K1 EINLEITUNG

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 Logistikdrehkreuz 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 »anschließen – 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 Anschuss 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 *Àndtabaxaat suñu ëlëgu 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).

https://doi.org/10.14361/9783839418673-011 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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:innen[7] 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.

https://doi.org/10.14361/9783839418673-011 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Mobilität und Infrastrukturen im Globalen Süden[9] 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'ile 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).

https://doi.org/10.14361/9783839418673-011 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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 Umsiedlungspolitiken 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 Séction 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).

https://doi.org/10.14361/9783839418673-011 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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 machtvolle 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/10.1177/00027649921955326.

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.

https://doi.org/10.14361/9783839418673-011 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

schen Zentrum und Peripherie[31] 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 Zufußgehens[35] 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 2016[40] 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 Gaele 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.

https://doi.org/10.14361/9783839418673-011 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

bisher keine angemessenen Formen der Bürgerbeteiligung, welche die Bedürfnisse informelle 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.

https://doi.org/10.14361/9783839418673-011 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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-Maps[42] 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.

https://doi.org/10.14361/9783839418673-011 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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 Impactés du TER erarbeitet und aufgeführt wurde. Es behandelt die durch den TER verursachten Ausschlusserfahrungen der Impactés, 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.

https://doi.org/10.14361/9783839418673-011 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND