

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 Abfahrts- 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/10.1515/9783839418673-119> <https://www.inilbra.com/de/page/ajgh> - Open Access - 

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).

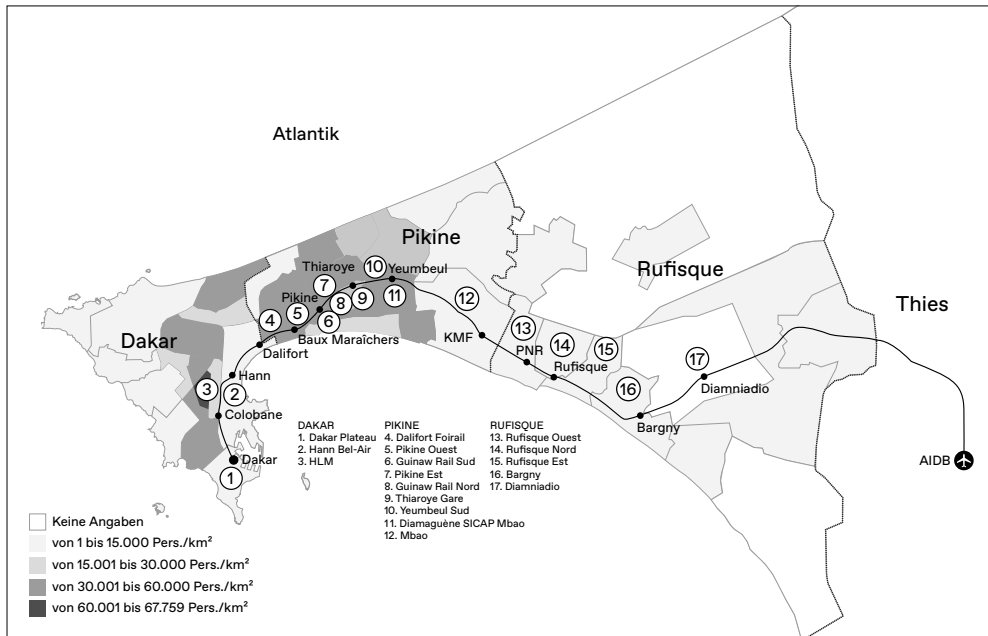


Abb. 21: Karte von Dakar mit dem Verlauf der TER-Zuglinie und Bevölkerungsdichte der angrenzenden Quartiere, 2024 basierend auf der Karte aus einer Projektpräsentation von APIX vom 15. März 2023. © Simon Meienberg.

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 (DSES)*.

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) Haushaltsgeräten 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 – Diamniado, 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.

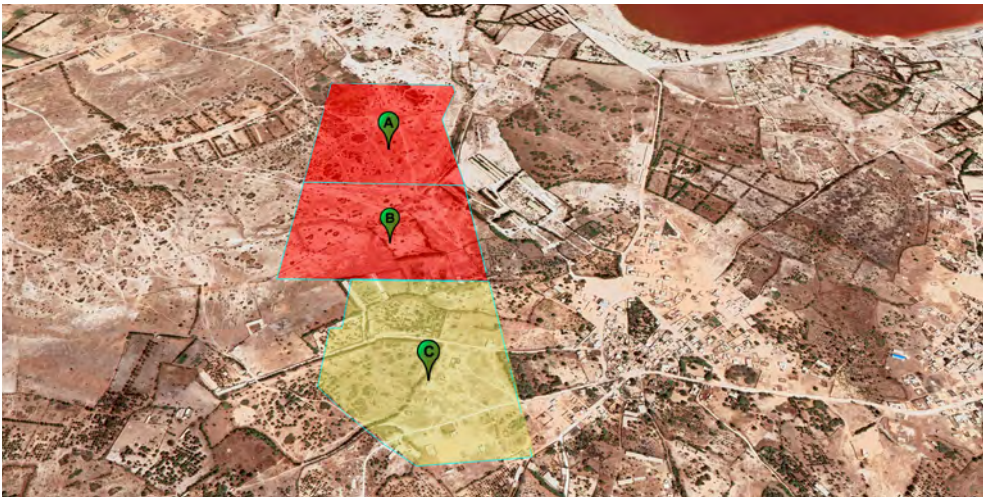


Abb. 23: Google Earth Luftaufnahme mit markiertem Umsiedlungsgebiet für die Betroffenen der Bauphase 1 im Süden des Lac Rose, Maxar Technologies, Dakar, 2021. © APIX.

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 *Impactés 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

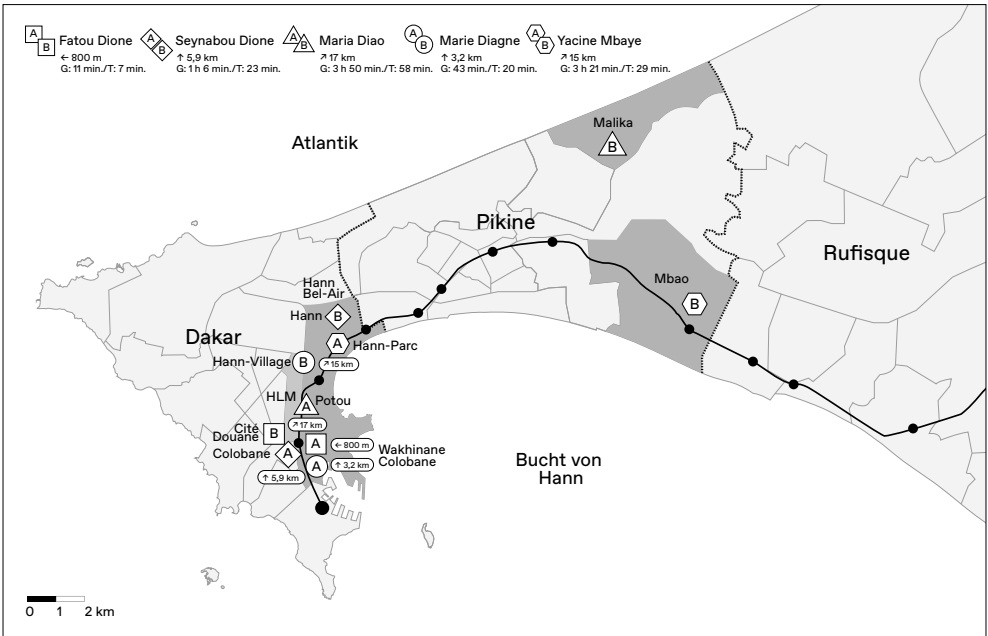


Abb. 25: Nachgezeichnete Karte der Umsiedlungsorte aus dem Mapping-Workshop am 17. Mai 2024, Dakar. © Simon Meienberg.

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 Indépendant de Recours (MIR), »Mécanisme Indépendant 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 – Diamniadio, 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 »And tabaxaat suñu ëlëgu 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 eingetübte 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 verzweifelt 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.