K3 URBANE MOBILITÄTEN: MASSENVERKEHR ALS MOTOR NACHHALTIGER STADTENTWICKLUNG

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

Mobilität in kolonial konstruierten Stadträumen

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

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

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

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

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

87 Collins, »Urban Mobilities«.

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

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

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

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

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

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

92 Löw, *Raumsoziologie*, 160.

93 Star, »The Ethnography of Infrastructure«.

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

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

Die douze pénc der Lébou

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

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

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

Mündlichen Überlieferungen[102] zufolge lassen sich die geografischen Ursprünge der Lébou in Fouta Toro, einem Tal nördlich des mittleren Senegalflusses, verorten. Um 1700 migrierten sie nach Süden in die Gebiete der Königreiche der Wolof von Jolof und Cayor sowie in die Gebiete der Serer von Sine und Saloum. Der Kontakt mit den beiden ethnischen Gruppen beeinflusste die Sprache der Lébou und ihre Praktiken. Dem *Damel* von Cayor[103] unterworfen, begannen mehrere Lébou-Anführer einen zwei Jahrzehnte andauernden Kampf um die Unabhängigkeit von den Wolof. Ihr Aufstand

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

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

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

101 Ebd. 27.

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

103 Titel des Herrschers des Königreichs Cayor.

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

wurde von Dial Diop angeführt, der den *Damel* im Jahr 1812 besiegte.[104] Daraufhin migrierten die Lébou ins Gebiet des Cap Verts und gründeten auf Fischerei- und Landwirtschaft basierende Gemeinschaften. Durch diese Umsiedlung in den Süden von Cayor wurden ansässige Nomadenstämme der Malinké[105] aus diesem Gebiet vertrieben. In Ergänzung zur Herkunft und Migration der Lébou gibt die folgende Beschreibung Aufschluss über ihre politischen und gesellschaftliche Organisationsstrukturen.

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

104 Bigon, *French Colonial Dakar*, 25.
105 Synonyme Bezeichnung für die Ethnie der Mandingue.
106 Ebd.
107 Totem bezeichnet den Schutzgeist eines Dorfes. Vgl. Diop und Ricou, *Dakar, métamorphose d'une capitale*, 36.
108 Ebd. 41.

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

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

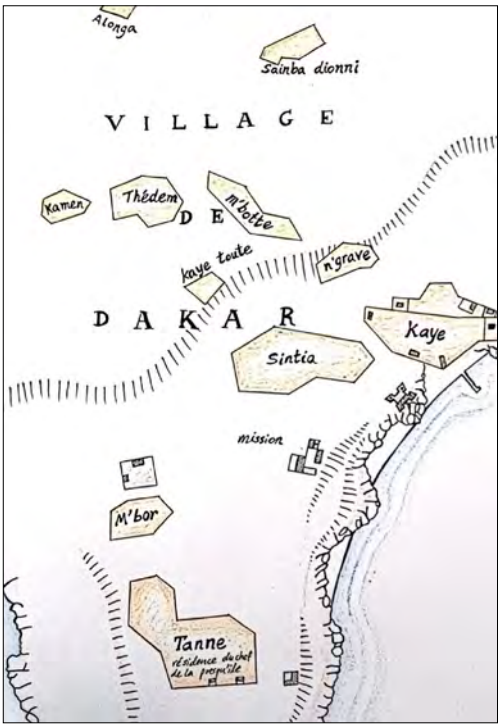

Abb. 2: Karte des vorkolonialen Lébou-Staates Ndakaaru von Louis Faidherbe um 1853. Darauf sind die Standorte der Lébou-Dörfer sowie die ersten französischen Gebäude (die katholische Mission und das Haus von Jaubert) zu erkennen. Nachzeichnung von Liora Bigon anhand der Originalkarte von ANOM, FM SG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

109 Bigon, *French Colonial Dakar*, 23.
110 Diop und Ricou, *Dakar, métamorphose d'une capitale*, 35.
111 Bigon, *French Colonial Dakar*, 23.
112 Diop und Ricou, *Dakar, métamorphose d'une capitale*, 35 f.

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

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

Ein Masterplan für Dakar

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

113 Ebd. 28 f.
114 Bigon, *French Colonial Dakar.*
115 Die gegenwärtige Transkription der Namen ist in Klammern angegeben.
116 Diop und Ricou, *Dakar, métamorphose d'une capitale*, 41 f.
117 Bigon, *French Colonial Dakar*, 22.

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

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

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

118 Bigon, *French Colonial Dakar*, 22.
119 Frochaux, »Dakar, développement urbain et patrimoine métisse Entretien avec Xavier Ricou«.
120 Französische Bezeichnung für den Chef eines militärischen Ingenieurkorps.
121 Bigon, *French Colonial Dakar*, 29.
122 Ebd. 44.

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

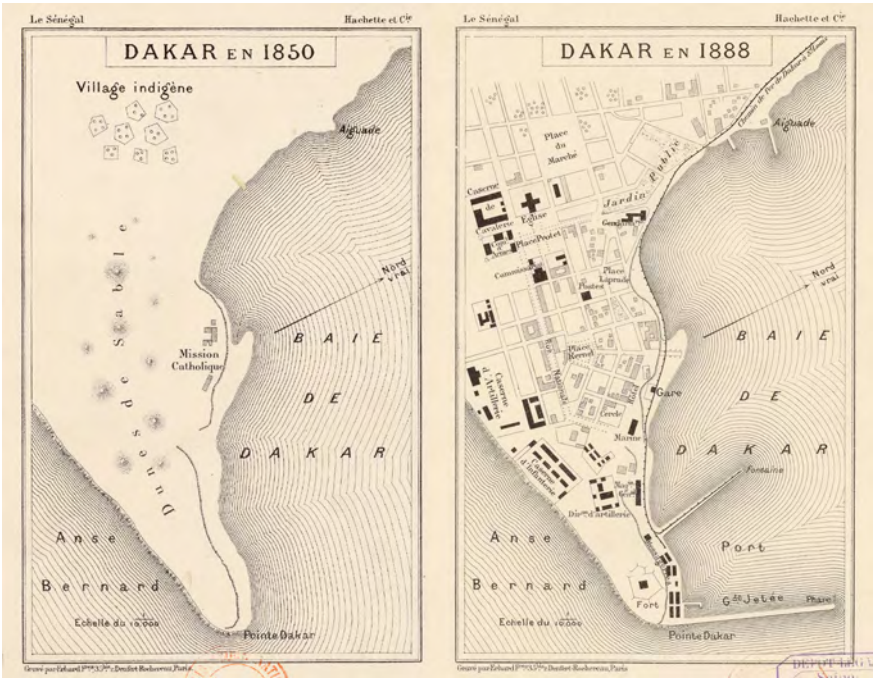

Abb. 4: Links auf der Karte von Louis Faidherbe um 1850 sind die Standorte der Lébou-Dörfer und die katholische Mission zu erkennen. Rechts sieht man die urbane Entwicklung um 1888, graviert von Erhard Fres im Maßstab 1:10.000, in: Faidherbe, Louis Léon César. Le Sénégal : la France dans l'Afrique occidentale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

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

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

123 Frochaux, »Dakar, développement urbain et patrimoine métisse Entretien avec Xavier Ricou«.
124 Bigon, *French Colonial Dakar*, 31.

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Begleitet wurde diese infrastrukturelle Einbindung durch einen rasanten demografischen Wachstum in den darauffolgenden Jahrzehnten, der die ursprünglich gesetzten physischen Grenzen der Stadt rasch überschritt. Laut Bigon stieg die Einwohner:innenzahl von rund 9.000 im Jahr 1902 innerhalb eines Jahres auf 15.000 und erreichte 1905 etwa 23.000.[125] Dieses dynamische Wachstum korrelierte direkt mit zwei zentralen politischen Weichenstellungen. Die erste war die Aufwertung Dakars zum Hauptmilitärhafen Frankreichs an der Atlantikküste infolge des Fashoda-Zwischenfalls im Sudan, eine Entscheidung, die den militärisch-logistischen Knotenpunktcharakter der Stadt erheblich verstärkte. Die zweite Weichenstellung war die Verlegung der föderalen Hauptstadt der AOF von Saint-Louis nach Dakar im Jahr 1902 durch Generalgouverneur Ernest Roume, die einen Bauboom und eine administrative Zentralisierung nach sich zog.

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

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

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

Koloniale Umsiedlungspolitiken

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

125 Ebd. 32.
126 Ebd.
127 Ebd.
128 Bigon und Hart, »Beneath the City's Grid«, 57.

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

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

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

Diese Dynamik wird besonders im Stadtentwicklungsplan vom 27. Juli 1863 deutlich, den Pinet-Laprade in mehreren Versionen und Maßstäben anfertigte. Die 3,6 m lange Zeichnung zeigt die räumlichen Grenzen der Lébou-Dörfer als klare Spuren unterhalb der dominanten roten Linien, mit denen der koloniale Rasterplan über sie gelegt wurde. Einzelne Strohhütten sind darauf verzeichnet. Hinweise auf die ursprüngliche Besiedlung, wie große Bäume und Moscheen, wurden zwar kartografisch markiert, aber nicht in das neue Planungssystem integriert (Abb. 6). Liora Bigon und Thomas Hart deuten dieses Design als eine importierte koloniale Konstruktion, die keineswegs auf einer *terra nullius* (leeres Land) errichtet wurde, jedoch eine solche suggerieren sollte. Diese bewusste Konzeption eines leeren Raumes stellt für Bigon und Hart ein zentrales Element der französisch-kolonialen Assimilationspolitik[131] dar, das nicht nur in Dakar, sondern auch in der Stadtplanung in Algerien oder Saint-Louis Anwendung fand.[132] Die Architekturhistorikerin Samia Henni beschreibt diese Strategie als ein *regime of emptiness*.[133] Darunter versteht sie die gezielte Konstruktion von »Leere« als koloniale Raumpraktik. Diese zielte auf die symbolische Auslöschung bestehender Ordnungen und diente als ideologische Grundlage für die Inbesitznahme und tiefgreifende Umstrukturierung lokaler Lebenswelten. Die radikale Überlagerung der Siedlungsstrukturen der Lébou mit einem neuen Raster im Masterplan von Pinet-Laprade suggerierte einen vermeintlich leeren Raum, der im Dienste kolonialer Kontrolle verfügbar gemacht wurde.

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

131 Bigon und Hart, »Beneath the City's Grid«, 57.
132 Ebd. 56.
133 Henni, *Deserts Are Not Empty*.
134 Bigon und Hart, »Beneath the City's Grid«, 58.

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

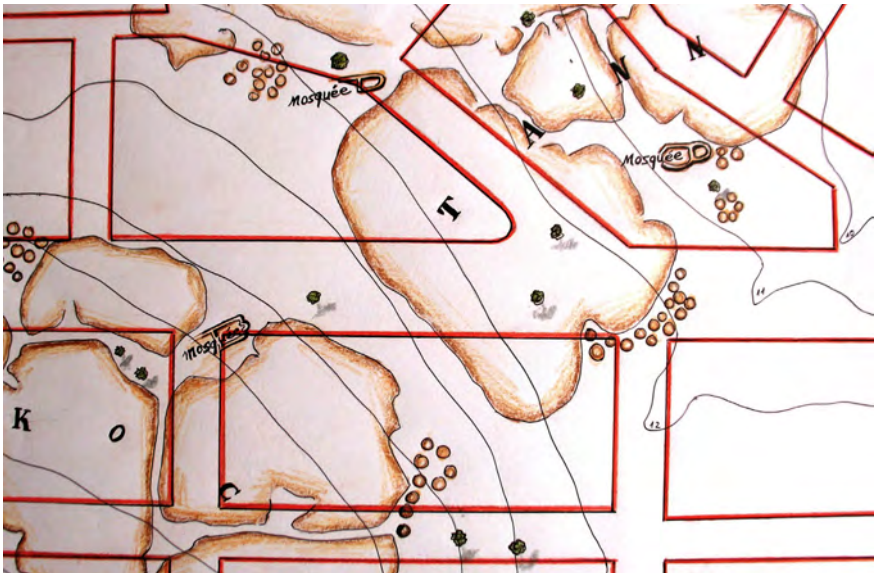

Abb. 6: Nachgezeichneter und vergrößerter Kartenausschnitt aus dem Masterplan von Émile Pinet-Laprade von 1863. Unter den orthogonalen, roten Rasterlinien sind die Lébou-Dörfer als Punktansammlungen mit einer Moschee zu erkennen, in: Bigon, Liora, und Thomas Hart. »Beneath the City's Grid: Vernacular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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

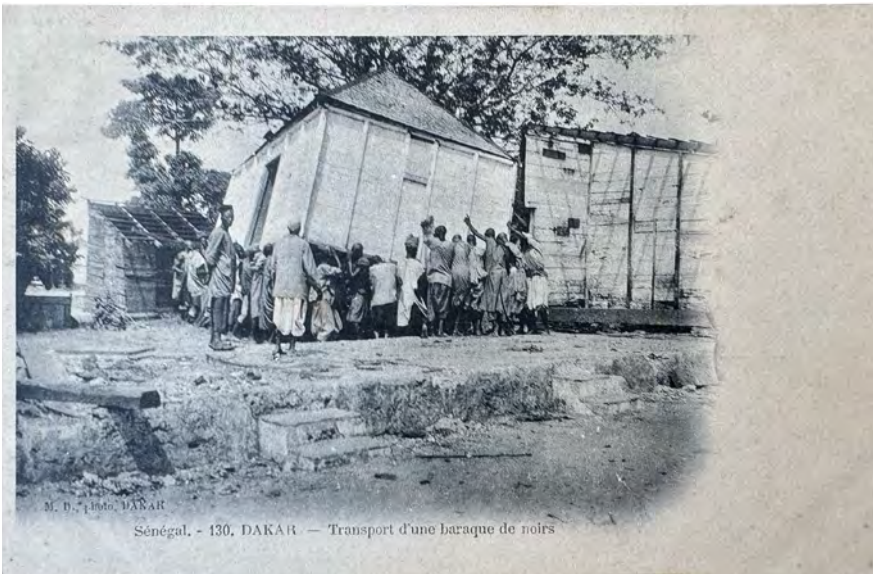

Abb. 7: Postkarte mit einer Abbildung einer Gruppe Lébou, die ihre Behausung an einen neuen Standort transportierten. Privatsammlung. Gemeinfrei.

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

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

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

135 Bigon und Hart, »Beneath the City's Grid«, 58.
136 Raymond F. Betts, »The Establishment of the Medina in Dakar, Senegal, 1914«, *Africa* 41, Nr. 2 (1971): 152, https://doi.org/10.2307/1159424.
137 Zu den *Quatre Communes* gehörten Saint-Louis, Gorée, Rufisque und Dakar.
138 Bigon, *French Colonial Dakar*, 7.
139 Betts, »The Establishment of the Medina in Dakar, Senegal, 1914«, 1971, 146.

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Schlussendlich führte der Ausbruch des Ersten Weltkriegs zum Stopp der Zwangsumsiedlungen.[140]

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

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

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

Herausforderungen der Stadtentwicklung

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

140 Ebd. 151.
141 Bigon und Hart, »Beneath the City's Grid«, 59.
142 Betts, »The Establishment of the Medina in Dakar, Senegal, 1914«, 1971, 152.
143 Liora Bigon, »Urban Planning, Colonial Doctrines and Street Naming in French Dakar and British Lagos, c. 1850–1930«, *Urban History* 36, Nr. 3 (2009): 426–48, https://doi.org/10.1017/S0963926809990125.
144 Bigon und Hart, »Beneath the City's Grid«, 60.
145 Ebd. 61.
146 Die Balades architecturales können über Carole Diops Instagram-Profil @carolediop gebucht werden.

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

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

Postkoloniale Mobilitäten und informelle Urbanisierung

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

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

147 Bigon, *French Colonial Dakar*, 2.

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

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

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

Infolgedessen wurde um die historischen Stadtviertel im Süden ein erweiterter Gürtel mit modernen Wohnsiedlungen der SICAP[155] und später die Sozialbauwohnungen der SNHLM[156] für eine aufstrebende Mittelklasse gebaut. In einer Revision des oben genannten Plans im Jahr 1957 ist bereits das Viertel Dagoudane Pikine im Nordosten von Dakar verzeichnet. Es wurde 1952 als staatlich geplantes Wohngebiet für hinzugezogene Arbeiter:innen, unter anderem aus Guinea, sowie für Umsiedler aus dem Stadtzentrum konzipiert. Mit der Stadterweiterung ab 1964 entstanden nach und nach neue Vorstädte wie Grand Yoff und Guédiawaye.[157] Durch die voranschreitende Urbanisierung in Richtung Norden wurden die Lébou-Dörfer Yoff, Quakam und Ngor zunehmend von der sich ausdehnenden Stadt absorbiert.

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

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

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

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

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

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

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

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

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

158 Cissé, *Challenges of Urbanisation in Dakar*, 41.
159 Vernière, »Volontarisme d'État et spontanéisme populaire dans l'urbanisation du Tiers-monde«, 27 f.

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

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

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

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

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

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Infrastrukturelle Polarisierung zwischen Peripherie und Zentrum

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

Urbane Segregation

Bereits in den frühen Jahren nach der Unabhängigkeit wurde urbane Segregation im senegalesischen Film thematisiert. So zeigt *Borom Sarret* (1963)[165] von Ousmane Sembène anhand eines Karrenschiebers die alltäglichen Barrieren beim Zugang zu öffentlichen Räumen. *Contras' City* (1969)[166] von Djibril Diop Mambéty inszeniert die architektonischen und sozialen Kontraste zwischen »europäisch« und »afrikanisch« konnotierten Stadträumen im Dakar der 1970er Jahre. Beide Filme veranschaulichen, wie sich gesellschaftliche, kulturelle und ökonomische Ungleichheit entlang kolonial geprägter Raum- und Infrastrukturlogiken verfestigen. Als ästhetische audiovisuelle Zeugnisse und architektonische Archive[167] machen sie jene Trennlinien sichtbar, die sich bis heute im urbanen Gefüge manifestieren.

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

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

165 *Borom Sarret*, Regie von Ousmane Sembène, 1963, 18 min, https://youtu.be/U59BefqjjtE.

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

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Politiken der Stadtentwicklung

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

Diese Disparitäten lassen sich auf der einer Urbanisierungskarte[172] der Direction générale de l'Urbanisme et de l'Architecture (DUA) ablesen: Ausgehend vom historischen Stadtzentrum auf dem Plateau in der Südspitze der Halbinsel hat sich Dakar im Laufe des 20. Jahrhunderts zunehmend nach Norden und Nordosten ausgedehnt. Dabei entstanden neue Verdichtungsräume in Pikine, Keur Massar und Rufisque sowie in den angrenzenden Kommunen Bambilor, Diamniadio und Tivaouane Peulh. Es sind Zonen, die durch die anhaltende Zuwanderung unter starkem siedlungsdynamischem Druck stehen.[173]

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

Dakar Horizon 2035

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

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

171 Ebd. 5.

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

173 Ebd. 6.

174 Ebd. 5.

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

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

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

Öffentlicher Verkehr und Zugang zur Stadt

Die urbane Mobilität in Dakar ist durch eine Koexistenz von fünf öffentlichen Verkehrsmitteln geprägt, die unter den Sammelbegriffen *transports collectifs* oder *transport en commun* zusammengefasst werden. Neben dem formellen Busnetz der *Dakar Dem Dikk* (DDD) und der Minibusse der TATA-Linien spielen die informellen Verkehrsmittel *Car rapides*, *Clandos* und *Ndiaga Ndiaye* eine zentrale Rolle. Sie decken rund die Hälfte aller täglichen Wege im Stadtraum ab[181] und operieren meist mit flexiblen Routen, Haltestellen und Fahrplänen, die sich an den Alltagsrhythmen und Bedürfnissen der Bevölkerung orientieren, insbesondere in peripheren Stadtteilen, die vom formellen Netz nicht zuverlässig erschlossen werden.

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

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

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Historische Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Dakar

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

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

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

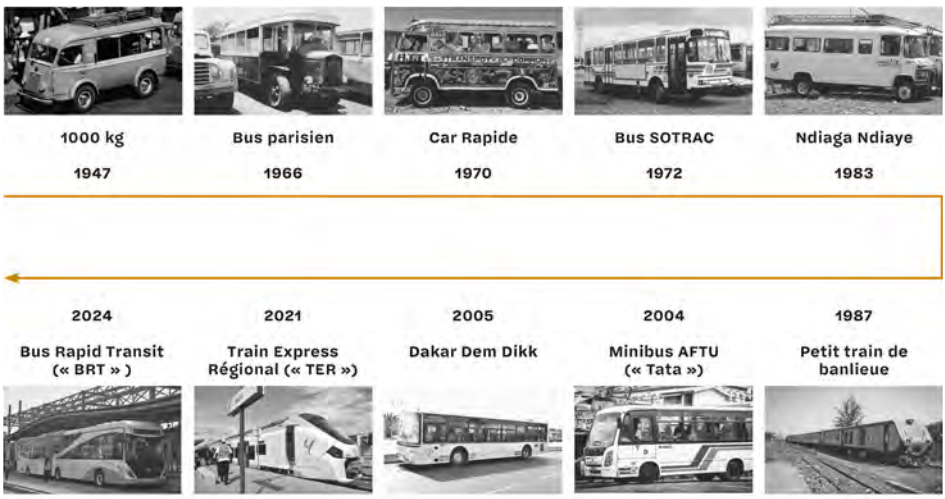

Abb. 9: Zeitstrahl mit chronologischer Einführung der Verkehrsmittel des transport collectifs in Dakar, in: Carole Diop und Xavier Ricou, Dakar, métamorphose d'une capitale (Editions de l'Aube, 2024), 187, Fig. 208. © Carole Diop und Xavier Ricou.

Formalisierung und Institutionalisierung des öffentlichen Verkehrs

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

Die TATA-Minibusse des ebenfalls indischen Herstellers Tata Motors[189] zirkulieren seit 2001 unter der Aufsicht der AFTU und prägen mit ihrem charakteristischen blauen Doppelstreifen das Stadtbild. Sie stellen das derzeit am stärksten verbreitete formelle Verkehrssystem dar. Über 1.600 Minibusse bedienen in Dakar mehr als 64 Linien, insbesondere zwischen dem Stadtzentrum und der Peripherie.[190] Eine Fahrt kostet je nach Streckenabschnitt zwischen 100 und 450 CFA-Francs (15 und 70 Cent).[191] Die Bezahlung erfolgt im Fahrzeug bei einem Kassierer, der in einer kleinen vergitterten Kabine sitzt. Die Busse verkehren werktags bereits ab 5:30 Uhr in dichter Taktung, sind allerdings zu den Hauptverkehrszeiten regelmäßig überfüllt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

Informelle Mobilitätspraktiken und soziale Ökonomien

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

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

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

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

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

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

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

lichen Nahverkehrs in Dakar im Zeitraum von 2000 bis 2015 heran.[200] Daraus geht hervor, dass Erwerbstätige und Mitglieder der ärmsten Haushalte aus Pikine vorwiegend die kostengünstigen Car rapides nutzen. Die Geschlechterverteilung zwischen Frauen und Männern variiert nach der Typologie der genutzten Verkehrsmittel. Beispielsweise nutzen Hausfrauen überwiegend Clandos, die innerhalb der Stadtteilgrenzen entlang festgelegter Routen zirkulieren, während ein größerer Anteil der erwerbstätigen Männer Ndiaga Ndiaye für längere Strecken nutzt. Die Einwohner:innen der Vororte Pikine und Rufisque sind dabei proportional stärker vertreten. Demgegenüber sind die Kunden der DDDs vorwiegend männlichen Geschlechts und gehören im Durchschnitt einkommensstärkeren Haushalten an. Die Mehrheit der Nutzer:innen wohnt im Departement Dakar, wo sich das Hauptliniennetz des Busunternehmens konzentriert. TATAs nehmen eine Position zwischen den DDD-Bussen, die sich an eine privilegiertere Klientel wenden, und den informelleren Transportarten, die wirtschaftlich schwächere Stadtbewohner:innen ansprechen, ein. Vor dem Hintergrund der spezifischen Nutzungsprofile der verschiedenen Verkehrsmittel vermuten Diaz Olvera u. a., dass die TATA kein vollständiger Ersatz für die Cars rapides und Ndiaga Ndiaye bieten können. Sie kommen zum Schluss, dass die spezifischen Merkmale jedes Verkehrsmittels, einschließlich der tatsächlichen Transportkosten und der Konfiguration der räumlichen Anbindung[201] sowie der Wohnort wesentliche Faktoren für den Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln sind.[202]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

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

Zirkuläre Mobilitätsverfassungen

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

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

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

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

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

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

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

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Massenverkehr als Motor des städtischen Wandels

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

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

Zugang zu sicherer, effizienter und nachhaltiger Mobilität

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

Zugang

Wie Diaz Olvera u. a. in einer Studie festgestellt haben, hängen Armut und Mobilität[212] auch mit räumlicher Segregation zusammen. Demnach ist der Zugang zum öffentlichen Personentransport im Wesentlichen von bezahlbaren Verkehrsmitteln für einkommensschwache Haushalte und der Erschließung von städtischen Randgebieten durch das öffentliche Verkehrsnetz abhängig.[213] Viele informelle Verkehrsangebote, wie etwa die Clandos oder Jakartas, füllen diese Lücke. Für einen Großteil der ärmeren Stadtbewohner:innen bleibt das Zufußgehen aufgrund der hohen Transportkosten der bevorzugte Fortbewegungsmodus.[214] Darüber hinaus spielen Faktoren wie

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

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

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

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

Sicherheit

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

Effizienz

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

Nachhaltigkeit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

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

Urbane Mobilitätspolitiken

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

Einfluss globaler Mobilitätsstrategien auf lokale Verkehrspolitiken

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

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

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

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

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

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

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

228 Gwilliam, *Cities on the Move*.

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

Als Antwort darauf entwickelte die senegalesische Regierung in Partnerschaft mit der Weltbank eine Reihe aufeinanderfolgender Programme und Projekte, die zur Entwicklung des Sektors beigetragen sollten. Diese prägten die aktuelle Mobilitätspolitik im städtischen Nahverkehr entscheidend mit: Das *Projet d'Ajustement Sectoriel des Transports* (PAST) von 1991 bis 1998, ein zweites *Programme Sectoriel des Transports* (PST2) von 1997 bis 2007 sowie das *Projet de réforme et de renforcement des capacités d'expertise en matière de transports urbains* von 1997 bis 2001.[232]

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

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

Umstrukturierung und Modernisierung des öffentlichen Verkehrsnetzes

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

230 Ebd. 225–228.

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

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

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

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

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

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

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

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

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

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

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

Zwei Massentransportsysteme für Dakar

Ein Blick auf die historische Entwicklung urbaner Mobilität zeigt, wie verschiedene Verkehrssysteme in jeweiligen Perioden priorisiert wurden. Während der Schienenverkehr die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts dominierte, wurde das 20. Jahrhundert mit seinen Autobahnen für das Automobil gebaut. In der gegenwärtigen Globalisierung und planetaren Urbanisierung[242] sichern Flughäfen, Hochgeschwindigkeitszugnetze[243] und Tiefseehäfen die Vernetzung urbaner Handelszentren.[244] Im Angesicht des Klimawandels lässt sich ein weltweites Wiederaufkommen von emissionsarmen, elektrifizierten Verkehrsmitteln im Stadtverkehr verzeichnen.

239 Ebd. 1 ff.

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

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

242 Brenner und Schmid, »Planetary Urbanization«.

243 Vgl. *AIHSRN* auf Seite 98.

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

245 Gwilliam, *Cities on the Move*.

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

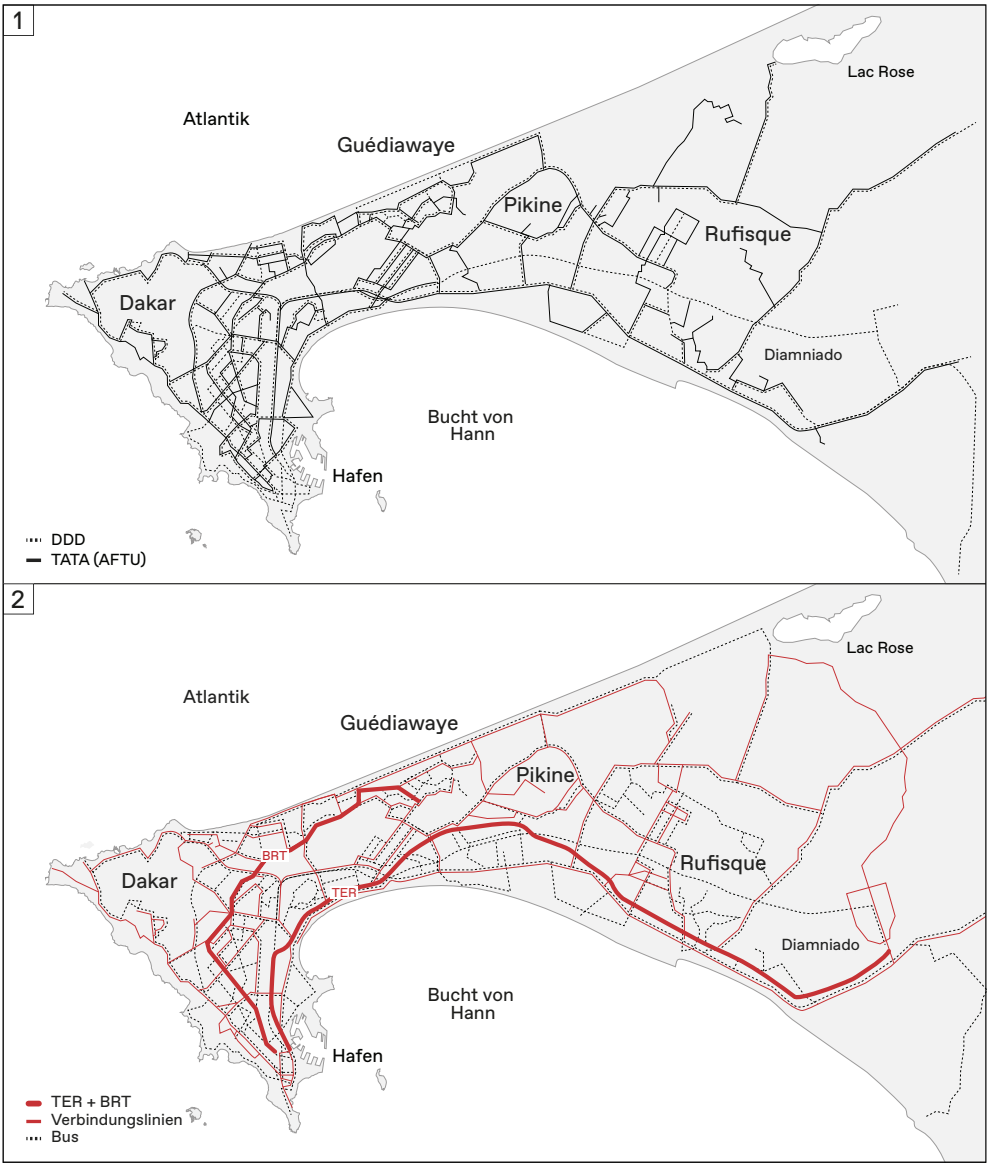

Abb. 10: Das öffentliche Verkehrsnetz von Dakar mit den Streckenverläufen des BRT und des TER vor (1) und nach (2) der Restrukturierung durch das RTC-Projekt. Die Karte basiert auf einer Synthese von drei Karten, in: CETUD. Projet de Restructuration Globale du Réseau de Transport en Commun de Dakar,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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

Bus Rapid Transit

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

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

Train Express Régional

Der TER ist eine elektrifizierte und schienenbasierte Regionalstadtbahn mit einer täglichen Kapazität von 115.000 Fahrgästen[250] und wurde am 27. Dezember 2021 in Betrieb genommen.[251] Die Züge des TER verkehren von 5:45 Uhr bis 22:05 Uhr im 10-Minutentakt auf einer Strecke von 36 km mit 13 Haltestellen zwischen Dakar Hauptbahnhof im Stadtzentrum und Diamniadio. Zurzeit befindet sich ein zweiter Streckenabschnitt mit 19 km Länge in der Fertigstellung, der die Verbindung zwischen Diamniadio und dem internationalen Flughafen Dakar Blaise-Diagne (AIBD) sicherstellen wird.[252] Die Ticketpreise sind in zwei Klassen und drei Zonen gegliedert. In der zweiten Klasse kostet eine Fahrt über die gesamte Strecke zwischen 500 bis 1500 CFA-Francs (80 Cent bis 2,30 Euro). Ein vergleichbares Stadtbahnsystem, wird zurzeit in Abidjan, der Hauptstadt der Côte d'Ivoire gebaut.[253]

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

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

248 Ebd. 432.

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

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

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

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

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

Zwischenresümee

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

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

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

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

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

256 Ebd. 113.

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND

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

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

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

https://doi.org/10.14361/9783839418673-039 https://www.inlibra.com/de/page/agb - Open Access - (cc) BY-NC-ND