *Associations Sportives et Culturelles* (ASC) auf die Jugendpolitik der Regierung von Léopold Sédar Senghor in den 1970er Jahren zurück. Auf der Basis der sogenannten *Navétanes*-Clubs und unter dem Einfluss der *yéyé*-Clubs bildeten sich die ASC als neue symbolische Familien für die Jugendlichen in den senegalesischen Städten heraus. Baller beschreibt die ASC als lokal organisierte Räume, in denen neben Fußball eine Vielfalt an Aktivitäten wie soziale und kulturelle Projekte, Stadtreinigungsaktionen, Nachhilfeunterricht und informelle Wirtschaftstätigkeiten stattfinden. Vgl. Susann Baller, *Spielfelder der Stadt: Fußball und Jugendpolitik im Senegal seit 1950*, 1. Aufl. (Böhlau Köln, 2010), 137–165.

660 Die Association des artistes comédiens du théâtre sénégalais (ARCOTS) wurde im Jahr 2000 gegründet. ARCOTS vereint Kulturschaffende wie Autor:innen, Schauspieler:innen, und Tänzer:innen traditioneller Tanzformen in Senegal. Sie ist in allen Regionen des Landes vertreten und zählt rund 500 Mitglieder (Stand: 2019). Ihr Ziel ist die Förderung von Theaterproduktion sowie die Bereitstellung eines Rahmens für die Ausbildung von Personen, die eine Karriere im Bereich Kino und Theater anstreben. Vgl. Portail jeunesse de la Francophonie, »Formation d'une trentaine de membres de l'Association des artistes comédiens du Théâtre sénégalais (ARCOTS)«, 5. Februar 2025, <https://jeunesse.francophonie.org/actualites/item/formation-d-une-trentaine-de-membres-de-l-association-des-artistes-comediens-du-theatre-senegalais-arcots>.

661 Quinn, »De-Centering Theatrical Heritage: Forum Theater in Contemporary Senegal«, 77.

662 Papa Samba Sow, »Théâtre Nawetaan, théâtre des valeurs«, in *De l'instinct Théâtral: Le Théâtre Se Res-source en Afrique*, hg. von Julius Effenberger (Editions L'Harmattan, 2004), 45–65.

663 Quinn, »De-Centering Theatrical Heritage: Forum Theater in Contemporary Senegal«, 77.

view mit Valente-Quinn.⁶⁶⁴ In diesem Zusammenhang hebt Valente-Quinn hervor, dass die kulturellen und sportlichen Veranstaltungen der ASC großen Gruppen junger Senegales:innen die Möglichkeit der politischen Teilhabe boten. Diese Form des unmittelbaren politischen Engagements durch Kultur gehört zur Aufgabe der Volkstheaterbewegung und eröffnet der Jugend neue Wege, sich aktiv an der Gestaltung des öffentlichen Lebens auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene zu beteiligen.⁶⁶⁵

Besonders beliebt waren Inszenierungen im Genre *théâtre total*. Diese Form umfasst vier separate Aufführungselemente: eine folkloristische Szene, ein Theaterstück, einen Chor und einen Tanz.⁶⁶⁶ Valente-Quinn betont, dass die Theaterwettbewerbe der Nawetaan-Veranstaltungen⁶⁶⁷ auf koloniale Ursprünge zurückgehen. Theaterformen wie das *théâtre total* sind aus dem Theater der Kulturzentren in Französisch-Westafrika entstanden.⁶⁶⁸ Diese kolonialen Einrichtungen erlangten in den 1950er Jahren an Bedeutung, nachdem sie die angesehenen Écoles normales⁶⁶⁹ als Förderer der lokalen Aufführungsformen und -stile in Senegal abgelöst hatten.⁶⁷⁰ Valente-Quinn zufolge wurde das Theater vom französischen Kolonialregime als Assimilationsstrategie genutzt, um seinen schwindenden politischen Einfluss durch französische Kulturvermittlung zu sichern. Die Theaterpraxis zielte darauf ab, eine französisch-westafrikanische Identität zu fördern und eine kulturelle Solidarität zwischen den Kolonien der AOF herzustellen.⁶⁷¹

In Dakar übernahm die École normale William Ponty unter der Leitung von Charles Béart (1939–1945)⁶⁷² eine besondere Rolle in der Theaterdidaktik. Hier wurden angehende Lehrer:innen und Beamte:innen der unteren Schichten in humanistischer Bildung instruiert. Auf dem Lehrplan standen französische Theaterstücke, Poesie, Musik, Kunst, Geschichte. Bereits ab 1930 wurden junge afrikanische Student:innen dazu ermutigt, ihre Vertrautheit mit dem klassischen französischen Theater,⁶⁷³ basierend auf Komödien von Molière oder Tragödien von Jean Racine und Pierre Corneille, zu nutzen, um in Eigenregie Aspekte der einheimischen Kultur, Geschichte und Mythologie aufzuführen.⁶⁷⁴ In diesem Zusammenhang stellt Wole Soyinka fest, dass das sogenannte *théâtre indigène* von William Ponty in erster Linie als Mittel zur exotisierenden Befriedigung der französischen Kolonialbeamten diente.⁶⁷⁵ Später besetzten viele der ehemaligen Student:innen wichtige Positionen in der senegalesischen Politik

664 Ebd.

665 Valente-Quinn, »Crafting the Popular Stage Space in Urban Senegal«, 172.

666 Quinn, »De-Centering Theatrical Heritage: Forum Theater in Contemporary Senegal«, 78.

667 Alioune D. Mbaye, »Les navétanes au Sénégal: Ou le football parallèle«, *Sociétés & Représentations* 7, Nr. 2 (1998): 141–54, <https://doi.org/10.3917/sr.007.0141>.

668 Quinn, »De-Centering Theatrical Heritage: Forum Theater in Contemporary Senegal«, 78.

669 Alioune D. Mbaye, »Le théâtre des centres culturels en A.O.F.: 1948–1958, »du casque colonial au bérêt tropical«, *Éthiopes: revue socialiste de culture négro-africaine*, Nr. 76 (2006): 103–17.

670 Quinn, »De-Centering Theatrical Heritage: Forum Theater in Contemporary Senegal«, 78.

671 Ebd.

672 Peggy R. Sabatier, »Charles Béart, »Bon Père« or »Le Colonialisme Incarné ?«: A Colonial School Director and the Ambiguities of Paternalism«, *Proceedings of the Meeting of the French Colonial Historical Society* 4 (1979): 141, JSTOR.

673 Die sogenannte *doctrine classique* der französischen Klassik basiert auf den zentralen Prinzipien des Regeldramas: *vraisemblance* (Wahrscheinlichkeit statt Wahrheit), *bienséance* (Anpassung an sittliche Normen und Ausschluss von Tod, Alter, Geld und Kindern) sowie *les trois unités* (Einheit von Zeit, Ort und Handlung). Hinzu kommt das Ideal der *mimesis* (Nachahmung). Vgl. Georges Forestier, *La tragédie française: Règles classiques, passions tragiques*, 2. Aufl., Collection U (Armand Colin, 2016), 69–171.

674 Soyinka, »Theater in African Traditional Cultures: Survival Patterns«, 440.

675 Ebd.

und Gesellschaft.⁶⁷⁶ Dadurch drang der französisch-koloniale Einfluss im Theater in die sozialen Schichten ein und wirkte sich auf die Kulturpolitik Senegals aus.

Die Forumtheaterpraktiken von Kaddu Yaraax

Vor dem Hintergrund dieser historischen Entwicklung hat sich die senegalesische Theaterkompanie Kaddu Yaraax etabliert. Durch die Aneignung und Weiterentwicklung der Methoden des Forumtheaters und der Volkstheatertraditionen hat sie sich ein internationales Profil erarbeitet und ist damit zum Vorbild für zahlreiche unabhängige Theatergruppen in Senegal geworden. »Kaddu Yaraax« bedeutet die »Stimme von Yarakh« in Wolof, einer interethnischen Verkehrssprache aus Senegal. Das Forumtheater Kaddu Yaraax wurde 1994 von Mamadou Diol und Leity Kane im gleichnamigen Stadtviertel Yarakh in Dakar gegründet, um lokale Gemeinschaften zu unterstützen und einen Raum für den Dialog über soziale Unterdrückung und deren Folgen zu schaffen. Ihre Proberäume befinden sich im Centre socioculturel des Stadtbezirkes Hann Bel-Air, einem von Fischerei, Industrie und Migration geprägten Viertel in unmittelbarer Nachbarschaft zum alten Hafen von Dakar (Abb. 1). Neben Mamadou Diol, dem künstlerischen Leiter, und Leity Kane, dem Vizepräsidenten und Moderator von Kaddu Yaraax, zählt die Forumtheatergruppe 15 aktive Laienschauspieler:innen (Abb. 29).⁶⁷⁷

Beim Betreten der Proberäume im Centre socioculturel in Hann Bel-Air fällt direkt ein aufgemaltes Wandbild eines überlebensgroßen Baobab-Baumes mit französischer Beschriftung ins Auge, der an der rechten Wand über der Szene thront. Der Baum trägt den Titel *théâtre législatif* und ist ein Symbol des *Theaters der Unterdrückten*⁶⁷⁸ von Augusto Boal aus dem Jahr 1974. Er repräsentiert dessen Methoden, pädagogische Struktur, Ästhetik, solidarische und ethische Grundsätze sowie politischen Ziele (Abb. 30).⁶⁷⁹ In Senegal ist der Baobab zudem mit einer doppelten Bedeutung aufgeladen. Er ist ein symbolisches und spirituelles Erbe von Senegal und steht im Zentrum des sozialen Lebens in der Gemeinschaft. Mit dieser Darstellung in ihren Proberäumen macht Kaddu Yaraax die Verbindung der eigenen kulturellen Wurzeln mit den Methoden des Forumtheaters für alle Besucher:innen sichtbar.

676 Sabatier, »Charles Béart, »Bon Père« or »Le Colonialisme Incarné«: A Colonial School Director and the Ambiguities of Paternalism«, 141.

677 Zum Zeitpunkt der Forschung wirkten folgende Schauspieler:innen bei Kaddu Yaraax mit: Arona Mbodj, Cheikh Ndiaye, Daouda Ndoeye, Khadim Beye, Khady Fall Diaw, Malick Mbaye, Masseye Ndiaye, Maty Sarr, Ndeye Fatou Ndongo, Ramatoulaye Thiam, Segar Samb, Serigne Babacar Ndiaye, Seynabou Diop, Sona Mancagne Diatta und Yacine Diop.

678 Boal, *Theater der Unterdrückten*.

679 Der Baum der Unterdrückten ist wie folgt aufgebaut: Der Boden wird mit den unterschiedlichsten Kenntnissen gedüngt, um so den Zugang zum Wissensaustausch zu ermöglichen und als Grundlage der Theaterkreation zu dienen. Die Ästhetik der Unterdrückten wird durch den Saft symbolisiert, der den Baum von den Wurzeln über den Stamm bis hinauf zu den Ästen, Zweigen und Blättern nährt. Die Motivation des Theaters der Unterdrückten ist der Kampf für soziale Gerechtigkeit. Ethik und Solidarität sind die Grundprinzipien. Die kreative Multiplikation ist die Strategie und die Demokratisierung der Methoden der künstlerischen Produktion ein Grundrecht. Vgl. Bárbara Santos, *Theatre of the Oppressed – Roots & Wings: A Theory of the Praxis?*, übers. von Olga Nikolova und Jennifer Marshall, Kindle-Edition (Kuringa, 2020), 92.



Abb. 29: Kaddu Yaraax während der Aufführung *Non aux coupures de l'internet* im Centre culturel Léopold Sédar Senghor in Pikine, Dakar, 2023. © Simon Meienberg.

Zu Beginn ihrer gemeinsamen Theaterkarriere praktizierten die beiden Gründer von Kaddu Yaraax, Mamadou Diol und Leity Kane, noch das *théâtre populaire*, mit dem sie in ihrem ASC der Nachbarschaft Tableau Ferraille in Kontakt gekommen waren.⁶⁸⁰ Damals gewannen ihre Inszenierungen in der Aufführungsform des *théâtre total* schnell an Popularität. Im Interview mit Valente-Quinn vertritt Diol jedoch eine kritische Position und wendet sich gegen die starren Strukturen und Bewertungskriterien der *Nawetaan*-Theaterwettbewerbe.⁶⁸¹ Diese halten an der Vorgabe von Elementen wie folkloristischen Darstellungen, der Rezitation von Gedichten und Chorgesängen sowie der Interpretation lokaler Bräuche und Tänze fest.⁶⁸² Seiner Meinung nach verhindert das jegliche künstlerische Weiterentwicklung.⁶⁸³ Diols größte Ablehnung gegen diese Theaterform war jedoch die Verstärkung der kolonialen Erzählkonstrukte, die auf exotisierenden Vorstellungen von Authentizität basierten und das senegalesische Theater als statisch, in der Zeit eingefroren darstellten.⁶⁸⁴

Kaddu Yaraax' Austritt aus ihrem ASC im Jahr 1998 markierte einen entscheidenden Schritt zur Entwicklung eines eigenen Theaterrepertoires. Bei der Performance *Yakaar* (Hoffnung) verzichtete die Gruppe erstmals auf die moralisierenden und kolonial geprägten Aufführungsmodi des *théâtre total* und experimentierte mit neuen diskursiven Formaten, die das Publikum am Schauspiel teilhaben ließ.⁶⁸⁵

680 Quinn, »De-Centering Theatrical Heritage: Forum Theater in Contemporary Senegal«, 77.

681 Valente-Quinn, *Senegalese Stagecraft*, 58.

682 Samba Sow, »Théâtre Nawetaan, théâtre des valeurs.«, 53–56.

683 Quinn, »De-Centering Theatrical Heritage: Forum Theater in Contemporary Senegal«, 78.

684 Ebd.

685 Ebd. 79.

Erst im Jahr 2002 kam Kaddu Yaraax am Institut Français von Dakar mit den Methoden des Forumtheaters in Berührung, im Rahmen eines Workshops, der vom burkinischen Dramaturgen Prosper Kampaoré geleitet wurde.⁶⁸⁶ Dieser gründete die Theatergruppe Atelier-Théâtre Burkinabè (1978),⁶⁸⁷ die ihren Schwerpunkt auf die Partizipation des Publikums und die gesellschaftliche Bildungswirkung ihrer Inszenierungen legte.⁶⁸⁸

Zu einem späteren Zeitpunkt nahmen Mamadou Diol und Leity Kane an Theaterworkshops der brasilianischen Regisseurin Bárbara Santos teil.⁶⁸⁹ Im engen Austausch mit dem brasilianischen Theaterpädagogen Augusto Boal entwickelt Santos seit 1991 das Theater der Unterdrückten mit einem feministischen Fokus weiter. Im Interview betont Diol, dass Kaddu Yaraax die Methoden des Forumtheaters in ihr Theaterrepertoire integriert habe, um ihre Interventionen und Interaktionen mit dem Publikum sozial wirksamer zu gestalten.⁶⁹⁰ Dieses Moment markiert die Verschränkung von Elementen des senegalesischen Volkstheaters wie Gesang, Musik und Tanz mit den demokratisierenden und performativen Methoden des Forumtheaters, das heute im Mittelpunkt von Kaddu Yaraax' Praxis steht. Durch das Forumtheater beschäftigt sich Kaddu Yaraax mit konkreten Konfliktsituationen aus dem Alltag von marginalisierten Bevölkerungsgruppen.

In ihren Aufführungen können Zuschauer:innen aus dem Publikum direkt in die Szenen eingreifen, indem sie die Schauspieler:innen, die unterdrückte Charaktere spielen, ersetzen und so die Handlung beeinflussen.⁶⁹¹ Die transformative Erfahrung und Wirksamkeit ihres Forumtheaters entfaltet sich im Rollentausch des sogenannten *Spect-actors*, der die Einnahme verschiedener Perspektiven und Positionen sowie die szenische Erprobung verschiedener Wege aus der Unterdrückung ermöglicht. Durch den Rollenwechsel werden Zuschauer:innen zu politischen Akteur:innen, die verborgene Machtmechanismen aufdecken und ihre Positionen und Beziehungen in der Gesellschaft neu aushandeln. Die Praxis des Rollenwechsels⁶⁹² kann als ein dynamisches Zusammenspiel von Situationen und Aktionen beschrieben werden, das darauf abzielt, die Selbstwirksamkeit marginalisierter Gruppen zu stärken. Die Methoden des Forumtheaters basieren auf dem ästhetischen Repertoire von Augusto Boal. Dieser entwickelte das Theater der Unterdrückten zwischen 1964 und 1985 im Widerstand gegen eine repressive brasilianische Militärdiktatur. Es basiert auf den didaktischen Überlegungen seines Zeitgenossen Paolo Freire, der mit seiner *Pädagogik der Unterdrückten* (1970)⁶⁹³ die Alphabetisierung der Bevölkerung vorantrieb und Schüler:innen und Lehrer:innen als gleichberechtigte Partner:innen sah. In ihrem Buch *Theatre of the*

686 Ebd. 80.

687 A.T.B., »Atelier Theatre Burkinabe«, C'est quoi L'A.T.B., 11. August 2007, <https://web.archive.org/web/20070811092722/http://www.atb.bf/atb.html#C'EST%20QUOI%20L'A.T.B.>

688 Annette Bühler-Dietrich, »Prosper Kampaoré and Theater for Development in Burkina Faso: An Interview with Prosper Kampaoré«, in Routledge Handbook of African Theater and Performance, hg. von Kenechukwu Igweonu (Routledge, 2024), <https://doi.org/10.4324/9781003176060>.

689 Santos gründete das feministische Netzwerk *Ma(g)dalena international*, das die theatralen Methoden gegen die Unterdrückung von Frauen einsetzt. Zurzeit leitet sie Kuringa, einen Raum für das Theater der Unterdrückten in Berlin.

690 Simon Meienberg und Carolin Höfler, »Colliding Circulations: Dakar Mobilities Between Global Connections and Local Displacements«, in *The Entire Story Starts Where*, hg. von Carolin Höfler und Nina Möntmann (Archive Books, 2026) (Manuskript abgegeben).

691 Boal, *Theater der Unterdrückten*, 84.

692 Fischer-Lichte, *Ästhetik des Performativen*, 63.

693 Paulo Freire, *Pedagogy of the Oppressed*, Published in Penguin Classics 2017, übers. von Myra Bergman Ramos, Penguin Modern Classics (Penguin Books, 2017).

Oppressed – Roots & Wings: A Theory of the Praxis? (2019)⁶⁹⁴ liefert Bárbara Santos eine vertiefende Betrachtung der künstlerischen Strömungen, die Augusto Boal bei der Entwicklung seiner Theatermethoden und -techniken beeinflusst haben. Durch seine Position als Kulturdirektor des akademischen Verwaltungsrats der Universidade Federal do Rio de Janeiro begegnete er Nelson Rodrigues, einem der wichtigsten brasilianischen Drehbuchautoren seiner Zeit und dem bekannten Theaterkritiker Sábato Magaldi, der ihm später zu einer Karriere als Theaterregisseur am Teatro de Arena verhalf.⁶⁹⁵ Während seiner Zeit an der Columbia University in den USA studierte Boal Dramaturgie in John Gassners *Actor Studio*. Darüber lernte er Langston Hughes, einen afroamerikanischen Dramaturgen und Freund von Abdias Nascimento sowie Gründer des Teatro Experimental do Negro (1944) kennen. Über Letzteren kam er in Kontakt mit der afrobrasilianischen Kulturproduktion in Rio de Janeiro.⁶⁹⁶ Diese Begegnung sensibilisierte ihn für die Unterdrückungserfahrungen und Selbstdarstellungspraktiken der afrobrasilianischen Community.

Beeinflusst von diesen Begegnungen mit sozialen, politischen und experimentellen Theateransätzen, beschäftigte sich Boal insbesondere mit der Interaktion zwischen Schauspieler:innen und Publikum. Dabei orientierte er sich an den Schauspieltechniken des russischen Avantgardisten Konstantin Stanislawski⁶⁹⁷ und später an Bertolt Brechts *epischem Theater*.⁶⁹⁸ Sein Ziel war die größtmögliche Annäherung zwischen Schauspieler:innen und Zuschauer:innen – ein Theater mit emanzipatorischem Ansatz, das die Zuschauer:innen zu Wort kommen lässt und die tradierte Trennung zwischen Bühnen- und Zuschauerraum auflöst.⁶⁹⁹ Als Direktor am Teatro de Arena (1956) in São Paulo ließ Boal Laienschauspieler:innen sozialkritische Stücke aufführen, welche die Lebensbedingungen der unterdrückten brasilianischen Arbeiterklasse thematisierten. Gespielt wurde auf Augenhöhe mit dem Publikum, und vorwiegend in öffentlich zugänglichen Räumen wie Straßen, Plätzen und Kirchentreppen. Seine Techniken entwickelten sich aus der theatralen Praxis und dem direkten Kontakt mit unterdrückten Gruppen und deren Lebenserfahrungen. Erst nach seiner Flucht vor der Militärdiktatur im Jahr 1971 nach Argentinien und 1973 nach Peru formulierte Boal im Exil eine Reihe von Theatermethoden und -techniken: das Statuentheater, das Legislativtheater und das Forumtheater. Sie sind eine Antwort auf die jeweilige sozialpolitische Situation. Das Theater wird dabei als Instrument des kritischen Diskurses und der körperlichen Erfahrung politischer Emanzipation begriffen. Heute werden diese Formen des Theaters der Unterdrückten im jeweiligen Anwendungskontext auch als *Social Theater*, *Theater for Development* oder *Interactive Theater*⁷⁰⁰ bezeichnet und weltweit von verschiedenen Theatergruppen und Nichtregierungsorganisationen praktiziert.

Kaddu Yaraax hat Boals Methoden des Forumtheaters nicht einfach übernommen, sondern kontinuierlich an den vorgefundenen sozialen, kulturellen und politischen Kontext ihrer lokalen Interventionen angepasst und weiterentwickelt. Im Gespräch macht Mamadou Diol deutlich, dass viele Ansätze des Forumtheaters, wie die gemein-

694 Santos, *Theatre of the Oppressed, Roots and Wings*.

695 Ebd. 40.

696 Ebd. 41.

697 Konstantin Stanislawski, *Die Arbeit des Schauspielers an sich selbst: Tagebuch eines Schülers* (Verlag das Europäische Buch, 1983), 50.

698 Boal, *Theater der Unterdrückten*, 12.

699 Ebd. 35.

700 Santos, *Theatre of the Oppressed, Roots and Wings*, 98.

schaftlichen Versammlungen zur Aushandlung von Konflikten, bereits in der senegalesischen Kultur verwurzelt sind.⁷⁰¹ Davon zeugen etwa das *théâtre populaire* und dialogische Formen des Volkstheaters wie das *théâtre de débat*, das *théâtre communautaire* und das *théâtre suivi d'une discussion*, die heute von verschiedenen Theatergruppen in Senegal praktiziert werden. Zudem arbeitet Kaddu Yaraax mit internationalen sowie senegalesischen Nichtregierungsorganisationen zur Sensibilisierung der lokalen Bevölkerung zusammen und unterstützt Forschungsprojekte in der Forschungskommunikation. Darüber hinaus organisiert die Gruppe regelmäßig Fortbildungsworkshops zu den Techniken des Forumtheaters in städtischen und ländlichen Gemeinden von Senegal sowie im Ausland. Nicht zuletzt unterhält Kaddu Yaraax mit der Ausrichtung des seit 18 Jahren stattfindenden Theaterfestivals *Quinzaine sénégalaise de Théâtre Forum* ein aktives Netzwerk aus verschiedenen Initiativen und Akteur:innen der senegalesischen und internationalen Forumtheaterszene. Die teilnehmenden Forumtheatergruppen kommen unter anderem aus Gambia, Mauretanien, Burkina Faso, Guinea sowie aus Europa und den USA. Während des zwölf Tage dauernden Festivals fördern sie gemeinsam Formen des solidarischen Handelns gegen soziale Ungleichheit und entwickeln ihre Theaterpraktiken im Austausch miteinander weiter.



Abb. 30: Die Schauspieler Arona, Malick und Khadim im Gespräch über die Inszenierung von *Teer ci jökkoo* unter dem Baobab des Theaters der Unterdrückten im Probenraum von Kaddu Yaraax, Yarakh, Dakar, 2024. © Simon Meienberg.

701 Meienberg und Höfler, »Colliding Circulations: Dakar Mobilities Between Global Connections and Local Displacements« (Manuskript abgegeben).

Unter dem Begriff der Intervention wird im deutschen Sprachraum gemeinhin Einmischung, Unterbrechung und Protest verstanden.⁷⁰² Die theatralen Interventionen von Kaddu Yaraax greifen – als zuvor unbeteiligte Partei – in konfliktreiche Situationen ein. Ihre Aufführungen sind als künstlerische Interventionen zu begreifen, wie sie in der jüngsten Publikation *Drafts in Action: Concepts and Practices of Artistic Intervention* (2025) des Sonderforschungsbereichs 1512 »Intervenierende Künste«⁷⁰³ der Freien Universität Berlin beschrieben werden. Gemeint sind damit gesellschaftlich wirksame künstlerische Formen und Formate, die sich aktiv mit politischen Konflikten und sozialen Beziehungen auseinandersetzen und dabei das bestehende gesellschaftliche Gefüge neu konfigurieren.⁷⁰⁴ Den Autorinnen Anna Kipke und Mimi Woisnitza zufolge bedienen sich künstlerische Interventionen vielfältiger performativer Ausdrucksformen, medialer (Re-)Präsentationen und sozialer Interaktionen – mit dem Ziel, Wahrnehmungen zu verändern, Bewusstsein zu fördern und sowohl das Gefühl der Selbstwirksamkeit als auch die Erfahrung aktiver Teilhabe zu intensivieren.⁷⁰⁵

Zum Beispiel können die *Balades Architecturales* von Carole Diop, einer senegalesischen Architektin und Angehörigen der ethnischen Gruppe der Lébou, im urbanen Kontext von Dakar als performative künstlerische Intervention gelesen werden. In ihren Stadtpaziergängen führt Diop im historischen Stadtzentrum zu den ehemaligen Standorten der *douze pénc* der Lébou,⁷⁰⁶ die durch die französische Kolonialverwaltung allmählich in die Außenbezirke verdrängt wurden. Diese direkte Begegnung mit dem kolonialen Erbe der senegalesischen Hauptstadt ermöglicht eine kritische Auseinandersetzung und macht deren Widersprüche und Kontinuitäten sichtbar. Gleichzeitig verändert sie die Wahrnehmung der Teilnehmenden sowie ihre Perspektiven auf aktuelle urbane Entwicklungen. Ein weiteres Beispiel ist der Animationsfilm *Colobane* (2020)⁷⁰⁷ des senegalesischen Künstlers Mbaye Diop, der im Dezember 2022 in der Ausstellung *Balle de Match* in der Galerie Selebe Yoon in Dakar zu sehen war. Er entstand aus einer Performance und Gesprächen mit Verkäufer:innen des bekannten Marktes *Colobane* in Dakar. Der Film zeigt die zunehmenden architektonischen und sozialen Kontraste zwischen importierten Architekturen und lokalen Bauweisen als Auswirkungen des unaufhaltsamen städtischen Wandels und thematisiert, wie Bodenspekulationen und Privatisierung zum Verschwinden von öffentlichen Räumen beitragen.

Anders als individuelle Interventionen wie die *Balades Architecturales* oder der Film *Colobane* verfolgt Kaddu Yaraax einen kollektiven und demokratisierenden Handlungsansatz. Mit ihrem Forumtheater intervenieren sie in sozialpolitische Konflikte von bedrängten Stadtgemeinschaften. Im Gegensatz zu den geschlossenen Sälen

702 Digitale Wörterbuch der deutschen Sprache (DWDS), »Intervention, die«, in DWDS, Januar 2025, <https://www.dwds.de/wb/Intervention>.

703 Freie Universität Berlin, »SFB 1512 ›Intervenierende Künste‹«.

704 Konkrete Praktiken und Beispiele sind neben der Publikation auch auf der Website interveningarts.com zu finden. Vgl. Freie Universität Berlin, »Intervening Arts«, mit Humboldt-Universität zu Berlin u. a., *Intervening Arts*, 11. Juni 2025, <https://interveningarts.com>.

705 Kipke u. a., *Drafts in Action*, 14.

706 Vgl. Karte in Abb. 5.

707 Mbaye Diop, *Colobane*, 2020, Animationsfilm, <https://www.selebe-yoon.com/exhibitions1/mbaye-diop>.

des Théâtre National Daniel Sorano (1965)⁷⁰⁸ und des Grand Théâtre National Doudou Ndiaye Coumba Rose (2011), die als institutionelle Bühnenräume mit frankophonem Repertoire für eine senegalesische Elite gelten, finden die Aufführungen von Kaddu Yaraax im öffentlichen Raum statt (Abb. 31). In diesem Rahmen werden tabuisierte und unausgesprochene Themen wie Migration, Mobilität, Umweltzerstörung oder geschlechtsspezifische Gewalt gemeinsam mit den Betroffenen behandelt – mit dem Ziel, nachhaltige gesellschaftliche Veränderungen anzustoßen. Dazu passen sie sich mit ihren theatralen Interventionen dem vorgefundenen räumlichen und sozialen Kontext an und verwandeln Straßen, Fußball- und Kreisverkehrsplätze für die Dauer ihrer Aufführung in öffentliche Bühnen. Diese temporären Unterbrechungen des Alltagslebens lassen sich mit dem von T.J. Demos geprägten Begriff der *Chronopolitics* beschreiben. Demnach wird die kolonial-kapitalistische und lineare Zeitordnung außer Kraft gesetzt und stattdessen eine kollektive Neuordnung und Pluralisierung von Zeit etabliert.⁷⁰⁹



Abb. 31: Das Straßentheater von Kaddu Yaraax im Quartier Hann-Pêcheur, Dakar, 2023. Still aus dem dokumentarischen Kurzfilm *Teer ci jukkoo*. © Babacar Ndiaye.

Des Weiteren kann die Erweiterung des Theaterrepertoires um die lokale Sprache Wolof als linguistische Intervention begriffen werden, die neben der administrativen Sprache Französisch von einem Großteil der Bevölkerung gesprochen wird. Damit führt Kaddu Yaraax das demokratisierende Erbe der populären Volkstheaterbewegung fort und berücksichtigt die sprachliche Verfasstheit der alltäglichen Lebensrealitäten von senegalesischen Gemeinschaften. Mit ihren theatralen Interventionen schaffen sie Anschlüsse an politische Diskurse, von denen ein Großteil der senegalesischen Gesellschaft bisher ausgeschlossen blieb.

⁷⁰⁸ Durand, »La troupe dramatique du théâtre national Daniel Sorano de Dakar«, 8.

⁷⁰⁹ T. J. Demos, *Radical Futurisms: Ecologies of Collapse, Chronopolitics, and Justice-to-Come* (Sternberg Press, 2023), 9 f.

In der vorangegangenen Diskussion wurde Theater als soziale und dekoloniale Praxis beschrieben. Anschließend wurde die Entwicklung der senegalesischen Theaterpraktiken sowie die Einflüsse durch kulturpolitische Schwerpunktsetzungen in der Phase der Dekolonisierung in den 1960er Jahren ausführlich erörtert. Der erste Teil dieses Kapitels endete mit der historischen Einordnung des Forumtheaters von Kaddu Yaraax, das auf Boals Theater der Unterdrückten basiert, dessen Methoden mit Elementen des Volkstheaters verschmolzen wurden. Die Charakterisierung ihrer theatralen Interventionen bildet nun die Grundlage für die Analyse der partizipativen Praktiken zur Erforschung von Verdrängungsprozessen im Rahmen des dokumentarischen Theaterfilms *Teer ci jukkoo*. Das Fallbeispiel dient einer situierten und vertieften Analyse der kollektiven Prozesse und Praktiken, die bei Kaddu Yaraax zur Anwendung kommen.

Kollektive Praktiken zur Erforschung von Verdrängungsprozessen

Teer ci jukkoo von Kaddu Yaraax ist als partizipatives Theaterprojekt konzipiert worden. Es basiert auf Beobachtungen und Gesprächen mit ehemaligen Anwohner:innen entlang der TER-Zuglinie, die in etwa 100 m Luftlinie von den Proberäumen von Kaddu Yaraax entfernt verläuft. Das zentrale Ziel des Dokumentarfilms besteht darin, die Perspektiven der Betroffenen mithilfe persönlicher Zeugnisse und Erfahrungen zusammenzubringen, um gemeinsames Wissen über die sozialräumlichen Folgen des TER-Projekts und die dadurch ausgelösten Vermittlungs- und Verdrängungsprozesse zu generieren. Dabei beschäftigt er sich mit urbanen Praktiken der Teilhabe und des Ausschlusses im Spannungsfeld lokaler und globaler Netzwerke von Gesellschaft und Ökonomie. Im Rahmen des Projekts nutzte Kaddu Yaraax ihr Forumtheater als intervenierendes und emanzipatorisches Forschungsinstrument, um einen kritischen Dialog zu fördern und gemeinsam mit den Betroffenen alternative Handlungsmöglichkeiten zu erproben. Leitend war dabei die Frage, wie ihre Aufführungen im öffentlichen Raum eine Dynamik erzeugen können, die sozialen Zusammenhalt und urbanen Wandel nicht nur darstellt, sondern aktiv fördert. Im Folgenden werden zunächst die Rahmenbedingungen der solidarischen Zusammenarbeit zwischen Kaddu Yaraax und den Impactés du TER von Wakhinane Colobane erörtert. Anschließend werden die partizipativen Praktiken und Prozesse zur Erforschung der Verdrängungsprozesse untersucht, die im Rahmen eines eigens organisierten Workshops mit den Impactés zum Einsatz kamen. Der zweite Teil endet mit einer Analyse der kollektiven Interpretation und der Darstellung der Ausschlusserfahrungen der Impactés, die während des Workshops sichtbar wurden.

In Solidarität zusammenkommen

Solidarität ist ein ethisches Grundprinzip des Forumtheaters. So betont Bárbara Santos die Notwendigkeit, ein solidarisches Umfeld zu schaffen, um einen Dialog auf Augenhöhe mit den Teilnehmer:innen zu ermöglichen. Dadurch wird sowohl den Schauspieler:innen als auch den Zuschauer:innen die gegenseitige Abhängigkeit zwischen dem auf der Bühne dargestellten Konflikt und ihrem bürgerschaftlichen Engagement

bewusst.⁷¹⁰ Insbesondere in sozialen Protestbewegungen kommt Solidarität als strategische Ressource zum Einsatz. Dabei schließen sich benachteiligte Gruppen zusammen, um ihre Sichtbarkeit und Wirkung zu stärken, was wiederum dazu führt, dass sie sich als Gruppe behaupten und für ihre Ziele eintreten können.

Der Politikwissenschaftler Sidney Tarrow betont jedoch, dass Solidarität nicht organisch entsteht, sondern aktiv durch die Organisation verbindender Strukturen und kollektiver Identitäten erzeugt werden muss.⁷¹¹ In seinem Essay *Being-in-the-Room Privilege* (2021)⁷¹² gibt der Philosoph Olúfẹ́mi Táíwò dabei zu bedenken, dass in solidarischen Konstellationen zwischen ungleichen Koalitionspartner:innen eine *epistemic deference* auftreten kann. Er beschreibt dieses soziale Phänomen als einen Rückzug aus dem politischen Diskurs, den privilegierte Parteien und Personen vornehmen, um Menschen aus marginalisierten Verhältnissen Platz für Auftritte, zur Artikulation und Führungsrollen zu verschaffen. Olúfẹ́mi hält die Schaffung einer Bühne für benachteiligte Gruppen zwar für erstrebenswert, den Rückzug von privilegierten Personen aus dem Diskurs sieht er jedoch gleichzeitig als kontraproduktiv für die Entwicklung von Solidarität, da er sie letztlich daran hindert, sich empathisch und authentisch auf die Kämpfe der Marginalisierten einzulassen.⁷¹³

Die Solidarität zwischen den Impactés und Kaddu Yaraax beruhte auf der Mobilisierung von Kräften zur gegenseitigen Unterstützung im gemeinsamen Kampf gegen Unterdrückung. Diese Form der Solidarität schafft eine kollektive Identität durch das gemeinsame politische Handeln. Dadurch bekräftigte Kaddu Yaraax ihr aktives Engagement und ihre Empathie mit den Unterdrückungserfahrungen der Impactés. Als Zeichen der Verbundenheit wurde die Solidaritätsbekundung von Kaddu Yaraax im Titel ihres Theaterstücks *Teer ci jukkoo* festgehalten: Dieser bedeutet aus Wolof übersetzt »in Solidarität zusammenkommen«. Trotzdem mahnen Eve Tuck und K. Wayne Yang in ihrem kritischen Beitrag *Decolonization Is Not a Metaphor* (2012) an, dass Solidarität allein nicht ausreicht, um soziale Ungleichheit und zukünftige Konflikte zu verhindern.⁷¹⁴ Die solidarische Zusammenarbeit zwischen den Impactés und Kaddu Yaraax im Rahmen des Theater- und Dokumentarfilmprojekts kann somit als erster Ausgangspunkt verstanden werden. Langfristig lässt sich die Beseitigung kolonial konstruierter Ungleichheiten jedoch nur über den gleichberechtigten Zugang zu politischen Entscheidungsprozessen und über alternative Formate der Teilhabe erreichen.

Im Folgenden wird anhand der Uraufführung von *Teer ci jukkoo* gezeigt, wie die transformative Kraft der Zusammenarbeit über den temporären Charakter des Theaterprojekts hinauswirkte. Um die jeweiligen Beweggründe und Wirkungen dieser Zusammenarbeit zu beleuchten, wird der Prozess der Solidarisierung zwischen den Impactés von Wakhinane Colobane und den Kaddu Yaraax detailliert dargestellt. Die Untersuchungen in Kapitel 5 der vorliegenden Arbeit haben ergeben, dass das TER-

710 Santos, *Theatre of the Oppressed, Roots and Wings*, 103.

711 Sidney Tarrow, *Power in Movement: Social Movements and Contentious Politics*, 4. Aufl., Cambridge Studies in Comparative Politics (Cambridge University Press, 2022), 11, <https://doi.org/10.1017/9781009219839>.

712 Olúfẹ́mi Táíwò, »Being-in-the-Room Privilege: Elite Capture and Epistemic Deference«, *The Philosopher*, 20. November 2021, <https://www.thephilosopher1923.org/post/being-in-the-room-privilege-elite-capture-and-epistemic-deference>.

713 Táíwò, »Being-in-the-Room Privilege: Elite Capture and Epistemic Deference«.

714 Eve Tuck und K. Wayne Yang, »Decolonization is not a metaphor«, *Decolonization: Indigeneity, Education & Society* 1 (2012): 3.

Projekt tiefgreifende sozialräumliche Umsiedlungs- und Verdrängungsprozesse in den kolonial konstruierten Stadträumen⁷¹⁵ von Dakar angestoßen hat. Während meines Forschungsaufenthaltes bei Kaddu Yaraax wurde das TER-Projekt häufig in der Gruppe thematisiert. So hatte die Schauspielerin Seynabou Diop im Zuge von Gleiserweiterungsarbeiten ihr Familienhaus verloren und musste mit ihrer Mutter und ihren Schwestern in eine weit entfernte Nachbarschaft umsiedeln. Diese Verlusterfahrung hat sie tief geprägt, was sich in vielen Erzählungen zwischen den Proben äußerte.

Bei einem Stadtrundgang mit Leity Kane und Seynabou Diop entlang der Gleise am 2. Februar 2023 wurden die materiellen Veränderungen im Viertel deutlich. Kane und Diop führten die Gruppe von der Fußgängerbrücke der TER-Station Dalifort durch das Viertel Hann-Maristes bis zur TER-Station Hann und anschließend von Hann-Pêcheur über Hann-Montagne zurück zu den Proberäumen von Kaddu Yaraax. Die Zerstörung war besonders an den Ruinen und den im sandigen Boden verstreuten, zerbrochenen Kacheln der abgerissenen Häuser sichtbar. Massive Schallschutzmauern aus Beton verliefen links und rechts der Gleise und alle paar 100 m waren Fußgängerüberführungen zur Überquerung der Gleise installiert (Abb. 32).

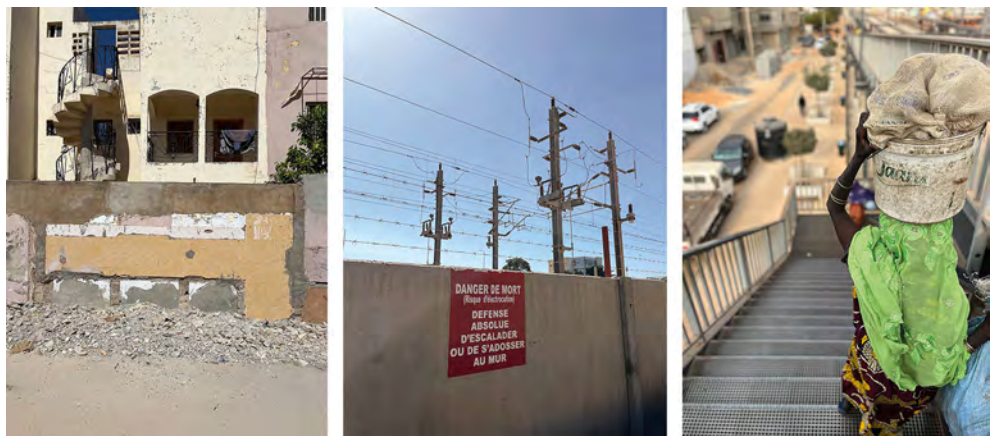


Abb. 32: Spuren eines abgerissenen Hauses, zweieinhalb Meter hohe Schutzwand parallel zu den TER-Gleisen, Warentransport über die Fußgängerbrücke an der TER-Station Dalifort in Dakar, 2023. © Simon Meienberg.

Die weitreichenden sozialen und emotionalen Auswirkungen des TER-Projekts auf die Betroffenen ließen sich lediglich anhand einzelner Berichte in den lokalen Medien sowie anonymer Kommentare auf Facebook erahnen. Für eine tiefergehende Untersuchung der räumlichen Veränderungen und ihrer sozialen Wirkungen fehlten allerdings die Perspektiven der Betroffenen aus erster Hand.

Über die Vermittlung von Seynabou konnte im März 2023 ein erster Kontakt zum Kollektiv der Impactés du TER von Wakhinane Colobane aufgenommen werden. In zwei Treffen von Kaddu Yaraax und den Impactés am 10. März 2023 in der Cité Doua-

715 Bigon, »Urban Planning, Colonial Doctrines and Street Naming in French Dakar and British Lagos, c. 1850–1930«.

ne und am 18. März 2023 im Centre socioculturel von HLM⁷¹⁶ wurden die Bedingungen einer Zusammenarbeit besprochen. Die beiden Orte dienten den Impactés nach ihrer Umsiedlung als zentrale Räume für regelmäßige Versammlungen, in denen sie sich über die aktuellen Entwicklungen austauschten und Pläne zur gegenseitigen Unterstützung umsetzten. Zudem waren die Zusammenkünfte eine wichtige Quelle der Hoffnung für die Frauen und stifteten ein Gefühl des Zusammenhalts, wie Fatou Dione erklärte. Bei den Begegnungen repräsentierte Leity Kane die Forumtheatergruppe Kaddu Yaraax. Karel Abdoulaye Dieng begleitete die Begegnungen als Übersetzer zwischen Wolof und Französisch und trug damit maßgeblich zur Verständigung zwischen mir und den Teilnehmer:innen bei. Durch ihre doppelte Mitgliedschaft genoss Seynabou zudem das Vertrauen beider Gruppen und stellte dadurch ein wichtiges Bindeglied zwischen den Parteien dar.

Das erste Treffen fand im öffentlichen Raum statt, und zwar in einer schattigen Hausecke der Cité Douane. Vonseiten der Impactés waren 15 Frauen unter der Leitung von Fatou Dione anwesend. Zu Beginn stellte Fatou die aktuelle Situation ihres Kampfes dar und bat die Frauen, über ihre persönlichen Probleme zu sprechen. Anschließend präsentierte Leity die Idee hinter dem Theaterprojekt und die Arbeitsweise von Kaddu Yaraax. Dabei stellte er insbesondere das Potenzial und die Wirksamkeit ihres Forumtheaters als Instrument für den Widerstand und die Steigerung der Sichtbarkeit der Impactés heraus.



Abb. 33: Links erstes Treffen mit den Impactés von Wakhinane Colobane am 10. März 2023 in der Cité Douane. Rechts zweites Treffen am 18. März 2023 im Centre socioculturel von HLM, Dakar. © Simon Meienberg.

Beim zweiten Treffen im Veranstaltungssaal des Centre socioculturel von HLM waren auch fünf männliche Mitglieder der Impactés anwesend (Abb. 33). Auch sie bekundeten ihr Interesse und ihre Bereitschaft zur Teilnahme am Theaterprojekt. Die Verlagerung des Treffens von der Straße in den Innenraum kann als Zeichen der Annäherung seitens der Impactés gelesen werden. Neben dem Interesse an den partizipativen und theatralen Methoden des Forumtheaters war den Impactés insbesondere der Anschluss an einen kritischen Diskurs wichtig, von dem sie sich eine bessere Ver-

⁷¹⁶ Der Stadtbezirk HLM gehört zu den 19 *communes d'arrondissement* von Dakar und verweist auf ein soziales Wohnbauprojekt der staatlichen Gesellschaft Société Nationale des Habitations à Loyer Modéré (SNHLM). Vgl. Société Nationale des Habitations à Loyer Modéré (SNHLM), »Partout, pour tous.«

netzung mit Protestbewegungen über die Landesgrenzen hinaus versprochen.⁷¹⁷ Im Forumtheater hingegen sahen sie die Möglichkeit, ihr Anliegen auf einer öffentlichen Bühne zu präsentieren. Schlussendlich entwickelte sich im Dialog ein gemeinsames Verständnis über die Rollenverteilung und die Aufgaben im Rahmen des Theaterprojektes. So wurde vereinbart, dass Fatou Dione die Mitglieder der Impactés mobilisiert, während Kaddu Yaraax ihnen ihre Proberäume zur Verfügung stellt und ihre Forumtheatermethoden erläutert.

Meine Aufgabe war es, die Gruppe in kollektive Visualisierungs- und Mappingpraktiken einzuführen und weitere methodische Ansätze der Recherche und Dokumentation in den Arbeitsprozess einzubringen.

Auf Grundlage dieser Übereinkunft organisierten die Impactés und Kaddu Yaraax gemeinsam einen zweitägigen Workshop⁷¹⁸ mit dem Titel *TER bi soppi na sunuy dundin?*, was aus dem Wolof übersetzt »Der TER hat unsere Leben verändert?!« bedeutet.⁷¹⁹ Vom 20. bis 21. März 2023 kamen 25 von Verdrängung betroffene Bewohner:innen, 20 Frauen und 5 Männer, in den Proberäumen von Kaddu Yaraax zusammen. Ziel war es, ihre Erfahrungen zu veranschaulichen und ihre gegenwärtige Situation sichtbarer zu machen. Im Folgenden werden diese Kollektivierungsprozesse und Visualisierungspraktiken schrittweise analysiert.

Aufzeichnen als widerständige Visualisierungspraxis

Der Konflikt zwischen APIX und der AfDB auf der einen und den Impactés auf der anderen Seite bleibt dem öffentlichen Blick größtenteils entzogen. Er findet hinter geschlossenen Türen statt, verbirgt sich hinter anonymen Zahlen und Kostenkalkulationen und verliert sich in formalen Berichten, Gesetzestexten und technischen Zeichnungen. Offizielle Karten und visuelle Darstellungen der Umsiedlung sind nicht öffentlich zugänglich oder werden von den Projektverantwortlichen unter Verschluss gehalten. Zudem sind die großmaßstäblichen Einschnitte der TER-Infrastrukturen in die urbane Landschaft lediglich kartografisch und fotografisch aus der Vogelperspektive erfassbar. Diese Darstellungen geben jedoch keinen Aufschluss über das tatsächliche Ausmaß der sozialräumlichen Veränderungen, der negativen Auswirkungen der Umsiedlung und der Verluste der Betroffenen. Die eigens organisierten Workshops mit den Impactés zielten darauf ab, die verborgenen sozialen Aspekte und immateriellen subjektiven Erfahrungen visuell erfahrbar zu machen. Dazu wurden die verbalen Zeugnisse der Teilnehmer:innen mithilfe der Methode des *Aufzeichnens* in Form einer kritischen Karte, einer Counter-Map⁷²⁰, übersetzt. Durch diese werden lokale oder marginalisierte Perspektiven und Erfahrungen sichtbar gemacht, oft im Gegensatz zu Karten, die von Regierungen, Unternehmen oder anderen etablierten Institutionen

717 Beispiele solcher transnationalen Solidaritätspraktiken finden sich in der 46. Ausgabe des Funambulist-Magazins mit dem Titel *Questioning our Solidarities*. Vgl. Léopold Lambert, »Questioning our Solidarities«, *The Funambulist*, Nr. 46. March-April (2023), <https://thefunambulist.net/magazine/questioning-our-solidarities>.

718 Der Workshop wurde durch die finanzielle Unterstützung des DFG geförderten Graduiertenkollegs 2661 »anschiessen – ausschließen« im Rahmen des Kuratorischen Projektes 2023 ermöglicht.

719 In dieser Titelversion wird die Doppeldeutigkeit der Aussage durch ein Fragezeichen und ein Ausrufezeichen (!) hervorgehoben: die Bestätigung (!), dass der TER die Leben verändert hat, und die Frage, nach dem Wie (?) der Veränderung.

720 Peluso, »Whose Woods Are These?«, 386.

erstellt wurden. Als kollektive Praxis eignete sich dieses Vorgehen besonders für die Analyse der beiden vorliegenden Fallbeispiele, da es die Gleichzeitigkeit von *Zeugen* (Wahrnehmen und Aussagen) und *Zeigen* (Hinweisen und Sichtbarmachen) erfasst. Bevor jedoch auf die Fallbeispiele näher eingegangen wird, ist eine methodische und begriffliche Einordnung als Voraussetzung für die anschließende Analyse erforderlich.

Aufzeichnen

Die Visualisierungspraxis des Aufzeichnens erfordert eine Ausdifferenzierung der beiden Bedeutungsdimensionen des Verbs »aufzeichnen«. Die erste Bedeutung bezieht sich auf den Akt des Zeichnens auf ein Trägermaterial.⁷²¹ Die zweite Bedeutung beschreibt das Notieren von etwas, etwa einer Erinnerung, eines Gedankens oder einer Wahrnehmung.⁷²² Aufzeichnungen sind demnach eng mit Praktiken des Erfassens, Festhaltens und Speicherns verbunden und beschreiben die Übertragung einer flüchtigen Beobachtung in eine Zeichnung. Das Grundelement einer (Auf-)Zeichnung ist wiederum die gezogene Linie. Mit seiner *Linealogie* konzeptualisierte der Anthropologe Tim Ingold⁷²³ den Akt des Zeichnens als eine mehrdimensionale Erfassung von Welt, die Beobachtung und Beschreibung kombiniert. Ingolds Charakterisierung des Aufzeichnens erfasst das prozessuale Zusammenspiel von Wahrnehmung, Sichtbarmachung und Zeugenschaft, das in dem vorliegenden Fallbeispiel zutage getreten ist. Die Aufzeichnungen der Impactés ermöglichen es, die verschiedenen Wege und Stationen der Umsiedlung zu beschreiben und die Distanz zwischen früheren und gegenwärtigen Wohnorten deutlich zu machen. Sie gehen jedoch über eine statische Vorher-Nachher-Darstellung hinaus. Anhand der Aufzeichnungen lassen sich Bewegungen und Mobilitätsveränderungen im urbanen Raum nachvollziehen. Aufzeichnungen können demnach auch als Notate verstanden werden. Begriffshistorisch leitet sich das Wort *Notation* aus dem lateinischen *nota*⁷²⁴ ab und bezeichnet ein Aufzeichnungssystem, das insbesondere in den darstellenden Künsten und der Musik zur Anwendung kommt. Notationen ermöglichen die Vermittlung und Wiederaufführung komplexer Choreografien und Handlungsabfolgen. Dadurch eignen sie sich auch sehr gut, um die sozialräumlichen Auswirkungen der Umsiedlung anschaulich darzustellen.

In *Subaltern Architectures: Can Drawing Tell a Different Story?* (2018)⁷²⁵ verweist die Architektin Huda Tayob zudem auf das kritische Potenzial von Aufzeichnungen in der Feldforschung und Architekturproduktion. Sie beschreibt Zeichnungen als Methode, um bisher unerfasste Räume aufzuspüren und »ein Archiv übersehener Orte« anzulegen.⁷²⁶ In Bezug auf Tayobs Konzeptualisierung der Zeichnung als *practice of care* werden die Aufzeichnungen in der folgenden Karte als visuelle Verstetigung und Speicherung der Erfahrungen der Impactés verstanden. Die Sichtbarmachung verborgener Zusammenhänge und Verbindungen eröffnen einen Erinnerungsraum für die

721 Im Kontext des zweiten Fallbeispiels ist das Textil der Karte der Stoff, das Trägermaterial.

722 Digitale Wörterbuch der deutschen Sprache (DWDS), »aufzeichnen«, in DWDS, November 2022, <https://www.dwds.de/wb/aufzeichnen>.

723 Ingold, »Linien, Zeichnungen und die Bedingungen des Menschseins«, 7–18.

724 Digitale Wörterbuch der deutschen Sprache (DWDS), »notieren«, in DWDS, November 2022, <https://www.dwds.de/wb/notieren>.

725 Tayob, »Subaltern Architectures«.

726 Huda Tayob, *Architectures of Care*. Huda Tayob Draws the Space of the Margin, episode 2, Of Migration, o. J., Soundcloud Recording, 3:47, zugegriffen 13. August 2024, <https://www.cca.qc.ca/en/articles/issues/30/of-migration/81159/architectures-of-care>.

sensible Wiederbegegnung mit einer schmerzhaften Vergangenheit. Die im Prozess entstandene Karte versammelt die durch die Aufzeichnung materialisierten Zeugnisse gewaltsamer Erfahrungen der Verdrängung. Sie zeigt, was unwiderruflich verloren gegangen ist.

Zeugen/Zeigen

Mit Blick auf die Begriffsgeschichte des Verbes »zeugen« identifiziert die Medienkulturwissenschaftlerin Gabrielle Schabacher einen Zusammenhang zwischen Zeugen und Zeigen.⁷²⁷ Schabacher verweist auf die rhetorischen und bildlichen Eigenschaften von Zeugen und Zeigen als ein »Vor-Augen-Stellen« und Demonstrieren innerhalb von Evidenzerzeugungsprozessen.⁷²⁸ In dieser Lesart beschreibt Zeugen den subjektiv positionierten Sprechakt von Zeug:innen, während das Zeigen als indexikalischer Verweis auf etwas Sichtbarkeit erzeugt.

Im sozialräumlichen Kontext der vorliegenden Arbeit treten die subjektiven, körperlichen und spürbaren Dimensionen des Aufzeichnens in den Vordergrund. Es wird davon ausgegangen, dass die vereinzelt Zeugnisse der Impactés erst durch die Praktiken des Zeugens und Zeigens sowie mithilfe der materialisierenden Visualisierungstechnik des Aufzeichnens sichtbar werden. Dabei treten auch Fragen nach Prozessen des kollektiven Erinnerns und Rekonstruierens in den Fokus. In ihrer Verbindung gehen Zeugen und Zeigen als kollektive Praktiken und Prozesse der Zeugenschaft eine produktive Verbindung mit den visuell darstellenden Verfahren des Aufzeichnens ein.

Aus raumsoziologischer Perspektive lassen sich die in der Interaktion von Zeugen und Zeigen sichtbar gemachten Aufzeichnungen als Ergebnisse des sogenannten *spacing*⁷²⁹ verstehen. Das von der Raumsoziologin Martina Löw entwickelte Konzept des Spacing basiert auf der Vorstellung, dass Raumbildung ein sozialer Prozess des Gestaltens und Konstruierens ist, in dem Menschen und Objekte in Beziehung zu anderen Menschen und Objekten gesetzt werden. Insofern lassen sich die Aufzeichnungen als kollektive relationale Raumdarstellungen verstehen, die sich aus dem Zusammenspiel von Spacing und der synthetisierenden Konstruktion innerer Raumbilder ergeben.⁷³⁰ In Verbindung mit einer wissenssoziologischen Perspektive nach Michael Polanyi⁷³¹ kann in diesem Zusammenhang auch von einer externalisierenden Übertragung von implizitem und verkörpertem Wissen in materielle Aufzeichnungen gesprochen werden. Um die Bedeutungsüberschneidung zwischen Zeugen und Zeigen herauszustellen, wurde die Schreibweise Zeugen/Zeigen eingeführt und mit der Visualisierungspraxis des Aufzeichnens in Verbindung gebracht. Somit liegen diese Begriffe als Instrumente für die weiteren Analysen der Fallbeispiele bereit.

727 Gabriele Schabacher, »Zeugende Maschinen. Digitale Verfahren und prospektive Evidenz«, in *Bezeugen*, hg. von Zeynep Tuna u. a., Kriminalität in Literatur und Medien (J.B. Metzler, 2022), 2:32, https://doi.org/10.1007/978-3-476-05800-3_3.

728 Jacob Grimm und Wilhelm Grimm, *Deutsches Wörterbuch*, Dtv 5945 (Dt. Taschenbuch-Verlag, 1956), 31:Sp. 846.

729 Löw, *Raumsoziologie*, 24.

730 Ebd.

731 Michael Polanyi, *Implizites Wissen*, 2. Aufl., übers. von Horst Brühmann, Suhrkamp Taschenbuch Wissenschaft 543 (Suhrkamp, 2016).

TER bi soppi na sunuy dundin?!

Die kollektiven visuellen Methoden des Workshops mit Kaddu Yaraax und den Impactés basieren auf den zuvor erläuterten theoretischen Überlegungen zu Zeugen/Zeigen und Aufzeichnen. Sie wurden als gestalterische Arbeitsweisen und Instrumente zur Visualisierung von Verdrängungserfahrungen ausgewählt und unter Anleitung von Kaddu Yaraax auf den sozialräumlichen Kontext angepasst.

Für die Durchführung des Workshops musste zunächst ein geschützter räumlicher Rahmen geschaffen werden, in dem sich die Impactés mit den Schauspieler:innen von Kaddu Yaraax austauschen konnten. Die Gestaltung dieses Raumes orientierte sich an den lokalen Praktiken der dialogischen Konfliktaushandlung in der Gemeinschaft (Abb. 34). Dabei richtete sich die Aufmerksamkeit auf eine Interaktion, die in der Mitte des Raumes stattfinden sollte. Der Fußboden wurde mit zwei großen buntgemusterten Teppichen, sogenannten *Basan*⁷³², bedeckt. Hocker, Stühle und Bänke umrahmten das Interaktionsfeld, sodass sich alle Teilnehmer:innen sehen und hören konnten. Das Zentrum bildete ein kleiner hölzerner Beistelltisch, der mit einem schwarzen Leinentuch bedeckt war. Auf dem Tisch wurden weiße Fliesenscherben ausgebreitet, die Seynabou an der Stelle ihres abgerissenen Hauses gesammelt hatte. Für die Impactés symbolisierten sie die materiellen Spuren ihrer abgerissenen Wohnhäuser und ihrer Erinnerungen an das Leben in ihnen. Als künstlerischer Leiter von Kaddu Yaraax übernahm Mamadou Diol die Rolle des Gastgebers und begrüßte die Impactés. Im Anschluss an Diols Eröffnungsrede erläuterte Leity Kane in seiner Funktion als organisatorischer Leiter den Workshopablauf und die Verwendung der Fliesenscherben auf dem kleinen Tisch in der Raummitte. Er übernahm auch die Moderation des Workshops.

Die Interaktionen und Gespräche erfolgten in Wolof und wurden von Babacar Ndiaye filmisch dokumentiert. Abdoulaye Karel Dieng übersetzte sie anschließend ins Französische, um sie gemeinsam analysieren zu können. Gegenstand der Austauschprozesse waren die Erinnerungen der Impactés an erfahrene Trennungen, an Verlust, Umsiedlung und Verdrängung. Diese wurden sprachlich bezeugt, durch die individuelle Anordnung der Scherben visuell übersetzt und entsprechend aufgezeichnet. In Absprache mit Kaddu Yaraax nahm ich an dem Workshop als Beobachter teil. Meine Aufgabe war es, die Interaktionen und Prozesse zeichnerisch, schriftlich und fotografisch festzuhalten. Die folgenden von mir erzeugten Visualisierungen der Situationen und Interaktionen basieren auf schematischen Nachzeichnungen, die ich anhand der Videoaufnahmen, Skizzen und Fotografien angefertigt habe. Mithilfe der Visualisierungen sollten vor allem der prozessuale und dynamische Charakter der Interaktionen veranschaulicht und die Verschränkung von Zeugen und Zeigen sichtbar gemacht werden.⁷³³

732 *Basan* sind bunte, aus Kunststoff gewebte Teppiche, die bei öffentlichen Versammlungen oder Gebeten in Senegal verwendet werden.

733 Die schematischen Darstellungen entstammen meinem visuellen Repertoire als Designforscher.

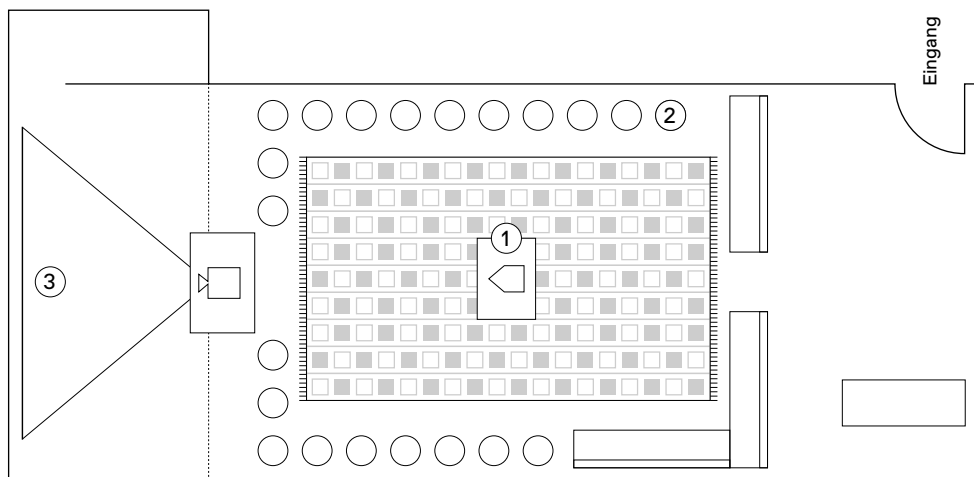


Abb. 34: Szenografie vom 20. März 2024 im Probenraum von Kaddu Yaraax. (1) Weiße Fliesenscherben, (2) umrahmende Bestuhlung, (3) Projektion mit Veranstaltungsplakat.
© Simon Meienberg.

Das Auslegen der Fliesenscherben diente unter anderem als Vorbereitung für das anschließende *Aufzeichnen* am zweiten Workshoptag. Die Visualisierung der verbalen Zeugnisse durch dieses für die Impactés neue Erzählinstrument bedurfte jedoch zunächst einer anwendungsorientierten Demonstration durch Fatou Dione. In ihrer Funktion als Präsidentin des Kollektivs der Impactés demonstrierte sie das Legen der symbolischen Fliesenscherben anhand ihrer persönlichen Umsiedlungserfahrung. Dadurch ermutigt, begaben sich die anderen Impactés abwechselnd zum Tisch in der Mitte und teilten ihre Verdrängungserfahrung mit den Anwesenden. Ausgehend von der Gestalt des Hauses legten sie die Fliesenscherben jeweils passend zu den gesprochenen Zeugnissen in eine neue Komposition (Abb. 35). Jede der gelegten Scherben ließ jeweils einen anderen Aspekt der Veränderung des sozialräumlichen Gefüges durch die Umsiedlung in Erscheinung treten. Durch das Positionieren und Anordnen der Scherben veränderten sich die Darstellungen der vorangegangenen Zeugnisse und entwickelten sich so dynamisch weiter. Dabei fungierten die Fliesenscherben gleichzeitig als Visualisierungsinstrumente für die persönlich vorgetragenen Zeugnisse und verstärkten durch die Darstellung räumlicher Veränderungen ihre erzählerische Wirkung.

Aus der zentralen Position am Tisch mit den Fliesenscherben wurde jedes individuell vorgetragene Zeugnis durch einen selbstpositionierenden Sprechakt eingeleitet. Das folgende Zeugnis von Maria Diagne soll das Zusammenspiel von Zeugen und Zeigen über die Interaktion mit den Fliesenscherben beispielhaft erfahrbar machen und zugleich auf die persönliche Wahrnehmung der durch das TER-Projekt angestoßenen Veränderungen der Lebensumstände hinweisen (Abb. 36).

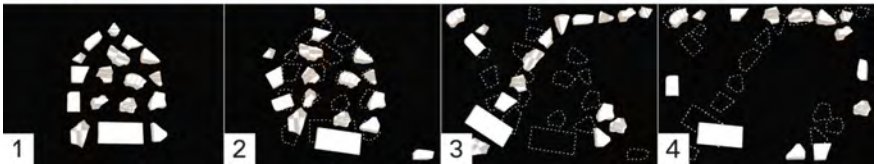


Abb. 35: Oben ein Impacté legt seine Fliesenscherben und erzählt von seiner Umsiedlung, 2023. Unten eine exemplarische Sequenz einer gelegten Karte: (1) Repräsentation des Quartiers und sozialen Gefüges vor dem Bau der TER-Linie, (2) allmähliche Teilung des Quartiers durch den Bau des TER, (3) vollzogene Trennung durch die Bahngleise in der Mitte, (4) Zerstreuung, Verdrängung und Umsiedlung der ehemaligen Quartiersgemeinschaft, 2024. © Simon Meienberg.

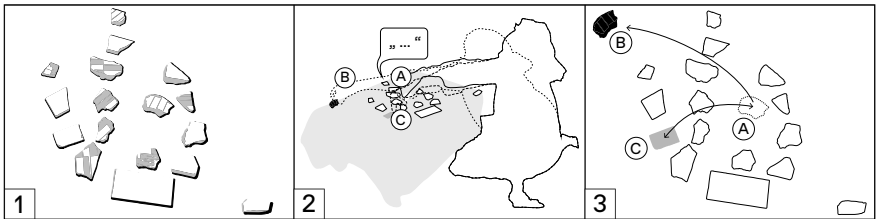


Abb. 36: Prozessdarstellung des Fliesenscherbenslegens. (1) Ausgangsposition der Fliesenscherben, (2) sprechendes Zeugen und gestisches Zeigen der Bewegungen zwischen ehemaligem Haus (A), dem neuem Wohnort (B) und dem Arbeitsort (C), (3) Darstellung der persönlichen Verortung und Integration im Quartier sowie der Distanzierung durch die unfreiwillige Umsiedlung, 2024. © Simon Meienberg.

Zeugen (verbal)	Zeigen (gestisch)
»Je m'appelle Maria, j'habitais à Wakhinane Colobane.« (Ich heiße Maria und habe in Wakhinane Colobane gewohnt.)	Nimmt eine Fliesenscherbe in die Hand.
»Ceci représente le quartier, nous quittons nos maisons pour aller travailler.« (Dies repräsentiert die Nachbarschaft, wir verlassen unsere Häuser, um zur Arbeit zu gehen.)	Beschreibt mit dem rechten Zeigefinger einen imaginären Kreis um das Viertel und ordnet die Fliesenscherben entsprechend der Form an.
»On a détruit ma maison et mon restaurant.« (Man hat mein Haus und mein Restaurant zerstört.)	Zeigt auf die Position des ehemaligen Restaurants und des Hauses und entfernt eine weitere Scherbe.
»Chaque jour, je fais des va-et-vient incessants en empruntant la passerelle qui enjambe les rails du train. Comme c'est pénible.« (Jeden Tag gehe ich über die Fußgängerbrücke, die über die Zuggleise führt, unaufhörlich hin und her. Wie mühsam das ist.)	Legt die zwei entfernten Fliesenscherben parallel auf den Tisch, um die Fußgängerbrücke anzudeuten.
»J'ai laissé tomber le restaurant pour devenir femme de ménage.« (Ich habe das Restaurant aufgegeben und bin Putzfrau geworden.)	

Tabelle 2: Zeugnis von Maria Diagne: Zusammenspiel von Zeugen und Zeigen (Übersetzungen des Autors).

Durch das Zusammenspiel von verbalem Zeugen und gestischem Zeigen wurde die Darstellung für die anderen Teilnehmer:innen interpretier- und lesbar. Mithilfe dieser Visualisierungsmethode entstanden subjektiv positionierte Karten aus Fliesenscherben. Durch die Karten konnten persönliche Erfahrungen und Erinnerungen an gewaltsame Verdrängung und Umsiedlung rekonstruiert werden.

Im Anschluss an den ersten Workshoptag wurde das Raumsetting für das kollektive Aufzeichnen am zweiten Workshoptag verändert (Abb. 37). Für diese Interaktion baute ich gemeinsam mit den Schauspieler:innen von Kaddu Yaraax einen langen, erhöhten Tisch auf, der parallel zur Raumausrichtung verlief. Die Hocker, Stühle und Bänke wurden links und rechts an den Wänden mit paralleler Ausrichtung zum Tisch angeordnet. Im Bühnenbereich spannten wir ein großes weißes Baumwolltextil auf. Dieser Stoff diente als Trägermaterial, auf dem die Impactés die Stationen ihrer Umsiedlung in einer gemeinsamen Karte aufzeichnen sollten. Assane, der Hausschneider von Kaddu Yaraax, brachte bunte Stoffreste mit, die er zur Vorbereitung mit der Schere in unterschiedliche Hausformen schnitt. Diese standen symbolisch für jeweils ein Haus der verdrängten Bewohner:innen.

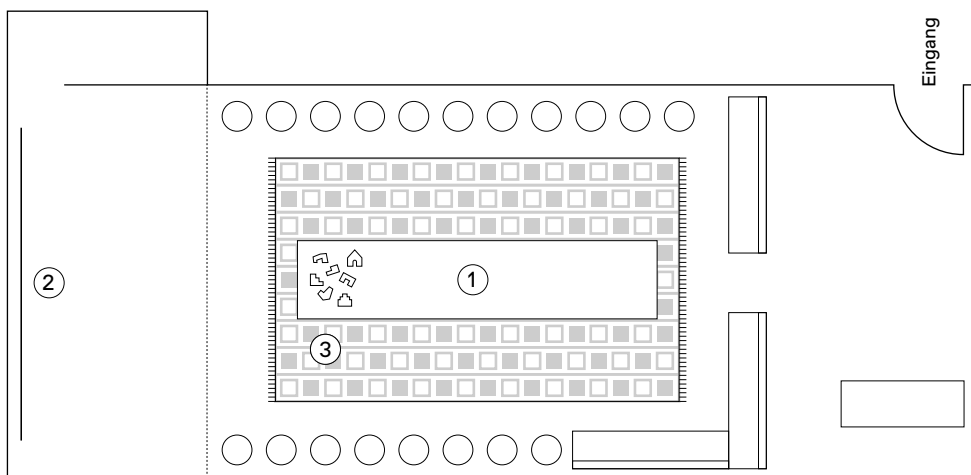


Abb. 37: Szenografie vom 21. März 2024 im Probenraum von Kaddu Yaraax.
 (1) Ausgeschnittene Haussymbole in der Materialität von bunten Stoffresten,
 (2) aufgespanntes Textil als Grundlage für die Kartierung von Hausobjekten und
 Bewegungen, (3) Schneider Assane. © Simon Meienberg.

Mamadou Diol übernahm erneut die Begrüßung und Einführung. Er nahm ein Haus-symbol und hielt es vor den aufgespannten weißen Textilhintergrund. Mit der anderen Hand nahm er einen schwarzen Stift und zog eine imaginäre Linie in die Luft. Auf Wolof erklärte er den versammelten Impactés die Idee hinter der Aufzeichnungsmethode. Mithilfe dieser Visualisierungspraktik sollten die individuellen Wege und Stationen der Umsiedlung sowie die damit einhergehenden sozialräumlichen Verschiebungen und Veränderungen als Linien sichtbar gemacht werden. Aufbauend auf den gelegten Fliesenscherben vom Vortag sollten die Aufzeichnungen diesmal jedoch als permanent sichtbare Linien auf das Textil übertragen werden, um so eine kollektive Counter-Map zu erzeugen (Abb. 39). Das Textil wurde aufgrund seiner Beschreibbarkeit und seiner Analogie zu einem Protesttransparent gewählt. Mit Blick auf die Verwendung als Bühnenhintergrund in der anschließenden Aufführung fertigte der Schneider Assane es in den entsprechenden Bühnenmaßen an.

Der Prozess des Aufzeichnens erfolgte in drei aufeinanderfolgenden Schritten (Abb. 38):

1. Zunächst wählte die:der jeweilige Impacté:e ein erstes Haussymbol aus und fixierte es mithilfe von Assane am Textil. Dieses markierte den Standort des ehemaligen Zuhauses.
2. Im Anschluss zeichnete die Person abwechselnd ihre Wege und die Stationen der Umsiedlung mit einer schwarzen Filzstiftlinie auf.
3. Am Ende der Linie platzierte sie ein weiteres Haussymbol für ihren neuen Wohnort nach der Umsiedlung. Das Symbol war in Form, Farbe und Bemusterung identisch.
4. Wie am ersten Workshoptag wurden sowohl die visualisierende Aufzeichnung als auch das gesprochene Zeugnis gleichzeitig durchgeführt.

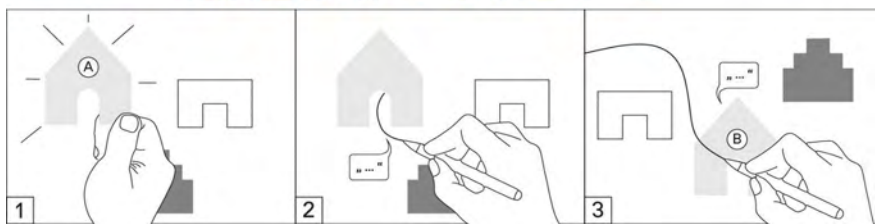


Abb. 38: Oben zeichnet Nogaye Thiaw, eine Impactée von Wakhinane Colobane, ihren Umsiedlungsweg auf, 2023. Still aus dem dokumentarischen Kurzfilm *Teer ci jokkoo* von Kaddu Yaraax. © Babacar Ndiaye. Unten eine Prozessdarstellung des Aufzeichnens in drei Schritten: (1) Haussymbol wird platziert, (2) individueller Umsiedlungsweg wird aufgezeichnet, (3) am Ende der Linie wird der neue Wohnort mit einem Haussymbol in gleicher Farbe, Form und Bemusterung markiert, 2024. © Simon Meienberg.



Abb. 39: Die kollektive Karte zeigt die Wege und Stationen der Umsiedlung der Impactés von Wakhinane Colobane, 2023. © Simon Meienberg.

Im Unterschied zum Legen der Fliesenscherben lassen sich hier zwei signifikante Entwicklungsprozesse identifizieren: Der erste Prozess bezieht sich auf das Aufzeichnen als gemeinsame Erfassung und Speicherung individueller Wege und Stationen der Umsiedlung der Impactés in einer für alle nachvollziehbaren Karte. Der zweite Prozess betrifft den performativen Akt der kollektiven Selbstermächtigung: Die textile Karte wurde anschließend als Bühnenhintergrund und Protestrequisit in Form einer Counter-Map in der Uraufführung von *Teer ci jokkoo* verwendet.⁷³⁴

Anhand der beiden Fallbeispiele wird deutlich, dass das Verfahren des Aufzeichnens zur Sichtbarmachung von bewusst unsichtbar gehaltenen Auswirkungen des TER-Projekts auf das soziale Leben des Viertels Wakhinane Colobane beigetragen hat. In der Karte wird die Zerstreuung der Impactés⁷³⁵ infolge ihrer Umsiedlung räumlich dargestellt. Die Distanzen zwischen altem und neuem Wohnort und die durch das Viertel schneidenden Gleise der TER-Zuglinie werden innerhalb des dichten Stadtgefüges von Dakar erfassbar. Durch die skalierte Aufzeichnung der Umsiedlungswege in einer Karte wurden die subjektiv positionierten Zeugnisse der Impactés in ein menschliches Verhältnis gesetzt. Dadurch werden die sozialen Auswirkungen des großmaßstäblichen TER-Projekts auf einen Blick sichtbar. In ihrer spezifischen visuellen Form entzieht sich die Karte einer Blickperspektive von oben und außen. Stattdessen werden eine affektive Raumwahrnehmung und relationale Selbstpositionierung als neue Orientierungsachsen definiert, die jenseits kolonial geprägter Raumordnungen liegen. Die kollektive Darstellungs- und Erinnerungspraxis hat außerdem zur Sichtbarmachung und Speicherung der Erfahrungen der Impactés beigetragen. Des Weiteren

⁷³⁴ Vgl. *Die Aufführung als Probe zur Partizipation* auf Seite 212.

⁷³⁵ Vgl. die Karte von Wakhinane Colobane in Abb. 26.

ermöglicht die keramische und textile Materialität der Darstellungen eine taktile Berührung und provoziert den sinnlichen Effekt des Berührtwerdens. Die kollektiv erzeugten Aufzeichnungen der Impactés zeigen eine sozial sensible Gegendarstellung zum positiven, den Erfolg betonenden Umsiedlungsnarrativ von APIX und der AfDB und stellen dieses dadurch in Frage. In ihrem Gebrauch als bildpolitisches Instrument kann die vorliegende Karte (Abb. 39) im Anschluss an Peluso als eine kritische Counter-Map gelesen werden.⁷³⁶ In diesem Kontext ist die Praktik des Aufzeichnens der Umsiedlungswege als Counter-Mapping zu verstehen. Die Aufzeichnungen werden so zum bildpolitischen Medium der Selbstermächtigung und des Protests gegen sozial exkludierende Stadtplanungslogiken. Als solche entfalten sie ihre Wirkung im »Vor-Augen-Stellen« und rufen zur Mobilisierung von solidarischem Widerstand gegen die erfahrenen Ungerechtigkeiten und politischen Verschleierungspraktiken auf. Nicht zuletzt verweisen sie auf die Handlungsmacht der widerständigen Akteur:innen der Impactés von Wakhinane Colobane.

Die beiden Fallbeispiele aus dem Workshop haben gezeigt, dass die angewandten Visualisierungspraktiken sich für eine sozial sensible Auseinandersetzung mit den Erfahrungen von Teilnehmer:innen eignen. Dabei wurden die Zeugnisse der Impactés von Wakhinane Colobane über Aufzeichnungen in einer kollektiven Kartografie sichtbar gemacht. Im Rahmen des interaktiven ästhetischen Gestaltungsprozesses wurden über das Zusammenspiel von Zeugen/Zeigen sowohl die verschiedenen Perspektiven und Positionen der Impactés als auch die erfahrenen Verluste, die sozial-räumlichen Veränderungen und die aktuellen Wohnsituationen festgehalten. Weiter wurde verdeutlicht, wie die produzierten Artefakte der keramischen und textilen Aufzeichnungen als Wissensspeicher in der Form von Karten neue Sichtbarkeiten und Perspektiven auf die Auswirkungen des TER-Projekts ermöglichen.

In der Designethnografie erweist sich das partizipationsorientierte Aufzeichnungsverfahren als besonders inklusive Methode. Im Aufzeichnungsprozess wirkten die betroffenen Bewohner:innen von Wakhinane Colobane als Expert:innen ihres eigenen Lebens mit. Die Methode eignete sich besonders gut für die kollektive Generierung von Wissen zu sozial sensiblen Themen wie Verdrängung und Umsiedlung. Da das Erfahrungswissen der Impactés hauptsächlich mündlich überliefert und weitergegeben wurde und ein Großteil der Teilnehmenden weder lesen noch schreiben konnte, stellte der visualisierende Ansatz des Aufzeichnens eine weitaus inkludierende Methode als beispielsweise schriftliche Notate oder Interviews dar. Er erweiterte den Kreis der potenziellen Teilnehmer:innen und ermöglichte es, Aussagen von Personen ohne große Schriftsprachkompetenz authentisch festzuhalten und zu vermitteln. Die Methode eröffnete den Impactés neue Ausdrucksformen, indem sie ihre vorwiegend mündlichen Vermittlungspraktiken um gestische und visuelle Elemente erweiterte. Dadurch konnte neben persönlichen Wahrnehmungen auch implizites, verkörpertes Wissen erschlossen und externalisiert werden. Die visuelle Aufzeichnung von Gruppengesprächen erleichterte darüber hinaus die Schaffung einer diachronen Referenz in Form einer kollektiven Karte. In Anlehnung an das Konzept der Soziologin Susan Leigh Star⁷³⁷ kann das kartografische Artefakt schließlich als sogenanntes Grenzob-

736 Peluso, »Whose Woods Are These?«, 386.

737 Susan Leigh Star und James R. Griesemer, »Institutional Ecology, »Translations« and Boundary Objects: Amateurs and Professionals in Berkeley's Museum of Vertebrate Zoology, 1907-39«, *Social Studies of Science* 19, Nr. 3 (1989): 387–420, JSTOR.

jekt verstanden werden. Einerseits vergegenständlicht es die von den Impactés erfahrenen Ungleichheiten, andererseits verweist es auf einen gemeinsamen Bezugspunkt als Grundlage für eine gelingende Kooperation mit anderen Widerstandsbewegungen.

Ausschlusserfahrungen inszenieren

Im Anschluss an den zweitägigen Workshop mit den Impactés von Wakhinane Colobane übernahmen die Schauspieler:innen von Kaddu Yaraax unter der künstlerischen Leitung von Mamadou Diol die Aufgabe, ausgewählte Ausschlusserfahrungen der Betroffenen in ein Forumtheaterstück zu übersetzen. In der folgenden Analyse werden die kollektiven Übersetzungsprozesse und Inszenierungspraktiken von Kaddu Yaraax am Beispiel des Theaterstücks *Teer ci jokkoo* beleuchtet. Dabei leiten vor allem zwei Fragen die Untersuchung: Durch welche kollektiven Theaterpraktiken und -prozesse werden die sozialen Nöte und individuellen Schicksale der Impactés übersetzt und inszeniert? Und wie werden die unterschiedlichen Positionen und Perspektiven der Konfliktparteien in die Theateraufführung integriert? Die Inszenierung fand im Rahmen einer fünftägigen *Résidence de Création du Théâtre* vom 5. April bis 9. April 2023 täglich von 13:00 bis 17:00 Uhr in den Proberäumen von Kaddu Yaraax im Centre socio-culturel von Hann Bel-Air statt. Das Ensemble von Kaddu Yaraax bestand zu diesem Zeitpunkt aus den Schauspieler:innen⁷³⁸ Arona Mbodj, Cheikh Ndiaye, Khady Fall Diaw, Ndeye Fatou Ndongo, Seynabou Diop, Sona Mancagne Diatta, Yacine Diop, Masseye Ndiaye und Béty Thiam. Sie waren im vorangegangenen Workshop als Beobachter:innen und Zuhörer:innen der Zeugnisse der Impactés anwesend und wurden aus diesem Grund von Mamadou Diol für die Inszenierung ausgewählt.

Die vorliegende Probenbeschreibung basiert auf meiner teilnehmenden Beobachtung und Aufzeichnung und markiert den Beginn der Inszenierungsarbeit am Stück *Teer ci jokkoo*. Sie arbeitet spezifische Aspekte des Forumtheaters von Kaddu Yaraax, durch die sich diese Theaterform vom klassischen Drama unterscheidet, heraus. Gleichzeitig ermöglicht sie einen vertieften Einblick in die kollektiven Praktiken und Übersetzungsprozesse der Inszenierung. In der ästhetischen Interpretation und Inszenierung der oralen und subjektiv positionierten Erzählungen der Impactés materialisieren sich spezifische kulturelle Codes, gesellschaftliche Vorstellungen und Verhaltensweisen sowie geschlechtsspezifische Zuschreibungen auf der Theaterbühne. Im noch jungen Forschungsfeld der Probenforschung wird der Probenprozess als dynamischer Ort der Entstehung ästhetischer Phänomene verstanden. Er lässt sich als ein »Möglichkeitsraum« begreifen, in dem die Wechselwirkungen zwischen theatralen, sozialen und kulturellen Prozessen untersucht und erfahrbar gemacht werden können.⁷³⁹ Anhand der kollektiven Inszenierung lassen sich außerdem die Interaktionen, Rollenverteilungen und Hierarchien der involvierten Akteur:innen von Kaddu Yaraax untersuchen.

738 Im Französischen wird zwischen *Comédien* (Komödiant) und *Acteur* (Schauspieler) unterschieden. Der erste Begriff bezeichnet Theaterschauspieler:innen und der zweite wird in erster Linie für Filmschauspieler:innen verwendet. In der deutschen Übersetzung ist der Begriff »Komödiant:in« jedoch missverständlich, da er mit dem Genre der Komödie assoziiert wird. Aus diesem Grund wird im folgenden Text von Schauspieler:innen gesprochen.

739 Tamara Yasmin Quick, »Methodologische Diskurse der aktuellen Probenforschung - Zwischenbericht aus einer (noch jungen) Forschungsdisziplin in der Theaterwissenschaft«.

Leity Kane eröffnet das erste Treffen mit einer Projektbeschreibung. Dabei formuliert er die Hauptziele der Zusammenkunft: Erstens sollen ausgewählte Zeugnisse der Impactés in Szene gesetzt werden. Anhand konkreter Orte und Situationen sollen, zweitens, die sozialräumlichen Auswirkungen der Zwangsumsiedlung der Impactés beispielhaft dargestellt werden. Anschließend diskutierte Kane mit den anwesenden Schauspieler:innen organisatorische Fragen wie Zeitplanung, nächste Arbeitsschritte und Aufführungstermine. Als Mamadou Diol das Wort übernimmt, versammeln sich die Schauspieler:innen, die auf Hockern sitzen, im Kreis um ihn. Diol begrüßt alle und fragt die Schauspieler:innen: »Comment imaginez-vous la pièce de théâtre?« (Wie stellt ihr euch das Theaterstück vor?). Cheikh Ndiaye meldet sich als Erster zu Wort. Seiner Meinung nach soll ein Schwerpunkt auf den persönlichen Erfahrungen und aussagekräftigen Erzählungen der Impactés liegen. Gleichzeitig sollen sinnliche Aspekte, Beobachtungen und Reflexionen zum Thema in gesprochener, visueller und musikalischer Form in die Theaterproduktion einfließen. Als Beispiel nennt er die Lautsprecherdurchsage des TER-Zuges: »Mesdames et Messieurs le train arrive à la gare de Colobane, regardez bien si vous n'avez rien oublié« (Meine Damen und Herren, der Zug kommt in Colobane an. Schauen Sie bitte gut nach, ob Sie nichts vergessen haben.).⁷⁴⁰ Béty Thiam pflichtet Cheikh bei und fügt hinzu, dass diese Situationen jeweils von den Schauspieler:innen ausgewählt und durch ihre Interpretation ergänzt werden sollen. Diol hört aufmerksam zu und fasst die erwähnten Aspekte zusammen. Das Ziel sei es, ein Forumtheater zu inszenieren, das zwischen den materiellen, sozialen und affektiven Dimensionen des Konflikts vermittelt. Laut Diol werden gerade die gesellschaftlichen Auswirkungen des TER-Projekts in den offiziellen Darstellungen und präsentierten Daten der staatlichen Projektverantwortlichen und Investmentunternehmen ausgelassen.

In dieser Beschreibung wird zunächst die Rollenverteilung zwischen Leity Kane als Organisator und Mamadou Diol als künstlerischem Leiter deutlich. Kane übernimmt jeweils die administrativen und organisatorischen Aufgaben sowie die Kommunikation und vermittelt zwischen den Schauspieler:innen und den Kollaborationspartner:innen. Diol konzentriert sich auf die künstlerische Anleitung und Moderation der kollektiven Interpretations- und Darstellungsprozesse einer Theaterproduktion. Die Verantwortungsbereiche sind somit klar definiert und werden von allen Mitgliedern von Kaddu Yaraax respektiert.

Die Ideenfindung erfolgt über kollektive Entscheidungsprozesse, bei denen Diol die Schauspieler:innen ermutigt, ihre persönlichen Interpretationen in der Gruppe zu reflektieren und somit aktiv an der Entwicklung der Inszenierung mitzuwirken. Durch die Dezentralisierung der Entscheidungen können sich die Schauspieler:innen ihre Figuren aneignen und diese aus eigenen Positionen und Perspektiven interpretieren. Eine solche Pluralisierung der Sichtweisen zielt auf ein breiteres Repräsentationsspektrum und eine stärkere Identifikation des Publikums mit den dargestellten

⁷⁴⁰ Diese Lautsprecherdurchsage wird am Ende der Szene 1 angepasst: Anstelle von »Colobane« wird die Station »ohne Hoffnung« genannt. Sie verweist auf die emotionale Verfassung der Impactés nach der Umsiedlung.

Inhalten ab. Für eine differenziertere Analyse wird die Inszenierung *Teer ci jukkoo* von Kaddu Yaraax anhand der kollektiven Übersetzungspraktiken und Verknüpfungsprozesse in chronologischer Reihenfolge beleuchtet.

Rekonstruieren und Einfühlen

Unter der künstlerischen Leitung von Mamadou Diol und der Anleitung von Cheikh und Masseye Ndiaye⁷⁴¹ tauschten sich die Schauspieler:innen von Kaddu Yaraax zunächst über die von ihnen als zentral wahrgenommenen Aspekte wie Atmosphäre, Emotionen und Aussagen der Erzählungen der *Impactés* aus. Diese wurden aus den jeweiligen subjektiven Erinnerungen der Schauspieler:innen rekonstruiert und zeigten die Bandbreite unterschiedlicher Perspektiven und Positionen. Die Schauspieler:innen der Gruppe fühlten sich vor allem den Schicksalen der Frauen verbunden und fokussierten sich auf Interpretationen aus weiblicher Perspektive. Diese umfassten etwa den Verlust eines von ihnen betriebenen Restaurants oder den Streit um die Verteilung der Entschädigung zwischen zwei Witwen. Die Schauspieler hingegen identifizierten männlich codierte Themen, wie etwa die finanziellen Folgen des Verlusts des Wohnhauses oder der Erwerbstätigkeit und den damit verbundenen sozialen Abstieg. Die Geschlechtersolidarität lässt sich in diesem Kontext auf die Positionalität der Schauspieler:innen zurückführen. In der Theaterarbeit praktiziert Kaddu Yaraax die Gleichberechtigung der Schauspieler:innen und setzt sich für feministische Themen auf der Bühne ein. Allerdings passen die Schauspieler:innen ihre Rollenbilder je nach Publikum an die gesellschaftlich akzeptierten Geschlechterrollen an.

Nach den individuellen Erinnerungsrekonstruktionen bat Diol die Schauspieler:innen, sich in die Rolle einer *Impactée* zu versetzen und deren Erfahrung mit dem TER-Projekt in einer persönlichen Geschichte zu erzählen. Seine Ausgangsfrage lautete: »Dites-nous d'abord ou tu as habité avant et après l'installation de rails du TER. Comment le TER a-t-il changé ta vie?« (Erzähle uns zunächst, wo du vor und nach der Verlegung der TER-Schienen gewohnt hast. Wie hat der TER dein Leben verändert?). Diols gezielter Einsatz von Fragen kann als impulsgebende Technik zur Erinnerung und Reflexion verstanden werden. Das zielt darauf ab, Veränderungen im Lebensumfeld zutage zu fördern, die sowohl äußere Umstände als auch das persönliche Erleben und Handeln betreffen. Für diesen Prozess setzte sich jeweils ein:e Schauspieler:in auf einen Hocker vor die Gruppe und erzählte ihre:seine Version der Geschichte (Abb. 40). Beim Erzählen der persönlichen Geschichten kamen sowohl positive als auch negative Aspekte des TER-Projekts zur Sprache. Als negative Aspekte wurden zum Beispiel die sozialräumliche Verdrängung und Umsiedlung sowie die daraus resultierende Entfernung zum alten Wohnort, finanzielle Faktoren wie höhere Mieten und höhere Fahrtkosten sowie die intransparente Kommunikation seitens der lokalen Behörden und der Projektverantwortlichen APIX genannt. Als positive Aspekte wurden die zuverlässige und sichere Mobilität sowie die verkürzten Reisezeiten angeführt. Die Ausdifferenzierung des Wahrnehmungsspektrums bildete die Grundlage für die vielstimmige und multiperspektivische Gestaltung des Forumtheaterstücks. Diese Vorgehensweise entspricht der von Augusto Boal formulierten Notwendigkeit, die Erkenntnis einer komplexen Wirklichkeit zu fördern.⁷⁴² Nach diesem ersten Einfühlen bewerteten die

741 Die beiden langjährigen Schauspieler verfügen über viel Praxiserfahrung. Aus diesem Grund werden sie von der Gruppe in ihrer anleitenden Rolle akzeptiert.

742 Boal, *Theater der Unterdrückten*, 25.

zuhörenden Schauspieler:innen die erzählten Geschichten und schlugen Verbesserungen vor. Im aktiven Austausch von Kritik und Adaption konnten so erste Rollen, Dialoge und Szenen ausprobiert werden. Bereits in dieser frühen Entwicklungsphase wurde der wechselseitige Austausch zwischen Schauspieler:innen und Zuschauer:innen angelegt, der später in der Aufführung die Aushandlung von Machtpositionen freilegen sollte.



Abb. 40: Rekonstruieren und Einfühlen in den Probenräumen von Kaddu Yaraax, Dakar, 2023. © Simon Meienberg.

Zuhören, Wiedergeben und Fiktionalisieren

Am zweiten Tag bildeten die Schauspieler:innen Paare. Die Idee hinter dieser Theater-technik ist, dass eine Person der Geschichte der anderen aufmerksam zuhört und sie anschließend möglichst sinngemäß und detailgetreu wiedergibt (Abb. 41). Die Erzählungen begannen mit dem einleitenden Satz: »Je partage mon histoire, mais je laisse le soin à mon binôme de la restituer ...« (Ich teile meine Geschichte, aber ich überlasse es meiner:meinem Partner:in, sie wiederzugeben ...). Anschließend wurden die Rollen getauscht. Durch das Wechselspiel von Zuhören und Wiedergeben bereiteten sich die Schauspieler:innen darauf vor, sich in die Rolle einer:ines *Impacté:e* hineinzuversetzen und Varianten ihres eigenen Schauspiels zu erproben. Durch die wiederholte wechselseitige Ausführung des Rollenwechsels entstand eine Feedbackschleife⁷⁴³, die innerhalb des Probenprozesses eine fortlaufende Modifikation der zuvor erzählten Geschichte bewirkte. Diese Generierung von Variationen war eine notwendige Vorbedingung für die anschließende Auswahl der Geschichten.

Nachdem sich alle die Erzählungen der Paare angehört hatten, erfolgte eine erste szenische Auswertung. Wie bereits am Vortag wurde die Plausibilität der Erzählungen in der Gruppe kritisch diskutiert. Durch Verbesserungsvorschläge und Ergänzungen näherte man sich den Aussagen der *Impactés* an und spitzte diese zugleich zu. Im Anschluss fasste jeweils ein:e Schauspieler:in aus den Gruppen alle adaptierten Ge-

743 Fischer-Lichte, *Ästhetik des Performativen*, 63.

schichten zusammen. Dabei wurden sich überschneidende Geschichten identifiziert und miteinander zu einer einzigen Erzählung verbunden. Mittels dieser Auswahl- und Verknüpfungsprozesse kristallisierten sich die zentralen Themen, Dialoge und Szenen heraus. Die ursprünglichen Aussagen der Impactés wurden durch die kollektiven Praktiken der Variantenentwicklung, Auswahl, Ergänzung und Verknüpfung zunehmend abstrahiert, verdichtet und fiktionalisiert, um sie auf der Bühne in Szene setzen zu können. Die so entstandenen fiktionalen Dialoge und Szenen dienten als Elemente für die anschließende Inszenierung des Theaterstücks. Im nächsten Schritt befasste man sich mit der Verkörperung der Bühnenfiguren. In diesem Transformationsprozess sind die Körper der Schauspieler:innen sowohl Instrumente des Ausdrucks als auch »Material ihrer eigenen Existenz«.⁷⁴⁴ Der Verkörperung der Geschichten lagen Übersetzungsprozesse zugrunde, die mithilfe der körperlichen Ausdrucksmittel Stimme, Geste, Tonfall und Mimik erreicht werden sollten.⁷⁴⁵ Zu diesem Zweck führte Mamadou Diol ausgewählte Videosequenzen vor, die unterschiedliche Erzählungen der Impactés aus dem Workshop dokumentierten. Ziel dieser Authentifizierung war es, die fiktionalisierten Geschichten mit den ursprünglichen Aussagen zu vergleichen und emotionale Ausdrucksformen zu identifizieren. Der beständige Wechsel zwischen Gruppenentscheidungen und individuellen Einwänden prägte den demokratischen Charakter des Entwicklungsprozesses. Durch seine gelegentlichen Fragen und Anpassungen trug Mamadou Diol dazu bei, das Theater zielgerichtet zu gestalten.



Abb. 41: Zuhören, Wiedergeben und Fiktionalisieren in den Probenräumen von Kaddu Yaraax, Dakar, 2023. © Simon Meienberg.

744 Helmuth Plessner, Zur Anthropologie des Schauspielers, in: ders., Gesammelte Schriften, hrsg. von Günther Dux, Odo Marquard, Elisabeth Ströker, Frankfurt a. M. 1982, 407 in Fischer-Lichte, *Ästhetik des Performativen*, 129.

745 Fischer-Lichte, *Ästhetik des Performativen*, 136.

In-Szene-Setzen

Nachdem die narrativen Inhalte der Szenen festgelegt worden waren, wurde der Schwerpunkt auf die Inszenierung und Dramaturgie der einzelnen Elemente gelegt. Das Forumtheater sollte die Machtdynamiken im TER-Projekt sichtbar machen, die durch die Figuren der Sicherheitsbeauftragten und Bauarbeiter auf der einen und die Impactés auf der anderen Seite repräsentiert wurden. Dafür sollten sowohl positive als auch negative Auswirkungen des TER-Projekts aus der jeweiligen Position und Perspektive der Protagonist:innen in die Szenen integriert werden.

Zur Differenzierung der Inszenierung wurden drei Gruppen gebildet: Die erste Gruppe formulierte die Dialoge und legte die Rollen fest. Die zweite Gruppe setzte die einzelnen Szenen in eine spannungsreiche Dramaturgie, indem sie das Theaterstück durch unerwartete Wendungen rhythmisierte – etwa durch Ndeyes aufflammende Kampfansage in Szene 1, Baras Gesangs- und Tanzeinlagen oder die adaptierte Lautsprecherdurchsage. Die dritte Gruppe beschäftigte sich mit der Konzeption und Herstellung der Requisiten und Kostüme. Durch dieses gemeinsame In-Szene-Setzen entstand eine zusammenhängende Fassung des Theaterstücks in drei Szenen, welche die jeweiligen Perspektiven und Positionen der beiden Konfliktparteien durch Handlung und Dialog vermittelte. Kaddu Yaraax wählte für die Bühne bewusst konkrete und lebensnahe Situationen aus der Erfahrungswelt der Zuschauer:innen aus, die auch emotionale und affektive Zustände veranschaulichten. Im Gegensatz zu einer klassischen Theaterproduktion, bei der die Inszenierung auf einer Textvorlage basiert, werden die Inhalte, Dialoge und Szenen im Forumtheater von den Schauspieler:innen gemeinsam mit den Betroffenen im Prozess erarbeitet. Dabei bilden gelebte Erfahrungen und Erzählungen die Grundlage, die von den Schauspieler:innen interpretiert werden.

Die so entwickelten Szenen sollten keine einfachen Lösungen präsentieren, sondern dem Publikum Lösungsvorschläge unterbreiten, die anschließend diskutiert wurden. Dadurch erhielten die Zuschauer:innen die Möglichkeit, ihre eigenen Ideen zu reflektieren und durch einen Rollenwechsel im Theater zu erproben.⁷⁴⁶ Das bewusst multiperspektivisch angelegte Theater spiegelte die komplexe Konfliktsituation im Kontext des TER-Projekts wider, in der gemeinschaftliche oder staatliche Interessen stets über den individuellen Verlust gestellt wurden.

Proben und Einstudieren

Am Folgetag probierten die Schauspieler:innen die Szenen in verschiedenen Bearbeitungen und Abfolgen aus. In einem iterativen Prozess des Anpassens und Wiederholens wurden nach und nach die Szenen, Dialoge, Musik und Gesänge präzisiert (Abb. 42). Die Requisiten und Kostüme, die teilweise aus dem Fundus von Kaddu Yaraax stammten, wurden auf ihre repräsentative Eignung überprüft und für die Aufführung angepasst. Die Chorgesänge und Melodien komponierte Mamadou Diol gemeinsam mit den Schauspieler:innen. Er setzte sie als transitorische Elemente zwischen den Szenen ein. Sie sind von senegalesischer Folklore und Mbalax-Rhythmen inspiriert. Nach mehreren dramaturgischen Versuchen wurde beschlossen, das Stück mit der Szene *le dernier repas* zu beginnen. In dieser Szene nahm eine Impactée in ihrem Restaurant mit betroffenen Nachbar:innen ihr »letztes Mahl« vor der Umsiedlung ein.

⁷⁴⁶ Boal, *Theater der Unterdrückten*, 58.



Abb. 42: Aufwärmübungen im Kreis beim Proben und Einstudieren in den Proberäumen von Kaddu Yaraax, Dakar, 2023. © Simon Meienberg.

Präsentieren, Kritisieren und Anpassen

Am letzten Tag lud Kaddu Yaraax die Impactés zur Vorpremiere in ihrem Proberaum ein. Als Bühnenhintergrund diente die Counter-Map mit den bestickten Aufzeichnungen, die als sichtbare Zeugnisse der Wege und Stationen der Umsiedlung fungierten. Fatou Dione und weitere vom TER-Projekt betroffene Personen sowie Schauspieler:innen aus der senegalesischen Volkstheaterszene waren gekommen, um sich die Inszenierung anzusehen. Nach und nach füllte sich der Saal mit den geladenen Gästen. Dann stellte sich Leity Kane vor das Publikum und begrüßte die Anwesenden. Wie bei den Workshops und Proben erklärte er dem Publikum die Regeln und den Ablauf des Forumtheaters und verließ anschließend die Bühne. Das Schauspiel begann mit der ersten Szene im Restaurant »Chez Awa«.

Den Betroffenen wurde an diesem Abend die Möglichkeit gegeben, Kritik zu üben und Vorschläge zur Anpassung von fehlerhaften Darstellungen zu machen. Diese Theaterkritik fand jeweils unmittelbar nach den gespielten Szenen statt (Abb. 43). Die Darsteller:innen von Kaddu Yaraax konnten die Vorschläge so direkt in ihr Spiel integrieren. Nach Anpassungs- und Überarbeitungsprozessen wurde die überarbeitete Version des Theaterstücks für die öffentliche Aufführung am 25. April 2023 im Viertel Hann-Pêcheur freigegeben.



Abb. 43: Präsentieren, Kritisieren und Anpassen in den Proberäumen von Kaddu Yaraax, Dakar, 2023. © Simon Meienberg.

Der gesamte Inszenierungsprozess von Kaddu Yaraax war von kollektiven Reflexions- und Entscheidungsprozessen geprägt. Die Rolle von Mamadou Diol war dabei weniger die eines klassischen Regisseurs, der eine eigene subjektive Interpretation erarbeitet und der Inszenierung eine unverwechselbare ästhetische Prägung verleiht, als vielmehr die eines Moderators. Er förderte kollektive Interpretations- und Darstellungsprozesse und gab richtungsweisende Impulse, die in der Gruppe diskutiert und erprobt wurden.

Im Anschluss an diese beschreibende Analyse der kollektiven Praktiken und Prozesse der Theaterproben werden im Folgenden die Dialoge und Szenen des Theaterstücks detailliert beleuchtet. Dabei sollen konkrete Bezüge zwischen den Zeugnissen der Betroffenen aus dem Workshop und den fiktionalisierten Darstellungen der Schauspieler:innen herausgearbeitet werden. Diese Vorgehensweise eignet sich in besonderem Maße zur Identifizierung der Konfliktlinien und der angebotenen Lösungsvorschläge, die den Zuschauer:innen in der anschließenden Aufführung von *Teer ci jolkoo* präsentiert wurden.

Teer ci jukkoo

Der Titel des Theaterstücks *Teer ci jukkoo* wurde von Mamadou Diol in Zusammenarbeit mit dem Übersetzer Abdoulaye Karel Dieng am Ende der Produktion und in Absprache mit den Impactés entwickelt. Aus dem Wolof übersetzt, bedeutet er »in Solidarität zusammenkommen«. Im Kontext des TER-Projekts stellt diese Wortkomposition einen Bedeutungszusammenhang zwischen den Themen Umsiedlung, Mobilität und kollektivem Widerstand her. An dieser Stelle bringt die Zerlegung der Komposition Klarheit über die Bedeutung der einzelnen Wortbestandteile.

Teer bedeutet »ankommen, erreichen, sich niederlassen«, *ci* bedeutet »hier« und *jukkoo* bedeutet »Verbindung, gemeinsam«.

Der Titel umfasst verschiedene zeitliche Dimensionen. Die Verben »ankommen, erreichen« und »sich niederlassen« (*Teer*) sind als in die Zukunft gerichtete Ziele und Wünsche formuliert. Sie verweisen auf die durch die Zwangsumsiedlung eingeleitete, aber für viele Betroffene noch nicht abgeschlossene Verdrängung aus ihren Häusern und den Wunsch nach Wiederankunft und Verwurzelung. Mit »hier« (*ci*) markieren sie einen Ausgangspunkt in der Gegenwart, von dem aus diese Ziele angestrebt werden. Schließlich beantwortet *jukkoo* die Frage, wie diese Ziele erreicht und die Wünsche erfüllt werden können: nämlich mit »Verbindung« und »gemeinsam«. Damit wird die Notwendigkeit des solidarischen Widerstands gegen die als ungerecht empfundene Behandlung durch die TER-Projektverantwortlichen unterstrichen. Durch die Aufnahme von *Teer ci jukkoo* in den Titel des Theaterstücks erklärt Kaddu Yaraax seine Solidarität mit den Impactés.

Das Theaterstück besteht aus drei Szenen. Es wurde in Wolof konzipiert, der Sprache der Zuschauer:innen sowie der ursprünglichen Erzählungen der *Impactés*, um bestehende Sprachbarrieren abzubauen und eine rege Teilhabe des Publikums an den öffentlichen Aufführungen zu ermöglichen. Die folgenden Szenen, Dialoge und Rollen basieren auf einer Videotranskription der Uraufführung von *Teer ci jukkoo* am 25. April 2023 von 14:00 bis 15:00 Uhr im öffentlichen Raum des Viertels Hann-Pêcheur in Dakar. Die zentralen Handlungen und Gesten sind dabei in Klammern und kursiv gesetzt. Für die vorliegende Analyse wurde die deutsche Fassung verwendet. Sowohl das Original in Wolof als auch die deutsche Übersetzung sind als Transkripte im Anhang auf Seite 271 zu finden.

Szene I »Das letzte Mahl« (Le dernier repas)

Rollen	Schauspieler:innen
Mutter Awa	Béty Thiam
Die Kellnerin	Seynabou Diop
Die Köchin	Sona Mancagne Diatta
Bara	Cheikh Ndiaye
Ndey	Ndeyee Fatou Ndongo
Der Bauarbeiter	Arona Mbodj
Setting	das Restaurant »Chez Awa«
Kostüme	zwei Kochschürzen (eine in Gelb, eine in Blau), eine Warnweste (orange), ein Bauarbeiterhelm (weiß), traditionelle Boubous (bunt gemustert). ⁷⁴⁷
Requisiten	ein Waschbecken, ein Wasserkannister, ein Schöpfbecher, eine Kalabassen-Schale, ein Kochtopf mit Schöpfkelle, fünf Hocker aus recyceltem Kunststoff (als Sitzgelegenheit/Gepäck/Trommel), ein Tragetuch.
Spieldauer	ca. 8:30 Minuten

In der ersten Szene wird das letzte gemeinsame Essen der Nachbar:innen vor ihrer Umsiedlung im Restaurant »Chez Awa« dargestellt. Die Themen der unfreiwilligen Umsiedlung und des Verlustes des Arbeitsplatzes werden durch die Handlungen und Rollen der Figuren zentral behandelt. Die Darstellung endet mit dem Eingeständnis der eigenen Ohnmacht gegenüber den Projektverantwortlichen und der vom Staat ausgehenden Autorität. Der Aufbruch wird von einem schmerzlichen Gefühl des Abschieds begleitet. In der Szene kommen Emotionen der Wehmut und Trauer über den Abschied zum Ausdruck. Beispielsweise sagt Ndey: »Awa, ich habe Heimweh«, woraufhin Mutter Awa antwortet: »Mir geht es genauso«. Bara hingegen stellt einen Mann dar, der gerade seine Entschädigung erhalten hat und sich über seine neue finanzielle Situation freut. Dies zeigt sich besonders in seiner Stimmung und seinen Handlungen. Beispielsweise isst er zur Feier des Tages gleich zwei Schüsseln *Ceebu jën*⁷⁴⁸ auf traditionelle Weise mit den Händen.

747 Der *Boubou* ist ein weites Gewand aus rechteckigem Stoff mit einer Öffnung für den Kopf. In Senegal wird er sowohl von Frauen als auch von Männern zu zeremoniellen Anlässen wie etwa Freitagsgebeten, Hochzeiten oder Beerdigungen getragen. Er ist zudem mit symbolischer Bedeutung aufgeladen und repräsentiert den Status der:des Träger:in. Vgl. Leslie W. Rabine, »Fashion and the Meanings of »Tradition« in Senegal«, in *The Global Circulation of African Fashion*, 1. Aufl. (Berg Publishers, 2002), 30–32.

748 *Ceebu jën* ist ein traditionelles Gericht aus den Fischergemeinden der Insel Saint-Louis (Ndar) im nördlichen Senegal. Es gilt als das Nationalgericht Senegals und wurde 2021 in die Repräsentative Liste des immateriellen Kulturerbes der UNESCO aufgenommen. Obwohl die Zubereitungen je nach Region unterschiedlich sind, wird das Gericht typischerweise aus Frischsteak, Bruchreis, getrocknetem Fisch und einer Vielzahl von saisonalem Gemüse wie Zwiebeln, Petersilie, Knoblauch, Chilischoten, Tomaten, Karotten, Auberginen, Weißkohl, Maniok, Süßkartoffeln, Okraschoten und Lorbeerblättern zubereitet. Vgl. UNESCO, »Ceebu Jën, a Culinary Art of Senegal«, 2021, <https://ich.unesco.org/en/RL/ceebu-jen-a-culinary-art-of-senegal-01748>.

Bara: He, Mutter Awa ich bin (vor der Situation) davongelaufen.
Meine Entschädigung habe ich mit meinen Onkeln und Tanten geteilt,
aber um nichts in der Welt konnte ich es mir leisten, die letzte Mahlzeit zu verpassen.

Die Handlung nimmt eine dramatische Wende, als Arona in der Rolle eines Bauarbeiters das Restaurant betritt und Mutter Awa auf ihren Vertragsbruch hinweist. Denn mit der Auszahlung der Entschädigung geht der Besitz der entschädigten Person APIX über. Danach war unter Strafe verboten, das überschriebene Grundstück zu betreten oder die Tätigkeit an demselben Ort wieder aufzunehmen.

Der Bauarbeiter fragt Mutter Awa: Wussten Sie, dass Sie heute hier nicht mehr arbeiten dürfen?

Die anfängliche Hinnahme der ausgewogenen Situation wird durch Rebellionsgedanken bei Ndey durchbrochen, die sich gegen die Umstände aufbäumt und nicht länger akzeptiert, dass die Situation so bleiben muss.

Ndey: Wir müssen uns diesen Leuten entgegenstellen! Kämpfen, wenn es sein muss. (unterstreicht ihre Worte mit dem erhobenen Löffel in der Hand)

Mutter Awa warnt sie jedoch vor ihrer Ohnmacht gegenüber dem übermächtigen Staatsapparat, der hinter dem TER-Projekt steht.

Mutter Awa: Niemals! Man kann sich nicht mit bloßen Händen gegen einen Staat stellen.

Schließlich geben sich Bara und Ndey geschlagen.

Bara: Diese Einstellung muss sich in der Gesellschaft entwickeln.
Es ist jedes Mal derselbe Refrain, und der Staat scheut sich nicht,
einen Keil zwischen uns zu treiben.

Ndey: Und jedes Mal verlieren wir unser Gesicht!

Die Szene endet mit dem hastigen Zusammenpacken der Sachen und dem Schließen des Restaurants. Im Refrain wird ein anklagendes Lied wiederholt, das einerseits die Ausgewogenheit und die Hinnahme der aufgezwungenen Situation beschreibt, andererseits aber auch die eigene Gegenposition betont.

Chor: Eine Entscheidung ist gefallen,
eine Entscheidung ist gerade gefallen.
Wenn es nur um uns ginge, würden wir bleiben.
(Der Refrain wird mehrmals wiederholt.)

Das gewählte Setting im Restaurant steht in direktem räumlichen Bezug zu den wirtschaftlichen Aktivitäten einer Impactée, die im vorangegangenen Workshop über den Verlust ihres Restaurants berichtete. In der zweiten Szene wechselt das Setting von der vertrauten Gemeinschaft im Restaurant an einen aufgrund von Bauarbeiten geschlossenen Bahnübergang über die TER-Gleise.

Die Verlagerung des Schauplatzes von einem halbprivaten in einen öffentlichen Raum verdeutlicht die Auswirkung der neuen Verkehrsinfrastruktur als einschneidende Trennung zwischen zwei ehemals barrierefrei zugänglichen Stadtteilen. Dies hat zur Folge, dass Passant:innen mit körperlichen Beeinträchtigungen oder aufgrund ihres Alters von der Teilhabe am öffentlichen Leben ausgeschlossen werden. Darüber hinaus führen die baulichen Veränderungen durch Schallmauern und Sicherheitszäune zu einer Neuordnung des urbanen Raumes, die wiederum eine Änderung der Mobilitätsgewohnheiten erzwingt.

Szene II

»Vorsicht beim Überqueren der Gleise!« (Attention en traversant les voies!)

Rollen	Schauspieler:innen
Die alte Dame	Khady Fall Diaw
Der Alte	Cheikh Ndiaye
Der Sicherheitsbeamte	Arona Mbodj
Setting	ein abgesperrter Bahnübergang bei der TER-Baustelle
Kostüme	eine Warnweste (orange), ein Bauarbeiterhelm (weiß), traditionelle Boubous (bunt gemustert).
Requisiten	zwei Wegweiser (schwarz) aus Sperrholz mit weißer Schrift in Großbuchstaben Déviation (Umleitung), Route Barrée (gesperrte Straße) und ein Wegweiser (weiß) mit roter Schrift Attention Danger (Achtung Gefahr), Standfuß aus schwarz angestrichenen und mit Sand befüllten Fünf-Liter-Wasserbehältern.
Spieldauer	ca. 5:00 Minuten

In der folgenden Szene wird die Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten der Bewohner:innen eines betroffenen Stadtviertels während der Bauarbeiten an den TER-Gleisen dargestellt. Zentral verhandelt wird das Thema der eingeschränkten Mobilität und der damit einhergehenden Umwege, die vor allem älteren Passant:innen Schwierigkeiten bereiten. Besonders hervorgehoben werden die sozialräumliche Trennung durch die Gleise und deren negative Auswirkungen auf wirtschaftliche und soziale Interaktionen sowie auf ehemals dichte Beziehungsgeflechte. In der Szene werden Emotionen der Empörung und des Unverständnisses über die aufgezwungene räumliche Situation und die neuen Sicherheitsbestimmungen sichtbar. Dies zeigt sich beispielsweise im Dialog zwischen einem Sicherheitsbeamten, der den Verkehr regelt, und einer älteren Dame, die mit einem Behälter voller Couscous die Gleise überqueren möchte.

Der Sicherheitsbeamte: He, he »soxna si!« (Verehrte Dame!)
(wendet sich an die Dame und versperrt ihr den Weg)
Die Straße ist gesperrt, es ist verboten, die Schienen zu überqueren.
(zeigt der Frau das Verkehrsschild)

Die alte Dame: Wie gemein, dass du mir verbietest,
die Gleise zu überqueren! (in wütendem Ton)
Die Brücke ist sehr weit entfernt und meine armen Beine halten
das Auf- und Absteigen nicht mehr aus. Heute willst du mich daran hindern,
meinen Couscous zu verkaufen. (zeigt mit genervter Miene auf die
gegenüberliegende Seite jenseits der Gleise)

Die ältere Dame macht den Sicherheitsbeamten auf ihre altersbedingten körperlichen Einschränkungen und den beschwerlichen Auf- und Abstieg über die Fußgängerbrücke aufmerksam. Dieser zeigt jedoch kein Verständnis und beruft sich auf die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften. Die Berufung auf die strikte Einhaltung von Regeln und die Zurückweisung der eigenen Entscheidungsmacht verdeutlichen die bis heute bestehende koloniale Prägung des senegalesischen Verwaltungsapparates.

Der Sicherheitsbeamte: Alte Dame, ich befolge nur
die Sicherheitshinweise für Passant:innen.
Nehmen Sie die Fußgängerbrücke.
(zeigt auf die Überführung in der Ferne)

Mit dem Auftritt eines alten Mannes wird das Thema der Pflege sozialer Beziehungen eröffnet. Denn während des Baus der Gleise kam es nach und nach zu einer räumlichen und sozialen Entkoppelung.

Der Alte: Ich möchte hinübergehen, um meinen lieben Freund Mor Fall zu besuchen.

Durch die wiederholte Bezugnahme des Beamten auf die Sicherheitsvorschriften entsteht ein Verständnis für die komplexe Wechselwirkung zwischen Kontrolle und Versicherheitlichung.

Der Sicherheitsbeamte: Alter Mann, du kannst hier nicht mehr durch!
Siehst du diese Schilder: »Achtung Gefahr«, »Gesperrte Straße«?
(zeigt dem Alten die Verkehrsschilder)
Die neuen Gleise sind nicht mit den alten Schienen vergleichbar.
Es ist gefährlich, sie zu überqueren.
Wenn du sie überquerst, wirst du zu Asche verbrannt.
Siehst du nicht die elektrischen Leitungen?
(zeigt auf die Hochspannungsleitung über ihren Köpfen)

Am Ende der Szene wird das Unverständnis der alten Dame sowie der Unwille des alten Mannes, sich den aufgezwungenen Veränderungen und Regeln anzupassen, deutlich.

Die alte Dame: (stellt sich vor die beiden Streithähne und stemmt die Arme in die Hüften) Auch ich benutzte diesen Weg, um meinen Couscous zu verkaufen. Heute wird es mir verboten. Ich verstehe das nicht mehr ... schade! (schlägt ratlos die Hände über dem Kopf zusammen)

Die dritte und letzte Szene spielt in einem Mietzimmer. Dieses Setting steht stellvertretend für eine Vielzahl prekärer Wohnsituationen und Schicksalsgemeinschaften, die durch Räumungen und Abrisse der Häuser der Betroffenen entstanden sind. Gleichzeitig verweist die räumliche Konstellation auf einen Zustand des Dazwischen, eine noch nicht oder nur teilweise vollzogene Umsiedlung. Im Kontext des TER-Projekts waren die Impactés des Viertels Wakhinane Colobane von der Entschädigung in Form von Grundstücken ausgeschlossen.⁷⁴⁹ Infolge der hohen Immobilienpreise konnten sie sich mit der geringen Entschädigungssumme eine neue Unterkunft in unmittelbarer Nähe nicht leisten. Aus diesem Grund ist die Wiederherstellung der alten Wohnverhältnisse für einen Großteil der Betroffenen bis heute nicht möglich.

Szene III
 »Die Vertreibung« (L'Expulsion)

Rollen	Schauspieler:innen
Die Vermieterin	Khady Fall Diaw
Der Mieter	Cheikh Ndiaye
Die Vertriebenen	Ndeye Fatou Ndongo, Sona Mancagne Diatta Seynabou Diop Béty Thiam
Setting	ein Mietzimmer in einem Mehrfamilienhaus
Kostüme	traditionelle Boubous (bunt gemustert)
Requisiten	fünf Hocker aus recyceltem Kunststoff (als Sitzgelegenheit/Gepäck).
Spieldauer	ca. 2:50 Minuten

In der dritten Szene wird eine Zwangsräumung eines Mietzimmers nachgestellt. Dabei werden die Themen der mehrfachen Zwangsräumung im Zuge der Umsiedlung und die daraus resultierende finanzielle Notlage zentral behandelt. Das ungleiche Verhältnis zwischen Mieter und Vermieter wird durch die Bitte um Stundung der Miete verdeutlicht. Die Szene endet mit der Auflösung des Mietverhältnisses und der Rückgabe der Schlüssel an den Vermieter. Schließlich muss sich der Mieter, der einen Vertriebenen in Not vorübergehend bei sich aufgenommen hatte, erneut auf Wohnungssuche begeben. In der Szene schwingen die Emotionen der Erniedrigung und Verzweiflung der Betroffenen mit, die durch die verschiedenen Zwischenstationen der Umsiedlung hervorgerufen wurden. Die Betroffenen sind der Situation ausgeliefert und werden

749 Vgl. *Umsiedlung zwischen réinstallation und recasement* auf Seite 133.

zum Spielball der Vermieterin, die ihre ökonomischen Interessen über die Solidarität mit den in Not geratenen Vertriebenen stellt.

Die Vermieterin: Gib mir meine Schlüssel, aber schnell!

(streckt auffordernd ihre offene Handfläche aus)

Ich habe dich schon seit Tagen gesucht, um mein Geld zu bekommen. [...]

Niemals! Du besetzt mein Zimmer und bist nicht in der Lage, die Miete zu zahlen.

Jetzt gib mir meine Schlüssel zurück!

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass das Zimmer von einer Schicksalsgemeinschaft aus Familienmitgliedern und Freunden überbelegt wurde. Aufgrund des Mangels an Wohnraum mussten viele Betroffene zunächst bei Familienangehörigen unterkommen.

Die Vermieterin: Als ich dir das Zimmer gegeben habe,

war es für dich und nur für dich allein.

Schau, es sind mehrere Personen bei dir.

Das stand so nicht im Mietvertrag.

Eine Vertriebene: Lass dich nicht so erniedrigen. Gib ihr den Schlüssel zurück.

(mit resigniertem und müdem Gesichtsausdruck)

Die Szene endet mit dem erneuten Aufbruch der Schicksalsgemeinschaft und dem Verlassen des Zimmers. Mit dem gleichen anklagenden Lied wie in der ersten Szene endet das Stück. Die doppelte Wiederholung des Chorgesangs unterstreicht und verstärkt die Wirkung der Aussage.

Chor: Eine Entscheidung ist gefallen, eine Entscheidung ist gerade gefallen.

Wenn es nur um uns ginge, würden wir bleiben.

(der Refrain wird mehrmals wiederholt)

Die drei Szenen zeigen jeweils spezifische Konfliktsituationen, die für die Inszenierung aus den Originalzeugnissen der Impactés adaptiert wurden. Sie legen Brüche und Reibungen frei und verweisen auf deren sozialräumliche Auswirkungen. Das jeweilige Setting verdeutlicht die Omnipräsenz des Konflikts, der sich sowohl in privaten, ökonomischen wie auch öffentlichen Räumen der östlichen Stadtperipherie abgespielt hat. Dabei stehen die inszenierten Figuren und Erzählungen stellvertretend für die situierten und gelebten Erfahrungen der Betroffenen im Spannungsfeld der kollektiven Erinnerung. Die bewusst multiperspektivischen Darstellungen bieten dem Publikum die Möglichkeit, sich mit den dargestellten Figuren und Situationen zu identifizieren. Gleichzeitig werden die Zuschauer:innen zur aktiven Teilhabe aufgefordert, um einen alternativen Ausgang des Stückes zu erproben.

Im Anschluss an die Beschreibung der Übersetzungsprozesse und der kollektiven Inszenierungspraktiken von Kaddu Yaraax richtet sich der Blick nun auf die Uraufführung von *Teer ci jukkoo*. Während bei einer Theaterproduktion die Rahmenbedingungen – wie etwa die Art und Anzahl der Szenen, die Handlungen und die Dauer eines Schauspiels – zuvor festgelegt werden, entsteht die Aufführung selbst, laut der

Theaterwissenschaftlerin Erika Fischer-Lichte, durch die leibliche Ko-Präsenz und wechselseitige Interaktion zwischen Schauspieler:innen und Publikum. Die Aufführung hat somit einen prozessualen Charakter und wird durch alle Teilnehmenden mitgestaltet.⁷⁵⁰ Mit Blick hierauf sollen im Folgenden die Uraufführung von *Teer ci jokkoo* und die daran anschließenden Aufführungen an wechselnden Spielorten als Proben zur Partizipation untersucht werden. Hierbei werden sowohl sozialräumliche Aspekte der unterschiedlichen Aufführungen als auch die Funktion der Forumsdiskussion und die transformative Wirkung des Rollenwechsels analysiert.

Die Aufführung als Probe zur Partizipation

Das von Erika Fischer-Lichte entwickelte Konzept des *performative turn* beschreibt einen Paradigmenwechsel in den bildenden und szenischen Künsten in den 1960er Jahren. Dieser Wechsel führte zur Herausbildung der Performancekunst und des experimentellen Theaters sowie zur Wiederentdeckung der performativen Dimension der Aufführung.⁷⁵¹ In den 1980er Jahren entstanden als Folge daraus neue performancenahen Formen des Theaters, die der Theaterwissenschaftler Hans-Thies Lehmann 1999 unter dem Begriff des *postdramatischen Theaters* zusammenfasste.⁷⁵² Diese wandten sich vom traditionellen Sprechtheater ab und setzten sich mit ihrer eigenen Performativität auseinander, indem sie es dem Publikum ermöglichten, sich selbst als handelnde Subjekte zu erfahren.⁷⁵³

Lehmann bestimmt als »postdramatisch« verschiedene Tendenzen und Stilmittel im Theater seit den ausgehenden 1960er Jahren, die den Kommunikationsprozess zwischen Schauspieler:innen und Publikum betonen. Mit Blick auf das politisch emanzipierende Konzept des *epischen Theaters* von Bertolt Brecht (1926)⁷⁵⁴ entwickelte Augusto Boal in den 1970er Jahren vor dem Hintergrund der Militärdiktatur in Brasilien sein Theater der Unterdrückten.⁷⁵⁵ Wie schon Brecht kritisierte auch Boal die Passivität der Zuschauer:innen und sah im bürgerlichen Theater ein vorhersehbares Schauspiel, das durch tradierte Bilder und geschlossene Repräsentation eine Scheinwelt suggeriere, die keine Mitgestaltung zuließ. Die Spielform des aristotelischen Dramas bezeichnete er als eine »Poetik der Unterdrückung«.⁷⁵⁶ Das Konzept des von ihm so bezeichneten Forumtheaters zielt hingegen auf eine »Poetik der Befreiung« von der hegemonialen Logik der Klassengesellschaft. Es brachte sozialpolitische Themen aus der Perspektive marginalisierter Gruppen auf die Bühne und schuf durch Öffentlichkeit und Zugang selbstermächtigende Momente.⁷⁵⁷ Forumtheateraufführungen sind zudem als offene Proben mit ungewissem Ausgang zu verstehen, deren Verlauf durch die Interven-

750 Erika Fischer-Lichte, *The Routledge Introduction to Theatre and Performance Studies*, mit Minou Arjomand und Ramona Thomasius (Routledge, 2014), 19, <https://doi.org/10.4324/9780203068731>.

751 Erika Fischer-Lichte, »Vom »Text« zur »Performance«. Der »Performative Turn« in den Kulturwissenschaften«, *KUNSTFORUM International* 152, Nr. Kunst ohne Werk (2000): 61–63.

752 Hans-Thies Lehmann, *Postdramatisches Theater*, 7. Aufl. (Verlag der Autoren, 2023).

753 Fischer-Lichte u. a., *The Routledge Introduction to Theatre and Performance Studies*, 21.

754 Ulrich Kittstein, »Episches Theater«, in *Handbuch Drama*, hg. von Peter W. Marx (J.B. Metzler, 2012), 297, https://doi.org/10.1007/978-3-476-00512-0_31.

755 Boal, *Theater der Unterdrückten*.

756 Ebd. 66.

757 Ebd. 18.

tionen des Publikums gestaltet wird.⁷⁵⁸ Die politische Dimension einer solchen Aufführung beschreibt Erika Fischer-Lichte in ihrem Buch zur *Ästhetik des Performativen* (2004).⁷⁵⁹ Sie bezeichnet die Theateraufführung als ein soziales Ereignis, in dem es um die Aushandlung von Positionen, Beziehungen und Machtverhältnissen geht. Denn in einer Aufführung sind ästhetische, soziale und politische Dimensionen durch die leibliche Ko-Präsenz von Schauspieler:innen und Zuschauer:innen untrennbar miteinander verwoben.⁷⁶⁰

Das Theater von Kaddu Yaraax verbindet Elemente des senegalesischen Volkstheaters mit Methoden des Forumtheaters. Dadurch werden dessen Aufführungen zu öffentlichen Diskursarenen für gesellschaftlich unterrepräsentierte Gruppen und Gemeinschaften. Sie schaffen Räume, in denen sozialpolitische Konflikte auf Nachbarschaftsebene ausgehandelt und alternative Handlungsmöglichkeiten erprobt werden können. Die Relevanz dieser Theaterpraktiken zeigt sich insbesondere im Kontext des Konflikts um die Entschädigung und Umsiedlung der Impactés durch das TER-Projekt in Dakar, das von autoritären Entscheidungsprozessen und einem Mangel an Partizipationsmöglichkeiten geprägt war. In den Informationstreffen der Projektverantwortlichen von APIX vor dem Baubeginn wurden die Betroffenen lediglich über die geplanten Baumaßnahmen in Kenntnis gesetzt. Ihre aktive Beteiligung an den Entscheidungsprozessen der Projektplanung wurde zugunsten einer effizienten Umsetzung der Verkehrsinfrastruktur nur unzureichend berücksichtigt.

In seinem 2012 erschienenen Buch *Albtraum Partizipation*⁷⁶¹ kritisiert der Architekt und Autor Markus Miessen formelle Beteiligungsverfahren in der Stadtplanung. Er argumentiert, dass diese Verfahren selten Raum für echte Konfliktaushandlungen bieten und die vermeintlich Beteiligten vielmehr in einen Zustand der Passivität führen.⁷⁶² Miessen plädiert für ein prozessbasiertes Demokratieverständnis, das kontinuierlich an spezifische Kontexte angepasst werden muss.⁷⁶³ In seinem Sammelband *Agonistic Assemblies*, erschienen 2024,⁷⁶⁴ beschreibt er konkrete Diskursräume, die auf einer kritischen räumlichen Praxis und einer Kultur der Versammlung beruhen. Anhand von architektonischen Beispielen identifiziert er die Faktoren Nähe und Intimität als wichtige Merkmale von produktiven politischen Räumen. Solche Räume, die gleichzeitig erreichbar sind und Intimität herstellen, eignen sich laut Miessen in besonderem Maße zur Bildung von politisch aktiven Gemeinschaften und deren Teilhabe an politischen Entscheidungsprozessen.⁷⁶⁵ Die Theateraufführung *Teer ci jokkoo* von Kaddu Yaraax greift Miessens grundlegende Überlegungen zur Gestaltung von partizipationsorientierten Diskursräumen und der Teilhabe an urbanen Entscheidungsprozessen auf. Durch die dezentrale Auswahl der Aufführungsorte schafft das Forumtheater von Kaddu Yaraax eben jene lokal-räumlichen Bedingungen, die Miessen als essenziell für produktive politische Debatten betrachtet.

758 Ebd. 58 f.

759 Fischer-Lichte, *Ästhetik des Performativen*.

760 Ebd. 68.

761 Markus Miessen, *Albtraum Partizipation*, 1. Aufl., Internationaler Merve-Diskurs 339 (Merve Verlag, 2012).

762 Ebd. 71.

763 Markus Miessen, »Proximities«, in *Agonistic Assemblies: On the Spatial Politics of Horizontality*, hg. von Markus Miessen (Sternberg Press, 2024), 47.

764 Markus Miessen, Hrsg., *Agonistic Assemblies: On the Spatial Politics of Horizontality* (Sternberg Press, 2024).

765 Miessen, »Proximities«, 25.

Im Gegensatz zum geschlossenen Saal der *Assemblée nationale*⁷⁶⁶ werden konsensgetriebene politische Entscheidungen in Senegal traditionell gemeinsam in lokalen, frei zugänglichen Räumen ausgehandelt. Diese öffentlichen Versammlungen finden im Geiste der gemeinschaftlichen Praxis des *Palavers* statt. Der Begriff lässt sich laut dem Geografen Eric S. Ross aus dem Portugiesischen *palavra* ableiten, was »Rede, Gespräch oder Diskussion« bedeutet. Die Bezeichnung wurde vermutlich durch portugiesische Seefahrer und Händler eingeführt, die den Brauch des Palavers unter Bäumen in den Küstengemeinden beobachteten, und der Begriff in den lokalen Sprachgebrauch übernommen.⁷⁶⁷ In den senegalesischen Dörfern und Siedlungen der Volksgruppen Wolof und Serer gibt es neben einer Reihe von Bäumen, die verschiedene öffentliche und kollektive Funktionen erfüllen, den *Arbre à palabres* (Palaverbaum). Ross bezeichnet sie »arboreal institutions«⁷⁶⁸ und weist darauf hin, dass Palaverbäume in Senegal bis heute wichtige Orte für öffentliche Versammlungen und politischen Entscheidungen sind; ihre kulturellen und sozialpolitischen Funktionen werden fortwährend an die sich verändernden Bedürfnisse der jeweiligen Gesellschaft angepasst.⁷⁶⁹ Im urbanen Kontext von Dakar sind bis heute die *pénc*⁷⁷⁰ der Lébou im städtischen Planungsraster zu erkennen, die nach islamischer Tradition um einen Palaverbaum herum organisiert sind. Der Baum konstituiert eine zentrale räumliche Konfiguration der gesellschaftlichen Zusammenkunft.⁷⁷¹ Laut Mamadou Diol nutzt das Forumtheater diese Praxis der Versammlung unter dem Palaverbaum. Die gemeinschaftliche Praxis des Palavers kann als ein Gegenverfahren zur Machtausübung des Nationalstaates verstanden werden. Es knüpft an vorkoloniale, situierte Praktiken dezentraler Entscheidungsfindung, Konfliktaushandlung und Rechtsprechung an und entwickelt sich parallel zum parlamentarischen Demokratiemodell weiter.⁷⁷²

Bei regelmäßigen Versammlungen in der Nachbarschaft treffen sich alle Mitglieder der Gemeinschaft⁷⁷³ früh morgens oder abends bei Sonnenuntergang im kühlenden Schatten des Palaverbaums, um gemeinsam Lösungen für akute Probleme, Konflikte oder Krisen zu finden. Der Zeitpunkt und der Grund der Zusammenkunft werden jeweils im Voraus im Viertel bekannt gegeben. In der Diskussion hat jeder Teilnehmer:in die Möglichkeit, das Wort zu ergreifen und sich frei zu äußern.⁷⁷⁴ Nachdem alle Anwesenden ihre Position zum Sachverhalt geäußert haben, fällt je nach Glaubensrichtung und Zusammensetzung der Gemeinschaft ein *sage* (Weiser), ein anerkannter Sachkundiger oder *chef de quartier* ein Urteil. Mein Übersetzer Abdoulaye Karel Dieng weist jedoch darauf hin, dass diese tradierte Form der Aushandlung

766 Vgl. *Assemblée nationale* auf Seite 160.

767 Eric Ross, »Palaver trees reconsidered in the Senegalese landscape: Arboreal monuments and memorials«, 2008, 133 f.

768 Ebd. 145.

769 Ebd. 136.

770 In Wolof steht *pénc* für den Palaverbaum. Er bezeichnet außerdem den zentralen öffentlichen Platz eines Dorfes, einer Stadt oder eines Viertels. Beide Bedeutungen beziehen sich auf die politische und soziale Funktion des Ortes. Ebd. 140.

771 Bigon und Hart, »Beneath the City's Grid«, 54.

772 Jasmina Sopova, »Arbres à Palabres et Systèmes Occidentaux«, *A Qui Profite La Science ?*, Le Courrier de l'UNESCO, Bd. 52, Nr. 5 (1999): 42.

773 In patriarchalen Gesellschaftsstrukturen sind das in der Regel männliche Individuen. Je nach Kultur steht der Zugang zum Palaver jedoch auch Akteurinnen offen.

774 Mamadou Seck, »L'arbre à palabres: une institution traditionnelle communale africaine au service des travailleurs sociaux«, *Association Internationale pour la Formation, la Recherche et l'Intervention Sociale*, 2019, 1–2.

im urbanen Milieu von Dakar seit einigen Jahren vom *conseil de quartier* abgelöst wird. Dieser setzt sich aus Repräsentant:innen aller Altersgruppen, Geschlechter, Vereine und Interessengruppen der Nachbarschaft zusammen, wird von den Stadtteilbewohner:innen gewählt und vom Bürgermeister bestätigt. Aufgrund der aktiven Teilnahme der Gemeinschaft werden die Vereinbarungen und Entscheidungen, die nach langen Verhandlungen und intensiver Vermittlung zwischen den Konfliktparteien getroffen werden, selten angefochten. Zudem findet im Rahmen der Zusammenkünfte ein Austausch über urbane Entwicklungen,⁷⁷⁵ ökonomische Verhältnisse und alltägliche Ereignisse statt.⁷⁷⁶ Im Sinne dieser sozialpolitischen Funktion des *Palavers* schafft die Theaterkompanie Kaddu Yaraax mit ihren Aufführungen eine theatrale Form der Versammlung in den Nachbarschaften, Jugendzentren und Innenhöfen von Dakar. Dadurch erreicht sie unterschiedliche marginalisierte Gruppen der Stadtgesellschaft, die von offiziellen politischen Entscheidungsprozessen ausgeschlossen sind.

Die nun folgende Analyse untersucht anhand der Uraufführung von *Teer ci jukkoo*, wie das Forumtheater von Kaddu Yaraax durch die räumliche Konfiguration des Aufführungsortes, die Szenografie der Bühne und deren Anpassung an verschiedene architektonische Bedingungen Öffentlichkeit herstellt und den Zugang zu urbanen Entscheidungsprozessen fördert. Dabei kommt Kaddu Yaraax die wichtige Rolle als Vermittler zwischen gesellschaftlichen Gruppen und staatlichen Vertreter:innen zu. Zudem wird argumentiert, dass die Aufführungsstruktur mit kurzen, aufeinanderfolgenden Konfliktszenen die Handlung offenhält und das Publikum zur Diskussion und Intervention anregt. Im zweiten Schritt wird die Forumsdiskussion als Raum marginalisierter Stimmen analysiert. Im Mittelpunkt stehen dabei die Funktion und die dialogische Dynamik der Debatte zwischen den Schauspieler:innen und dem Publikum sowie die Rolle des Jokers als Moderator und Mediator. In einem dritten Schritt wird der Rollenwechsel als Praxis der politischen Selbstermächtigung der *Impactés* untersucht. Dabei werden die Performativität und die transformative Kraft dieser Intervention hervorgehoben, durch die Spect-actors direkt in die Handlung eingreifen und alternative Handlungsweisen erproben können. Abschließend werden die Potenziale und Grenzen des Forumtheaters beleuchtet, insbesondere im Hinblick auf seine Fähigkeit, als theatrale Intervention in Konflikte im Sinne eines *pre-enactment*⁷⁷⁷ alternative Stadtentwürfe und partizipative Prozesse vorwegzunehmen.⁷⁷⁸

Die Bühne: Öffentlichkeit und Zugang

Mit ihren Theateraufführungen schafft Kaddu Yaraax öffentlich zugängliche Räume zur Konfliktlösung und Teilhabe an urbanen Entscheidungsprozessen. Dadurch eröffnet die Gruppe den vom politischen Diskurs Ausgeschlossenen neue Möglich-

775 Moustapha Mbengue, »Les griots du Sénégal, de l'arbre à palabre au petit écran : analyse des pratiques info-communicationnelles des >communicateurs traditionnels<«, in *L'esthétique de la parole*, hg. von Babacar Mbaye Diop und Université Cheikh Anta Diop de Dakar (Presses universitaires de Dakar, 2018), 10.

776 Gemäß der oralen Tradition obliegt dem *Griot* die Funktion des Historikers und des sozialen Vermittlers. Ebd. 10.

777 Oliver Marchart, »Public Movement. The Art of Pre-Enactment«, *On Curating* 54 (2022): 170–72. Der Begriff wird auf Seite 238 näher erläutert.

778 Carolin Höfler, »Raumaktualisierung. Spiele in der ephemeren Stadt«, *Sein oder Nichtsein? Theaterbauten in der Sanierung*, ICOMOS – Hefte des Deutschen Nationalkomitees LXXX, 2023, 193–200, <https://doi.org/10.11588/ih.2021.1.103783>.

keiten der Partizipation. In westlichen Demokratien gilt Öffentlichkeit als zentrale Dimension politischer Teilhabe. Jürgen Habermas beschreibt mit dem Konzept der öffentlichen Sphäre einen Ort, an dem sich private Individuen versammeln, um eine öffentliche Meinung zu bilden. Der Zugang steht allen Bürger:innen offen.⁷⁷⁹ Dieses viel zitierte Konzept steht heute insbesondere aufgrund seiner scharfen Trennung von Öffentlichkeit/Privatheit und Zivilgesellschaft/Staat sowie seinem universalistischen Anspruch in der Kritik. In *Rethinking the Public Sphere* (1990)⁷⁸⁰ bezeichnet die feministische Theoretikerin und Philosophin Nancy Fraser Habermas' Vorstellung als exklusiv männlich-bürgerliches Konstrukt. Sie kritisiert dieses als utopisches und idealistisches Konzept, das die bestehenden Ungleichheiten der Geschlechter, sozialer Klassen und Ethnien ausklammert und nivelliert.⁷⁸¹ Fraser weist darauf hin, dass der freie Zugang zu politischen Diskursen längst nicht allen Mitgliedern der Gesellschaft gleichermaßen offensteht. Ihr zufolge ist die strikte Unterscheidung zwischen öffentlicher und privater Sphäre im liberalen bürgerlichen Milieu für die normative Zuschreibung von weiblicher Häuslichkeit und den Ausschluss von Frauen vom öffentlichen Diskurs verantwortlich.⁷⁸² Als Alternative formuliert Fraser ein postbürgerliches Konzept der öffentlichen Sphäre, das die Notwendigkeit mehrerer subalternen Gegenöffentlichkeiten⁷⁸³ betont.

Ausgehend von Frasers Konzept lassen sich die frei zugänglichen Aufführungsräume von Kaddu Yaraax als kulturelle »Zwischenräume« für Gegenöffentlichkeiten betrachten. Sie bieten ausgeschlossenen Gruppen, wie den Impactés in Dakar, sichere Diskursarenen und Rückzugsmöglichkeiten vor männlich dominierten, weißprivilegierten Öffentlichkeiten.⁷⁸⁴ Solche kulturellen Zwischenräume werden von der Designtheoretikerin Carolin Höfler gleichermaßen als soziale Sphären der Verschränkung unterschiedlicher Lebensweisen und Perspektiven sowie als performative Orte der Begegnung und Versammlung beschrieben, die für marginalisierte Gruppen gemeinschaftsstiftend wirken.⁷⁸⁵ Das Theater von Kaddu Yaraax schafft mit seinen Aufführungen solche öffentlich zugänglichen Zwischenräume, in denen mit den Zuschauer:innen gemeinsame Anliegen und Strategien entwickelt werden, die Einfluss auf politische Entscheidungen nehmen können.

Das eurozentrische Verständnis von Öffentlichkeit bedarf auch deshalb einer kritischen Betrachtung, weil es sich in Dakar um eine postkoloniale, mehrheitlich islamisch geprägte Stadtgesellschaft handelt. Die beiden Soziologen Shmuel N. Eisenstadt und Wolfgang Schluchter warnen davor, politische Prozesse in nicht-westlichen Gesellschaften mit europäischen Konzepten wie Zivilgesellschaft und Öffentlichkeit zu analysieren.⁷⁸⁶ Vielmehr müssen Räume politischer Teilhabe über die historische Entwicklung der jeweiligen politischen Ordnung sowie der strukturellen, institu-

779 Jürgen Habermas u. a., »The Public Sphere: An Encyclopedia Article (1964)«, *New German Critique*, Nr. 3 (1974): 49, JSTOR, <https://doi.org/10.2307/487737>.

780 Nancy Fraser, »Rethinking the Public Sphere: A Contribution to the Critique of Actually Existing Democracy«, *Social Text*, Nr. 25/26 (1990): 56–80, <https://doi.org/10.2307/466240>.

781 Ebd. 58.

782 Ebd. 60.

783 Ebd. 67.

784 Ebd. 67 f.

785 Höfler, »Time Capsules: Actualizing Collective Memories«.

786 Shmuel N. Eisenstadt und Wolfgang Schluchter, »Introduction: Paths to Early Modernities: A Comparative View«, *Daedalus* 127, Nr. 3 (1998): 12, JSTOR.

tionellen und kulturellen Ausprägungen von Öffentlichkeit erfasst werden.⁷⁸⁷ In der folgenden Analyse werden die Übergänge zwischen öffentlichen und privaten, institutionellen und informellen Räumen daher teilweise als fließend gefasst: Diese Auflösung der Grenzen manifestiert sich im Forumtheater von Kaddu Yaraax etwa in der Erweiterung des Zuschauerraums durch offene Türen, Fenster und Balkone von privaten Wohneinheiten, von denen aus die Bewohner:innen am öffentlichen Schauspiel teilnehmen.

Darüber hinaus bestimmt der Ethnologe Martin Zillinger in seinem Konzept der *graduated publics*⁷⁸⁸ fein abgestufte Skalierungen von Öffentlichkeit und ihre Verhaltenskonfigurationen innerhalb häuslicher, halböffentlicher und öffentlicher Räume.⁷⁸⁹ Am Beispiel seiner Untersuchung von religiösen Trance-Ritualen in Marokko zeigt er auf, dass Öffentlichkeiten keine stabilen Einheiten oder Räume sind, sondern sich durch ständig verändernde Vermittlungspraktiken und -prozesse neu formieren und sozial ausgehandelt werden müssen.⁷⁹⁰ Demnach sind das Öffentliche und das Private veränderbare soziologische und politische Kategorien, die in situieren ethnografischen Kontexten als ideologische Rahmen genutzt werden, um bestimmten Objekten und Praktiken Bedeutung und Wert zuzuschreiben.⁷⁹¹

Bruno Latour und Peter Weibel erweitern in *Making Things Public* (2005)⁷⁹² den Begriff der Öffentlichkeit, indem sie den Fokus auf Technologien, Netzwerke und künstlerische Praktiken legen, die demokratische Sphären jenseits offizieller politischer Arenen wie Parlamente und staatliche Medien herstellen. In ihrer Betrachtungsweise können politische Versammlungen auch um umkämpfte Dinge, Ressourcen und Räume entstehen. Diese erweiterte Perspektive ermöglicht es, Öffentlichkeit als kontinuierlichen politischen Aushandlungsprozess und Resultat von sozialen Alltagspraktiken zu verstehen.

Hinsichtlich des Modus der sozialen Hervorbringung von Öffentlichkeit bleiben die genannten Beispiele jedoch vage. Zur Beschreibung dieses Modus kann das Verständnis des Politischen von Hannah Arendt herangezogen werden. Arendt versteht Politik als öffentliche Praktik, die auf einer Pluralität der Perspektiven und einer Diversität der Menschen beruht.⁷⁹³ Für Arendt bedeutet »politisch sein«, sich im öffentlichen Raum zu versammeln und sich durch freies Sprechen und Handeln über das Gemeinwohl austauschen.⁷⁹⁴ In diesem Aushandlungsprozess sollen bestehende Routinen bewusst unterbrochen werden, um einen neuen, offenen Anfang zu setzen.⁷⁹⁵

787 Ebd. 15 f.

788 Martin Zillinger, »Graduated Publics: Mediating Trance in the Age of Technical Reproduction«, *Current Anthropology* 58, Nr. S15 (1. Februar 2017): S. 41–55, <https://doi.org/10.1086/689740>.

789 Ebd. 41.

790 Ebd. 43.

791 Charles Hirschkind u. a., »New Media, New Publics?: An Introduction to Supplement 15«, *Current Anthropology* 58, Nr. S15 (2017): 5, <https://doi.org/10.1086/688903>.

792 Bruno Latour und Peter Weibel, Hrsg., *Making Things Public: Atmospheres of Democracy* (MIT Press, 2005).

793 Hannah Arendt, *Was ist Politik? Fragmente aus dem Nachlass*, übers. von Ursula Ludz (Piper, 1993), 9.

794 Markus Gloe und Tonio Oeftering, »Didaktik der politischen Bildung. Ein Überblick über Ziele und Grundlagen inklusiver politischer Bildung«, in *Grundlagen und Praxis inklusiver politischer Bildung*, hg. von Dorothee Meyer u. a., Schriftenreihe Band 10230 (Bundeszentrale für politische Bildung, 2020), 89.

795 Hannah Arendt, *Vita activa oder Vom tätigen Leben*, 20. Aufl., Serie Piper 3623 (Piper, 2002), 33.

Diese Möglichkeit identifiziert die Philosophin Tina Chanter in Bezug auf Jacques Rancières *Le partage du sensible* (2000)⁷⁹⁶ in der Kunst. Die Kunst bietet einen zentralen Erfahrungsraum, um Auslassungen und Unsichtbarkeiten in hegemonialen Narrativen über unser affektives ästhetisches Handeln herauszufordern.⁷⁹⁷

Mit Blick auf die hier versammelten Diskussionen über Öffentlichkeit und öffentliche Räume erlaubt die Betrachtung der situierten Raumpraktiken und Vermittlungsprozesse der Aufführungen von Kaddu Yaraax, den Modus der Herstellung von Öffentlichkeit und Zugang näher zu bestimmen. Im Folgenden werden diese Aspekte am Beispiel der Uraufführung von *Teer ci jukkoo* identifiziert. Zunächst wird untersucht, wie Öffentlichkeit als dynamische und kollektive Praxis der gemeinschaftlichen Versammlung praktiziert wird, um sich über das Gemeinwohl auszutauschen. Anpassungsfähigkeit, Ergebnisoffenheit und Vielstimmigkeit sind dabei die zentralen Eigenschaften der Gestaltung inklusiver Öffentlichkeiten.

Öffentlichkeit als kollektive Praxis

Jede Aufführung von Kaddu Yaraax stellt eine logistische und organisatorische Herausforderung dar, die von Leity Kane koordiniert wird. Im Vorfeld der geplanten Aufführung sucht er das Gespräch mit lokalen Autoritäten der Quartiersöffentlichkeit, die sich aus den ASC-Vereinen⁷⁹⁸, *chefs des quartiers*, *marabouts* und weiteren Akteur:innen zusammensetzt. Im Gegensatz zu Auftragsaufführungen mit festgelegten vertraglichen Bedingungen ist bei selbstinitiierten Aufführungen wie *Teer ci jukkoo* stets eine Einladung der lokalen Gastgeber:innen erforderlich. Diese Treffen demonstrieren, wie Öffentlichkeit als gemeinschaftliches Gut verstanden wird, das durch miteinander konkurrierende staatliche, lokale und religiöse Autoritäten organisiert wird. Während der Organisationstreffen repräsentiert Leity Kane die Theatergruppe Kaddu Yaraax. Er informiert die teilnehmenden Gastgeber:innen und Autoritäten über das Thema der Aufführung und erläutert die Idee des Forumtheaters. Anschließend lädt er alle Stadtteilbewohner:innen zur Teilnahme ein. Die Sitzung wird mit der gemeinsamen Verständigung über den Zeitpunkt und den Ort der geplanten Aufführung beschlossen. Der Bürgermeister von Hann Bel-Air war zum Zeitpunkt unseres ersten Treffens zur Vorbesprechung der Aufführung von *Teer ci jukkoo* verhindert und ließ sich entschuldigen. Ihm wurde eine Einladung auf offiziellem Dienstweg per Post zugesandt. Diese Prozesse – die Bereitstellung von Informationen, die Einbeziehung der Gemeinschaft und die kollektive Entscheidungsfindung – verdeutlichen, wie Öffentlichkeit in diesem Kontext als dynamischer Raum durch gemeinschaftliches Handeln entsteht. Die lokale Praxis der gemeinschaftlichen Versammlung und Aushandlung wird gepflegt und eine inklusive Öffentlichkeit hergestellt, die den Zugang zu den Theateraufführungen ermöglicht.

796 Jacques Rancière, *Die Aufteilung des Sinnlichen: die Politik der Kunst und ihre Paradoxien*, 2. Aufl., übers. von Maria Muhle, Reihe PolypeN (b-books, 2008).

797 Tina Chanter, »The Public, the Private and the Aesthetic Unconscious: Reworking Rancière«, in *The Public Sphere From Outside the West*, 1. Aufl., hg. von Divya Dwivedi und V Sanil (Bloomsbury Academic, 2015), 308 f., <https://doi.org/10.5040/9781474219648>.

798 Vgl. *Associations Sportives et Culturelles* (ASC) auf Seite 173.

Horizontalisierung des Zugangs

Die Intention des Forumtheaters besteht in der Demokratisierung des Theaters für alle gesellschaftlichen Schichten. Eine zentrale Dimension dieses Verständnisses von Öffentlichkeit ist der Zugang zu den Aufführungen von Kaddu Yaraax. Dieser wird sowohl durch die räumliche Konfiguration auf Stadtviertelebene – etwa durch die Nähe und Erreichbarkeit der Aufführungsorte – als auch durch die sprachliche Anpassung an das Publikum gewährleistet. Diese beiden Aspekte ergänzen sich gegenseitig. Sie eröffnen Zugang zum gemeinsamen Raum, zur gemeinsamen Zeit und zur gemeinsamen Kommunikation. Zusätzlich sorgt der freie Eintritt zur Theateraufführung für den Abbau finanzieller Barrieren. Diese Maßnahmen fördern eine Horizontalisierung des Zugangs und zielen darauf ab, das Theater wieder zu einem Erfahrungsraum politischer Teilhabe zu machen. Ein Blick auf die Begriffsgeschichte von »Theater« verdeutlicht dieses Verständnis bereits in der Antike. Zum Beispiel bezeichnete der englische Begriff »theatre« ursprünglich offene Räume oder Schauplätze für öffentliche Darbietungen. Erst ab dem 16. Jahrhundert wurde der Begriff für geschlossene Gebäude verwendet.⁷⁹⁹ Die Idee, Theateraufführungen wieder in den öffentlichen Raum zu verlagern, wurde in westlichen Theaterkulturen erst in den 1960er Jahren im Zuge der Entgrenzung der Künste und der politischen Ästhetik aufgegriffen.⁸⁰⁰

Um möglichst vielen den Zugang zu ermöglichen, finden die Aufführungen von Kaddu Yaraax an leicht erreichbaren Orten im öffentlichen Raum statt. Dadurch wird die klassische hierarchische Beziehung zwischen Schauspieler:innen und Publikum zugunsten einer größtmöglichen Annäherung aufgehoben. Auf eine ähnliche Öffnung der Aufführungsorte und die Auflösung der klassischen Festschreibung von Zuschauer:innen- und Schauspieler:innenrollen⁸⁰¹ zielten beispielsweise auch die avantgardistischen Theaterexperimente von Jerzy Grotowski mit seinem *Armen Theater*⁸⁰² und Antonin Artauds *Theater der Grausamkeit*⁸⁰³. Letzteres war vom traditionellen balinesischen Theater inspiriert und versuchte, über körperliche Zeichen und die mittige Anordnung der Bühne eine unmittelbare und organische Interaktion zwischen dem Publikum und den Schauspieler:innen zu ermöglichen.

Mit der bewussten Verlagerung ihrer Aufführungen in öffentliche Räume wie Straßen, Plätze und Kulturzentren wendet sich Kaddu Yaraax' klar von den etablierten Nationaltheatern wie dem Théâtre National Daniel Sorano oder dem Grand Théâtre National Doudou Ndiaye Coumba Rose in Dakar ab. Diese Theater sind mit ihren exklusiven roten Sitzen, Rangordnung und hohen Eintrittspreisen für eine privilegierte Elite konzipiert. Im Gegensatz dazu ermöglicht die Verlagerung in den öffentlichen Raum eine ungezwungenere Atmosphäre; hier kommen verschiedene soziale Gruppen zusammen und die spontane Intervention der Schauspieler:innen und Zuschauer:innen ist möglich und sogar gewollt. Durch diesen Abbau von Hierarchien wird das Theater von Kaddu Yaraax von einer elitären Konnotation befreit und als offener und experimenteller Raum für alle Teilnehmer:innen zugänglich gemacht.

799 Fischer-Lichte u. a., *The Routledge Introduction to Theatre and Performance Studies*, 7.

800 Ebd. 8.

801 Cornelia Adam, »Ang Gey Pin – Theater nach Grotowski und Richards?« (Dissertation, Universität Wien, 2010).

802 Jerzy Grotowski, *Für ein Armen Theater*, 3. Aufl. (Alexander Verlag, 2006).

803 Bernd Mattheus, »Das Theater der Grausamkeit. Ein kapitaless Missverständnis.«, in *Antoine Artaud: Das Theater und sein Double*, 1. Aufl., hg. von Bernd Mattheus, übers. von Gerd Henninger, Werke in Einzelausgaben / Antonin Artaud 8 (Matthes & Seitz, 2012), 276.

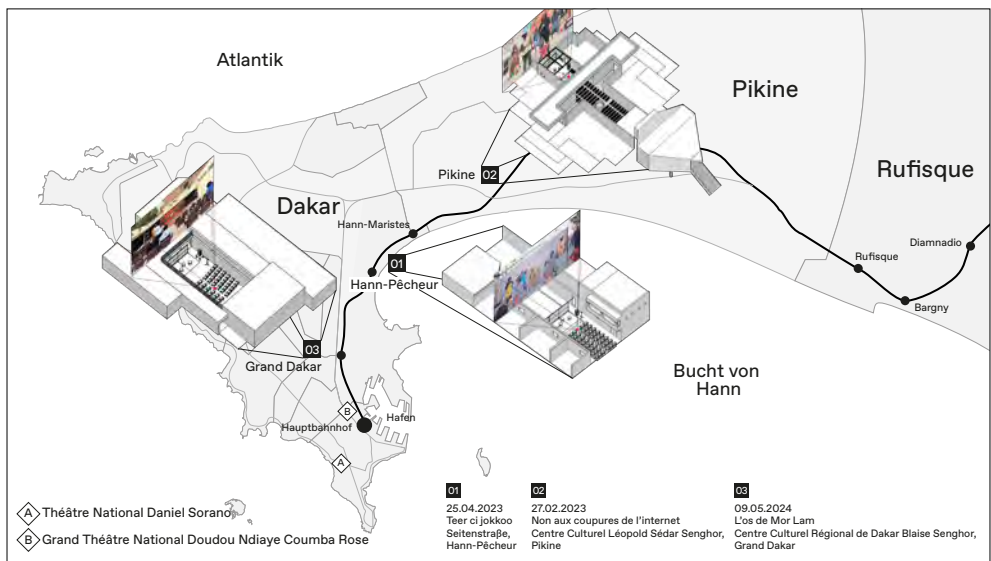


Abb. 44: Karte mit untersuchten Aufführungsorten von Kaddu Yaraax in Dakar, 2024.

© Simon Meienberg.

Durch die Dezentralisierung der Aufführungsorte bringt die Gruppe Kaddu Yaraax ihr Forumtheater in verschiedene Stadtviertel von Dakar (Abb. 44). Die Auswahl der Viertel erfolgt sowohl anhand von Themen, welche die Bewohner:innen direkt betreffen, als auch anhand der sozialen Konstellation der Gemeinschaften vor Ort, die ein informiertes Interesse an der politischen Debatte haben. Mithilfe dieser Kriterien ist es möglich, unterschiedliche Publikumsgruppen zu erreichen und so verschiedene Ideen sowie Lösungsvorschläge situativ zu erproben. Auch der Zeitpunkt der Aufführung ist von Bedeutung: Im Gegensatz zu den Abendvorstellungen in den Nationaltheatern finden die Aufführungen von Kaddu Yaraax am späten Nachmittag oder am frühen Abend bei Tageslicht statt. Durch die gezielte Auswahl des Aufführungszeitpunkts erreicht die Theatercompany verschiedene Alters- und Berufsgruppen wie Kinder, Arbeiter:innen, Student:innen und Berufstätige auf ihrem Heimweg.

Mamadou Diol betont, dass die Aufhebung der Dominanz der kolonialen Sprache ein wesentlicher Faktor für die Demokratisierung des Theaters in Senegal ist.⁸⁰⁴ Seit der Unabhängigkeit Senegals im Jahr 1960 waren offizielle Theateraufführungen auf das Französische beschränkt. Heute inszenieren Kaddu Yaraax und andere Theatergruppen ihre Stücke in Wolof, der interethnischen Verkehrssprache, was die Inhalte und Diskussionen für ein breites Publikum zugänglicher und verständlicher macht. Durch die Verwendung von Wolof können lokale Ausdrucksweisen und kulturelle Bezüge in die Stücke integriert werden. Das steigert nicht nur die Authentizität der Aufführungen, sondern ermöglicht auch eine stärkere Identifikation des Publikums mit den gesetzten Themen. Dadurch wird einem breiteren Publikum die Teilhabe an öffentlichen Diskussionen zu politischen, sozialen und kulturellen Themen ermöglicht. Bisher waren vor allem Wolof-sprechende Zuschauer:innen aufgrund sprachlicher

804 Meienberg und Höfler, »Colliding Circulations: Dakar Mobilities Between Global Connections and Local Displacements« (Manuskript abgegeben).

Barrieren weitgehend vom Diskurs ausgeschlossen. Die Teilnahme an den Theateraufführungen von Kaddu Yaraax ist zudem für alle kostenlos. Der freie Zugang zu den Aufführungen schafft auch die Möglichkeit der spontanen Teilnahme von Passant:innen.

Anpassungsfähigkeit der Bühne

Die Uraufführung von *Teer ci jukkoo* fand am 25. April 2023 um 14:00 Uhr in einer Seitenstraße hinter dem Fußballplatz der Nachbarschaft von Hann-Pêcheur in Dakar statt (Abb. 45). Der Aufführungsort befindet sich in unmittelbarer Nähe der Gleise des TER, welche die ehemals verbundenen Stadtteile Hann-Pêcheur und Hann-Maristes heute voneinander trennen. Teile der Nachbarschaft waren direkt oder indirekt von den Auswirkungen der Bauarbeiten des TER-Projekts betroffen.

Der Aufbau der Bühne von Kaddu Yaraax folgt einer sich wiederholenden Logik und lässt sich als offene Struktur verstehen, wobei einzelne Elemente der Szenografie an die vorgefundenen räumlichen Gegebenheiten angepasst werden. Dabei muss zwischen architektonischem Raum, in dessen Umgebung die Aufführung stattfindet, und dem Aufführungsraum unterschieden werden. Während der Umgebungsraum bereits vor der Aufführung und über diese hinaus existiert, ist der Aufführungsraum von temporärer Natur und umfasst sowohl den Bühnen- als auch den Zuschauer-raum. Er wird für die Dauer der Aufführung von den Teilnehmenden erschaffen und ist durch die Möglichkeiten und Beschränkungen des Umgebungsraums geprägt.⁸⁰⁵ Die Porosität und gegenseitige Durchdringung von privatem und öffentlichem Raum waren bei Aufführungen in verschiedenen Nachbarschaften zu beobachten. Der Zuschauerraum beschränkte sich nicht nur auf die Reihen der temporär aufgestellten Stühle, sondern erstreckte sich auch auf Türöffnungen, Fenster, Balkone und Gehsteige der anliegenden Häuser. Von dort aus verfolgte ein neugieriges Publikum das Schauspiel, wobei einige saßen, andere standen. An diesem Beispiel wird die Verknüpfung von öffentlichem und privatem Raum besonders deutlich.

Eine Bremsschwelle in der Mitte der Seitenstraße, die normalerweise zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit dient, wurde zur Bühne von *Teer ci jukkoo* umfunktionalisiert, um sie gegenüber dem Zuschauerraum auf Straßenniveau zu erhöhen. Links und rechts war der Aufführungsraum durch ein- bis zweistöckige Häuser begrenzt. Vorne und hinten begrenzten Straßenkreuzungen den Aufführungsraum.

805 Fischer-Lichte u. a., *The Routledge Introduction to Theatre and Performance Studies*, 23.

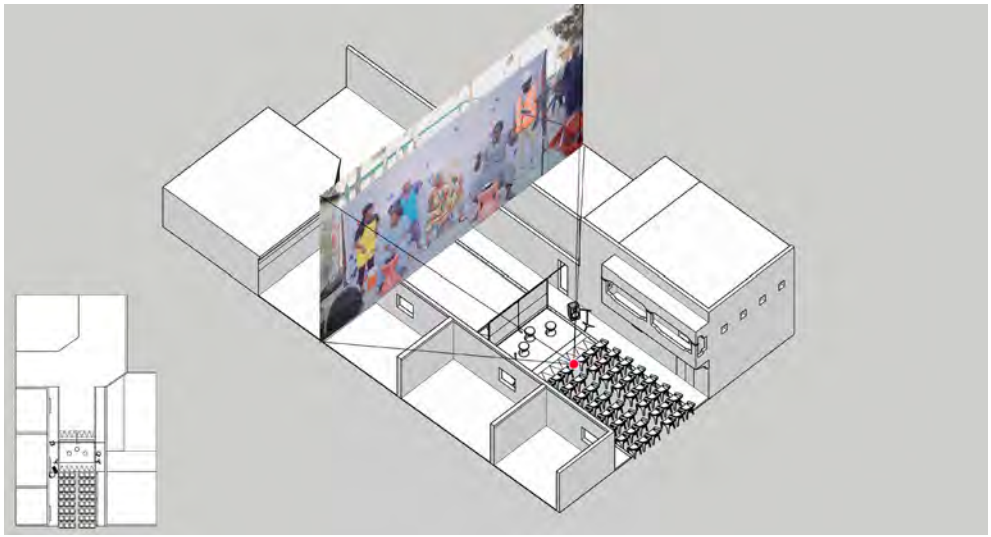


Abb. 45: Grundriss und Axonometrie des Aufführungsraums von *Teer ci jekkoo* am 25. April 2023 in einer Seitenstraße der Nachbarschaft von Hann-Pêcheur, Dakar, 2024.
© Simon Meienberg.

Die Schauspieler:innen übernehmen im Theater von Kaddu Yaraax verschiedene Aufgaben: So transportieren sie etwa eine Stunde vor Aufführungsbeginn die Bühnentechnik, Stühle, Requisiten und Kostüme mit einer angemieteten Pferdekarre zum Aufführungsort. Als Bühnenhintergrund für das Stück *Teer ci jekkoo* diente die Counter-Map mit den markierten Umsiedlungswegen der Impactés (Abb. 39) aus dem Workshop *TER bi soppi na sunuy dundin?! (Der TER hat unser Leben verändert?!)*. Dieser spezifische Bühnenhintergrund verknüpft die Aufführung visuell und assoziativ mit den Ausschlusserfahrungen der Betroffenen. In anderen Aufführungen werden jeweils gemalte Bühnenhintergründe des Streetart-Künstlers Doudou Sagna als Kulisse verwendet. Seine Darstellungen sind artifizielle Übersetzungen von alltäglichen Räumen und Szenen, die Bilder mit Texten und Symbolen kombinieren. Zusammen mit den Bodenplanen markieren und begrenzen sie die Bühne. Der Bühnenhintergrund wird an den ins Textil eingelassenen Ösen an ein freistehendes Metallgerüst gehängt. Dieses besteht aus einem Stecksystem aus Eisenhohlstangen. Die Elemente werden ineinandergeschoben und mit Flügelschrauben fixiert. In der Umgebung gefundene Ziegelsteine von Baustellen dienen als Bühnengewichte, die den Bühnenhintergrund vor dem Wind sichern und für eine gleichmäßige Spannung der Leinwand sorgen.

Gleichzeitig teilt der Bühnenhintergrund die Szene in eine Vorder- und Rückseite: Die dem Publikum zugewandte Seite zeigt das Bühnenbild. Die dem Publikum abgewandte Seite dient als Backstage-Bereich für die Schauspieler:innen von Kaddu Yaraax. Der Tontechniker installierte links und rechts der Bühne zwei Lautsprecher, die er auf das Publikum richtete. Über ein Notebook mit angeschlossenem Mischpult, das auf einem kleinen Tisch seitlich zum Zuschauerraum steht, reguliert er die Lautstärke und die Mikrofone.

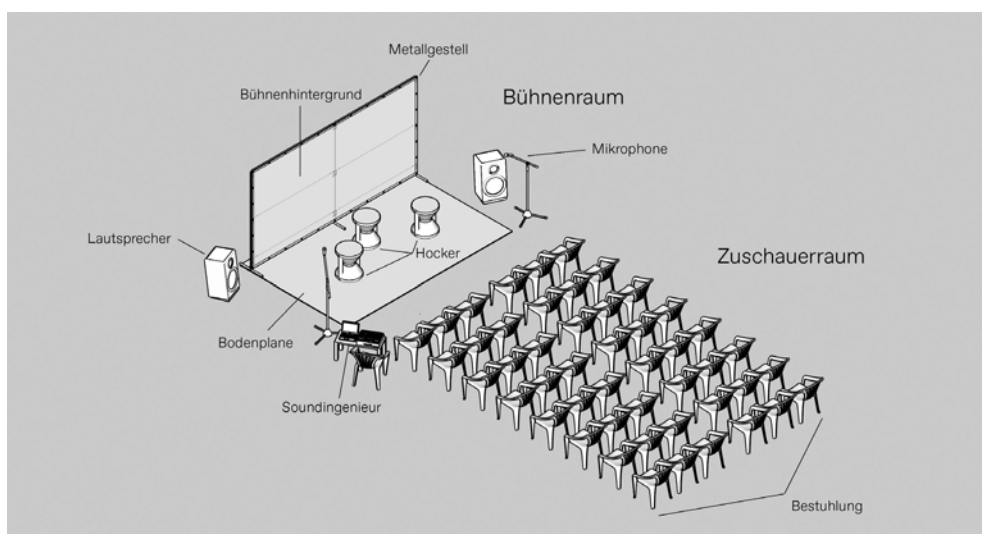


Abb. 46: Darstellung der Bühnenelemente des Aufführungsraumes von *Teer ci jikkoo* in einer Seitenstraße am 25. April 2023 in Hann-Pêcheur, Dakar, 2024. © Simon Meienberg.

Die verwendeten Requisiten und die Kostüme stammten aus dem Fundus von Kaddu Yaraax. Es handelte sich um Alltagsgegenstände, die thematisch für die Aufführung ausgewählt und über ihre gestalterisch intendierte Funktion hinaus interpretiert wurden.⁸⁰⁶ Ein Beispiel dafür sind Hocker aus recyceltem Plastik des senegalesischen Designers Bibi Seck (Abb. 46). Während der Aufführung dienten sie als Sitzgelegenheit, Raumteiler und Musikinstrument. Für die Aufführung von *Teer ci jikkoo* fertigten die Schauspieler:innen von Kaddu Yaraax zusätzlich Wegweiser aus Sperrholz mit den Aufschriften *Déviation* (Umleitung) und *Route Barrée* (gesperrte Straße) sowie ein Straßenschild mit *Attention Danger* (Achtung Gefahr) an, um die durch die Bauarbeiten des TER-Projekts bedingten räumlichen Veränderungen darzustellen. Drei schwarz angemalte und mit Sand gefüllte Fünf-Liter-Wasserbehälter verhinderten ein Umkippen der Schilderpfosten. Als Sitzgelegenheiten für die Zuschauer:innen wurden mehrere Reihen mit weißen Monobloc-Plastikstühlen in der Anordnung 3-3 vor der Bühne aufgestellt. In manchen Aufführungen werden für die Kinder zusätzlich *Basan*-Teppiche⁸⁰⁷ auf den Boden vor die Bühne gelegt. Die Bodennähe des Bühnenaufbaus steht im Kontrast zu den erhöhten Illusionsbühnen und den geschlossenen Theatersälen westlicher Tradition. Die Schwelle zwischen Bühne und Zuschauerraum ist bewusst niedrig gehalten, um eine dialogische Interaktion zwischen Schauspieler:innen und Publikum zu fördern. Da die Aufführungen jeweils bei Tageslicht stattfinden, sind alle technischen Apparaturen des Schauspiels sichtbar.⁸⁰⁸ Um eine realitätsnahe Darstellung zu vermitteln, wird bewusst auf Vorhänge, künstliche Bühnenbeleuchtung und wechselnde Bühnenhintergründe zwischen den Szenen verzichtet.

806 Uta Brandes, »Non Intentional Design«, in *Wörterbuch Design: Begriffliche Perspektiven des Design*, 1. Aufl., hg. von Michael Erlhoff und Tim Marshall, Board of International Research in Design (BIRD) (Birkhäuser Basel, 2008).

807 Vgl. *Basan* in den Fußnoten auf Seite 189.

808 Henry Thorau in: Boal, *Theater der Unterdrückten*, 11.

Ein Vergleich mit anderen öffentlich zugänglichen Aufführungsorten von Kaddu Yaraax verdeutlicht die lokale und situative Anpassungsfähigkeit dieses Bühnenaufbaus. Im Folgenden wird beispielhaft der Aufführungsraum von *Teer ci jukkoo* am 25. April 2023 in Hann-Pêcheur mit dem von *Non aux coupures de l'internet* am 27. Februar 2023 im Centre culturel Léopold Sédar Senghor in Pikine sowie dem von *Los de Mor Lam* (1977)⁸⁰⁹ am 9. Mai 2024 im Centre culturel régional de Dakar Blaise Senghor in Grand Dakar verglichen. Zur Analyse dienen 3D-Rekonstruktionen der Aufführungsräume, die auf Videoaufzeichnungen, Fotografien und Skizzen des Autors sowie auf Luftbildern von Drohnen und von Google Maps basieren.

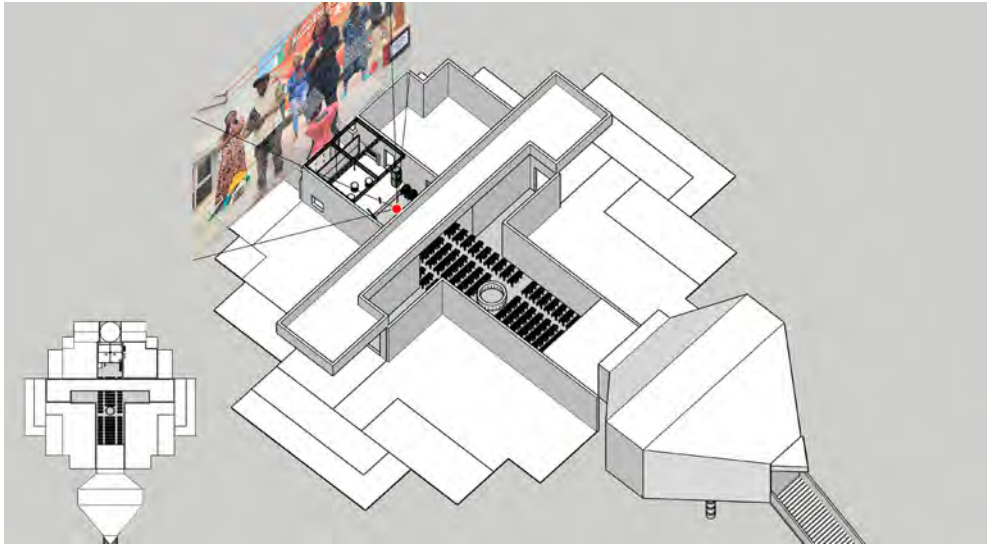


Abb. 47: Grundriss und Axonometrie des Aufführungsraums von *Non aux coupures de l'internet* am 27. Februar 2023 im centre culturel Léopold Sédar Senghor in Pikine, Dakar, 2024. © Simon Meienberg.

Non aux coupures de l'internet

Die Aufführung *Non aux coupures de l'internet* im Centre culturel Léopold Sédar Senghor entstand im Rahmen einer Kollaboration mit der Nichtregierungsorganisation *Projet Optima Sénégal*. Das Stück thematisiert die Möglichkeit eines Internet-Shutdowns vor den Präsidentschaftswahlen 2023 (Abb. 47). Die Aufführung wurde zur Sensibilisierung des Publikums konzipiert und erprobte Handlungsmöglichkeiten, um im Ernstfall den freien Zugang zu Informationen zu schaffen. Die Umnutzung vorhandener Räume und Objekte gehört zu den theatralen Repertoire von Kaddu Yaraax: Für *Non aux coupures de l'internet* nutzte die Gruppe die vorhandene Bühne des Kulturzentrums sowie einen Nebenraum als Backstage-Bereich und Platz für das Mischpult.

809 Interpretation des Originals. Vgl. Birago Diop, *Los de Mor Lam* (Nouvelles Éditions africaines, 1977).

Die Schauspieler:innen widmeten das vorhandene Metallgestell für die Lichttechnik zugunsten der Fixierung des Bühnenhintergrunds um. Der langgestreckte Innenhof des Gebäudes diente als Erweiterung des Zuschauerraums, in dem ein großes Publikum Platz findet. Die Organisator:innen von ARCOTS stellten die Stühle entsprechend in Reihen mit der Anordnung 2-5-2 auf. Zudem verwendeten die Zuschauer:innen die Passage in der ersten Etage als zusätzlichen Publikumsbereich. Aufgrund der hohen und langgestreckten Architektur des Innenhofs war die Akustik optimal, sodass auch das Publikum in den hinteren Reihen das Geschehen auf der Bühne gut verfolgen konnte.

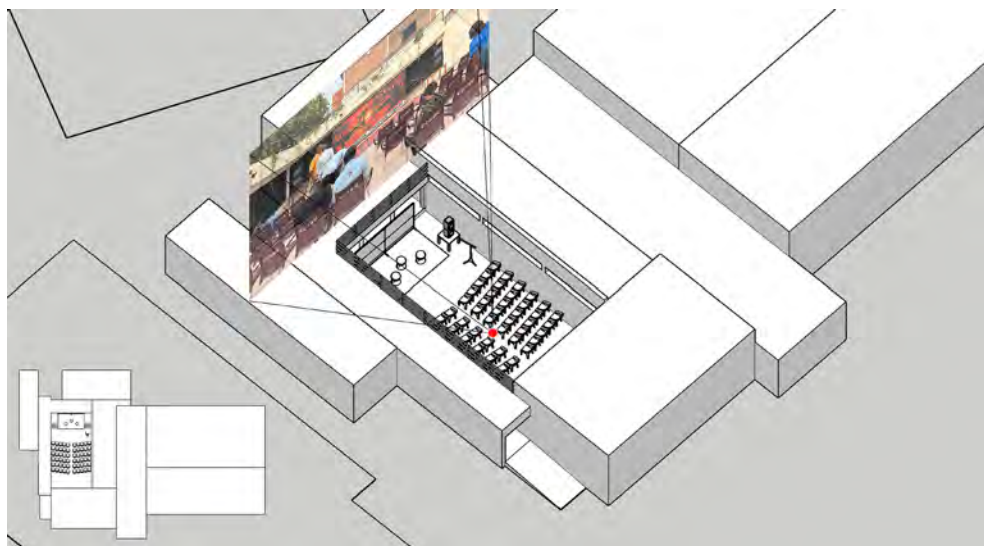


Abb. 48: Grundriss und Axonometrie des Aufführungsraums von *L'os de Mor Lam* am 9. Mai 2024 im Centre culturel régional de Dakar Blaise Senghor, Grand Dakar, 2024. © Simon Meienberg.

L'os de Mor Lam

Die Aufführung von Kaddu Yaraax in Wolof basierte auf einer Interpretation des 1977 in französisch erschienenen Stücks *L'os de Mor Lam*⁸¹⁰ des senegalesischen Autors, Dichters und Erzählers Birago Diop (Abb. 48). Diop gilt als eine führende Stimme der literarischen Négritude-Bewegung⁸¹¹ – eine durchaus umstrittene literarisch-philosophische und politische Strömung, deren Werke sich mit *blackness* und Rassismus auseinandersetzen. Die Aufführung von Kaddu Yaraax fand im Atrium des Centre culturel régional de Dakar Blaise Senghor statt, das für verschiedene Arten und Formate von Veranstaltungen genutzt wird. Hier mussten die Schauspieler:innen den Bühnen-

810 Das Theaterstück *L'os de Mor Lam* thematisiert eine doppelte Tragödie, die sich aus den Themen »Egoismus« und »kollektives gesellschaftliches Versagen« konstituiert. Die Hauptfigur Mor Lam isoliert sich und täuscht seinen Tod vor, um nicht teilen zu müssen. Die Dorfgemeinschaft zeigt eine gleichgültige Haltung und begräbt ihn lebendig, ohne seinen Rückzug in Frage zu stellen. Das Stück zielt auf die kritische Hinterfragung der moralischen Handlung des Individuums und der Gesellschaft durch das Publikum ab. Vgl. *L'os de Mor Lam*.

811 David Simo, »Négritude«, in *Handbuch Postkolonialismus und Literatur*, hg. von Dirk Götsche u. a. (J.B. Metzler, 2017), https://doi.org/10.1007/978-3-476-05386-2_37.

raum durch den Aufbau des Bühnenhintergrundes und der Bestuhlung erst markieren. Die Raumgröße begrenzte die Zuschauerzahl auf ein kleineres Publikum, ähnlich wie bei der Aufführung von *Teer ci jekkoo*. Die Bestuhlung wurde von den Organisator:innen in Reihen mit der Anordnung 5-5 eingepasst. Der Tontechniker platzierte sein Mischpult seitlich links unter dem überdachten Säulengang und positionierte die Lautsprecher auf erhöhten quadratischen Tischen, um eine optimale Raumakustik zu gewährleisten.

Die drei dargestellten Bühnenaufbauten zeigen, dass es Kaddu Yaraax durch die Modularität, Demontierbarkeit und Erweiterbarkeit der Bühnenelemente gelingt, trotz unterschiedlicher architektonischer Voraussetzungen temporäre Bühnen zu schaffen, die Alltagsräume unterbrechen und damit in den Fokus ihrer Aufführung rücken. Ihr Theater benötigt keine feste Spielstätte und keine permanente, immergleiche Installation, die eine aufwändige Aufbauplanung erfordern würde. Dadurch ist ihr Theater flexibel und Aufführungen können in relativ kurzen Zeitabständen in unterschiedliche Umgebungen intervenieren. Die Szenografien von Kaddu Yaraax können als ephemere Architekturen⁸¹² beschrieben werden, als theatrale und architektonische Interventionen in öffentliche und halböffentliche Räume, die sich nach der Aufführung wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzen lassen (Abb. 49).

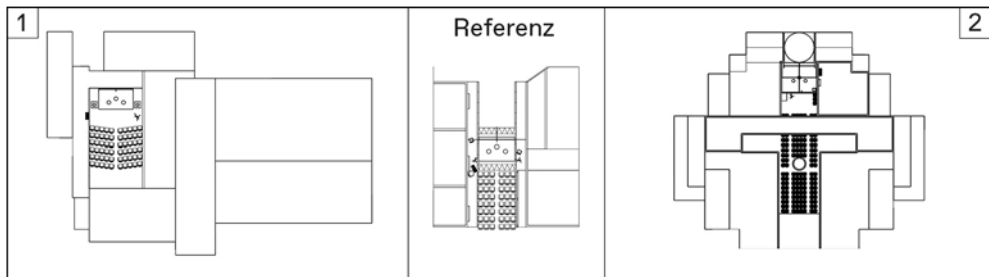


Abb. 49: Grundrisszeichnungen der Bühnenaufbauten im Vergleich mit der Straßenbühne von *Teer ci jekkoo*. (1) Centre culturel régional Blaise Senghor, (2) Centre culturel Léopold Sédar Senghor, Dakar, 2024. © Simon Meienberg.

Diese temporäre Raumtransformation wird besonders deutlich am Beispiel der Seitenstraße, die für die Aufführung von *Teer ci jekkoo* in eine Stadtbühne verwandelt wurde. Der Verkehr durch die Straße wurde vorübergehend gestoppt oder umgeleitet. Gleichzeitig zog die dadurch entstandene Menschenmenge die Aufmerksamkeit auf die Aufführung. Die Passant:innen wurden dazu eingeladen, ihren eingeschlagenen Weg zu unterbrechen und am Forumtheater teilzunehmen. Der Alltagsrhythmus trat vorübergehend in den Hintergrund und wurde von der Raum-Zeit-Ordnung der Aufführung überlagert.

812 Rahul Mehrotra u. a., *Ephemeral Urbanism: Cities in Constant Flux*, 1. Aufl. (ARQ ediciones, 2017).

Diese Verwandlung der öffentlichen Straße in einen politischen Raum der *Manifestation* beschreibt der Philosoph Jacques Rancière in These 8 seiner *Zehn Thesen zur Politik*:

Wesentliche Arbeit der Politik ist die Konfiguration ihres eigenen Raumes. Sie besteht darin, die Welt ihrer Subjekte und ihrer Tätigkeiten zu Gesicht zu bringen. Das Wesentliche der Politik ist die Demonstration des Dissens, als Vorhandensein zweier Welten in einer einzigen.⁸¹³

Rancière verdeutlicht die hier beschriebene räumliche Konfiguration des Politischen am Beispiel des Aufrufs *Circuler! Il n'y a rien à voir* (Bewegen Sie sich weiter! Es gibt nichts zu sehen). Mit diesen Worten versucht die französische Polizei, Menschenansammlungen und potenzielle politische Demonstrationen im öffentlichen Raum aufzulösen.⁸¹⁴ Der Architekt und Autor Eyal Weizman beschreibt in der 2015 erschienenen Studie *The Roundabout Revolutions*⁸¹⁵ die Dynamik und das Potenzial der temporären Formierung von Protestbewegungen im öffentlichen Raum während des Arabischen Frühlings. Dabei handelte es sich um eine Serie von Protesten, Aufständen und Revolutionen in der arabischen Welt, die Anfang der 2010er Jahre vornehmlich auf Kreisverkehrsplätzen stattfanden. Die Umwandlung eines Raumes der Zirkulation in einen Raum der Aufführung durch Kaddu Yaraax kann im Sinne Eyal Weizmans und in Anlehnung an Hannah Arendt als Unterbrechung der routinierten städtischen Bewegung verstanden werden. Die dadurch erzeugte Störung der Ordnung ist ein inhärent politischer Akt.

Eine weitere zeitliche Dimension der Aufführung wird durch Musik und Chorgesang angesprochen. Vor Beginn der Aufführung spielte Kaddu Yaraax bekannte Lieder senegalesischer Musiker wie Élage Diouf oder Youssou N'Dour im schnellen Mbalax-Rhythmus, um die Aufmerksamkeit der Passant:innen auf sich zu ziehen. Während der Aufführung gestaltete der Chorgesang die Übergänge zwischen den Szenen und markierte das Ende des Theaterstücks. Die musikalischen Elemente wurden jeweils von den Schauspieler:innen unter der Anleitung von Mamadou Diol komponiert und eingeübt und enthielten sowohl Verweise auf die senegalesische Folklore und Poesie als auch eigene Interpretationen. Durch diese musikalische Rhythmisierung der Aufführung wurde eine Beziehung zwischen der Räumlichkeit, Körperlichkeit und Tonalität hergestellt. Musik und Chorgesang sind in diesem Sinne als Organisationsprinzipien zu verstehen, die zur Dynamisierung des Schauspiels beitragen.⁸¹⁶

Der Theaterwissenschaftler Christopher Balme weist zudem darauf hin, dass der Rhythmus für die Négritude-Bewegung über die Grenzen von Musik und Tanz hinausging und sich auch auf die Architektur und die alltägliche Bewegung ausdehnte.⁸¹⁷ So bezeichnete Léopold Sédar Senghor, der erste senegalesische Präsident, Rhythmus als eine »Architektur des Seins«,⁸¹⁸ die das Alltagsleben und die Kunst der Afrika-

813 Jacques Rancière, *Zehn Thesen zur Politik*, übers. von Marc Blankenburg, TransPositionen (Diaphanes, 2008), 33.

814 Ebd.

815 Eyal Weizman, *The Roundabout Revolutions*, hg. von Nikolaus Hirsch und Markus Miessen, Critical Spatial Practice 6 (Sternberg Press, 2015).

816 Fischer-Lichte u. a., *The Routledge Introduction to Theatre and Performance Studies*, 37.

817 Balme, *Decolonizing the Stage*, 34.

818 Léopold Sédar Senghor, »L'esprit de la civilisation ou les lois de la culture négro-africaine«, *Présence Africaine*, Nr. 8/10 (1956): 60 f., JSTOR.

ner:innen bestimmt. In dieser Betrachtungsweise kann die bewusste Unterbrechung des regulären Tagesablaufs in den Aufführungen von Kaddu Yaraax mit den Verdrängungserfahrungen der Impactés in Verbindung gebracht werden. Durch die Umsiedlung wurden sie aus ihrem alltäglichen Rhythmus gerissen.

Ergebnisoffenheit der Handlung

Struktur und Handlung des Forumtheaters von Kaddu Yaraax unterscheiden sich grundlegend vom klassischen Drama nach aristotelischem Vorbild. Letzteres gliedert sich in einen Prolog, drei Episoden, einen Exodus und den Chorteil zwischen den Handlungen.⁸¹⁹ Das Drama entwickelt sich in einem stringenten Ablauf über fünf Akte hinweg; es steuert auf eine Peripetie, einen Wendepunkt, zu, an dem ein radikaler Umschwung der Handlung erfolgt. Diese geschlossene Struktur ist unveränderlich und legt den Verlauf der Ereignisse von Anfang an fest.⁸²⁰ Demgegenüber besteht das Forumtheater von Kaddu Yaraax aus einer Abfolge kurzer, rhythmischer Szenen. Dies fördert sowohl die Intervention der Zuschauer:innen als auch die Ergebnisoffenheit der Handlung. Ziel ist es, den Zuschauer:innen Raum für aktive Beteiligung und Einflussnahme auf den Handlungsverlauf zu geben. Eine zentrale Rolle übernimmt dabei der Joker, der bei Kaddu Yaraax von Leity Kane gespielt wird. Als Joker eröffnet er die Aufführung, indem er den Zuschauer:innen zunächst das Thema und die Regeln des Forumtheaters erklärt. Direkt zu Beginn fordert er das Publikum auf, mit ihm bis drei zu zählen: »Ben ..., ñaar ..., ñett ... ñu tambali ... action!« (eins ..., zwei ..., drei ..., wir fangen an ... Aktion!). Mit diesem gemeinsamen Einzählen eröffnet der Joker die Aufführung, baut Hemmschwellen ab und bereitet das Publikum auf seine aktive Rolle vor.

Ablauf und Struktur

Das Forumtheater von Kaddu Yaraax gliedert sich in drei Phasen: Die erste Phase betrifft die Präsentation der Szenen. Die Schauspieler:innen spielen kurze Szenen von fünf bis zehn Minuten, die nicht in einer progressiven Handlung aufeinander aufbauen. Vielmehr zeigen sie unterschiedliche Konfliktsituationen an verschiedenen Schauplätzen (Abb. 50). In der zweiten Phase, der Forumsdiskussion, diskutieren die Zuschauer:innen nach den Szenen und am Ende der Aufführung das Verhalten der Figuren auf der Bühne und beurteilen es. Sie bewerten deren Entscheidungen und stellen eigene Lösungsvorschläge zur Debatte. In der dritten Phase, dem Rollenwechsel, fordert der Joker das Publikum auf, selbst auf die Bühne zu kommen und die Schauspieler:innen zu ersetzen, um die vorgeschlagenen Lösungen live zu erproben. Dabei werden der Handlungsverlauf und der Ausgang des Stücks maßgeblich von der Konstellation des Publikums und seiner aktiven Teilnahme beeinflusst.

819 Bernhard Asmuth, »Die Gliederung des Dramas«, in *Einführung in die Dramenanalyse*, 8. Aufl., hg. von Bernhard Asmuth (J.B. Metzler, 2016), 37.

820 Asmuth, »Die Gliederung des Dramas«, 38.



Abb. 50: Beginn (links) und Ende (rechts) von Szene 1: *Le dernier repas* (Das letzte Mahl) in der Uraufführung von *Teer ci jukkoo* in Hann-Pêcheur, Dakar, 2023. Videostills.
© Babacar Ndiaye.

Die Forumsdiskussion: Raum für marginalisierte Stimmen

Mit ihren Aufführungen schafft Kaddu Yaraax öffentliche Foren für sozialkritische und politische Debatten. Vor dem Hintergrund der einseitigen Kommunikation und mangelnden Transparenz über die tatsächlichen Auswirkungen des TER-Projekts seitens der verantwortlichen APIX bietet die Forumsdiskussion einen wichtigen Raum für die Stimmen der Betroffenen.⁸²¹ Während der Theateraufführung stellt sie einen entscheidenden Moment für die Aktivierung und Einbindung der Zuschauer:innen in den Dialog dar.

Der Begriff »Forum« leitet sich historisch von der Raumtypologie des römischen Marktplatzes ab. Dieser war ein Ort für öffentliche Kundgebungen und politische Debatten. Im westlichen Kulturkreis bezeichnet das Forum einen Ort des öffentlichen Lebens, an dem wichtige politische Entscheidungen und Diskussionen stattfinden.⁸²² Mamadou Diol weist darauf hin, dass sich die in Senegal praktizierte Debattenkultur auch in den Theaterformen wie dem *théâtre de débat*, *théâtre communautaire* oder *théâtre suivi d'une discussion* widerspiegelt. In den meisten Dörfern Senegals gibt es den bereits oben erwähnten Palaverbaum an einen zentralen Ort. An diesem versammelt sich die Gemeinschaft, um Konflikte oder Themen des Gemeinwohls zu besprechen. Im urbanen Kontext von Dakar sind bis heute die *pénc* der Lébou zu erkennen, die nach islamischer Tradition um einen zentralen Baum herum organisiert sind und sich inmitten des städtischen Siedlungsrasters befinden. Sie konstituieren eine zentrale räumliche Konfiguration der gesellschaftlichen Zusammenkunft. Mamadou Diol zufolge kann die Forumsdiskussion des Forumtheaters als Pendant zu einer Versammlung unter dem Palaverbaum verstanden werden.

In der Forumsdiskussion übernimmt der Joker eine Schlüsselrolle. Er moderiert die Interaktionen zwischen der Theatergruppe und dem Publikum und fungiert als Vermittler und Impulsgeber. Der Joker kann das Wort erteilen oder entziehen. Er moderiert die Debatte und animiert das Publikum, sich aktiv am Diskurs zu beteiligen. Ziel ist es, eine lebhafteste Diskussion über das Thema der Aufführung und das Verhalten der Figuren des Stücks zu fördern. Trotz ihres offenen und unvorhersehbaren Charakters folgt die Forumsdiskussion einer klaren Struktur, die vor allem den Austausch zwischen Schauspieler:innen und Publikum ermöglichen soll. Nach jeder gespielten

821 Vgl. *Die Forumsdiskussion: Raum für marginalisierte Stimmen* auf Seite 229

822 Digitale Wörterbuch der deutschen Sprache (DWDS), »Forum, das«, in DWDS, August 2024, <https://www.dwds.de/wb/Forum?o=forum>.

Szene reihen sich die Schauspieler:innen vor dem Publikum auf. Der Joker ergreift das Mikrofon und fragt zunächst, was die Zuschauer:innen auf der Bühne gesehen und wahrgenommen haben (Abb. 51). Anschließend fordert er das Publikum auf, das Verhalten der Schauspieler:innen in den gespielten Situationen zu bewerten. Die Rollen der Schauspieler:innen sind klar definiert, sodass das Publikum deren Absichten, sozialen Status, politische Einstellungen und Handlungen nachvollziehen kann. Bei den Bewertungen geht es jedoch nicht darum, wie in einem Gerichtsprozess zu festen Urteilen zu kommen. Vielmehr sollen die Zuschauer:innen lernen, unterschiedliche Perspektiven einzunehmen und die Situationen aus verschiedenen Positionen zu betrachten. Dadurch soll ein kritischer Diskurs entstehen.

Die Politikwissenschaftlerin Chantal Mouffe betont, dass Meinungsverschiedenheiten und unterschiedliche Interpretationen für die Identifikation der Teilnehmer:innen bei politischen Aushandlungsprozessen entscheidend sind.⁸²³ Eine pluralistische Politik lebt von Debatten über Alternativen.⁸²⁴ Gleichzeitig warnt Mouffe davor, Andersdenkende als Feinde zu betrachten. Sie sollen als legitime Kontrahenten wahrgenommen werden, deren Ansichten zwar hinterfragt, deren Recht auf freie Meinungsäußerung jedoch stets respektiert wird.⁸²⁵ Der kritische und respektvolle Umgang in der Forumsdiskussion kann mit Mouffes Konzept des *agonistischen Pluralismus* verglichen werden. Jede Meinung wird angehört und Konflikte werden nicht als feindliche Auseinandersetzung zwischen Gegnern (Antagonisten), sondern als konstruktive Aushandlung zwischen Kontrahenten (Agonisten) gestaltet.⁸²⁶ Eine typische Frage des Jokers lautet etwa: »Wie hättet ihr in einer vergleichbaren Situation gehandelt?« Solche Fragen regen das Publikum dazu an, gemeinsam über mögliche Lösungsansätze nachzudenken und aktiv an der Diskussion teilzunehmen.



Abb. 51: Leity Kane von Kaddu Yaraax stellt in der Uraufführung von *Teer ci jikkoo* als Joker Fragen an das Publikum, erteilt das Wort und leitet in die nächste Szene über. Hann-Pêcheur, Dakar, 2023. Videostills. © Babacar Ndiaye.

Diese Dynamik der Forumsdiskussion lässt sich beispielhaft anhand der Uraufführung von *Teer ci jikkoo* darstellen. Im Publikum befanden sich sowohl Bewohner:innen der unmittelbaren Nachbarschaft als auch Fatou Dione mit ihrer Tochter Mbacké sowie weitere Vertreter:innen der Impactés. Babacar Mbengue, der amtierende Bürgermeister von Hann Bel-Air, folgte der schriftlichen Einladung von Kaddu Yaraax und erschien in Begleitung seines persönlichen Assistenten. Eine angespannte Atmo-

823 Mouffe, *Agonistik*, 30.

824 Ebd. 29.

825 Chantal Mouffe, »Democracy as Agonistic Pluralism«, in *Agonistic Assemblies: On the Spatial Politics of Horizontality*, 1. Aufl., hg. von Markus Miessen (Sternberg Press, 2024), 21.

826 Ebd.

sphäre lag in der Luft. Alle anwesenden Zuschauer:innen kannten entweder direkt Betroffene oder waren selbst unmittelbar von den Auswirkungen der Bauarbeiten des TER-Projekts betroffen.

Nach der ersten Szene von *Le dernier repas* (Das letzte Mahl) folgten mehrere Personen aus dem Publikum der Aufforderung des Jokers und ergriffen nacheinander das Mikrofon (Abb. 52). Der folgende Auszug basiert auf dem Transkript einer Videoaufnahme der Aufführung. Dieses wurde von Abdoulaye Karel Dieng aus dem Original in Wolof ins Französische übersetzt. Für die vorliegende Analyse diente eine Übersetzung des Autors der vorliegenden Arbeit vom Französischen ins Deutsche. Die Reaktionen des Publikums sind kursiv und in Klammern dargestellt.

1. Frau: »Warum ist die Gastwirtin Yaye Awa nicht wie alle anderen weggezogen, obwohl sie eine Entschädigung erhalten hat?«
(aufgebrachtes Raunen)

Serviererin: »Die Entschädigung, die Yaye Awa erhalten hat, war lächerlich gering und deshalb hat sie weitergemacht bis sie aufgefordert wurde, ihre Sachen zu packen.«
(empörtes, wütendes Auflachen)

Mann: »Die Entschädigung war nicht angemessen. Außerdem ist die Zwangsräumung durch die Ordnungskräfte eine unmenschliche Form der behördlichen Durchsetzung.«
(zustimmendes Nicken)

1. Frau: »Wäre sie Eigentümerin ihres Hauses gewesen, wäre sie angemessen entschädigt worden.«

2. Frau: »Ich kenne eine Betroffene, der das Projekt 100.000 CFA-Francs (rund 152 Euro) Entschädigung schuldet. Am Ende hat sie lediglich 10.000 CFA-Francs (rund 15 Euro) erhalten. Das ist ungerecht! Das reicht nicht einmal für die Ernährung ihrer Familie.«

Mbacké: »Das Hauptproblem ist die Art und Weise der Entschädigung.«

Zur Veranschaulichung der Situation rezitiert Mbacké die senegalesische Redewendung *Coumba am Ndey* (Coumba hat eine Mutter) und *Coumba amul Ndey* (Coumba hat keine Mutter). Diese beschreibt die ungleiche Behandlung von zwei Personen, die eigentlich gleichberechtigt sein sollten.

Mbacké: »Yaye Awa gehört zu den entschädigten Waisen.«
(gesenkte Blicke, eine betroffene Stille legt sich über das Publikum)



Abb. 52: Zuschauer:innen während der Forumsdiskussion. Hann-Pêcheur, Dakar, 2023. Videostills. © Babacar Ndiaye.

Die Forumsdiskussion zeigt exemplarisch, dass die Betroffenen sich ihrer Situation bewusst waren und die ungleiche Entschädigung als Hauptursache für ihren sozialen Abstieg identifizierten. Ermutigt durch die ersten Wortmeldungen, beteiligten sich immer mehr Zuschauer:innen an der Debatte. Es entstand eine Diskussion über die ungerechte Entschädigung. Einzelne Personen aus dem Publikum berichteten von ihren persönlichen Erfahrungen. Die Vorwürfe gegen APIX und die Untätigkeit der Afrikanischen Entwicklungsbank häuften sich. Es wurden verschiedene Lösungsansätze und Gegenvorschläge eingebracht und gegeneinander abgewogen.

Die kritische Einmischung einzelner Zuschauer:innen lässt sich mit der Rolle der ungebetenen Außenseiter:innen, der sogenannten *crossbenchers*, vergleichen.⁸²⁷ Der Architekt und Autor Markus Miessen konzeptualisiert *crossbenching* als kritische räumliche Praxis,⁸²⁸ die normative Formen politischer Partizipation hinterfragt und sich mit Fragen der Gestaltbarkeit agonistischer Räume, der Rolle von Reibungen und Brüchen sowie der Inszenierung politischer Diskurse auseinandersetzt.⁸²⁹ Laut Miessen dient Crossbenching dazu, unterschwellige Konflikte sichtbar zu machen, um dann mit ihnen zu arbeiten und auf sie Einfluss zu nehmen.⁸³⁰ Crossbenching betont die zentrale Bedeutung sozialer Zusammenkünfte bei dieser Arbeit, die durch räumliche, interaktive und performative Verfahren mobilisiert werden kann. Crossbenching bietet die Möglichkeit, demokratische Aushandlungsprozesse durch die räumliche Gestaltung und Interaktion zu reflektieren und zu aktivieren.⁸³¹ Im Hinblick auf das Forumtheater von Kaddu Yaraax ist der Rollen- und Platzwechsel der Zuschauer:innen mit dieser Praktik des Crossbenchings vergleichbar: Am Ende der Forumsdiskussion fordert der Joker die Zuschauer:innen dazu auf, die Bühne zu betreten, um Kritik zu üben, Konflikte sichtbar zu machen und ihre eigenen Ideen und Lösungsansätze vorzustellen.

Bei der Uraufführung von *Teer ci jukkoo* blieb der Rollenwechsel, der in anderen Aufführungen von Kaddu Yaraax zu beobachten ist, jedoch aus. Die Zuschauer:innen wirkten von der Debatte emotional zu aufgewühlt. Mamadou Diol weist darauf hin, dass die Intensität und Dynamik eines Forumtheaters von mehreren Faktoren abhän-

827 Miessen, *Crossbenching*.

828 Die Praktik des *Crossbenchings* wurde von Miessen in Analogie zur Rolle und Funktion unabhängiger Mitglieder in einigen Parlamenten wie dem britischen House of Lords entwickelt. Der Name leitet sich von den Querbänken ab, die während der Parlamentssitzungen zwischen den Reihen der Regierung und der Opposition aufgestellt werden.

829 Miessen, »Proximities«, 33–35.

830 Miessen, *Crossbenching*.

831 Miessen, »Proximities«, 35.

gen: dem Thema, der Komplexität des Problems und vor allem der Atmosphäre bei der Aufführung.⁸³² Der Philosoph Gernot Böhme beschreibt diese Wechselwirkung von Stimmung und Raumatmosphäre in seinem Werk *Atmospheric Architectures* (2017).⁸³³ In Anlehnung an Böhme stellt die Theaterwissenschaftlerin Erika Fischer-Lichte fest, dass die Zuschauer:innen durch ihre Präsenz selbst Teil der Atmosphäre werden, indem sie diese durch ihr Verhalten und ihre Reaktionen mitgestalten.⁸³⁴ Demnach wird die Atmosphäre einer Aufführung neben den räumlichen Eigenschaften des Aufführungsortes vor allem von der Stimmung des Publikums beeinflusst.

Während der Uraufführung von *Teer ci jekkoo* entfaltete sich im Publikum eine Atmosphäre des Mitgefühls und der Solidarität. Einige Zuschauer:innen luden Kaddu Yaraax dazu ein, das Theaterstück erneut in ihrem Viertel aufzuführen, um weitere Unterstützung im solidarischen Kampf für Gerechtigkeit zu mobilisieren. Der Bürgermeister versprach, die Anliegen der Betroffenen kraft seines politischen Amtes an höhere Stellen weiterzuleiten. Mit seiner Anwesenheit brachte er seine Anteilnahme an den Schicksalen der Betroffenen zum Ausdruck. Durch die direkte Begegnung von betroffenen Bürger:innen und staatlichen Repräsentant:innen wurde die Aufführung zum Ort für marginalisierte Stimmen. Die respektvolle und offene Atmosphäre trug entscheidend dazu bei, diese Annäherung zu ermöglichen. Obwohl kein Rollentausch bei der Uraufführung von *Teer ci jekkoo* stattfand, trägt er als Praxis der Selbstermächtigung und Emanzipation entscheidend zur Wirksamkeit des Forumtheaters von Kaddu Yaraax bei. Insgesamt zeigte das Theater sein Potenzial, durch die Erprobung alternativer Lösungsansätze nachhaltige gesellschaftliche Veränderungen anzustoßen.

Der Rollenwechsel: Transformative Selbstermächtigung und politische Emanzipation

Der Rollenwechsel ist der letzte Schritt einer Theateraufführung von Kaddu Yaraax und findet immer direkt nach der Forumsdiskussion und am Ende der Aufführung statt. Dabei fordert der Joker Zuschauer:innen dazu auf, eine:n Schauspieler:in zu ersetzen und an ihrer:seiner Stelle zu spielen. So haben sie die Möglichkeit, die zuvor im Forum diskutierten Lösungsansätze auszuprobieren, in die Handlung der Aufführung einzugreifen und den Verlauf des gesamten Stücks oder einer Szene zu verändern. Auf diese Weise werden die Zuschauer:innen zu »Spect-actors«. Die Wortkomposition aus »spectator« und »actor« steht für die transformative Verwandlung der Zuschauer:innen zu Schauspieler:innen. Durch den Rollenwechsel werden die Zuschauer:innen zu politischen Akteur:innen, die verborgene Machtmechanismen aufdecken und ihre Positionen und Beziehungen in der Gesellschaft neu aushandeln. Eine Vorstufe des Rollenwechsels ist Boals Technik der *dramaturgia simultânea* (simultanen Dramaturgie). Hier werden Zuschauer:innen vom Joker aufgefordert, zu Autor:innen und Regisseur:innen des Stücks zu werden, ohne selbst auf der Bühne aufzutreten. Ihre mündlichen Lösungsvorschläge werden dabei von den Schauspieler:innen unmittel-

832 Diol Mamadou, »Informelles Gespräch über die Rezeption von *Teer ci jekkoo* am Tag nach der Aufführung.«, interviewt von Simon Meienberg, 26. April 2023, Feldnotiz.

833 Gernot Böhme, *Atmospheric Architectures: The Aesthetics of Felt Spaces*, 1. Aufl., übers. von Tina Engels-Schwarzpaul (Bloomsbury Publishing, 2017), 90 f., <https://doi.org/10.5040/9781474258111>.

834 Fischer-Lichte u. a., *The Routledge Introduction to Theatre and Performance Studies*, 25.

bar interpretiert.⁸³⁵ Die simultane Dramaturgie unterscheidet sich von traditionellen Stücken, die auf der Textvorlage einer:ines einzelnen Autor:in basieren, indem sie den Handlungsverlauf des Schauspiels ohne zeitliche Distanz und in kollektiver Autorenschaft hervorbringt. Die beiden Theatertechniken der simultanen Dramaturgie und des Rollenwechsels⁸³⁶ können als ein dynamisches Zusammenspiel von Situationen und Aktionen beschrieben werden, das darauf abzielt, die Selbstermächtigung marginalisierter Gruppen zu stärken. In einem vom Autor geführten Gespräch im Jahr 2024 erklärte Leity Kane, dass die Zuschauer:innen durch den Rollentausch mit den im Stück ausgegrenzten oder unterdrückten Figuren ein Gefühl politischer Emanzipation erfahren. Indem sie die Kostüme der Schauspieler:innen anziehen und deren Requisiten verwenden, können sie die Herausforderungen und Konflikte der Figuren unmittelbar nachempfinden. Durch ihr eigenes Handeln auf der Bühne erleben sie Unterdrückung aus unterschiedlichen Perspektiven und Positionen, was zu einem besseren Verständnis der Situation führt. Ein Spect-actor tritt dabei direkt mit dem Unterdrücker in den Dialog und schlägt alternative Verhaltensweisen vor, die sich der Unterdrückung entgegenstellen. Durch diese Interventionen der Zuschauer:innen entstehen neue Lösungsansätze, die das Publikum gemeinsam diskutiert, um zu bewerten, ob sich das Machtverhältnis zwischen Unterdrücker und Unterdrücktem verändert hat. Auf diese Weise werden die Zuschauer:innen aktiv in den Aushandlungsprozess eingebunden und selbst zu Akteur:innen des Wandels.⁸³⁷

Performanz und Transformation

Der Rollenwechsel in Theateraufführungen ermöglicht eine transformative verkörperte Erfahrung, die als Praxis der Selbstermächtigung ein politisches Potenzial in sich birgt. Diese Wirkung lässt sich jedoch nicht im Voraus planen, da sie von der unvorhersehbaren Dynamik zwischen Publikum und Schauspieler:innen während der Aufführung abhängt.⁸³⁸ Die ästhetische Erfahrung des Rollenwechsels lässt sich insbesondere mit dem Begriff der Performanz erfassen. Der Begriff stammt ursprünglich aus der Linguistik und wurde durch den Philosophen John L. Austin in seiner *Theorie der Sprechakte* (1955) geprägt.⁸³⁹ Seit den 1960er Jahren hat der Begriff durch die sogenannte performative Wende in den Kulturwissenschaften eine starke Ausweitung erfahren. Heute wird er in den Disziplinen Theaterwissenschaft, Ethnologie und Medienwissenschaft unterschiedlich interpretiert.⁸⁴⁰

835 Boal, *Theater der Unterdrückten*, 51.

836 Fischer-Lichte, *Ästhetik des Performativen*, 63.

837 Meienberg und Höfler, »Colliding Circulations: Dakar Mobilities Between Global Connections and Local Displacements« (Manuskript abgegeben).

838 Fischer-Lichte, *Ästhetik des Performativen*, 67.

839 John Langshaw Austin, *Zur Theorie der Sprechakte. (How to do things with words)*, übers. von Eike von Savigny, Reclams Universal-Bibliothek, Nr. 9396 (Reclam, 1986).

840 Christopher Dell, *Epistemologie der Stadt: Improvisatorische Praxis und gestalterische Diagrammatik im urbanen Kontext*, 1. Aufl., Urban Studies (Transcript, 2016), 74.

Der Kulturwissenschaftler Uwe Wirth beschreibt die Vielschichtigkeit des Begriffs wie folgt:

Performanz kann sich ebenso auf das ernsthafte Ausführen von Sprechakten, das inszenierende Aufführen von theatralen oder rituellen Handlungen, das materiale Verkörpern von Botschaften im ›Akt des Schreibens‹ oder auf die Konstitution von Imaginationen im ›Akt des Lesens‹ beziehen.⁸⁴¹

Im Kontext der Theateraufführung hat der Begriff der Performanz eine doppelte Bedeutung. Das zugrunde liegende englische Verb *to perform* verweist einerseits auf das *Ausführen* von Handlungen und andererseits auf das *Aufführen* von Inszenierungen.⁸⁴² Die Kunstvermittlerin Nora Landkammer identifiziert in der Verbindung von Performativität und Theatralität außerdem eine Praxis, die Wirklichkeit durch die (Wieder-)Aufführung historisch gewachsener Handlungsmöglichkeiten herstellt.⁸⁴³

Die performative Wirkung der Aufführung von Kaddu Yaraax liegt weniger in der Wiederholung als vielmehr in der Infragestellung gesellschaftlich festgeschriebener Handlungen, Positionen und sozialer Hierarchien, um neue Aktionsmöglichkeiten aufzuzeigen. Mamadou Diol betont, dass ein:e Zuschauer:in in dem Moment, in dem sie:er in das Stück eingreift, ihre:seine eigene Handlungsmacht erkennt. Diese Erfahrung zeigt der Person, dass sie die Situation nicht nur auf der Bühne, sondern auch in ihrer Lebenswirklichkeit beeinflussen kann. Diese verkörperte Erfahrung stärkt die Bereitschaft, die eigenen Lebensumstände zu verändern. Wer im Alltag einer ähnlichen Situation wie der im Forumtheater begegnet, wird ermutigt, die eigene Meinung zu äußern und den Dialog mit den Entscheidungsträger:innen zu suchen.⁸⁴⁴

Selbstermächtigung erfahren

Der im Rollenwechsel erfahrene Prozess der Selbstermächtigung lässt sich durch den transformativen Charakter der Theateraufführung von Kaddu Yaraax erklären. Die Theaterwissenschaftlerin Erika Fischer-Lichte betont, dass Rituale und Theater eng miteinander verwoben sind.⁸⁴⁵ Ihr zufolge sind beides performative Aufführungen, die eine nachhaltige Veränderung der Teilnehmer:innen bewirken können. Diese Parallelen finden sich auch in theaterethnologischen Theorien, die Konzepte der Theatralität des Rituals oder des Theaters als Ritual untersuchen.⁸⁴⁶ Die Ethnologen Klaus-Peter Köpping und Ursula Rao stellen in ihrem Buch *Im Rausch des Rituals* (2008)

841 Uwe Wirth, Hrsg., *Performanz: zwischen Sprachphilosophie und Kulturwissenschaften*, 7. Aufl., Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft 1575 (Suhrkamp, 2002), 9.

842 Fischer-Lichte u. a., *The Routledge Introduction to Theatre and Performance Studies*, 21.

843 Nora Landkammer, »Performativitätstheorien«, ZHdK, 4. Dezember 2024, <https://www.zhdk.ch/forschung/ehemalige-forschungsinstitute-7626/iae/glossar-972/performativitaets-theorien-3835>.

844 Meienberg und Höfler, »Colliding Circulations: Dakar Mobilities Between Global Connections and Local Displacements« (Manuskript abgegeben).

845 Fischer-Lichte u. a., *The Routledge Introduction to Theatre and Performance Studies*, 178.

846 Bettina E. Schmidt und Mark Münzel, *Ethnologie und Inszenierung: Ansätze zur Theaterethnologie*, Reihe Curupira 5 (Curupira, 1998).

fest,⁸⁴⁷ dass die Grenzen zwischen den beiden Genres fließend sind⁸⁴⁸ und diese viele Gemeinsamkeiten und Formelemente teilen:

Beide Genres kennen Inszenierung, Skriptvorlagen (wenn man Mythen als solche bezeichnen möchte), Improvisation, Proben, Einstudierung, in beiden können Teilnehmer wie Zuschauer ihre Rollen verändern, und beide können sowohl dem Ziel der Unterhaltung dienen wie auch dazu, andere Wirklichkeiten aufzuzeigen.⁸⁴⁹

Der selbstermächtigende Transformationsprozess, den die Zuschauer:innen im Rollenwechsel durchlaufen, kann als ritualisierte Form des Übergangs verstanden werden. Der Ethnologe Victor Turner erläutert diese Dynamik in seinem Konzept der Liminalität (1989).⁸⁵⁰ Aufbauend auf Arnold van Genneps Theorie der Übergangsriten, *Les rites de passage* (1909),⁸⁵¹ entwickelt Turner ein Drei-Phasen-Modell: Ablösung, Liminalität und Wiedereingliederung. Die symbolisch aufgeladene »Schwellenerfahrung« in theatralen Ritualen bezeichnet er als liminalen Zustand. Dieser beschreibt eine instabile Phase zwischen festen Positionen, die durch gesellschaftliche Normen, Gesetze und Konvention vorgegeben sind.⁸⁵²

In diesem liminalen Zustand des »Dazwischen« erleben Zuschauer:innen eine Destabilisierung ihres Selbst- und Fremdbildes. Dies beeinflusst ihre Wahrnehmung der Welt und kann zu tiefgreifenden Veränderungen führen. Turner zufolge bewirkt die Schwellenphase nicht nur eine Veränderung des individuellen sozialen Status, sondern auch eine Transformation innerhalb von Gruppen oder Gesellschaften.⁸⁵³ Köpping und Rao betonen, dass die transformative Kraft ritueller Performanzen darin liegt, dass sie sowohl die Emotionen als auch den Intellekt ansprechen. Dadurch stellen sie eine Verbindung zwischen beiden Ebenen her, die zu einer »Re-Kreation oder gar Heilung des sozialen Zusammenhalts« führen kann.⁸⁵⁴

Liminale Erfahrungen lösen auch angenommene Gegensätze wie Kunst und Wirklichkeit auf.⁸⁵⁵ Sie überschreiten normative gesellschaftlich Regeln und Strukturen,⁸⁵⁶ wodurch sie einen Raum schaffen, in dem neue Handlungsweisen erprobt werden können.

847 Klaus-Peter Köpping und Ursula Rao, Hrsg., *Im Rausch des Rituals: Gestaltung und Transformation der Wirklichkeit in körperlicher Performanz*, 2. Aufl., Performanzen: Interkulturelle Studien zu Ritual, Spiel und Theater 1 (Lit, 2008).

848 Der Kulturanthropologe Clifford Geertz beschreibt dieses Phänomen, bei dem die Grenzen zwischen Disziplinen verschwimmen und die traditionellen Kategorien nicht mehr klar voneinander abgegrenzt werden können, mit dem Begriff *blurred genres*. Vgl. Clifford Geertz, »Blurred Genres: The Refiguration of Social Thought«, *The American Scholar* 49, Nr. 2 (1980): 165–79.

849 Köpping und Rao, *Im Rausch des Rituals*, 11.

850 Victor Turner, *From Ritual to Theatre: The Human Seriousness of Play*, 6. Aufl., Performance Studies Series 1 (PAJ Publ, 2008).

851 Arnold Van Gennep, *Übergangsriten: = Les rites de passage*, 3. Aufl., Campus-Bibliothek (Campus-Verl, 2005).

852 Victor W. Turner, *The Ritual Process: Structure and Anti-Structure*, The Lewis Henry Morgan Lectures (De Gruyter, 1995), 95.

853 Victor Turner, »Variations on a Theme of Liminality«, in *Secular Ritual: A Working Definition of Ritual*, hg. von S.F. Moore und B.C. Meyerhoff (Van Gorcum, 1977), 40.

854 Köpping und Rao, *Im Rausch des Rituals*, 8.

855 Fischer-Lichte, *Ästhetik des Performativen*, 307.

856 Köpping und Rao, *Im Rausch des Rituals*.

Diese transgressive Kraft des »Heraustretens« zeigt sich insbesondere in den Aufführungen von Kaddu Yaraax. Hier entsteht ein Experimentierraum, in dem Zuschauer:innen alternative Lösungen für gesellschaftliche Konflikte entwickeln können.

Potenziale und Grenzen der Wirksamkeit

Als hybride Kunstform zwischen Bühne und praxisbasiertem Experiment spielt das Forumtheater eine Schlüsselrolle in der szenisch-partizipativen Forschung von Kaddu Yaraax. Ihr in gesellschaftspolitische Konflikte intervenierendes Theater lässt sich im Sinne einer *Afroszenologie* als dekoloniale ästhetische Praxis begreifen, die zugleich demokratisierend und befreiend wirkt.⁸⁵⁷ Mit der Entwicklung eines durch vielfältige Spielpraktiken ausdifferenzierten Vokabulars und neuer performativer Formen der Recherche, Kollaboration und Vermittlung ist das Forumtheater prädestiniert, Aktionen des »Dazwischentretens«, des Widerstands sowie der kollektiven Teilhabe und Resilienzförderung zu initiieren.

Wie die oben beschriebenen Ausführungen von Kaddu Yaraax gezeigt haben, ist das Forumtheater in der Lage, nachhaltige gesellschaftliche Veränderungen anzustoßen. Augusto Boal weist auf dieses Potenzial hin, wenn er von einer »Probe zur Revolution« spricht.⁸⁵⁸ Auch Bárbara Santos betont, dass Theater ein Ausgangspunkt für Veränderung ist. Die künstlerische Ausdrucksform kann helfen, eine bestimmte Realität zu repräsentieren, um die eigene Position wahrzunehmen und für andere sichtbar zu machen.⁸⁵⁹ Aus Perspektive der *Impactées*, also der weiblichen Betroffenen, ging es in *Teer ci jokkoo* auch darum, das Schweigen zu brechen. In Bárbara Santos Zitat wird die Wirkung des Forumtheaters besonders deutlich:

When we make images and metaphors, we can reveal the sound of the silence. Silence is a really deep issue for women's oppression. There are lots of things they are silenced by – saving the family, saving family relations. It's related with shame, it's related with guilt. Theatre helps a lot to hear the silence, to see the image of the silence.⁸⁶⁰

Im Rahmen der Theaterraufführung kann das Unausgesprochene also hör- und sichtbar gemacht werden. Zudem geht die Praktik über das bloße *re-enactment* von Konflikten hinaus, indem sie alternative Handlungsformen erprobt, die von den Teilnehmenden in realweltlichen Situationen angewendet werden können. Solchen Potenzialen des Forumtheaters stehen jedoch einige praktische Herausforderungen gegenüber. Mamadou Diol betont, dass es oft eine Herausforderung ist, die psychologischen Aspekte einer Intervention oder die damit verbundenen Probleme umfassend zu analysieren. Um die Auswirkungen spezifischer gesellschaftlicher Probleme zu verstehen, ist der direkte Kontakt mit den Betroffenen und das Anhören ihrer Sichtweisen und Erfahrungen entscheidend. Dies ist jedoch nicht in jedem Fall möglich. Außerdem bleibt ungewiss, inwieweit die entwickelten Lösungen erfolgreich in Entscheidungsprozesse integriert werden können. Zwar können auf die Realität abgestimmte Ansätze erprobt

857 Ravengai, *Artistic research in Africa with Specific Reference to South Africa and Zimbabwe*.

858 Boal, *Theater der Unterdrückten*, 58.

859 Bárbara Santos, »Interview with Barbara Santos«, interviewt von Robert Klement, September 2013, Transkript, <https://web.archive.org/web/20250125093242/http://www.beratungundtheater-leipzig.de/%C3%BCber-mich/die-geschichte/barbara-santos/>.

860 Ebd.

werden, doch ob sie letztlich die Situation zum Besseren wenden, bleibt offen. Dennoch zeigen konkrete Beispiele der Theaterpraxis von Kaddu Yaraax, dass solche Herausforderungen überwunden werden können.

Das Gruppengespräch mit Fatou Dione und den Frauen ihres Kollektivs, das der Autor einige Monate nach der Aufführung von *Teer ci jukkoo* führte, verdeutlicht die nachhaltige Wirkung des Stücks.⁸⁶¹ Die Teilnehmer:innen fühlten sich durch die Erfahrung der Selbstermächtigung bestärkt, weiterhin für gerechte Entschädigung der Betroffenen einzutreten. Die Solidarität des Publikums gab ihnen neue Kraft, und die Aufführung bewirkte, dass sich weitere Bewohner:innen ihrem Kollektiv anschlossen. Darüber hinaus informierte der Austausch mit dem Publikum die betroffenen Zuschauer:innen über ihre Rechte und Handlungsmöglichkeiten. So waren sie besser darauf vorbereitet, ihre Interessen in den bevorstehenden Verhandlungen mit APIX und der AfDB durchzusetzen. Diese Beispiele zeigen, wie durch das Theater nachhaltige Veränderungen erzielt werden konnten.

Theoretisch lassen sich diese Ansätze im Kontext des Pre-enactment⁸⁶² verstehen, wie es der Soziologe Oliver Marchart im Zusammenhang mit den *Protest Choreographies* der Gruppe *Public Movement* beschreibt.⁸⁶³ Pre-enactments stellen nicht nur ein Zukunftsszenario dar; vielmehr werden die angestrebten politischen Verhältnisse im Spiel selbst vorweggenommen. Marchart sieht darin einen gegenhegemonialen Ansatz. Höfler überträgt das Konzept des Probehandelns auf die Entwicklung einer anpassungsfähigen und partizipativen Stadt. Diese wird im Prozess der künstlerisch-experimentellen Antizipation als eine »Realutopie« in der Gegenwart erfahrbar.⁸⁶⁴ Übertragen auf das Forumtheater bedeutet dies, dass die Spect-actors in den Aufführungen alternative Handlungsformen entwickeln, die sie in Konfliktsituationen anwenden können, um die urbane Umgebung inklusiver zu gestalten. Diese Perspektive unterstreicht die Bedeutung des Forumtheaters als Werkzeug, das nicht nur Konflikte sichtbar macht, sondern auch partizipative Möglichkeiten aufzeigt.

Die Uraufführung von *Teer ci jukkoo* ist als politische Intervention der von Entscheidungsprozessen Ausgeschlossenen zu lesen. Im Rahmen der Aufführung intervenierten die Betroffenen indirekt in die hierarchischen Entscheidungsprozesse der Stadtplanung von Dakar. Während das Forumtheater von Kaddu Yaraax als Bühne der Konfliktaushandlung dient, bleibt offen, inwieweit solche Interventionen langfristig bestehende Machtstrukturen überwinden und neue partizipative Formate für die Zukunft hervorbringen. Dennoch zeigt das untersuchte Beispiel, dass das Forumtheater dazu beiträgt, partizipative Räume für Dialog und Selbstermächtigung zu schaffen – ein entscheidender Schritt hin zu einer inklusiveren Stadtentwicklung.

861 Fatou Dione u. a., »Gruppengespräch mit den Frauen des Kollektivs der Impactés von Wakhinane Colobane«, 16. Mai 2024.

862 Marchart, »Public Movement. The Art of Pre-Enactment«.

863 Dana Yahalomi und Omer Krieger, *Public Movement*, 2006, <http://www.publicmovement.org/about/>.

864 Höfler, »Raumaktualisierung. Spiele in der ephemeren Stadt«, 198.

Zwischenresümee

Zu Beginn des vorliegenden Kapitels wurde das postkoloniale Theater in Afrika als sozialpolitische Praxis dargestellt. Zunächst machten Ousmane Diakhaté und Hansel Ndumbe auf die Vielfalt und Bedeutung dramatischer Ausdrucksformen aus dem vor-kolonialen Afrika aufmerksam. Sie lehnen westliche Projektionen und Imaginationen der »Ursprünglichkeit« des afrikanischen Theaters ab und plädieren stattdessen für eine historiografische Betrachtung situierter Theaterpraktiken. Im Anschluss wurde mit Samuel Ravengais Theorie der Afroszenologie ein dekolonialer Ansatz besprochen, der eigene Bewertungskriterien, Standards und Rahmenbedingungen zur kritischen wissenschaftlichen Betrachtung afrikanischer Theatertraditionen entwirft. Des Weiteren wurde Wole Soyinka in den Blick genommen, der auf die Widerständigkeit und Weiterentwicklung westafrikanischer Theaterpraktiken gegenüber kolonialen Assimilationsversuchen aufmerksam macht. Soyinka zeigt auf, dass westafrikanische Theaterformen untrennbar mit dem alltäglichen Leben verwoben sind und sich vorwiegend mit der Gesellschaft, deren Konflikten und Veränderungen auseinandersetzen.

Im zweiten Teil des sechsten Kapitels wurden die kulturpolitischen Entwicklungen und kolonialen Einflüsse auf die Herausbildung senegalesischer Theaterpraktiken beleuchtet. Vor dem Hintergrund der kulturellen Unabhängigkeits- und Dekolonisierungsprozesse in den 1960er Jahren, die auf Ideen der Négritude⁸⁶⁵ basierten, rückte das Théâtre National Daniel Sorano im Zuge des FESMAN ins Zentrum einer nationalen und panafrikanischen Kulturproduktion. Brian Valente-Quinn zeigte dabei auf, wie die Volkstheaterbewegung des *théâtre populaire* gegenüber der staatlich geförderten Theaterproduktion eine kritische Haltung einnahm, zunehmend an Popularität gewann und sich stärker an politischen Themen orientierte, die für alle Schichten der Gesellschaft zugänglich waren.⁸⁶⁶ Eine wichtige Rolle bei der landesweiten Verbreitung des Volkstheaters spielten die in den 1970er Jahren etablierten Institutionen der ASC⁸⁶⁷ und der ARCOTS,⁸⁶⁸ die jungen Senegales:innen ein politisches Engagement ermöglichten. Die sogenannten *Nawetaan*-Theaterwettbewerbe⁸⁶⁹ im Stil des *théâtre total*⁸⁷⁰ gingen wiederum auf die exotisierenden Formen des *théâtre indigène* zurück. Letzteres erlebte seine Geburtsstunde in den 1950er Jahren an der École normale William Ponty in Dakar.⁸⁷¹ In diese Entwicklung senegalesischer Theaterpraktiken lässt sich die zeitgenössische Theaterpraxis von Kaddu Yaraax in Dakar integrieren. Mit der Aneignung der Methoden des Forumtheaters im Jahr 2002 löste sich Kaddu Yaraax allmählich von diesen theatralen Vorgängern und ihren kolonialen Ursprüngen. Die Gruppe entwickelte ein eigenes Repertoire, indem sie Elemente aus dem Volksthea-

865 David Simo, »Négritude«, in *Handbuch Postkolonialismus und Literatur*, hg. von Dirk Götttsche u. a. (J.B. Metzler, 2017), https://doi.org/10.1007/978-3-476-05386-2_37.

866 Brian Valente-Quinn, *Senegalese Stagecraft: Decolonizing Theater-Making in Francophone Africa*, Performance Works (Northwestern University Press, 2021), 3.

867 Susann Baller, *Spielfelder der Stadt: Fußball und Jugendpolitik im Senegal seit 1950*, 1. Aufl. (Böhlau Köln, 2010), 137–165.

868 Portail jeunesse de la Francophonie, »Formation d'une trentaine de membres de l'Association des artistes comédiens du Théâtre sénégalais (ARCOTS)«, 5. Februar 2025, <https://jeunesse.francophonie.org/actualites/item/formation-d-une-trentaine-de-membres-de-l-association-des-artistes-comediens-du-theatre-senegalais-arcots>.

869 Papa Samba Sow, »Théâtre Nawetaan, théâtre des valeurs«, in *De l'instinct Théâtral: Le Théâtre Se Ressource en Afrique*, hg. von Julius Effenberger (Editions L'Harmattan, 2004), 45–65.

870 Quinn, »De-Centering Theatrical Heritage: Forum Theater in Contemporary Senegal«, 78.

871 Soyinka, »Theater in African Traditional Cultures: Survival Patterns«, 440.

ter wirkungsvoll mit den transformativen Methoden des Forumtheaters kombinierte. Dabei konzentrierte sie sich auf theatrale Interventionen in konfliktreiche Situationen bedrängter Stadtgemeinschaften.

Im weiteren Verlauf wurden die von Kaddu Yaraax angewandten partizipativen Methoden und kollektiven Aushandlungsprozesse am Beispiel eines Workshops und der Inszenierung von Ausschlusserfahrungen analysiert. Dabei konnten die Vorteile des kollektiven Aufzeichnens als widerständige und erinnernde Visualisierungspraxis identifiziert werden. Der Einsatz dieser designethnografischen Methode eignet sich besonders als Forschungsmethode in sozial sensiblen Kontexten und ermöglicht es, implizites Wissen⁸⁷² aus dem Unterbewusstsein der Teilnehmer:innen sichtbar zu machen. Des Weiteren verwies die Erstellung einer Counter-Map auf das widerständige Potenzial kollektiver Visualisierungsprozesse. Einerseits materialisiert und speichert sie das gemeinsam produzierte Wissen aus den Zeugnissen der Impactés, andererseits macht sie die unsichtbaren Zusammenhänge der Umsiedlung innerhalb des Stadtgefüges sichtbar. Als »Grenzobjekt«⁸⁷³ diente die Karte zudem als symbolische Referenz in der Uraufführung von *Teer ci jukkoo* und ermöglichte eine kritische Auseinandersetzung mit der Thematik. Die anschließende Analyse der Inszenierungspraktiken von Kaddu Yaraax hob wiederum den kollektiven und prozessualen Charakter ihrer Entscheidungsprozesse hervor, bei denen Mamadou Diol die Rolle eines Mediators übernahm und gezielt Impulse setzte. Diese dialogische Entwicklung des Theaterstücks hat eine demokratisierende Wirkung, indem sie althergebrachte Hierarchien und Konzepte zugunsten einer multiperspektivischen Theaterpraxis in Frage stellt. Das Ergebnis ist ein offenes Theater, das einerseits die wechselseitige Interaktion zwischen Zuschauer:innen und Schauspieler:innen fördert und andererseits eine Identifikation mit den dargestellten Figuren und Themen zulässt.

Im dritten Teil wurde die Aufführung als Probe zur Partizipation am Beispiel der Uraufführung von *Teer ci jukkoo* untersucht. Als kritische räumliche Praxis schaffen die theatralen Interventionen von Kaddu Yaraax in den Nachbarschaften von Dakar alternative politische Arenen und temporäre Öffentlichkeiten, die benachteiligten Gruppen eine Bühne zur kollektiven Aushandlung ihrer Konflikte bieten. Mit ihren Forumsdiskussionen grenzen sie sich bewusst von den parlamentarischen Partizipationsmodellen des modernen Nationalstaates ab. Sie passen sich dafür den vorgefundenen öffentlichen Räumen und Versammlungsgewohnheiten ihres Publikums an. Diese Flexibilität ermöglicht es ihnen, inklusive, dezentrale Bühnen für die Stimmen der Ausgeschlossenen zu schaffen. Die Probe zur Partizipation schafft so Anschlüsse und erzeugt Solidaritäten, die über die Aufführungen hinaus wirken können. Die Theaterpraxis von Kaddu Yaraax nimmt im Sinne des Pre-enactments⁸⁷⁴ nach Marchart und Höfler⁸⁷⁵ die angestrebten partizipativen urbanen Verhältnisse im Spiel selbst vorweg. Damit hat sie das Potenzial, inklusive politische Stadtentwicklungsprozesse in Gang zu setzen.

872 Polanyi, *Implizites Wissen*.

873 Susan Leigh Star und James R. Griesemer, »Institutional Ecology, »Translations« and Boundary Objects: Amateurs and Professionals in Berkeley's Museum of Vertebrate Zoology, 1907-39«, *Social Studies of Science* 19, Nr. 3 (1989): 387-420, JSTOR.

874 Oliver Marchart, »Public Movement. The Art of Pre-Enactment«, *On Curating* 54 (2022): 170-72.

875 Höfler, »Raumaktualisierung. Spiele in der ephemeren Stadt«.

Die Untersuchungen im vorliegenden Kapitel haben gezeigt, dass postkoloniale Theaterpraktiken in Senegal nicht allein künstlerische Ausdrucksformen sind, sondern zugleich als widerständige, sozialpolitische Instrumente fungieren können. Indem sie die koloniale Prägung neoliberaler Stadtplanungsprozesse hinterfragen und die Erfahrungen marginalisierter Betroffener hör- und sichtbar machen, leisten sie einen entscheidenden Beitrag zu dekolonialen Diskursen und gesellschaftlicher Transformation.

Die vorliegende Dissertation untersuchte das Projekt des Train Express Régional in Dakar und analysierte, wie ehemals koloniale Mobilitätsmuster und aktuelle lokale wie globale Verkehrsstrategien ineinandergreifen. Die Untersuchung zeigte, dass Senegal durch das zwischen 2016 und 2026 umgesetzte TER-Projekt an ein globales Transport- und Logistiknetz angeschlossen wird. In unterrepräsentierten Stadtvierteln, die von der neuen Bahnstrecke geteilt werden, erlebten und erleben verschiedene soziale Gruppen jedoch auch folgenschwere Ausschlüsse aus dem wirtschaftlichen und politischen Leben. Mit Blick hierauf verfolgte die Untersuchung drei zentrale Fragen. Erstens: Wie aktualisiert das TER-Projekt koloniale Urbanisierungspraktiken und Verdrängungsprozesse? Zweitens: Wie wirken sich diese Dynamiken auf marginalisierte Stadtbewohner:innen aus? Und drittens: Inwiefern können partizipative künstlerisch-performative Formen zur Koproduktion von Wissen und zur Gestaltung alternativer Räume urbaner Teilhabe beitragen?

Die Erkenntnisse aus den Kapiteln beantworten diese Fragen auf verschiedenen Ebenen, von historisch-analytischen über gestalterisch-empirische bis hin zu kollaborativ-interventionistischen Herangehensweisen. Sie leisten bedeutende theoretische, methodische und gesellschaftspolitische Beiträge zur Erforschung globaler Anschluss- und lokaler Ausschlusspraktiken.

Die Dissertation untersuchte künstlerische Widerstands- und Solidaritätsformen im Kontext urbaner Verdrängungsprozesse. Der Fokus lag auf alternativen, widerständigen Räumen und Netzwerken, die durch selbstbestimmte kulturelle Ausschlüsse entstehen. Sie befasste sich mit den konkreten Umsiedlungserfahrungen des Kollektivs der Impactés du TER des Stadtviertels Wakhinane Colobane in Dakar, deren Grundstücke und Häuser zugunsten der neuen Bahnstrecke enteignet und abgerissen wurden. Das Forumtheater der senegalesischen Theatergruppe Kaddu Yaraax thematisiert diese Ausschlusserfahrungen und schafft durch Aufführungen auf Straßen, Plätzen und in Jugendzentren öffentliche Räume der Teilhabe. Diese theaterpraktischen Ansätze fördern die Beteiligung marginalisierter Stadtbewohner:innen an Stadtentwicklungsprozessen und ermöglichen ihnen, eigene Lösungsansätze zu erproben. Die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung unterstreichen die Relevanz partizipativer und interventionistischer Theaterformen für die soziale Konfliktbewältigung und Stadtplanung in Senegal. In einer Zeit, in der Fragen nach Teilhabe, Sichtbarkeit und sozialer Gerechtigkeit zunehmend gesellschaftliche Bedeutung erlangen, liefern die Untersuchungsergebnisse wertvolle Erkenntnisse für kulturpolitische Debatten und zukünftige theaterpraktische Ansätze und Methoden.

Im Folgenden werden die vier zentralen Erkenntnisse der Forschung zusammengefasst. Erstens wird die infrastrukturelle Modernisierung als ein Versprechen auf besseren Anschluss thematisiert. Zweitens werden Praktiken des Ausschlusses beleuchtet, die insbesondere marginalisierte Stadtbewohner:innen betreffen. Drittens wird die Rolle globaler Mobilitätsregime untersucht, die zur Verdrängung lokaler For-

men und Funktionen des Mobilseins führen. Viertens wird die im Rahmen der Untersuchung entwickelte transdisziplinäre Methodologie vorgestellt, die eine partizipationsorientierte Forschung ermöglichte.

Das TER-Projekt versprach durch die infrastrukturelle Modernisierung einen besseren Anschluss von Dakar an globale Transport- und Logistiknetzwerke und damit mehr Teilhabe. Eine erste Erkenntnis der Forschung ist jedoch die Fortsetzung kolonialer Praktiken in den aktuellen Urbanisierungsprozessen und Mobilitätspolitiken. Die Analyse der Frankreich dienlichen Funktionen der historischen Eisenbahnlinien Dakar–Saint-Louis (1885) sowie Dakar–Niger (1934), der sie begleitenden Ideologien und extraktivistischen Raumproduktion verdeutlichte, dass diese kolonial geprägten Eisenbahnen nicht nur als Transportmittel für Personen und Güter dienten. Ebenso fungierten sie als Instrumente der territorialen Umstrukturierung, militärischen Kontrolle und Infrastrukturierung von Macht. Betrachtet man das präsidial initiierte TER-Projekt durch eine historische Linse, so markiert es keinen Bruch mit kolonialen Raumpraktiken und Mobilitätspolitiken, sondern kann als deren neoliberale Fortsetzung betrachtet werden. Eine Ausnahme stellte die urbane Zuglinie des Petit Train de Banlieue (1987) im urbanen Kontext Dakars dar. Die Zugverbindung ermöglichte den Bewohner:innen der Außenbezirke den Anschluss ans Stadtzentrum und hatte damit unmittelbaren sozialen Nutzen für sie. Die Aktualisierung des neuen TER auf dem Gleisverlauf der kolonialen *Dakar–Niger*-Linie ist im Sinne von Michael Crang als infrastrukturelles Palimpsest zu betrachten,⁸⁷⁶ das koloniale Bedingungen im urbanen Raum fortschreibt und in eine neue geopolitische Weltordnung übersetzt. Damit schließt die vorliegende Dissertation zwar an Kenny Cupers' Forschung zur Kolonialität von Infrastrukturen in Afrika an,⁸⁷⁷ diese beschränkt sich jedoch auf Infrastrukturprojekte in englischsprachigen Kolonialterritorien. Die vorliegende Forschung ergänzt diese beispielhaft mit einem Fokus auf Anschluss- und Ausschlusspraktiken von groß angelegten Stadtentwicklungs- und Verkehrsinfrastrukturprojekten in der ehemaligen französischen Kolonie Senegal.

In der Analyse der Planung und Umsetzung des TER-Projekts offenbart sich eine logistische Gouvernamentalität, wie sie etwa Deborah Cowen beschreibt.⁸⁷⁸ Neoliberale Leitgedanken von Effizienz, globaler Anschlussfähigkeit und wirtschaftlicher Wettbewerbsfähigkeit legitimieren hierbei die Ausschließung informeller Lebensweisen und Mobilitätspraktiken. Die enge Verzahnung von Entwicklungsstrategien der Afrikanischen Union wie der *Agenda 2063* mit internationalen Finanziers wie der Afrikanischen Entwicklungsbank (AfDB) und der Weltbank verweist auf einen Modus der infrastrukturellen Abhängigkeit und *Extraversion*,⁸⁷⁹ wie Jean-François Bayart ihn erörtert: Die staatliche Souveränität von Senegal wird dabei durch externe Kapital-, Technologie- und Wissensströme französischer Akteure und internationaler Investoren gesteuert. Laut Julian Stenmanns folgen diese Anschlüsse zunehmend einer selektiven Logik.⁸⁸⁰

876 Crang, »Envisioning Urban Histories«.

877 Cupers u. a., »Coloniality of Infrastructure«.

878 Cowen, *The Deadly Life of Logistics*.

879 Bayart, »Africa in the World«.

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

Der zweite zentrale Erkenntniskomplex betrifft die sozialräumlichen Auswirkungen dieser selektiven Planungslogiken auf unterrepräsentierte soziale Gruppen der Stadtgesellschaft. Das Beispiel der Impactés von Wakhinane Colobane zeigte, dass sich urbane Ausschlüsse weniger in fehlenden Verkehrsanbindungen als vielmehr in konkreten Praktiken der Enteignung und Umsiedlung äußern. Die Analyse der von Kaddu Yaraax und mir organisierten Workshops, Gespräche und Stadtspaziergänge mit den Impactés du TER verdeutlichte die verschiedenen Formen, in denen sich die sozialräumlichen Folgen und die ökonomische Destabilisierung äußerten. Dazu zählten der Verlust von Arbeitsplätzen und Wohnhäusern, aber auch von sozialen Ressourcen, die durch lokale informelle Unterstützungsnetzwerke bereitgestellt werden. Die Fallstudie legt offen, wie kolonial geprägte Land- und Eigentumsrechte⁸⁸¹ mit lokal praktizierten Gewohnheitsrechten kollidieren und dabei folgenschwere Ausschlüsse bewirken. Diese Ausschlüsse wurden durch eine von Männern und deren Erfahrungen sowie Vorannahmen geprägte Planungspraxis und durch fehlende Partizipationsmöglichkeiten für Frauen zusätzlich verschärft.

Der Widerstand der Impactés gegen diese Planungen manifestiert sich in Form von gemeinschaftlicher Selbstorganisation, öffentlichem Protest und der Zusammenarbeit mit der Nichtregierungsorganisation *Lumière Synergie pour le Développement* (LSD). Dadurch rückt der politische Charakter dieser Auseinandersetzungen in den Fokus. Den Betroffenen geht es hier nicht nur um die Wiederherstellung ihrer Lebensgrundlagen durch eine gerechte finanzielle Entschädigung, sondern auch um die Sichtbarkeit und Anerkennung ihrer Nöte vonseiten der staatlichen Projektverantwortlichen APIX und der AfDB. Nicht zuletzt geht es hierbei auch um ihr Recht auf Teilhabe an urbanen Entscheidungsprozessen. Mit Blick darauf liefert die Dissertation einen tiefgehenden Einblick in die Dynamik des Widerstands und beleuchtet die Bedeutung von politischem Engagement im Kampf um die Anerkennung der Rechte marginalisierter Gemeinschaften im Kontext urbaner Entwicklungsprojekte in Westafrika. Die Zugänge zu ihrem impliziten und verkörperten Wissen, die im Rahmen der Forschung durch kollektive Kartierungen sowie durch Hausbesuche und Stadtspaziergänge erschlossen wurden, erlauben eine situierte Perspektive auf die alltäglichen Konsequenzen großmaßstäblicher Stadt- und Infrastrukturplanungen, jenseits der technokratischen Programmatik staatlicher Behörden.

Ein dritter Schwerpunkt lag auf der Untersuchung der Rolle globaler Mobilitätsregime, die zur Verdrängung lokaler Formen und Funktionen des Mobilseins führen. Urbane Mobilität in Dakar setzt sich gegenwärtig aus einem komplexen Geflecht formeller und informeller Verkehrspraktiken zusammen. Mobilitätsangebote wie *Clandos* und Jakartas orientieren sich an den alltäglichen Mobilitätsbedürfnissen eines Großteils der Stadtbevölkerung. Die von oben gesteuerte Verkehrspolitik der CETUD erkennt diese historisch gewachsenen Netzwerke zwar an, integriert sie aber nicht wirksam in ihre Planung zur Restrukturierung und Modernisierung des öffentlichen Verkehrs. Damit reproduziert das neue Mobilitätsregime, das sich in den Massentransportsystemen TER und BRT manifestiert, genau jene Ausschlüsse, die es zu überwinden versucht. Auch hier wirken sich die Strategien der Weltbank und französische Interessen auf die Gestaltung urbaner Verkehrsnetze aus. Dadurch wird Mobilität zur Bühne von Aushandlungsprozessen, in denen globale Standards der Nachhaltigkeit

881 Bhandar, *Colonial Lives of Property*.

und Effizienz mit lokalen Formen und Funktionen des Mobilseins kollidieren. Dies hat wiederum gravierende Folgen für die soziale Zugänglichkeit im urbanen Raum von Dakar und damit für die räumliche Gerechtigkeit. Die vorliegende Dissertation enthüllte diese komplexen Wechselwirkungen zwischen globalen Mobilitätsstandards und lokalen Praktiken in Dakar. Sie zeigte, wie moderne Verkehrskonzepte bestehende Ausschlüsse reproduzieren anstatt sie zu überwinden, was wichtige Implikationen für die Gestaltung einer gerechteren und inklusiven urbanen Mobilität hat.

Ein vierter und bedeutender Beitrag der Dissertation liegt in der Entwicklung einer transdisziplinären Methodologie zur Erforschung dynamischer urbaner Anschluss- und Ausschlusspraktiken in Dakar. Die Forschung kombinierte künstlerische Forschung, Designethnografie und visuelle Aufzeichnungsverfahren, was einen innovativen Zugang zur Analyse aktueller urbaner Transformationsprozesse in Senegal und Westafrika ermöglichte. Die Visualisierung durch Counter-Maps aus kollektiven Aufzeichnungspraktiken erweist sich dabei nicht nur als Erhebungsinstrument, sondern auch als politische Praxis der Sichtbarmachung und medialen Verarbeitung traumatisierender Ausschlusserfahrungen der Impactés von Wakhinane Colobane. Hervorzuheben ist hierbei besonders die Zusammenarbeit mit der Forumtheatergruppe Kaddu Yaraax. Über ihre Theaterpraktiken wurde es möglich, urbane Ausschlüsse sowohl performativ zu untersuchen, als auch gemeinsam mit den Impactés du TER in Szene zu setzen. Das schuf eine öffentliche Sichtbarkeit des Konflikts. Die dabei entstandenen Aufführungen fungieren als Pre-enactments,⁸⁸² in denen eine zukünftige partizipative und soziale Stadtgestaltung erprobt und vorweggenommen wird.⁸⁸³ Diese theatrale Dimension erweitert das Verständnis von Partizipation über traditionelle administrative Beteiligungsformate hinaus, indem sie flexibel auf die bestehenden sozialräumlichen Gegebenheiten in den Nachbarschaften reagiert und dadurch viele und verschieden positionierte Menschen anspricht. Zudem schafft sie einen demokratischen Raum, der die Verhandlung und Darstellung urbaner Konflikte ermöglicht.

Die Arbeit leistet einen wissenschaftlichen Beitrag zur Debatte um infrastrukturelle Macht, postkoloniale Stadtentwicklung und eine partizipationsorientierte Forschungspraxis – sowohl empirisch als auch methodologisch. Sie verbindet Erkenntnisse aus der kritischen Geografie, der Infrastrukturforschung und den Urban Studies mit einer kulturpolitischen Analyse, einer theaterwissenschaftlichen Perspektive sowie mit dokumentarischen Verfahren der bildenden und szenischen Künste. Vor allem die Auseinandersetzung mit sozialen und politischen Funktionen afrikanischer Theatertraditionen sowie deren Adaption im Forumtheater von Kaddu Yaraax verankert die Forschung in lokal situierten Wissens- und Ausdrucksformen. So soll nicht zuletzt vermieden werden, sie aus einer westlich-dominanten Perspektive zu untersuchen. Die transdisziplinäre Verortung der Arbeit ermöglicht zudem eine kritische Reflexion westlicher Planungsrationitäten und verweist auf die Notwendigkeit dekolonialer Perspektiven und Praktiken. Dadurch eröffnen sich neue Sichtweisen auf eine kollaborative urbane Forschung, Planung und Politik, in der Wissen nicht über, sondern gemeinsam mit marginalisierten Bevölkerungsgruppen produziert wird. Die Integration theatraler und visueller Methoden in die Stadtforschung und in urbane Planungsprozesse erscheint hier sowohl strategisch als auch epistemologisch produktiv.

882 Marchart, »Public Movement. The Art of Pre-Enactment«.

883 Höfler, »Raumaktualisierung. Spiele in der ephemeren Stadt«.

Zugleich zeigt die Arbeit aber auch die Grenzen solcher Ansätze auf. Die nachhaltige Wirkung partizipationsorientierter Bürgerbeteiligungsverfahren hängt von der institutionellen Offenheit, politischen Lernfähigkeit und langfristigen Kooperationsbereitschaft ab. Eine zeitlich und finanziell begrenzte Projektlogik erweist sich dabei als kontraproduktiv. Weitere Forschung ist notwendig, um die Möglichkeiten künstlerischer und wissenschaftlicher Mittel auszuloten: Wie können künstlerische Formen der Teilhabe dauerhaft in institutionelle Stadtentwicklungsprozesse eingebettet werden? Welche politischen Rahmenbedingungen sind erforderlich, um partizipative Theaterpraktiken als Instrument sozialer Stadtgestaltung mit marginalisierten Stadtbewohner:innen systematisch zu fördern? Und wie lassen sich die Erkenntnisse aus diesem Probehandeln in konkrete Maßnahmen verwandeln? Weitere Anschlussfragen betreffen die Rolle internationaler Finanzinstitutionen wie der AfDB und der Weltbank beim Umbau afrikanischer Städte, die langfristigen Auswirkungen von Umsiedlungsprozessen auf soziale Netzwerke und Geschlechterverhältnisse sowie das Potenzial einer Verknüpfung formeller und informeller Mobilitätsangebote für eine inklusivere Verkehrsplanung.

Die Dissertation *Urbane Mobilität in Dakar: Stadtentwicklung zwischen Ausgrenzung und Teilhabe* plädiert für ein Verständnis von Forschung als kollektive Praxis, in der Wissen gemeinsam mit Ko-Forscher:innen produziert wird, wobei unterschiedliche Perspektiven und Wissensformen gleichberechtigt einbezogen werden. Sie analysiert nicht nur urbane Ausschlusspraktiken aus der Perspektive szenischer Künste. Ebenso zeigt sie auf, wie theatrale Formen der Teilhabe Öffentlichkeiten hervorbringen, um urbane Konflikte auszuhandeln und alternative Zukünfte zu erproben. In einer Zeit der planetaren Urbanisierung und wachsender sozialer Ungleichheiten veranschaulicht die Untersuchung, wie gemeinsam in einer partizipationsorientierten Forschung produziert Wissen zu einer inklusiveren Stadtentwicklung beitragen kann.

- Adam, Cornelia. »Ang Gey Pin – Theater nach Grotowski und Richards?« Dissertation, Universität Wien, 2010.
- Adedeji, Joel. »Traditional Yoruba Theater«. *African Arts* 3, Nr. 1 (1969): 60–63. <https://doi.org/10.2307/3334461>.
- Adey, Peter, David Bissell, Kevin Hannam, Peter Merriman, und Mimi Sheller, Hrsg. *The Routledge Handbook of Mobilities*. 1. Aufl. Routledge, Taylor & Francis Group, 2017.
- Adeyemo, Dele, und Huda Tayob. »Archives 4–5«. In *Fugitive Archives: A Sourcebook for Centring Africa in Histories of Architecture*, hrsg. von Claire Lubell und Rafico Ruiz. Canadian Centre for Architecture; Jap Sam Books, 2023.
- African Development Bank (AfDB). »At the Center of Africa's Transformation: Strategy for 2013–2022«. AfDB, 2013.
- African Development Bank (AfDB). *Bank Management's Response to the Recommendations of the IRM Compliance Report of March 2023 Relating to the Dakar–Diamniadio Regional Express Train Phase 1 in Senegal*. Compliance Report P-SN-DCo-003. African Development Bank (AfDB), 2023.
- African Development Bank (AfDB). »Integrated Safeguards System (ISS)«. AfDB, 2023. https://www.mfiseash.org/sites/default/files/2024-03/final_-_updated_integrated_safeguards_system_en.pdf. [Zugriff: 04.09.2025].
- African Development Bank (AfDB). »Système de Sauvegardes Intégré (SSI)«. AfDB, 2013. https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Policy-Documents/December_2013_-_AfDB%E2%80%99S_Integrated_Safeguards_System_-_Policy_Statement_and_Operational_Safeguards.pdf. [Zugriff: 04.09.2025].
- African Union (AU), *Infrastructure and Energy*. 2019. 24:01. <https://www.youtube.com/watch?v=sVvvWtlhRrs>. [Zugriff: 04.09.2025].
- African Union (AU), Hrsg. »Executive Summary: Detailed Scoping Study (DSS) of Vision 2063 African Integrated High Speed Railway Network and Master Plan«. 1. Februar 2020. <https://web.archive.org/web/20210612143940/https://www.au-pi-da.org/download/detailed-scoping-study-dss-of-vision-2063-africa-integrated-high-speed-railway-network-and-master-plan/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- 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/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux au Sénégal (APIX). *Plan d'Action de Réinstallation du Projet de Train Express Régional: Tronçon Dakar – Diamniadio, Départements de Dakar et de Rufisque*. République du Sénégal, 2016.
- 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.

- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). »Données de population«. 3. April 2025. <https://www.ansd.sn/Indicateur/donnees-de-population>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). *Projections démographiques par départements et sexe 2023–2050*. Dakar, Senegal, 2024. [Zugriff: 04.09.2025].
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). »SESN/Chapitre : Transports«. 3. Januar 2025. <https://www.ansd.sn/Indicateur/sesnchapitre-transports>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Agence Nationale de la Statistique et de la Démographie (ANSD). *Situation Economique et Sociale de la région de Dakar, édition 2019*. Service Régional de la Statistique et de la Démographie de Dakar, 2021.
- Alstom. »Alstom Begins Shipping Coradia Polyvalent Regional Trains for Senegal«. 22. Oktober 2018. <https://www.alstom.com/press-releases-news/2018/10/alstom-begins-shipping-coradia-polyvalent-regional-trains-senegal>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Andriveau-Goujon, Eugène. *Plan d'ensemble des travaux de Paris à l'échelle de 0,001 pour 10 mètres (1/10 000) indiquant les voies exécutées et projetées de 1851 à 1868*. Stadtplan. E. Andriveau-Goujon, 1868. 1:10 000. BNF Gallica (Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE D-933).
- Angrand, Armand-Pierre. *Les Lébous de la presqu'île du Cap-Vert: essai sur leur histoire et leurs coutumes*. E. Gensul, La Maison du Livre, 1946.
- Arendt, Hannah. *Vita activa oder Vom tätigen Leben*. 20. Aufl. Serie Piper 3623. Piper, 2002.
- Arendt, Hannah. *Was ist Politik? Fragmente aus dem Nachlass*. Übersetzt von Ursula Ludz. Piper, 1993.
- Armstrong-Wright, Alan T. *Urban Transit Systems: Guidelines for Examining Options*. Bd. 1. World Bank Technical Paper WTP52. World Bank, 2010. <http://documents.worldbank.org/curated/en/122121468762577620>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Asmuth, Bernhard. »Die Gliederung des Dramas«. In *Einführung in die Dramenanalyse*, 8. Aufl., herausgegeben von Bernhard Asmuth. J.B. Metzler, 2016.
- Association de Financement des Professionnels du Transport Urbaine (AFTU). »À propos de l'AFTU«. 11. Dezember 2023. <https://aftu-senegal.org/a-propos>.
- A.T.B. »Atelier Theatre Burkinabe«. C'est quoi LA.T.B, 11. August 2007. <https://web.archive.org/web/20070811092722/http://www.atb.bf/atb.html#C'EST%20QUOI%20LA.T.B>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Austin, John Langshaw. *Zur Theorie der Sprechakte. (How to do things with words)*. Übersetzt von Eike von Savigny. Reclams Universal-Bibliothek, Nr. 9396. Reclam, 1986.
- Ba, Ibrahima. »Le Théâtre Daniel Sorano ou le Sénégal en scènes«. Théâtre. *Africultures*, 9. Oktober 2016. <https://africultures.com/le-theatre-daniel-sorano-ou-le-senegal-en-scenes-13799/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Ba, Mouhamadou. »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>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Bader, Lena, Martin Gaier, und Falk Wolf, Hrsg. *Vergleichendes Sehen*. Eikones. Fink, 2010.
- Baller, Susann. *Spielfelder der Stadt: Fußball und Jugendpolitik im Senegal seit 1950*. 1. Aufl. Böhlau Köln, 2010.

- Balme, Christopher. *Decolonizing the Stage: Theatrical Syncretism and Post-Colonial Drama*. Oxford University Press, 1999.
- Barry, Andrew. *Material Politics: Disputes Along the Pipeline*. 1. Aufl. RGS-IBG Book Series / Royal Geographical Society with IBG. Wiley-Blackwell, 2013.
- Baxter, Jamie Scott, Séverine Marguin, Sophie Mélix, Martin Schinagl, Ajit Singh, und Vivien Sommer. »Hybrid Mapping Methodology: A Manifesto«. Preprint, Technische Universität Berlin, Juli 2021. <https://doi.org/10.14279/depositonce-12060>.
- Bayart, Jean-François. »Africa in the World: A History of Extraversion«. *African Affairs* 99, Nr. 395 (2000): 217–67. <https://doi.org/10.1093/afraf/99.395.217>.
- Bayart, Jean-François. *L'État en Afrique: la politique du ventre*. L'espace du politique. Fayard, 2006.
- Beck, Ulrich. *Politik der Globalisierung*. Edition Zweite Moderne. Suhrkamp, 1998.
- Berger, Tobias. »The ›Global South‹ as a Relational Category – Global Hierarchies in the Production of Law and Legal Pluralism«. *Third World Quarterly* 42, Nr. 9 (2021): 2001–17. <https://doi.org/10.1080/01436597.2020.1827948>.
- Betts, Raymond F. »Dakar: Ville Impériale (1857–1960)«. In *Colonial Cities: Essays on Urbanism in a Colonial Context*, 1. Aufl., herausgegeben von Robert J. Ross und Gerard J. Telkamp, Bd. 5. Comparative Studies in Overseas History. Springer Netherlands, 1985. https://doi.org/10.1007/978-94-009-6119-7_12.
- Betts, Raymond F. »The Establishment of the Medina in Dakar, Senegal, 1914«. *Africa* 41, Nr. 2 (1971): 143–53. <https://doi.org/10.2307/1159424>.
- Bhandar, Brenna. *Colonial Lives of Property: Law, Land, and Racial Regimes of Ownership*. Global and insurgent legalities. Duke University Press, 2018.
- Bigon, Liora. »A History of Urban Planning and Infectious Diseases: Colonial Senegal in the Early Twentieth Century«. *Urban Studies Research*, 21. Februar 2012, 1–12. <https://doi.org/10.1155/2012/589758>.
- Bigon, Liora. *French Colonial Dakar: The Morphogenesis of an African Regional Capital*. Studies in Imperialism. Manchester University Press, 2016. <http://www.jstor.org/stable/j.ctt1b349rt>.
- Bigon, Liora. »Urban Planning, Colonial Doctrines and Street Naming in French Dakar and British Lagos, c. 1850–1930«. *Urban History* 36, Nr. 3 (2009): 426–48. <https://doi.org/10.1017/S0963926809990125>.
- Bigon, Liora, und Joseph Adeniran Adediji. »Urban Social Sustainability and Arboreal Lived Heritage in a West African Capital City«. *Geoforum* 162 (Juni 2025): 104288. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2025.104288>.
- Bigon, Liora, und Thomas Hart. »Beneath the City's Grid: Vernacular and (Post-)Colonial Planning Interactions in Dakar, Senegal«. *Journal of Historical Geography* 59 (Januar 2018): 52–67. <https://doi.org/10.1016/j.jhg.2017.10.001>.
- Blumenfeld, Marcelo, Wendy Wemakor, Labib Azzouz, und Clive Roberts. »Developing a New Technical Strategy for Rail Infrastructure in Low-Income Countries in Sub-Saharan Africa and South Asia«. *Sustainability* 11, Nr. 16 (2019): 1–23. <https://doi.org/10.3390/su11164319>.
- Boal, Augusto. *Theater der Unterdrückten*. 8. Aufl. Herausgegeben von Marina Spinu und Henry Thorau. Übersetzt von Marina Spinu. Edition Suhrkamp 987. Suhrkamp, 2021.

- Böhme, Gernot. *Atmospheric Architectures: The Aesthetics of Felt Spaces*. 1. Aufl. Übersetzt von Tina Engels-Schwarzpaul. Bloomsbury Publishing, 2017. <https://doi.org/10.5040/9781474258111>.
- Brabant, Justine. »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>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Brandes, Uta. »Non Intentional Design«. In *Wörterbuch Design: Begriffliche Perspektiven des Design*, 1. Aufl., herausgegeben von Michael Erlhoff und Tim Marshall. Board of International Research in Design (BIRD). Birkhäuser Basel, 2008.
- Brenner, Neil, und Christian Schmid. »Planetary Urbanization«. In *Urban Constellations*, herausgegeben von Matthew Gandy. Jovis, 2011.
- Brooks, George E. »Peanuts and Colonialism: Consequences of the Commercialization of Peanuts in West Africa, 1830–70«. *The Journal of African History* 16, Nr. 1 (1975): 29–54. <https://doi.org/10.1017/S0021853700014092>.
- Bühler-Dietrich, Annette. „Prosper Kampaoré and Theater for Development in Burkina Faso: An Interview with Prosper Kampaoré“. In *Routledge Handbook of African Theater and Performance*, herausgegeben von Kenechukwu Igweonu. Routledge, 2024. <https://doi.org/10.4324/9781003176060>.
- 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>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Burckhardt, Lucius. *Why Is Landscape Beautiful?: The Science of Strollology*. 1. Aufl. Herausgegeben von Martin Schmitz und Markus Ritter. Birkhäuser, 2015. <https://doi.org/10.1515/9783035604139>.
- Castells, Manuel. »Grassrooting the Space of Flows«. *Urban Geography* 20, Nr. 4 (1999): 294–302. <https://doi.org/10.2747/0272-3638.20.4.294>.
- Centre de Documentation et d'Information sur les Institutions et la Gouvernance (CDIIG). »Assemblée Nationale du Sénégal ou la survivance d'une tradition parlementaire séculaire.« 21. Januar 2025. <https://www.dri.gouv.sn/l'assemblee-nationale-du-senegal-ou-la-survivance-d'une-tradition-parlementaire-seculaire#read>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA). »L'expertise publique pour la transition écologique et la cohésion des territoires«. 26. Mai 2025. <https://www.cerema.fr/fr/cerema>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Certeau, Michel de. *The Practice of Everyday Life*. 3. Aufl. Übersetzt von Steven Rendall. University of California Press, 2011.
- Chailley, Marcel. *Histoire de l'Afrique occidentale française 1638–1959*. Bd. 9. Mondes d'outre-mer. Série : Histoire. Berger-Levrault, 1968.
- Chanter, Tina. »The Public, the Private and the Aesthetic Unconscious: Reworking Rancière«. In *The Public Sphere From Outside the West*, 1. Aufl., herausgegeben von Divya Dwivedi und V Sanil. Bloomsbury Academic, 2015. <https://doi.org/10.5040/9781474219648>.
- 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/>. [Zugriff: 04.09.2025].

- 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. [Zugriff: 04.09.2025].
- Chlond, Bastian. »Multimodalität und Intermodalität«. In *Nicht weniger unterwegs, sondern intelligenter? neue Mobilitätskonzepte*, herausgegeben von Klaus J. Beckmann und Anne Klein-Hitpaß. Edition Difu - Stadt, Forschung, Praxis, Bd. 11. Deutsches Institut für Urbanistik, 2013.
- Cissé, Oumar. *Challenges of Urbanisation in Dakar: Land-Use Planning, Sanitation, Public Transportation and Public Housing*. Herausgegeben von Friedrich Ebert Stiftung. Dakar, 2022.
- Code du Domaine de l'État, Legislation Nos. 76–66 (1976).
- Cole, Catherine M. *Ghana's Concert Party Theatre*. Indiana University Press, 2001.
- Collins, Francis L. »Urban Mobilities«. In *The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies*, 1. Aufl., herausgegeben von Anthony M. Orum. Wiley, 2019. <https://doi.org/10.1002/9781118568446.eurso381>.
- Condé, Julien, und Pap Syr Diagne. *Les migrations internationales Sud-Nord: une étude cas: les migrants maliens, mauritaniens et sénégalais de la vallée du fleuve Sénégal en france*. Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE), 1986. <https://library.au.int/les-migrations-internationales-sud-nord-une-etude-cas-les-migrants-maliens-mauritaniens-et-3>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD). »Agir pour une mobilité urbaine durable...« 12. Dezember 2023. <https://cetud.sn/cetud/>.
- Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD). »BRT – Bus Rapid Transit«. Découvrez le Projet de Bus Rapid Transit (BRT): Un vaste projet urbain pour un transport haute qualité, 3. Oktober 2023. <https://web.archive.org/web/20231003210607/https://cetud.sn/index.php/projets/brt-dakar>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD). »Construire une mobilité urbaine durable : les projets structurants du CETUD«. Projets, 27. Mai 2025. <https://cetud.sn/projets/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD). »Découvrez notre histoire«. L'historique du CETUD: Autorité organisatrice des Transports Urbains de la région de Dakar, 12. August 2024. <https://web.archive.org/web/20240812070611/https://cetud.sn/index.php/qui-sommes-nous/historique>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Conseil Exécutif des Transports Urbains Durables (CETUD). »Découvrez notre projet de Bus Rapid Transit«. Accélérer et soutenir la transformation durable, 27. Mai 2025. <https://cetud.sn/projet/bus-rapid-transit/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- 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>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et périurbains (CODATU). *Who we are*. 26. Mai 2025. <https://www.codatu.org/en/who-we-are/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Coulthard, Glen Sean. *Red Skin, White Masks: Rejecting the Colonial Politics of Recognition*. Indigenous Americas. University of Minnesota Press, 2014.

- Cowen, Deborah. *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*. University of Minnesota Press, 2014.
- Crang, Michael. »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>.
- Creswell, John W. *A Concise Introduction to Mixed Methods Research*. 2. Aufl. SAGE Publications, Inc., 2021.
- Cupers, Kenny. »Die Gespenster Eurafrikas«. *Europa – Infrastrukturen der Externalisierung*, Arch+ Zeitschrift für Architektur und Urbanismus, Nr. 239 (2020): 24–35.
- Cupers, Kenny, und Prita Meier. »Infrastructure between Statehood and Selfhood: The Trans-African Highway«. *Journal of the Society of Architectural Historians* 79, Nr. 1 (2020): 61–81. <https://doi.org/10.1525/jsah.2020.79.1.61>.
- Cupers, Kenny, Giulia Scotto, Thomas Betschart, und Ernest Sewordor. »How Infrastructure Shaped Territory in Africa: Research Project Supported by the Swiss National Science Foundation 2018–2022«. University of Basel. Departement Gesellschaftswissenschaften. Urban Studies, 2018. <https://urbanstudies.philhist.unibas.ch/de/forschung/forschungsprojekte/shades-of-grey-the-politics-of-compounded-waiting-in-southern-africa-5-2/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Cupers, Kenny, Zandi Sherman, Sophie Toupin, u. a. »Coloniality of Infrastructure«. E-Flux Architecture, 20. September 2021. <https://www.e-flux.com/architecture/coloniality-infrastructure/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- David, Philippe. *Les Navétanes. Histoire des migrants saisonniers de l'arachide en Sénégambie, des origines à nos jours*. Nouvelles Éditions africaines, 1980.
- Davis, Geoffrey V. »Das Imperium schreibt zurück: Postkoloniales Drama«. Politisches Theater, 1. Oktober 2008. <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/30925/das-imperium-schreibt-zurueck-postkoloniales-drama/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Dell, Christopher. *Epistemologie der Stadt: Improvisatorische Praxis und gestalterische Diagrammatik im urbanen Kontext*. 1. Aufl. Urban Studies. Transcript, 2016.
- Dème, Aïsha. *Dakar Nid d'Artistes*. Malika Editions, 2022.
- Demos, T. J. *Radical Futurisms: Ecologies of Collapse, Chronopolitics, and Justice-to-Come*. Sternberg Press, 2023.
- Diadiou, Diodio, Isseu Toure, Selly Ba, und Fatma Sylla. »Guide du Genre et du Développement urbain durable au Sénégal«. Herausgegeben von Heinrich Böll Foundation, Dakar. August 2023. https://sn.boell.org/sites/default/files/2023-09/guide-genre-du-developpement-urbain-durable_v5.pdf. [Zugriff: 04.09.2025].
- Diagne, Assane. »A qui appartient la terre au Sénégal ?« IPAR Think Thank. Ipar, initiative prospective agricole et rurale, 4. Januar 2022. <https://ipar.sn/a-qui-appartient-la-terre-au-senegal/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Diakhaté, Ousmane, und Hansel Ndumbe Eyoh. »The Roots of African Theatre Ritual and Orality in the Pre-Colonial Period«. *Critical Stages/Scènes Critiques*, Nr. 15 (2021).
- Diaz Olvera, Lourdes, Didier Plat, und Pascal Pochet. »La diversité des transports collectifs dakarois au prisme des pratiques quotidiennes des citoyens«. In *Se déplacer dans les métropoles des Suds. Transports artisanaux, informels, auto-organisés*, herausgegeben von Frédéric Audard, Rémi Desmoulière, und Léa Wester. Karthala, 2023.
- Diaz Olvera, Lourdes, Didier Plat, und Pascal Pochet. »Looking for the Obvious: Motorcycle Taxi Services in Sub-Saharan African Cities«. *Elsevier, Journal of Transport Geography* 88, Nr. 10.2020 (2020): 1–38. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102476>.

- Diaz Olvera, Lourdes, Didier Plat, und Pascal Pochet. »Marche à Pied, Pauvreté et Ségrégation Dans Les Villes d'Afrique de l'ouest. Le Cas de Dakar«. In *Concentration Économique et Ségrégation Spatiale*, herausgegeben von Dominic Mignot und Marie-Andrée Buisson. De Boeck, 2005.
- Digitale Wörterbuch der deutschen Sprache (DWDS). »aufzeichnen«. In DWDS. November 2022. <https://www.dwds.de/wb/aufzeichnen>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Digitale Wörterbuch der deutschen Sprache (DWDS). »Forum, das«. In DWDS. August 2024. <https://www.dwds.de/wb/Forum?o=forum>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Digitale Wörterbuch der deutschen Sprache (DWDS). »Intervention, die«. In DWDS. Januar 2025. <https://www.dwds.de/wb/Intervention>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Digitale Wörterbuch der deutschen Sprache (DWDS). »notieren«. In DWDS. November 2022. <https://www.dwds.de/wb/notieren>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Dione, Fatou. »Argumentaire Conférence de Presse PAP Dakar«. Les Impactés de Dakar, 9. August 2024.
- Diop, Alioune Oumy. *Le théâtre traditionnel au Sénégal*. Nouvelles Editions africaines du Sénégal, 1990.
- Diop, Birago. *Los de Mor Lam*. Nouvelles Éditions africaines, 1977.
- Diop, Carole, und Nzinga Mboup. »The Architectural and Urban Development of Dakar: Excerpts from »Dakarmorphose«, a Research Project Carried by Architects Carole Diop and Nzinga Mboup«. Selebe Yoon, Dakar, März 2023. <https://www.selebe-yoon.com/research-room/the-architectural-and-urban-development-of-dakar>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Diop, Carole, und Xavier Ricou. *Dakar, métamorphose d'une capitale*. Editions de l'Aube, 2024.
- Diop, Mbaye. *Colobane*. 2020. Animationsfilm. <https://www.selebe-yoon.com/exhibitions1/mbaye-diop>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Diouf, I. »C comme Car rapide à Dakar«. In *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara: le temps de la débrouille et du désordre inventif*, herausgegeben von Xavier Godard. Economie et développement. Karthala, 2003.
- Diouf, Jean-Léopold. *Dictionnaire wolof-français et français-wolof*. Dictionnaires et langues. Karthala, 2003.
- Dirksmeier, Peter. »Der Husserlsche Bildbegriff Als Theoretische Grundlage Der Reflexiven Fotografie: Ein Beitrag Zur Visuellen Methodologie in Der Humangeografie«. *Social Geography Discussions* 2, Nr. 1 (2006): 1–26. <https://doi.org/10.5194/sgd-2-1-2006>.
- Dirksmeier, Peter. »Eine Methodologie der reflexiven Fotografie«. In *Urbanität als Habitus: Zur Sozialgeographie städtischen Lebens auf dem Land*, 1. Aufl. Urban Studies. Transcript, 2009.
- Domaine national, Legislation Nos. 64–46 (1964).
- 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>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Dunn Cavelty, Myriam, und Kristian Soby Kristensen, Hrsg. *Securing »the homeland«: critical infrastructure, risk and (in)security*. CSS studies in security and international relations. Routledge, 2008.

- Durand, Maé. »La troupe dramatique du théâtre national Daniel Sorano de Dakar : entre négritude et francophonie (1954–1984)«. Masterarbeit, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne - École d'histoire de la Sorbonne, IMAF - Institut des Mondes Africains, 2018. <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02156182>. [Zugriff: 04.09.2025].
- 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>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Eisenstadt, Shmuel N., und Wolfgang Schluchter. »Introduction: Paths to Early Modernities: A Comparative View«. *Daedalus* 127, Nr. 3 (1998): 1–18. JSTOR.
- 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>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Epelboin, Alain, und Ndiabou Segá Touré. »Un car rapide du Sénégal au Musée de l'Homme de Paris«. *HAL science ouverte*, 2016, 1–72. [Zugriff: 04.09.2025].
- Fischer-Lichte, Erika. *Ästhetik des Performativen*. 12. Aufl. Edition Suhrkamp 2373. Suhrkamp, 2021.
- Fischer-Lichte, Erika. »Vom »Text« zur »Performance«. Der »Performative Turn« in den Kulturwissenschaften«. *KUNSTFORUM International* 152, Nr. Kunst ohne Werk (2000): 61–63.
- Fischer-Lichte, Erika, Minou Arjomand, und Ramona Thomasius. *The Routledge Introduction to Theatre and Performance Studies*. Routledge, 2014. <https://doi.org/10.4324/9780203068731>.
- Forensic Architecture, Hrsg. *Forensis: The Architecture of Public Truth*. Sternberg Press, 2014.
- Forestier, Georges. *La tragédie française: Règles classiques, passions tragiques*. 2. Aufl. Collection U. Armand Colin, 2016.
- FRANCE 24, *Sénégal : reprise de la ligne de train Thiès-Touba à l'occasion du Grand Magal*. Senegal, 2023. Youtube Video, 2:45. https://youtu.be/I5ZWb7F6yUk?si=kD6wqQ_UF2xsqDu. [Zugriff: 04.09.2025].
- Fraser, Nancy. »Rethinking the Public Sphere: A Contribution to the Critique of Actually Existing Democracy«. *Social Text*, Nr. 25/26 (1990): 56–80. <https://doi.org/10.2307/466240>.
- Freie Universität Berlin. »Intervening Arts«. mit Humboldt-Universität zu Berlin, Universität der Künste Berlin, Europa-Universität Viadrina, Leuphana Universität Lüneburg, und Universität Duisburg-Essen. Intervening Arts, 11. Juni 2025. <https://interveningarts.com>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Freie Universität Berlin. »SFB 1512 »Intervenierende Künste«. 13. Dezember 2021. <https://www.sfb-intervenierende-kuenste.de/ueber-uns/forschungsprogramm/index.html>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Freire, Paulo. *Pedagogy of the Oppressed*. Penguin Classics. Übersetzt von Myra Bergman Ramos. Penguin Modern Classics. Penguin Books, 2017.
- Fröchaux, Marc. »Dakar, développement urbain et patrimoine métisse Entretien avec Xavier Ricou«. 27. Mai 2022. <https://www.espazium.ch/fr/actualites/dakar-developpement-urbain-et-patrimoine-metisse>. [Zugriff: 04.09.2025].

- GA2D. »Gare de Dakar«. Réhabilitation et extension de la gare, Mission complète en conception construction, 31. Juli 2025. <https://gazd.com/projet/gare-de-dakar/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- GA2D. »SMI – SMR«. Construction du Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) et du Site de Maintenance et de Remisage du Matériel Roulant (SMR) Mission de maîtrise d'œuvre d'exécution, 25. März 2025. <https://gazd.com/projet/smi-smr/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Gallais, Jean. »Dans la grande banlieue de Dakar : Les villages lébous de la presqu'île du Cap-Vert«. *Cahiers d'outre-mer* 7, Nr. 26 (1954): 137–54. <https://doi.org/10.3406/caoum.1954.1902>.
- Gänsler, Katrin. »Die Verlierer der Industrialisierung«. *dw.com*, 7. April 2022. <https://www.dw.com/de/senegal-die-verlierer-der-industrialisierung/a-61397491>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Geertz, Clifford. »Blurred Genres: The Refiguration of Social Thought«. *The American Scholar* 49, Nr. 2 (1980): 165–79.
- Geertz, Clifford. *Dichte Beschreibung: Beiträge zum Verstehen kultureller Systeme*. 14. Aufl. Übersetzt von Brigitte Luchesi und Rolf Bindemann. Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft 696. Suhrkamp, 2019.
- Gerdes, Felix. »Historische Entwicklung der Migration«. bpb, 1. November 2007. <https://www.bpb.de/themen/migration-integration/regionalprofile/57870/historische-entwicklung-der-migration/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Glaser, Antoine. *AfricaFrance: quand les dirigeants africains deviennent les maîtres du jeu*. 1. Aufl. Fayard, 2014.
- Gloe, Markus, und Tonio Oeftering. »Didaktik der politischen Bildung. Ein Überblick über Ziele und Grundlagen inklusiver politischer Bildung«. In *Grundlagen und Praxis inklusiver politischer Bildung*, herausgegeben von Dorothee Meyer, Wolfram Hilpert, und Bettina Lindmeier. Schriftenreihe Band 10230. Bundeszentrale für politische Bildung, 2020.
- Godard, Xavier. »Poverty and Urban Mobility: Diagnosis Toward a New Understanding«. In *Urban Transport in the Developing World: A Handbook of Policy and Practice*, herausgegeben von Harry T. Dimitriou und Ralph Albert Gakenheimer. Edward Elgar Publishing Ltd, 2011.
- Graeber, David. *Schulden: die ersten 5000 Jahre*. 9. Aufl. Übersetzt von Ursel Schäfer, Hans Freundl, und Stephan Gebauer. Klett-Cotta, 2021.
- Grimm, Jacob, und Wilhelm Grimm. *Deutsches Wörterbuch*. Bd. 31. Dtv 5945. Dt. Taschenbuch-Verlag, 1956.
- Grotowski, Jerzy. *Für ein Armes Theater*. 3. Aufl. Alexander Verlag, 2006.
- Guyon, Anthony. *Les tirailleurs sénégalais : de l'indigène au soldat, de 1857 à nos jours*. Perrin, 2022.
- Gwilliam, Kenneth M. *Cities on the Move: A World Bank Urban Transport Strategy Review*. mit World Bank. International Bank for Reconstruction and Development, The World Bank, 2019.
- Habermas, Jürgen, Sara Lennox, und Frank Lennox. »The Public Sphere: An Encyclopedia Article (1964)«. *New German Critique*, Nr. 3 (1974): 49–55. JSTOR. <https://doi.org/10.2307/487737>.

- Hahn, Hans Peter, Annette Hornbacher, und Michael Schönhuth. »Frankfurter Erklärung« zur Ethik in der Ethnologie«. Deutsche Gesellschaft für Sozial- und Kulturanthropologie (DGSKA), 22. Mai 2008. <https://www.dgska.de/wp-content/uploads/2016/07/DGV-Ethikerklaerung.pdf>.
- Harper, Douglas. »infrastructure (n.)«. In Etymonline. 18. September 2017. <https://www.etymonline.com/word/infrastructure>. [Zugriff: 04.09.2025].
- 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/>.
- Heetch company. »Heetch«. 30. Juni 2024. <https://www.heetch.com/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Henni, Samia, Hrsg. *Deserts Are Not Empty*. Columbia Books on Architecture and the City. Graduate School of Architecture, 2022.
- Hirschkind, Charles, Maria José A. De Abreu, und Carlo Caduff. »New Media, New Publics?: An Introduction to Supplement 15«. *Current Anthropology* 58, Nr. S15 (2017): 3–12. <https://doi.org/10.1086/688903>.
- Höfler, Carolin. »Raumaktualisierung. Spiele in der ephemeren Stadt«. *Sein oder Nichtsein? Theaterbauten in der Sanierung*, ICOMOS – Hefte des Deutschen Nationalkomitees LXXX, 2023, 193–200. <https://doi.org/10.11588/ih.2021.1.103783>.
- Höfler, Carolin. »Time Capsules: Actualizing Collective Memories«. *Dimensions. Journal of Architectural Knowledge* 4, Nr. 7 (2024): 21–38. <https://doi.org/10.14361/dak-2024-0703>.
- Ingold, Tim. »Linien, Zeichnungen und die Bedingungen des Menschseins«. *Architektur ethnografie*, Arch+ Zeitschrift für Architektur und Urbanismus, Nr. 238 (2020): 7–18.
- Ingold, Tim. *Making: Anthropology, Archaeology, Art and Architecture*. Routledge, Taylor & Francis Group, 2013.
- Jaeger, Ursina, und Boris Nieswand. »Multi-Sited Ethnography zwischen Lokalisierung und Mobilisierung, oder: »Should I Stay or Should I Go Now?««. In *Handbuch Soziologische Ethnographie*, herausgegeben von Angelika Pöferl und Norbert Schröder. Springer Fachmedien Wiesbaden, 2022. https://doi.org/10.1007/978-3-658-26405-5_29.
- Kajange, David. Towards the African Integrated High Speed Railway Network (AIHSRN) Developement. African Union (AU), 2017. 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. [Zugriff: 27.02.2026].
- Kawgan-Kagan, Ines. »Mobilität und Geschlecht: Geschlechtsspezifische Unterschiede in der Mobilität«. In *Handbuch Mobilität und Gesellschaft*, herausgegeben von Weert Canzler, Juliane Haus, Andreas Knie, und Lisa Ruhrort. Springer Fachmedien Wiesbaden, 2024. https://doi.org/10.1007/978-3-658-37804-2_13-1.
- Kern, Leslie. *Feminist City: Claiming Space in a Man-Made World*. Verso, 2020.
- Kessides, Fallert C. *Cities in Transition: World Bank Urban and Local Government Strategy*. Herausgegeben von World Bank. Washington DC, 2010.
- Khouma, Mamadou. »Anticipation de la ville et production de l'espace dans la couronne périurbaine de Dakar«. In *La ville sénégalaise: une invention aux frontières du monde*, herausgegeben von Jean-Luc Piermay und Cheikh Sarr. Hommes et sociétés. Karthala, 2007.

- King, Anthony D. *Spaces of Global Cultures: Architecture, Urbanism, Identity*. Architect. Routledge, Taylor and Francis Group, 2004.
- Kipke, Anna, Iryna Kovalenko, Laura Rogalski, Simon Teune, und Mimmi Woisnitza, Hrsg. *Drafts in Action: Concepts and Practices of Artistic Intervention*. Diaphanes, 2025.
- Kittstein, Ulrich. »Episches Theater«. In *Handbuch Drama*, herausgegeben von Peter W. Marx. J.B. Metzler, 2012. https://doi.org/10.1007/978-3-476-00512-0_31.
- Klein, Anne Laure. »Bargny Sendou Port Nears Completion to Power Senegal's Energy Ambitions«. *Energy Capital & Power*, 11. Oktober 2024. <https://prospect-intel.com/bargny-sendou-port-nears-completion-to-power-senegals-energy-ambitions/>. [Zugriff: 05.05.2026].
- Konieczna, Anna, und Rob Skinner, Hrsg. *A Global History of Anti-Apartheid: »Forward to Freedom« in South Africa*. 1. Aufl. Palgrave Macmillan, 2019. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-03652-2>.
- Köpping, Klaus-Peter, und Ursula Rao, Hrsg. *Im Rausch des Rituals: Gestaltung und Transformation der Wirklichkeit in körperlicher Performanz*. 2. Aufl. Performanzen: Interkulturelle Studien zu Ritual, Spiel und Theater 1. Lit, 2008.
- Kusenbach, Margarethe. »The Go-Along Method«. In *Sensing the City*, herausgegeben von Anja Schwanhäußler. De Gruyter, 2016. <https://doi.org/10.1515/9783035607352-015>.
- Lambert, Léopold. »Questioning our Solidarities«. *The Funambulist*, Nr. 46. March-April (2023). <https://thefunambulist.net/magazine/questioning-our-solidarities>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Lammoglia, Adrien. »Analyse et modélisation multi-agents de transports flexibles : Comparaison de services français et sénégalais«. Dissertation, Géographie. Université d'Avignon; École Supérieure Polytechnique de Dakar - Sénégal, 2013. <https://theses.fr/2013AVIG1120>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Landkammer, Nora. »Performativitätstheorien«. ZHdK. Zugegriffen 4. Dezember 2024. <https://www.zhdk.ch/forschung/ehemalige-forschungsinstitute-7626/iae/glossar-972/performativitaetstheorien-3835>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Larkin, Brian. »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>.
- Larousse. »recaser«. In Éditions Larousse. 2024. <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/recaser/66937>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Lassiter, Luke Eric. *The Chicago Guide to Collaborative Ethnography*. 1. Aufl. Chicago Guides to Writing, Editing, and Publishing. University of Chicago Press, 2005.
- Latour, Bruno. *Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft: Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie*. 1. Aufl. Übersetzt von Gustav Roßler. Suhrkamp, 2007.
- Latour, Bruno, und Peter Weibel, Hrsg. *Making Things Public: Atmospheres of Democracy*. MIT Press, 2005.
- Lavigne Delville, Philippe. *Les transactions foncières et marchés fonciers ruraux et péri-urbains au Sénégal*. Herausgegeben von Comité technique. Foncier&Développement. Regards sur le foncier 18. AFD, MEAE, 2024.
- Leeb, Susanne. *Die Kunst der Anderen: »Weltkunst« und die anthropologische Konfiguration der Moderne*. 1. Aufl. B_books, 2015.
- Lehmann, Hans-Thies. *Postdramatisches Theater*. 7. Aufl. Verlag der Autoren, 2023.
- Leichtman, Mara A. »The Legacy of Transnational Lives: Beyond the First Generation of Lebanese in Senegal«. *Ethnic and Racial Studies* 28, Nr. 4 (2005): 663–86. <https://doi.org/10.1080/13569320500092794>.

- Lesteven, G., P. Pochet, D. Cissokho, M. Diongue, und P. Sakho. »Daily Mobility in Urban Peripheries: The Role of Clandestine Taxis in Dakar, Senegal«. *Sustainability (Switzerland)* 14, Nr. 11 (o. J.). <https://doi.org/10.3390/su14116769>.
- Lesteven, Gaelle, Dramane Cissokho, Pascal Pochet, Momar Diongue, und Pape Sakho. »Daily Mobility in Urban Peripheries: The Role of Clandestine Taxis in Dakar, Senegal«. *Sustainability* 14, Nr. 11 (2022): 6769. <https://doi.org/10.3390/su14116769>.
- Leymarie, Isabelle. *Les griots wolof du Sénégal*. Servedit-Maisonnette et Larose, 1999.
- Liboiron, Max. *Pollution Is Colonialism*. Duke University Press, 2021. <https://doi.org/10.1215/9781478021445>.
- Loi n° 76-67 du 02 juillet 1976 à l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux autres opérations foncières d'utilité publique, Legislation Nos. 76–67 (1976).
- Loi n° 2011-07 du 30 mars 2011 portant régime de la Propriété foncière, 2011-07 (2011). <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC131114/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Lombard, Jérôme. *Le monde des transports sénégalais: Ancrage local et développement international*. Collection Objectifs Suds. IRD éditions, Institut de recherche pour le développement, 2015.
- Löw, Martina. *Raumsoziologie*. 1. Aufl. Suhrkamp Taschenbuch Wissenschaft 1506. Suhrkamp, 2001.
- Lucas, Karen, Giulio Mattioli, Ersilia Verlinghieri, und Alvaro Guzman. »Transport Poverty and Its Adverse Social Consequences«. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Transport* 169, Nr. 6 (2016): 353–65. <https://doi.org/10.1680/jtran.15.00073>.
- Mambéty, Djibril Diop, Reg. *Contrast City*. Kankourama, 1968. 15 min.
- Marchart, Oliver. »Public Movement. The Art of Pre-Enactment«. *On Curating* 54 (2022): 170–72.
- Martens, Karel. *Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems*. 1. Aufl. Routledge, 2016. <https://doi.org/10.4324/9781315746852>.
- Martineau, Sébastien. »Dakar-Niger: Langsamer Tod einer Bahnstrecke«. *Deutsche Welle*, 21. April 2014. <https://www.dw.com/de/dakar-niger-langsamer-tod-einer-bahnstrecke/g-17565700>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Matsipa, Mpho. »African Mobilities: This is not a Refugee Camp Exhibition«. 04.–19.08 2018. <https://www.architekturmuseum.de/ausstellungen/african-mobilities-not-refugee-camp-exhibition/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Mattheus, Bernd. »Das Theater der Grausamkeit. Ein kapitalesses Missverständnis.« In *Antoine Artaud: Das Theater und sein Double*, 1. Aufl., herausgegeben von Bernd Mattheus, übersetzt von Gerd Henninger. Werke in Einzelausgaben / Antonin Artaud 8. Matthes & Seitz, 2012.
- Mbaye, Alioune D. »Le théâtre des centres culturels en A.O.F.: 1948–1958, du casque colonial au béret tropical«. *Éthiopiennes: revue socialiste de culture négro-africaine*, Nr. 76 (2006): 103–17.
- Mbaye, Alioune D. »Les navétanes au Sénégal: Ou le football parallèle«. *Sociétés & Représentations* 7, Nr. 2 (1998): 141–54. <https://doi.org/10.3917/sr.007.0141>.
- Mbembe, Achille. *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>.

- Mbengue, Moustapha. »Les griots du Sénégal, de l'arbre à palabre au petit écran : analyse des pratiques info-communicationnelles des »communicateurs traditionnels«.« In *L'esthétique de la parole*, herausgegeben von Babacar Mbaye Diop und Université Cheikh Anta Diop de Dakar. Presses universitaires de Dakar, 2018.
- McLane, Margaret O. »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): 97–114. JSTOR.
- Mécanisme Indépendent de Recours (MIR). »Mécanisme Indépendent de Recours«. 27. März 2025. <https://irm.afdb.org/fr>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Mécanisme Indépendent de Recours (MIR). *Rapport de vérification de la conformité de Train Express Régional de Dakar, Phase 1 – Projet Dakar Diamniadio*. RQ 2019/1. Abidjan, 2023.
- Mehrotra, Rahul, Felipe Vera, José Mayoral, Richard Sennett, und Richard Burdett. *Ephemeral Urbanism: Cities in Constant Flux*. 1. Aufl. ARQ ediciones, 2017.
- Meienberg, Simon. »Making Home: Zuhause in Der Fremde Gestalten«. Masterarbeit, Köln International School of Design, 2019.
- Meienberg, Simon, und Carolin Höfler. »Colliding Circulations: Dakar Mobilities Between Global Connections and Local Displacements«. In *The Entire Story Starts Where*, 1. Aufl., herausgegeben von Carolin Höfler und Nina Möntmann. Archive Books, 2025.
- Meienberg, Simon, und Dustin Jessen. »Designing Beyond the Common Good – an Evolutionary Process between Speculation and Reality«. In *Designing for the Common Good Framing Design through Pluralism and Social Values*, herausgegeben von Massimo Botta und Sabine Junginger. Swiss Design Network Symposium 2021 Conference Proceedings, 2021.
- Miessen, Markus, Hrsg. *Agonistic Assemblies: On the Spatial Politics of Horizontality*. Sternberg Press, 2024.
- Miessen, Markus. *Albtraum Partizipation*. 1. Aufl. Internationaler Merve-Diskurs 339. Merve Verlag, 2012.
- Miessen, Markus, Hrsg. *Crossbenching: Toward Participation as Critical Spatial Practice*. Sternberg Press, 2016.
- Miessen, Markus. »Proximities«. In *Agonistic Assemblies: On the Spatial Politics of Horizontality*, herausgegeben von Markus Miessen. Sternberg Press, 2024.
- Ministère de l'Economie, du Plan et de la Coopération (MEPC). »Ministère de l'Economie, du Plan et de la Coopération«. 31. Juli 2025. <https://www.economie.gouv.sn/fr/le-ministre-abdourahmane-sarr>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Ministère de l'Urbanisme, du Logement et de l'Hygiène Publique (MULHP). »Programme Zero Bidonville«. 13. Juni 2025. <https://web.archive.org/web/20250613153502/https://www.urbanisme.gouv.sn/realisations/programme-zero-bidonville>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Ministère de Transports de la République de Côte d'Ivoire. »Le Metro d'Abidjan: Ligne 1«. 1. Juli 2019. <https://www.lemetrodabidjan.ci/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Ministère des Infrastructures, du Transport Terrestres et du Désenclavement (MITTD). »Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement«. 1. Oktober 2023. <https://web.archive.org/web/20231001022821/https://www.mittd.gouv.sn/>. [Zugriff: 04.09.2025].

- Ministère du Renouveau Urbain, de l'Habitat et du Cadre de Vie (MRUHCV). *Plan Directeur d'Urbanisme de Dakar et ses Environs Horizon 2035*. Urban Master Plan Rapport Final. Mit Japan International Cooperation Agency (JICA). Dakar, 2016. <https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12250023.pdf>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Mohamed, A.I., M.A. Wade, M. Mbodj, M.L. Kinane, und S. Baidod. *Plan Complet de Reinstallation (PCR) Projet de Train Express Régional de Dakar (TER)*. P-SN-DCo-003. African Development Bank (AfDB), 2016.
- Mohamed, A.I., Mohamed el Abass Wade, Souweye Maiga, u. a. *Rapport d'évaluation du Projet: Annexes Techniques*. African Development Bank (AfDB), 2017.
- Mongae, Mmabatho. »Bridging the Gender Gap in African Transportation«. *Africa in Fact*, Nr. 73 (April 2025). <https://africainfact.com/bridging-the-gender-gap-in-african-transportation/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Mouffe, Chantal. *Agonistik: Die Welt politisch denken*. 1. Aufl. Übersetzt von Richard Barth. Suhrkamp Verlag, 2014.
- Mouffe, Chantal. »Democracy as Agonistic Pluralism«. In *Agonistic Assemblies: On the Spatial Politics of Horizontality*, 1. Aufl., herausgegeben von Markus Miessen. Sternberg Press, 2024.
- Murphy, David. »Dakar 66: Chronicles of a Pan-African Festival«. *African Arts* 50, Nr. 1 (2017): 80–82. https://doi.org/10.1162/AFAR_r_00333.
- Ndiaye, Bassirou, und Aly Marie Sagne. *Se retrouver subitement sans toit, sans terre et sans travail. Train Express Régional. La BAD et l'AFD au coeur du scandale !* Mit Babacar Diouf. Lumière Synergie pour le Développement, Both ENDS, OSIWA, 2021.
- Ndiaye, Ibrahima. »Étalement urbain et différenciation sociospatiale à Dakar (Sénégal)«. *Cahiers de géographie du Québec* 59, Nr. 166 (2016): 47–69. <https://doi.org/10.7202/1034348ar>.
- Ndiaye, Ibrahima. »Planification urbaine, localisation résidentielle et comportements de mobilité à Dakar, Sénégal«. Dissertation, Paris Est, 2012.
- Ngom, Ndeye. »Mobilités et politiques publiques de transport à Dakar«. Dissertation, Université du Havre Normandie, 2021. <https://theses.hal.science/tel-03575154v1>.
- Nguessan, Ludovic. *Le secteur des transports au Sénégal : Enjeux et défis pour la réalisation des objectifs de croissance durable et de réduction de la pauvreté*. Plate-forme des acteurs non étatiques pour le suivi de l'Accord de Cotonou au Sénégal, 2009. <https://de.scribd.com/document/573930986/Transport-Soci-t-Civile-Etude-Sur-Le-Secteur-Du-Transport-Version-Publier>.
- Nouveau Code des Obligations civiles et commerciales (1976).
- Opitz, Sven, und Ute Tellmann. »Europa als Infrastruktur. Vernetzung der operativen Gemeinschaft«. *Europa – Infrastrukturen der Externalisierung*, Arch+ Zeitschrift für Architektur und Urbanismus, Nr. 239 (2020): 44–55.
- Péhaut, Yves. »Larachide au Sénégal«. *Cahiers d'outre-Mer* 14, Nr. 53 (1961): 5–25. <https://doi.org/10.3406/caoum.1961.2191>.
- Peluso, Nancy Lee. »Whose Woods Are These? Counter-Mapping Forest Territories in Kalimantan, Indonesia«. *Antipode* 27, Nr. 4 (1995): 383–406. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.1995.tb00286.x>.
- Pheffer, Paul Edward. »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): 60–71. JSTOR.

- Pheffer, Paul Edward. »Railroads and Aspects of Social Change in Senegal, 1878–1933«. Dissertation, University of Pennsylvania, 1975. <https://repository.upenn.edu/entities/publication/fa340199-66fd-4ea8-9dc2-f40748a0863b>.
- Piermay, Jean-Luc, und Cheikh Sarr, Hrsg. *La ville sénégalaise: une invention aux frontières du monde*. Hommes et sociétés. Karthala, 2007.
- Pierret, Gabriel Marie-Jacques. *Essai sur la propriété foncière indigène au Sénégal*. Imprimerie du gouvernement, 1895. Hachette Livre/BNF.
- Pink, Sarah, Vaike Fors, Debora Lanzeni, Melisa Duque, Shanti Sumartojo, und Yolande Strengers. *Design Ethnography: Research, Responsibilities, and Futures*. 1. Aufl. Routledge, 2022. <https://doi.org/10.4324/9781003083665>.
- Polanyi, Michael. *Implizites Wissen*. 2. Aufl. Übersetzt von Horst Brühmann. Suhrkamp Taschenbuch Wissenschaft 543. Suhrkamp, 2016.
- PONS. *réinstallation*. 2026. <https://de.pons.com/%C3%BCbersetzung/franz%C3%B6sisch-deutsch/r%C3%A9installation?q=reinstallation>. [Zugriff: 07.05.2026].
- Portail jeunesse de la Francophonie. »Formation d'une trentaine de membres de l'Association des artistes comédiens du Théâtre sénégalais (ARCOTS)«. 5. Februar 2025. <https://jeunesse.francophonie.org/actualites/item/formation-d-une-trentaine-de-membres-de-l-association-des-artistes-comediens-du-theatre-senegalais-arcots>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Pratt, Mary Louise. »Arts of the Contact Zone«. *Profession*, Modern Language Association, 1991, 33–40. JSTOR.
- Quinn, Brian. »De-Centering Theatrical Heritage: Forum Theater in Contemporary Senegal«. *African Studies Quarterly* 14, Nr. 3 (2014): 75–88.
- Rabine, Leslie W. »Fashion and the Meanings of »Tradition« in Senegal«. In *The Global Circulation of African Fashion*, 1. Aufl. Berg Publishers, 2002.
- Rancière, Jacques. *Die Aufteilung des Sinnlichen: die Politik der Kunst und ihre Paradoxien*. 2. Aufl. Übersetzt von Maria Muhle. Reihe PolYpeN. B-books, 2008.
- Rancière, Jacques. *Zehn Thesen zur Politik*. Übersetzt von Marc Blankenburg. TransPositionen. Diaphanes, 2008.
- Ravengai, Samuel. »A History of the Decolonised African Theatre Aesthetic: Projections of an Emergent African Theatre Practice - Afroscenology«. In *Routledge Handbook of African Theatre and Performance*, 1. Aufl., herausgegeben von Kene Igweonu. Routledge, 2024. <https://doi.org/10.4324/9781003176060-45>.
- Ravengai, Samuel. *Artistic research in Africa with Specific Reference to South Africa and Zimbabwe: Formulating the Theory of Afroscenology*. Open Science Framework, 30. August 2022. <https://doi.org/10.17605/OSF.IO/K8V5R>.
- Ravengai, Samuel. *Decolonising African Theatre*. 1. Aufl. Elements in Theatre, Performance and the Political. Cambridge University Press, 2024. <https://doi.org/10.1017/9781009271455>.
- République du Sénégal, Ministère des Infrastructures du Transport terrestres et du Désenclavement (MITTD), und Secrétariat d'État chargé du réseau ferroviaire, 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=yjqzgeEACAAJ>.
- République du Sénégal und SSATP. *Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes sénégalaises*. Le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP), 2018.

- Ricard, Alain. *L'Invention du Théâtre: Le Théâtre et les Comédiens en Afrique Noire*. L'âge d'homme, 1990.
- Ricou, Xavier, Al Housseynou Ndiaye, und Mauro Petroni. *La Gare de Dakar: Chef-d'œuvre de L'architecture au Sénégal*. 1. Aufl. Maisonneuve & Larose nouvelles éditions Hémisphères éditions, 2019.
- RideTechnology Global. »YANGO GROUP Empowering Communities with Global Innovations«. Bridging Global Tech and Local Needs, 2024. https://yango.com/en_int/. [Zugriff: 04.09.2025].
- Ross, Eric. *Palaver trees reconsidered in the Senegalese landscape: Arboreal monuments and memorials*. 2008.
- Sabatier, Peggy R. »Charles Béart, »Bon Père« or »Le Colonialisme Incarné?«: A Colonial School Director and the Ambiguities of Paternalism«. *Proceedings of the Meeting of the French Colonial Historical Society* 4 (1979): 141–56. JSTOR.
- Sagnier, André. *Plan de l'Avenue de l'Opéra*. Karte. Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE D-4107, 25. Juli 2011. 1:2 000. BNF Gallica. <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40731605x>.
- Said, Edward W. *Culture and Imperialism*. A Borzoi Book. Knopf Doubleday Publishing Group, 1994.
- Santos, Bárbara. »Interview with Barbara Santos«. Interviewt von Robert Klement. September 2013. Transkript. <https://web.archive.org/web/20250125093242/http://www.beratungundtheater-leipzig.de/%C3%BCber-mich/die-geschichte/barbara-santos/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Santos, Bárbara. *Theatre of the Oppressed – Roots & Wings: A Theory of the Praxis?* Übersetzt von Olga Nikolova und Jennifer Marshall. Kindle-Edition. Kuringa, 2020.
- Sarr, Felwine. *Afrotopia*. 6. Aufl. Übersetzt von Max Henninger. Matthes & Seitz, 2019.
- Sassen, Saskia. *The Global City: New York, London, Tokyo*. Überarbeitet. Princeton University Press, 2001. <https://doi.org/10.1515/9781400847488>.
- Saunders, Doug. *Arrival City: How the Largest Migration in History Is Reshaping Our World*. 1. Aufl. Vintage Books, a Division of Random House, Inc, 2012.
- Sautermeister, Jochen, Viktoria Lenz, und Thiemo Breyer, Hrsg. *Resilienz im Horizont menschlichen Handelns*. 1. Aufl. Kohlhammer, 2024.
- Schabacher, Gabriele. »Zeugende Maschinen. Digitale Verfahren und prospektive Evidenz«. In *Bezeugen*, herausgegeben von Zeynep Tuna, Mona Wischhoff, und Isabelle Zinsmaier, Bd. 2. Kriminalität in Literatur und Medien. J.B. Metzler, 2022. https://doi.org/10.1007/978-3-476-05800-3_3.
- Schechner, Richard. *Between Theater and Anthropology*. University of Pennsylvania Press, 1985. JSTOR. <http://www.jstor.org/stable/j.ctt3fhjzs>.
- Schmidt, Bettina E., und Mark Münzel. *Ethnologie und Inszenierung: Ansätze zur Theaterethnologie*. Reihe Curupira 5. Curupira, 1998.
- Schoonderbeek, Marc. »A Theory of »Design by Research«; Mapping Experimentation in Architecture and Architectural Design«. *Ardeth*, Nr. 1 (2017): 63–79. <https://doi.org/10.17454/ARDETH01.05>.
- Schwarzenbach, Sibyl A. »On Civic Friendship«. *Ethics* 107, Nr. 1 (1996): 97–128. <https://doi.org/10.1086/233698>.
- Seck, Assane. *Dakar, métropole ouest-africaine*. IFAN. Dakar, 1970.

- Seck, Mamadou. »L'arbre à palabres: une institution traditionnelle communale africaine au service des travailleurs sociaux«. Association Internationale pour la Formation, la Recherche et l'Intervention Sociale, 2019, 1–5.
- Sembène, Ousmane, Reg. *Borom Sarret*. 1963. 18 min. <https://youtu.be/U59BefqjJE>.
- Sembène, Ousmane. *Les bouts de bois de Dieu*. Pocket 871. Le Livre Contemporain, 1960.
- Sénégal services. »Demander une assistance à la création d'un groupement d'intérêt économique (GIE)«. Sénégal services, 31. Juli 2025. <https://web.archive.org/web/20251113181352/https://senegalservices.sn/demarche/demander-une-assistance-a-la-creation-dun-groupement-dinteret-economique-gie>. [Zugriff: 13.11.2025].
- 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. [Zugriff: 04.09.2025].
- Senghor, Léopold Sédar. »L'esprit de la civilisation ou les lois de la culture négro-africaine«. *Présence Africaine*, Nr. 8/10 (1956): 51–65. JSTOR.
- 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>. [Zugriff: 18.02.2026].
- Sheller, Mimi. »Mobility Justice in Urban Studies«. In *Handbook of Urban Mobilities*, herausgegeben von Ole B. Jensen. Routledge International Handbooks. Routledge, Taylor & Francis Group, 2020.
- Sheller, Mimi. *Mobility Justice: The Politics of Movement in the Age of Extremes*. Verso, 2018.
- Sheller, Mimi. »Uneven Mobility Futures: A Foucauldian Approach«. *Mobilities* 11, Nr. 1 (2016): 15–31. <https://doi.org/10.1080/17450101.2015.1097038>.
- Simo, David. »Négritude«. In *Handbuch Postkolonialismus und Literatur*, herausgegeben von Dirk Götsche, Axel Dunker, und Gabriele Dürbeck. J.B. Metzler, 2017. https://doi.org/10.1007/978-3-476-05386-2_37.
- Simpson, David. »Avis décision du Comité des Conseils d'Administration de la BAD sur les opérations et l'efficacité du développement (CODE) concernant le rapport de vérification de la conformité du dossier (RQ2019/1) relatif au projet de Train Express Régional Phase 1 Dakar-Diamniadio au Sénégal.« Mécanisme Indépendant de Recours, 17. Januar 2024. https://irm.afdb.org/sites/default/files/project-file/FR_Notification%20of%20CODE%20Decision-Regional%20Express%20Train_o.pdf.
- Sinou, Alain. »Idéologies et pratiques de l'urbanisme dans le Sénégal colonial«. Dissertation, École des hautes études en sciences sociales (EHESS), 1986.
- Sitrass-Curem. *Enquête sur la mobilité, le transport et l'accès aux services urbains dans l'agglomération de Dakar* (EMTASUD 2015). Rapport d'Analyse final. CETUD, 2016.
- Société immobilière du Cap-Vert (SICAP). »Présentation«. 28. Februar 2022. <https://www.sicap.sn/about/>. [Zugriff: 04.09.2025]
- Société Nationale de Gestion du Patrimoine du Train Express Régional (SENER). »Le réseau TER Dakar«. TER de Dakar : Découvrez le réseau et l'autorité organisatrice la SENER. TER Dakar, 27. Juni 2021. https://www.terdakar.sn/le_reseau_ter_dakar/. [Zugriff: 04.09.2025].
- Société Nationale de Gestion du Patrimoine du Train Express Régional (SENER). »terdakar.sn«. Train Express Régional, 29. Juni 2023. <https://www.terdakar.sn>. [Zugriff: 04.09.2025].

- Société Nationale des Habitations à Loyer Modéré (SNHLM). »Partout, pour tous.« Nos services d'acquisition, 27. Juli 2025. <https://www.snhlm.sn/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Soja, Edward W. *Seeking Spatial Justice*. Globalization and Community 16. University of Minnesota Press, 2010.
- Sopova, Jasmina. »Arbres à Palabres et Systèmes Occidentaux«. *A Qui Profite La Science?*, Le Courrier de l'UNESCO, Bd. 52, Nr. 5 (1999): 42.
- Sossa, Désiré. »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/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Sow, Papa Samba. »Théâtre Nawetaan, théâtre des valeurs«. In *De l'instinct Théâtral: Le Théâtre Se Ressource en Afrique*, herausgegeben von Julius Effenberger. Editions L'Harmattan, 2004.
- Soyinka, Wole. »Theater in African Traditional Cultures: Survival Patterns«. In *The Twentieth Century Performance Reader*, 3. Aufl., herausgegeben von Teresa Brayshaw und Noel Witts. Routledge, 2014.
- Spittler, Gerd. »Teilnehmende Beobachtung als Dichte Teilnahme«. *Zeitschrift für Ethnologie* 126, Nr. 1 (2001): 1–25. JSTOR.
- Springfeld, Lars, Reg. »Zwischen 4 und 5 Uhr nachmittags kamen die Maschinen: Wenn Häuser dem Bau einer Metro weichen müssen«. *iz3w*. 7. März 2024. 14:36. <https://www.iz3w.org/artikel/118-abidjan-metrobau-vertreibung>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Stanislavski, Konstantin. *Die Arbeit des Schauspielers an sich selbst: Tagebuch eines Schülers*. Verlag das Europäische Buch, 1983.
- Star, Susan Leigh. »The Ethnography of Infrastructure«. *American Behavioral Scientist* 43, Nr. 3 (1999): 377–91. <https://doi.org/10.1177/00027649921955326>.
- Star, Susan Leigh, und James R. Griesemer. »Institutional Ecology, »Translations« and Boundary Objects: Amateurs and Professionals in Berkeley's Museum of Vertebrate Zoology, 1907–39«. *Social Studies of Science* 19, Nr. 3 (1989): 387–420. JSTOR.
- Starostina, Natalia. »Ambiguous Modernity: Representations of French Colonial Railways in the Third Republic«. *Proceedings of the Western Society for French History* 38 (2010): 179–99.
- Stenmanns, Julian. »Die räumliche Logik der Infrastruktur zwischen Afrika und Europa«. *Europa – Infrastrukturen der Externalisierung*, Arch+ Zeitschrift für Architektur und Urbanismus, Nr. 239 (2020): 184–91.
- Sylla, Omar Bounkhatab. *Le transport de masse au Sénégal: cas du train express régional, TER*. L'Harmattan Sénégal, 2022.
- Syscom. *Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar* (EMTSU 2000). CETUD, 2001.
- SYSTRA Group. »History«. 11. April 2025. <https://www.systra.com/en/group/history/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Táiwò, Olúfẹ̀mí. »Being-in-the-Room Privilege: Elite Capture and Epistemic Deference«. *The Philosopher*, 20. November 2021. <https://www.thephilosopher1923.org/post/being-in-the-room-privilege-elite-capture-and-epistemic-deference>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Tamara Yasmin Quick. »Methodologische Diskurse der aktuellen Probenforschung - Zwischenbericht aus einer (noch jungen) Forschungsdisziplin in der Theaterwissenschaft«. *Forum Modernes Theater*, Europe's Staging – Staging Europe, Bd. 31, Nr. 1–2 (2020): 39–63. <https://doi.org/10.2357/FMTh-2020-0004>.

- Tarrow, Sidney. *Power in Movement: Social Movements and Contentious Politics*. 4. Aufl. Cambridge Studies in Comparative Politics. Cambridge University Press, 2022. <https://doi.org/10.1017/9781009219839>.
- TATA Motors. »TATA Buses«. 11. Dezember 2023. <https://web.archive.org/web/20260308025521/https://www.tatamotors.sn/buses/>. [Zugriff: 08.03.2026].
- Tayob, Huda. *Architectures of Care*. Huda Tayob Draws the Space of the Margin. Episode 2. Of Migration. o. J. Soundcloud Recording, 3:47. Zugegriffen 13. August 2024. <https://www.cca.qc.ca/en/articles/issues/30/of-migration/81159/architectures-of-care>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Tayob, Huda. »Subaltern Architectures: Can Drawing »Tell« a Different Story?» *Architecture and Culture* 6, Nr. 1 (2018): 203–22. <https://doi.org/10.1080/20507828.2017.1417071>.
- Tayob, Huda, Suzi Hall, und Tandi Loewenson. »Race, Space & Architecture«. 15. September 2020. <https://web.archive.org/web/20240530184721/http://racespacearchitecture.org/index.html>. [Zugriff: 04.09.2025].
- 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>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Tixier, Gilbert. »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): 916–32.
- Tomkinson, Joanne, Daniel Mulugeta, und Julia Gallagher, 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.
- Traoré, Bakary. »Le Théâtre Negro-Africain et ses fonctions sociologiques«. *Présence Africaine*, Nr. 14/15 (1957): 180–201. JSTOR.
- TREM Africa. »Regional Express Train (TER) Phase II«. 15. März 2025. <https://web.archive.org/web/20250315143853/https://www.tremafrica.com/projects/regional-express-train-ter/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Tsing, Anna. »Supply Chains and the Human Condition«. *Rethinking Marxism* 21, Nr. 2 (2009): 148–76. <https://doi.org/10.1080/08935690902743088>.
- Tuck, Eve, und K. Wayne Yang. »Decolonization is not a metaphor«. *Decolonization: Indigeneity, Education & Society* 1 (2012): 1–40.
- Turner, Victor. *From Ritual to Theatre: The Human Seriousness of Play*. 6. Aufl. Performance Studies Series 1. PAJ Publ, 2008.
- Turner, Victor. »Variations on a Theme of Liminality«. In *Secular Ritual: A Working Definition of Ritual*, herausgegeben von S.F. Moore und B.C. Meyerhoff. Van Gorcum, 1977.
- Turner, Victor W. *The Ritual Process: Structure and Anti-Structure*. The Lewis Henry Morgan Lectures. De Gruyter, 1995.
- UNESCO. »Ceebu Jën, a Culinary Art of Senegal«. 2021. <https://ich.unesco.org/en/RL/ceeju-jen-a-culinary-art-of-senegal-01748>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Unger, Hella von. *Partizipative Forschung: Einführung in die Forschungspraxis*. 1. Aufl. Springer Fachmedien Wiesbaden, 2014. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-01290-8>.
- 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>. [Zugriff: 04.09.2025].

- Vale, Lawrence J. *Architecture, Power, and National Identity*. Yale University Press, 1992.
- Valente-Quinn, Brian. »Crafting the Popular Stage Space in Urban Senegal«. *Research in African Literatures* 51, Nr. 1 (2020): 168–86. JSTOR. <https://doi.org/10.2979/rese-afrilite.51.1.10>.
- Valente-Quinn, Brian. *Senegalese Stagecraft: Decolonizing Theater-Making in Francophone Africa*. Performance Works. Northwestern University Press, 2021.
- Van Gennep, Arnold. *Übergangsriten: = Les rites de passage*. 3. Aufl. Campus-Bibliothek. Campus-Verl, 2005.
- Vernière, Marc. »Volontarisme d'État et spontanéisme populaire dans l'urbanisation du Tiers-monde: formation et évolution des banlieues dakaroises, le cas de Dagoudane Pikine«. *Mémoires de la Section de géographie* 7. Mémoires de la Section de Géographie, Bibliothèque nationale, 1977.
- Wainwright, Oliver. »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>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Weizman, Eyal. *The Roundabout Revolutions*. Herausgegeben von Nikolaus Hirsch und Markus Miessen. Critical Spatial Practice 6. Sternberg Press, 2015.
- Wirth, Uwe, Hrsg. *Performanz: zwischen Sprachphilosophie und Kulturwissenschaften*. 7. Aufl. Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft 1575. Suhrkamp, 2002.
- World Bank. »Personal Remittances, Received (% of GDP) – Senegal«. World Bank Open Data, 31. Dezember 2023. <https://data.worldbank.org/indicator/BX.TRF.PWKR.DT.GD.ZS?locations=SN>. [Zugriff: 04.09.2025].
- World Bank, Hrsg. *Sustainable Transport: Priorities for Policy Reform*. Development in Practice. Washington, D.C, 1996.
- Wright, Lloyd. »Bus Rapid Transit: A Review of Recent Advances«. In *Urban Transport in the Developing World: A Handbook of Policy and Practice*, herausgegeben von Harry T. Dimitriou und Ralph Gakenheimer. Edward Elgar Publishing Ltd, 2011.
- Yahalomi, Dana, und Omer Krieger. *Public Movement*. 2006. <http://www.publicmovement.org/about/>. [Zugriff: 04.09.2025].
- Zhuo, Jian. »Rethinking the Large-Scale Mobility Infrastructure Projects in Sustainable smart city perspective«. In *Handbook of urban mobilities*, herausgegeben von Ole B. Jensen, Claus Lassen, Vincent Kaufmann, Malene Freudendal-Pedersen, und Ida Sofie Gøtzsche Lange. Routledge international handbooks. Routledge, Taylor & Francis Group, 2020.
- Zillinger, Martin. »Graduated Publics: Mediating Trance in the Age of Technical Reproduction«. *Current Anthropology* 58, Nr. S15 (2017): 41–55. <https://doi.org/10.1086/689740>.

ABBILDUNGEN

Abb. 1:	© Simon Meienberg	23
Abb. 2:	© Liora Bigon, in: Bigon, Liora, und Joseph Adeniran Adedeji. »Urban So- cial Sustainability and Arboreal Lived Heritage in a West African Capital City«. <i>Geoforum</i> 162 (Juni 2025): 104288, Fig. 4 (A). https://doi.org/10.1016/j. geoforum.2025.104288	44
Abb. 3:	© Herskovits Library of African Studies der Northwestern University Libraries	47
Abb. 4:	© BnF Gallica, in: Faidherbe, Louis Léon César. <i>Le Sénégal : la France dans l'Afrique occidentale</i> (Hachette et cie, 1889), 482 f.	48
Abb. 5:	© Selebe Yoon	50
Abb. 6:	© Liora Bigon und Thomas Hart, in: »Beneath the City's Grid: Vernacular and (Post-)Colonial Planning Interactions in Dakar, Senegal«. <i>Journal of Historical Geography</i> 59 (Januar 2018), 56, Fig. 2, ANOM	52
Abb. 7:	Gemeinfrei, Privatsammlung	53
Abb. 8:	© Albums de l'Afrique Occidentale Française, in: Carole Diop und Xavier Ricou, <i>Dakar, métamorphose d'une capitale</i> (Editions de l'Aube, 2024), 122, Fig. 132	57
Abb. 9:	© Carole Diop und Xavier Ricou, in: <i>Dakar, métamorphose d'une capitale</i> (Editions de l'Aube, 2024), 187, Fig. 208	63
Abb. 10:	© Simon Meienberg, die Karte basiert auf einer Synthese von drei Kar- ten, in: CETUD. <i>Projet de Restructuration Globale du Réseau de Transport en Commun de Dakar</i> , 2024, Fig. 10–12	76
Abb. 11:	© Constantinos und Emma Doxiadis Foundation, in: Constantinos A. Doxiadis. <i>Toward an African Transport Plan</i> , 1962, Fig. 21, D-GA 642, DF, Athen	84
Abb. 12:	© Presses Universitaires de Bordeaux, in: Péhaut, Yves, »L'arachide au Sénégal«, <i>Cahiers d'outre-mer</i> . No 53-14e, Januar-März 1961, 8, Fig. 1, Persée	87
Abb. 13:	© RF Postes, Privatsammlung	88
Abb. 14:	© Penn Libraries, in: Pheffer, Paul Edward, »Railroads and Aspects of Social Change in Senegal, 1878–1933«. <i>Dissertation</i> , University of Penn- sylvania, 1975, 2, Fig. 1	92
Abb. 15:	© Creative Commons Share Alike 4.0 International, Bild links, in: https:// commons.wikimedia.org/wiki/File:Africa_railway_map_gauge.jpg . [Zugriff: 04.08.2025]. © CPCS Solutions, Bild rechts	97
Abb. 16:	© Simon Meienberg	102
Abb. 17:	© Présidence Sénégal, Foto: Lionel Mandeix, in: https://www.flickr.com/ photos/presidencesenegal/46746621861/in/album-72157688791033443 . [Zugriff: 17.03.2026]	103
Abb. 18:	© GA2D	106
Abb. 19:	© Simon Meienberg	106
Abb. 20:	© Simon Meienberg	115

Abb. 21: © Simon Meienberg	122
Abb. 22: © APIX	124
Abb. 23: © APIX, Maxar Technologies	135
Abb. 24: © Simon Meienberg	136
Abb. 25: © Simon Meienberg	137
Abb. 26: © Simon Meienberg	139
Abb. 27: © Simon Meienberg	146
Abb. 28: © Simon Meienberg, Bild oben. © Fatou Dione, Bild unten	161
Abb. 29: © Simon Meienberg	176
Abb. 30: © Simon Meienberg	180
Abb. 31: © Babacar Ndiaye	181
Abb. 32: © Simon Meienberg	184
Abb. 33: © Simon Meienberg	185
Abb. 34: © Simon Meienberg	190
Abb. 35: © Simon Meienberg	191
Abb. 36: © Simon Meienberg	191
Abb. 37: © Simon Meienberg	193
Abb. 38: © Simon Meienberg	194
Abb. 39: © Simon Meienberg	195
Abb. 40: © Simon Meienberg	200
Abb. 41: © Simon Meienberg	201
Abb. 42: © Simon Meienberg	203
Abb. 43: © Simon Meienberg	204
Abb. 44: © Simon Meienberg	220
Abb. 45: © Simon Meienberg	222
Abb. 46: © Simon Meienberg	223
Abb. 47: © Simon Meienberg	224
Abb. 48: © Simon Meienberg	225
Abb. 49: © Simon Meienberg	226
Abb. 50: © Babacar Ndiaye	229
Abb. 51: © Babacar Ndiaye	230
Abb. 52: © Babacar Ndiaye	232

Tabellen

Tabelle 1: © APIX	131
Tabelle 2: © Simon Meienberg	192

Teer ci jukkoo: Szenen, Dialoge und Handlungen

Übersetzung und Korrektur der Originalfassung von Dr. Fatou Cissé Kane

Szene I
»Das letzte Mahl« (Le dernier repas)

Rollen	Schauspieler:innen
Mutter Awa	Béty Thiam
Die Kellnerin	Seynabou Diop
Die Köchin	Sona Mancagne Diatta
Bara	Cheikh Ndiaye
Ndey	Ndeyee Fatou Ndongo
Der Bauarbeiter	Arona Mbodj
Setting	das Restaurant »Chez Awa«
Kostüme	zwei Kochschürzen (eine in Gelb, eine in Blau), eine Warnweste (orange), ein Bauarbeiterhelm (weiß), traditionelle Boubous (bunt gemustert).
Requisiten	ein Waschbecken, ein Wasserkanister, ein Schöpfbecher, eine Kalabassen-Schale, ein Kochtopf mit Schöpfkelle, fünf Hocker aus recyceltem Kunststoff (als Sitzgelegenheit/Gepäck/Trommel), ein Tragetuch.
Spieldauer	ca. 8:30 Minuten

Die Szene beginnt mit den Vorbereitungen im Restaurant »Chez Awa«. Mutter Awa thront in der Mitte des Bühnenraumes und befiehlt ihren beiden Angestellten, das Essen und die Tische für die erwarteten Gäste vorzubereiten.

- Mutter Awa: Los, Mädchen, beeilt euch ... beeilt euch ...
- Ndey: Awa, ich habe heimweh.
- Mutter Awa: Es geht mir genauso.
- Bara: Selamaaleekum!
(betritt das Restaurant)
- Chor: Maleekum salam!
- Bara: (stimmt ein Lied an, und macht einen kleinen Freudentanz)
- Ndey: (Ndey und die Köchin funktionieren die Hocker zu Perkussionsinstrumenten um)
- Alle: (lachen und klatschen im Mbalax-Rhythmus der Trommelklängen)

Bara: Ich bin wieder da ... Ich bin ich wieder da! (lässt sich auf einen Hocker fallen)

Ndey: Aber Bara, was ist das für eine Lebensfreude? (scherzend)

Die Kellnerin: Bara ich bekomme ein Geschenk von dir. (neckend)

Mutter Awa: Bara wie lange bist du schon aus dem Dorf zurück?
Wir hatten nicht damit gerechnet dich, um diese Zeit hier zu sehen.

Bara: He, Mutter Awa ich bin (vor der Situation) davongelaufen.
Meine Entschädigung habe ich mit meinen Onkeln und Tanten geteilt,
aber um nichts in dieser Welt konnte ich es mir leisten,
die letzte Mahlzeit zu verpassen.

Die Kellnerin: Bara iss dein Mittagessen!

Die Köchin: Soll ich dir etwas Soße dazu geben?
(reicht Bara die Schüssel)

Mutter Awa: Gib ihm einen Löffel. (an die Kellnerin gerichtet)

Bara: Mutter Awa das ist eine Provokation!

Die Kellnerin: Inwiefern?

Bara: Mutter Awa, an diesem denkwürdigen Tag gibt es keinen Löffel.
Das Motto lautet: »Essen mit der Hand«.

Die Kellnerin: Dann nimm deine Schüssel und wasch dir die Hände!
(reicht Bara eine Kalabasse gefüllt mit Wasser)

Bara: (wäscht sich die Hände und schüttelt sie zum Trocknen aus)

Die Köchin: (füllt die Kalabasse erneut und reicht sie Bara)

Bara: (beendet seine Mahlzeit und atmet zufrieden aus)
Bisher sprach man von »Ceebu Jën Penda Mbaye«,
von diesem Tag an nennen wir es »Ceebu Jën Mutter Awa«.
Der Bauarbeiter: (betritt das Restaurant)
Selamaaleekum!

Chor: Maleekum salam!

Der Bauarbeiter: Mutter Awa, haben Sie gewusst, dass Sie heute hier nicht mehr arbeiten dürften?

Mutter Awa: Du hast recht ... wir feiern heute nur das letzte gemeinsame Essen.

Der Bauarbeiter: Das ist nicht mein Problem. Sie haben Ihre Entschädigung bereits erhalten. (unterstreicht seine Worte mit beiden Armen in Richtung Mutter Awa)

Mutter Awa: Ich bitte um Entschuldigung, es war mein Fehler.

Bara: Keine Entschuldigungen! Diese Leute haben es nicht verdient!
(gestikuliert entnervt mit den Armen)
Wie man Menschen beim Essen aus dem Weg räumt.

Ndey: Wir müssen uns diesen Leuten entgegenstellen! Kämpfen, wenn es sein muss.
(unterstreicht ihre Worte mit dem erhobenen Löffel in der Hand)

Mutter Awa: Niemals! Man kann sich nicht mit bloßen Händen gegen einen Staat stellen.
(hebt warnend den Zeigefinger)
(eine lebhafte Diskussion beginnt)

Bara: Diese Einstellung muss sich in der Gesellschaft entwickeln. Es ist jedes Mal derselbe Refrain, und der Staat scheut sich nicht, einen Keil zwischen uns zu treiben.

Ndey: Und jedes Mal verlieren wir unser Gesicht!

Mutter Awa: Bereitet euch auf die Abreise vor, es eilt!
(alles wird hastig in ein Tuch gepackt und auf den Köpfen verteilt)

Bara: Mutter Awa, ich fühle mit dir.
In diesen Momenten der Trostlosigkeit und der kollektiven Verzweiflung.
(stimmt ein Lied an und der Chor antwortet)

Chor: Eine Entscheidung ist gefallen, eine Entscheidung ist gerade gefallen,
Wenn es nur um uns ginge, würden wir bleiben.
(der Refrain wird mehrmals wiederholt)
(alle gehen im Kreis und singen).

Der Bauarbeiter: Meine Damen und Herren, der Zug fährt in den Bahnhof »Ohne Lösung« ein,
schauen Sie genau hin, ob Sie nichts vergessen haben.
(das Gepäck wird abgelegt.)

Mutter Awa: Er fragt uns, ob wir nichts vergessen haben.
(empörter Gesichtsausdruck)

Chor: Wir haben nichts vergessen.
Unser ganzes Universum bricht zusammen!
Eine Entscheidung ist gefallen, eine Entscheidung ist gerade gefallen,
Wenn es nur um uns ginge, würden wir bleiben.
(der Refrain wird mehrmals wiederholt)

Die Szene endet mit den im Chor singenden Schauspieler:innen, die der Reihe nach hinter der Bühne verschwinden.

Szene II

»Vorsicht beim Überqueren der Gleise!« (Attention en traversant les voies!)

Rollen	Schauspieler:innen
Die alte Dame	Khady Fall Diaw
Der Alte	Cheikh Ndiaye
Der Sicherheitsbeamte	Arona Mbodj
Setting	ein abgesperrter Bahnübergang bei der TER-Baustelle
Kostüme	eine Warnweste (orange), ein Bauarbeiterhelm (weiß), traditionelle Boubous (bunt gemustert).
Requisiten	zwei Wegweiser (schwarz) aus Sperrholz mit weißer Schrift in Großbuchstaben Déviation (Umleitung), Route Barrée (gesperrte Straße) und ein Wegweiser (weiß) mit roter Schrift Attention Danger (Achtung Gefahr), Standfuß aus schwarz angestrichenen und mit Sand befüllten Fünf-Liter-Wasserbehältern.
Spieldauer	ca. 5:00 Minuten

Die Szene beginnt mit einem Sicherheitsbeamten, der den Verkehr bei einer TER-Baustelle umleitet und die Passant:innen vor dem Überqueren der Gleise warnt.

- Der Sicherheitsbeamte: Gehen Sie weiter, gehen Sie weiter ... gehen Sie weiter ...
(Reguliert den Verkehr mit seinen Armen)
- Die alte Dame: (versucht, mit einer Kalebasse auf dem Kopf die Gleise zu überqueren)
- Der Sicherheitsbeamte: He, he »soxna si!« (verehrte Dame!)
(wendet sich an die Dame und versperrt ihr den Weg)
Die Straße ist gesperrt, es ist verboten, die Schienen zu überqueren. (zeigt der Dame das Verkehrsschild)
- Die alte Dame: Wie gemein, dass du mir verbietest, die Gleise zu überqueren! (in wütendem Ton)
Die Brücke ist sehr weit entfernt und meine armen Beine halten das Auf- und Absteigen nicht mehr aus.
Heute willst du mich daran hindern, meinen Couscous zu verkaufen. (zeigt entnervt über die gegenüberliegende Seite jenseits der Gleise).
- Der Sicherheitsbeamte: Alte Dame ich befolge nur die Sicherheitshinweise für Passant:innen.
Nehmen Sie die Fußgängerbrücke.
(zeigt auf die Überführung in der Ferne)
(In diesem Moment erscheint ein alter Mann, der ebenfalls versucht die Gleise zu überqueren.)
- Der Sicherheitsbeamte: He, alter Mann, wo wollen Sie denn hin?
(er wendet sich an den alten Mann und versperrt ihm den Weg).

Der Alte: Ich möchte hinübergehen, um meinen lieben Freund Mor Fall zu besuchen.

Der Sicherheitsbeamte: Alter Mann, du kannst hier nicht mehr durch! Siehst du diese Schilder: »Achtung Gefahr«, »Gesperrte Straße«? (zeigt dem Alten die Verkehrsschilder)

Der Alte: Mein Sohn, hast du mich verstanden? Ich möchte einfach nur zu meinem Freund gehen!

Der Sicherheitsbeamte: Die neuen Gleise sind nicht mit den alten Schienen vergleichbar. Es ist gefährlich, sie zu überqueren. Wenn du sie überquerst, wirst du zu Asche verbrannt. Siehst du nicht die elektrischen Leitungen? (zeigt die Hochspannungsleitung über ihren Köpfen)

Die alte Dame: (stellt sich vor die beiden Streithähne und stemmt die Arme in die Hüften) Auch ich benutzte diesen Weg, um meinen Couscous zu verkaufen. Heute wird es mir verboten. Ich verstehe das nicht mehr ... schade! (hält ratlos die Hände über den Kopf)

Die Szene wird mit einem niedergeschlagenen Abgang der Schauspieler:innen beendet.

Szene III »Die Vertreibung« (L'Expulsion)

Rollen	Schauspieler:innen
Die Vermieterin	Khady Fall Diaw
Der Mieter	Cheikh Ndiaye
Die Vertriebenen	Ndeye Fatou Ndongo, Sona Mancagne Diatta Seynabou Diop Béty Thiam
Setting	ein Mietzimmer in einem Mehrfamilienhaus
Kostüme	traditionelle Boubous (bunt gemustert)
Requisiten	fünf Hocker aus recyceltem Kunststoff (als Sitzgelegenheit/Gepäck).
Spieldauer	ca. 2:50 Minuten

Die Szene beginnt mit der Ankunft der Vertriebenen im Mietzimmer. Erschöpft von der langen Reise ruhen sie sich auf ihrem Gepäck aus.

- Die Vermieterin: (klopft an die Tür des Mieterzimmers)
- Der Mieter: (öffnet und steht der Vermieterin gegenüber)
- Die Vermieterin: Gib mir meine Schlüssel, aber schnell!
(streckt auffordernd ihre offene Handfläche aus)
Ich habe dich schon seit Tagen gesucht, um mein Geld zu bekommen.
- Der Mieter: Gib mir noch ein paar Tage.
Ich schwöre, dass du dein Geld zurückbekommen wirst.
- Die Vermieterin: Niemals!
Du besetzt mein Zimmer und bist nicht in der Lage zu zahlen.
Jetzt gib mir meine Schlüssel zurück!
Als ich dir das Zimmer gegeben habe, war es für dich und nur für dich allein. Schau, es sind mehrere Personen bei dir.
Das stand so nicht im Mietvertrag.
Gib mir meine Schlüssel zurück!
- Eine Vertriebene: Lass dich nicht so erniedrigen. Gib ihr den Schlüssel zurück.
(mit resigniertem und müdem Gesichtsausdruck)

Die Szene endet mit der Übergabe der Schlüssel an die Vermieterin. Der Mieter und seine Schicksalsgemeinschaft sind gezwungen das Zimmer zu verlassen und weiterzuziehen. Beim Verlassen der Bühne singen sie im Chor.

- Chor: Eine Entscheidung ist gefallen,
eine Entscheidung ist gerade gefallen,
Wenn es nur um uns ginge, würden wir bleiben.
(der Refrain wird mehrmals wiederholt)

Teer ci jukkoo in der Originalfassung Wolof

Transkribiert von Abdoulaye Karel Dieng, korrigiert von Dr. Fatou Cissé Kane

Szene I »Das letzte Mahl« (Le dernier repas)

Rollen	Schauspieler:innen
Yaay Awa	Béty Thiam
Séddelekat bi	Seynabou Diop
Toggkat bi	Sona Mancagne Diatta
Baara	Cheikh Ndiaye
Ndey	Ndeyee Fatou Ndongo
Liggéeykat bi	Arona Mbodj

Yaay Awa : Gaaw leen ! Gaaw leen !
 Ndey : Awa namm naa la !
 Yaay Awa : Maa la raw.
 Baara : Asalaamu aleykum !
 (betritt das Restaurant)
 Woy wi foll : Maleekum salam !
 Baara : (stimmt ein Lied an, und macht einen kleinen Freudentanz)
 Ndey : (Ndey und die Köchin funktionieren die Hocker zu Perkussionsinstrumenten um)
 Népp : (lachen und klatschen im Mbalax-Rhythmus der Trommelklänge)
 Baara : Maa ngi fii, ñëwaat naa.
 (lässt sich auf einen Hocker fallen)
 Ndey : Yow Baara yaa mel nii ? (scherzend)
 Séddelekat bi : Baara, dinga ma jox sama takku dënn. (neckend)
 Yaay Awa : Waa Baara kañ nga joge dëkk ba ?
 Yaakaaruñu la fii woon « heure » bii.
 Baara : Hii Yaay Awa dama daw ; liñu ma joxoon dama kaa séddale ci
 bàjjan yeeg nijaay yépp bamu jeex takk, ma daw ñëw.
 Waaye nag bu dul woon loolu sax, mënuma
 woon wuute bésab tey bii ndax « dernier repas »,
 Yaay Awa, si « situation » mënu ma koo wuute.
 Séddelekat bi : Baara añ baa ngii !
 Toggkat bi : Dakkaar bi mu ñëw ? (reicht Baara die Schüssel)
 Yaay Awa : Jox ko kuddu. (an die Kellnerin gerichtet)
 Baara : Yaay Awa yaa ngi may tooñ de !
 Séddelekat bi : Baara ci lan noonu ?
 Baara : Yaay Awa bésab tey bii, kuddu dañu ko fiiy bañ dewis bi mooy loxo.
 Séddelekat bi : Am raxasu baa ngi nii.
 Ci noonu, Baara aalu gannaw ba mu ñamee ci añ bi.
 (reicht Baara eine Kalebasse gefüllt mit Wasser)

Baara : (wäscht sich die Hände und schüttelt sie zum Trocknen aus)
Toggkat bi : (füllt die Kalabasse erneut und reicht sie Baara)
Baara : (beendet seine Mahlzeit und atmet zufrieden aus)
Dañu doon wax nann « ceebu jën Penda Mbay »,
waaye bés niki tey dañu naan « ceebu jënu Yaay Awa ».

Liggéeykat bi : (betritt das Restaurant)
Asalaamu aleykum !
Ñépp : Maalekum Salaam !
Liggéeykat bi : Yaay Awa, bés sub tey bi waruleen fi woon a fekk.
Yaay Awa : Wax nga dëgg ... dañu doon def « dernier repas » tey.
Liggéeykat bi : « Mais » loolu sunu yoon nekk ci ! ... ndax jox nañu leen ba pare.
(unterstreicht seine Worte mit beiden Armen in Richtung Yaay Awa)
Yaay Awa : Baal ñu de ! ... ñu ngi jéggalu.
Baara : Amul jéggalu ! ... ñii yeyoowuñu ko.
(gestikuliert entnervt mit den Armen)
Naka ngay fekke ay nit di lekk nga leen di naan ñu jóge fi !
Ndey : Ñii dañoo wara jàmmarloo ak ñoom. Xeex ak ñoom.
(unterstreicht ihre Worte mit dem erhobenen Löffel in der Hand)
Yaay Awa : Déet ! Nguur kenn du xeex ak moom ndax borom caq du xeex ak borom fetal.
Baara : Lii moo yàq « société » bi, ndax sunu waxee ngeen naan nguur kenn du xeex ak moom, ba tax mu yor yatam di ñu door saa su ko neexee.
Ndey : Te kenn du feyyu !
Yaay Awa : Jóg leen rekk takk bagaas yi !
(alles wird hastig in ein Tuch gepackt und auf den Köpfen verteilt)
Baara : Yaay Awa, yow rekk laa xamul nu ma lay def ...
Ci noonu mbooloo mi jóg takk bagaas yi.
(stimmt ein Lied an und der Chor antwortet)
Woy wi foll : Káddu jib na, Káddu kilifa jib na.
Su doon sunu sago fii lanuy des.
(der Refrain wird mehrmals wiederholt)
(alle gehen im Kreis und singen).
Liggéeykat bi : Seriñ bi, soxna si, agsi ngeen ci gaaru ñakk pexe,
xool leen bu baax mbaa fàttewuleen fi dara !
(das Gepäck wird abgelegt.)
Yaay Awa : Nee na ñu xool bu baax ndax fàttewuñu fi dara !
(empörter Gesichtsausdruck)
Sunu lépp lanu fi báyyi !
Woy wi foll : Káddu jib na, Káddu kilifa jib na.
Su doon sunu sago fii lanuy des.
(der Refrain wird mehrmals wiederholt)

Szene II
»Vorsicht beim Überqueren der Gleise!« (Attention en traversant les voies!)

Rollen	Schauspieler:innen
Soxna si	Khady Fall Diaw
Góor gi	Cheikh Ndiaye
Liggéeykat bi	Arona Mbodj

- Liggéeykat bi : Fii dañu koo baare ! Kenn mēnu fee jaar !
(Reguliert den Verkehr mit seinen Armen)
- Soxna si : (versucht, mit einer Kalebasse auf dem Kopf die Gleise zu überqueren)
- Liggéeykat bi : Hey « soxna si ! »
(wendet sich an die Dame und versperrt ihr den Weg)
Yoon wi dañu koo téj, danuy aaye ku jéggi raay yi.
(zeigt der Dame das Verkehrsschild)
- Soxna si : Yow de doom yaa soxor ! (in wütendem Ton)
« Pont » bi ak ni mu soree, samay tǎnk di metti, tey nga ni duma
jéggi raay bi jaayi sama cere !
(zeigt entnervt über die gegenüberliegende Seite jenseits der Gleise).
- Liggéeykat bi : Yaay bóoy man sama liggéey rekk laay def !
Ci « passarelle » bii ngay jaar.
(zeigt auf die Überführung in der Ferne)
(In diesem Moment erscheint ein alter Mann, der ebenfalls versucht die Gleise zu überqueren.)
- Liggéeykat bi : Hey góor gi foo jēm nii ?
(er wendet sich an den alten Mann und versperrt ihm den Weg)
- Góor gi : Damay seeti sama xarit Móor Faal, fii rekk la dëkk.
- Liggéeykat bi : Góor gi, fii mēnoo fee jaar ... « attention danger » ... « route barrée ».
(zeigt dem Alten die Verkehrsschilder)
- Góor gi : Doom, xanaa déggoo ma de ... fii rekk laa jēm.
- Liggéeykat bi : Raay ya woon ak raay yii du benn ... bés boo jéggee raay yii dóom
ngay doon ... Xanaa gisoo fil yii ?
(zeigt die Hochspannungsleitung über ihren Köpfen)
- Soxna si : (stellt sich vor die beiden Streithähne und stemmt die Arme in die Hüften)
Man mii xam ne dama doon jéggi raay yi, dem jaayi sama cere.
Tey jii ñu ne ma doo jéggi raay bi ... Céy lii !
(schlägt ratlos die Hände über dem Kopf zusammen)

Szene III »Die Vertreibung« (L'Expulsion)

Rollen	Schauspieler:innen
Boroom kër gi	Khady Fall Diaw
Luwaaskat bi	Cheikh Ndiaye
Ñi nu tuxal	Ndeye Fatou Ndongo, Sona Mancagne Diatta Seynabou Diop Béty Thiam

Boroom kër gi : (klopft an die Tür des Mieterzimmers)

Luwaaskat bi : (öffnet und steht der Vermieterin gegenüber)

Boroom kër gi : Jox ma sama caabi néeg, na gaaw !
(streckt auffordernd ihre offene Handfläche aus)

Ay fan a ngi nii ma di la wër ngir jot sama xaaalis.

Luwaaskat bi : May ma tuuti rekk, ci fan yu neew.
Waat naa ni di nga jot sa xaaalis.

Boroom kër gi : Mukk ! Ngay tëdd sama néeg te mënnoo maa fay.
Leegi jox ma samay caabi, bi ma lay jox néeg bi yow rekk laa ko digaaaleloon.
Waaye xoolal ñi fi nekk ak yow du li nu digaaalewoon.
Delloo ma sama caabi !

Kenn ci ñi nu tuxal : Bul ñàkkal sa bopp fayda dello ko caabeem.
(mit resigniertem und müdem Gesichtsausdruck)

Woy wi foll : Káddu jib na, Káddu kilifa jib na.
Su doon sunu sago fii lanuy des.
(der Refrain wird mehrmals wiederholt)

Transkripte

Im Rahmen der Promotionsforschung wurden folgende Gespräche geführt:

- 8. Mai 2024** Gespräch mit Lumière Synergie pour le Développement, Dauer: 48:04
- 17. Mai 2024** Gespräch mit Mbakhane Sall, Sprecher des Kollektivs der Hommes Impactés du TER, Dauer: 20:47
- 21. Mai 2024** Gespräch mit Fatou Dione, Vorsitzende des Kollektivs der Impactés du TER von Wakhinane Colobane, Dauer: 39:35
- 27. Mai 2024** Gespräch mit Pape Latyr Niang, Leiter der Abteilung für Großprojekte von APIX, Dauer: 32:28
- 30. Mai 2024** Gespräch mit Yatma Dieye, Leiter der Abteilung für Umwelt- und Sozialschutz von APIX, Dauer: 1:09:50

Die französischen Transkripte sind auf persönliche Anfrage beim Autor einsehbar. Bitte richten Sie Ihre Anfrage an: simon.meienberg@gmail.com

