

Lebenswerte Städte

— **Schwerpunkt:** Das urbane Leben der Zukunft gestalten — **Meinung:** Rechtspopulismus und Autoritarismus sind in Südamerika im Aufwind — **Meinung:** Leitmedien des Globalen Nordens sollten ihre Berichterstattung über den Globalen Süden überdenken — **Kultur-Spezial:** Das Redaktionsteam empfiehlt Bücher, Musik und einen Film —



Meinung — 5

- 5 Weshalb Rechtspopulismus und Autoritarismus in südamerikanischen Ländern im Aufwind sind**

Pedro Alarcón und Fabio Andrés Díaz Pabón

- 8 Leitmedien des Globalen Nordens sollten ihre Berichterstattung über den Globalen Süden überdenken**

Ladislaus Ludescher

Kultur-Spezial — 12

- 13 Musik: Diese Songs begleiten die Gen-Z-Proteste in Kenia**

Katharina Wilhelm Otieno



Foto: Kanaval 2023



Foto: picture alliance/REUTERS/Juan Gonzalez

- 15 Bücher: Aya Cissoko, französische Ex-Boxerin mit malischen Wurzeln, gibt Einblicke in ihre Familiengeschichte**

Dagmar Wolf

- 18 Film: Die Flucht von Haiti nach Kanada aus der Perspektive eines Kindes**

Eva-Maria Verfürth

- 20 Roman: Eine der vielen marginalisierten Hausangestellten in Lateinamerika erhebt ihre Stimme**

Jörg Döbereiner

- 22 Roman: Starke brasilianische Landarbeiterinnen wehren sich gegen patriarchale Gewalt**

Sinikka Soriya Dombrowski

- 24 Buch: Ein Vater, sein Sohn und die Nacht vor ihrer Flucht im Boot über das Mittelmeer**

Dagmar Wolf

- 26 Heutzutage: Junge Somalier*innen auf der Suche nach Arbeit nutzen Cafés für Fortbildung und Vernetzung**

Bahja Ahmed

29

Schwerpunkt

Lebenswerte Städte

30 Ein Streifzug durch Nairobi, dessen Herausforderungen andere Metropolen teilen
Katharina Wilhelm Otieno

31 Wie Bewohner*innen informeller Siedlungen in Afrika Innovation vorantreiben
Teurai Anna Nyamangara

35 Zivilgesellschaftliche Initiativen verbessern die Luftqualität in Lagos
Olamide Udoma-Ejorh und Waziri Mainasara

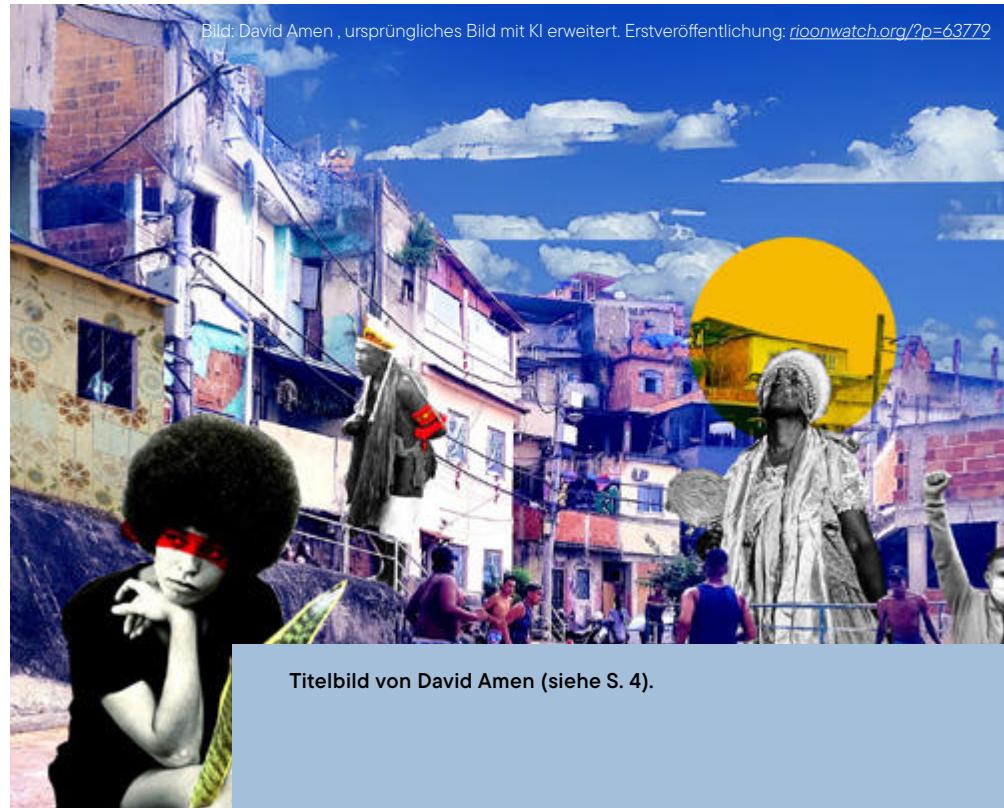
39 Weshalb Medellín in Kolumbien als Labor für Stadtentwicklung gilt
Camilo Andrés Carvajal Guerra

42 Wie man indische Städte für Frauen sicherer machen kann
Roli Mahajan

45 Afrikanische Städte können viel gewinnen, wenn sie auf das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren setzen
Stefanie Holzwarth

49 Der Boom von Lieferdiensten in Südafrika und anderswo zeigt: Urbaner Raum bedeutet geteilte Verantwortung
Marcela Guerrero Casas und Dustin Kramer

52 Die NGO Pamoja Trust setzt sich in Nairobi für die Einbindung benachteiligter Gruppen ein
Sam Olando und Eva Dick



Fast die Hälfte der Weltbevölkerung lebt in Städten. Das Leben dort muss sich verbessern, insbesondere im Hinblick auf die fortschreitende Klimakrise. Gefahren durch Extremwetterereignisse zählen ebenso zu drängenden Problemen wie Verkehrsstaus, Luftverschmutzung, Kriminalität, Müllberge und fehlende Oasen für Freizeit. Innovative Lösungen entstehen aber weltweit jeden Tag – sie gilt es zu finden und zu fördern. Dabei müssen alle Stadtbewohner*innen eingebunden werden, vom Zentrum bis zu den Rändern.

KÜNSTLER

David Amen



Foto: Thais Alvarenga

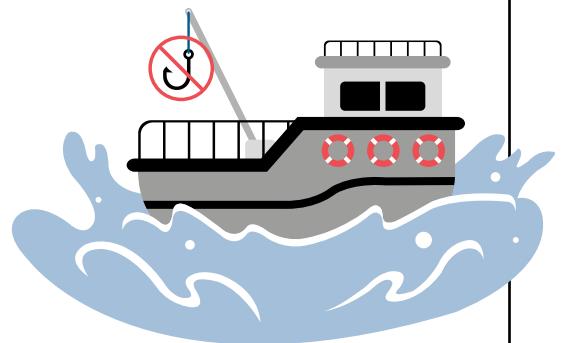
David Amen ist im Complexo do Alemão im Norden von Rio de Janeiro geboren und aufgewachsen. Er ist Mitbegründer des Roots in Movement Institute (Raízes em Movimento), einer gemeindebasierten Organisation, in der er als Koordinator und Verantwortlicher für Kommunikations- und Kulturinitiativen tätig ist. Er hat einen Abschluss in Journalismus, ist Graffitikünstler und Videoproduzent. Gemeinsam mit sozialen Organisationen arbeitet er im Bereich Kunst- und Medienpädagogik mit jungen Menschen in öffentlichen Räumen und Einrichtungen der Favela.

David sieht in den Favelas von Complexo do Alemão ein enormes Potenzial. Er setzt sich dafür ein, falsche Vorstellungen von den Favelas aufzudecken und den fleißigen und kreativen Bewohner*innen zu ihrem Recht zu verhelfen. Zwei seiner Kunstwerke sind auf dem Titel und am Anfang des Schwerpunkts dieser Ausgabe zu sehen. Sie entstanden in Zusammenarbeit mit RioOnWatch, einer portugiesisch-englischen Nachrichtenplattform aus den Favelas von Rio de Janeiro, für deren preisgekrönte Serie „Rooting Anti-Racism in the Favelas“.

Weitere Infos unter antiracism.rioonwatch.org und raizesemmovimento.org.br

Die gute Nachricht

Endlich mal wieder ein Sieg für die internationale Zusammenarbeit: 20 Jahre wurde über das sogenannte UN-Hochseeabkommen verhandelt. Nachdem 59 von 60 benötigten Ländern schon lange an Bord waren, führten die [Ratifizierungen von Marokko und Sierra Leone](#) im September dazu, dass das Abkommen nun in Kraft treten kann.



Es regelt den Schutz der Hochsee, die außerhalb der nationalen Wirtschaftszonen liegt und rund zwei Drittel der Weltmeere umfasst. Somit können die Vertragsstaaten nun Schutzgebiete auf der Hochsee ausweisen, in denen schädliche Aktivitäten wie Fischerei, Rohstoffabbau oder Schifffahrt eingeschränkt werden. Obwohl das Abkommen rechtlich nur für Vertragsstaaten bindend ist, setzt es erstmals weltweit anerkannte Standards für den Schutz der Hochsee und entfaltet politischen, wirtschaftlichen und normativen Druck – auch auf außenstehende Staaten.

“

**Wir müssen
mehr tun, als nur über
Genitalverstümmelung
zu reden**

“

Der meistgelesene Artikel auf unserer Website aus dem vergangenen Jahr war ein Interview mit einer Frau, deren Stärke viele inspiriert: [Shamsa Araweelo](#) hat die weibliche Genitalverstümmelung überlebt und nutzt nun ihre Erfahrungen, um weltweit auf dieses Thema aufmerksam zu machen, Fachleute zu schulen und andere Überlebende zu unterstützen. Die Somalierin erreicht mittlerweile mehr als 100 Millionen Menschen in den sozialen Medien.

SÜDAMERIKA

Der Ruf nach autoritärer Führung wird lauter

In vielen Ländern Südamerikas wünschen sich mehr Menschen eine starke Führung. Doch eine Law-and-Order-Politik schwächt Institutionen und macht externe Einmischung wahrscheinlicher. Öffnet die Region damit die Tür für mehr ausländischen Einfluss?

VON PEDRO ALARCÓN UND FABIO ANDRÉS DÍAZ PABÓN



Foto: picture alliance/REUTERS/Juan Gonzalez

Ein Anhänger des rechtsextremen chilenischen Präsidenten José Antonio Kast hält ein Foto des ehemaligen Diktators Augusto Pinochet Ugarte hoch.

Südamerika steht zwischen zwei Superwahljahren, und ein Trend zeichnet sich bereits ab: Die Wahlergebnisse in Bolivien, Chile und Argentinien aus dem Jahr 2025 deuten auf ein Erstarken des Populismus und einen Rechtsruck hin. Bei den Wahlen in Peru, Kolumbien und Brasilien im Jahr 2026 könnten ähnliche Ergebnisse bevorstehen. Mehrere südamerikanische Länder scheinen kurz vor einer autoritären Wende zu stehen.

Warum ist das so? Das Beispiel Peru veranschaulicht, welche Dynamiken im Spiel sind. Es zeigt, wie anhaltende Ungleichheiten, der Verfall staatlicher Institutionen und die Militarisierung der Politik Rechtspopulismus und autoritäre Lösungen befeuern. In den vergangenen Monaten kam es zu massiven Protesten und politischen Spannungen – und im April wird gewählt.

„Anhaltende Ungleichheiten, der Verfall staatlicher Institutionen und die Militarisierung der Politik befeuern Rechtspopulismus und autoritäre Lösungen.“

UNGLEICHHEIT FÜHRT ZU INSTABILITÄT

Peru ist ein mahnendes Beispiel dafür, dass wirtschaftlicher Aufschwung nicht gleich politischen Fortschritt bedeutet. Das Land verzeichnete zwei Jahrzehnte lang überdurchschnittliches Wachstum und wurde 2022 eingeladen, sich als Mitglied der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) zu bewerben. Der peruanische „Sol“ zählte 2025 zu den stärksten Währungen Südamerikas, das Land zu den größten Empfängern ausländischer Direktinvestitionen in der Region.

Trotzdem ist die politische Instabilität groß – in den vergangenen neun Jahren hatte das Land sieben Präsident*innen. Laut dem peruanischen Soziologen Julio Cotler haben die lokalen Eliten seit jeher vom Export natürlicher Ressourcen profitiert und Gewinne für sich eingestrichen. Diese Dynamik hat die staatlichen Institutionen geschwächt und Ungleichheiten verstärkt.

Perus Krise ist letztlich eine Krise der politischen Repräsentation. Das Parlament wird von Eliten dominiert, die kurzfristige Eigeninteressen verteidigen. Statt gegen Kriminalität vorzugehen oder staatliche Institutionen zu stärken, haben sie Steuererleichterungen für Konzerne beschlossen und den Bergbau nicht ausreichend reguliert, was die weitere Abholzung des Amazonasgebiets ermöglicht.

Politische Parteien werden daher zunehmend als Treiber von Unsicherheit, Korruption und Straflosigkeit gesehen – nicht als jene, die sozialen Ausgleich vorantreiben. Das hat landesweit Unmut und Proteste ausgelöst, besonders bei der Generation Z.

PROTESTE DIENEN ALS RECHTFERTIGUNG FÜR STAATLICHE GEWALT

Die Empörung der Öffentlichkeit wurde so groß, dass die ehemalige Präsidentin Dina Boluarte 2025 zurücktreten musste. José Jerí übernahm als Interimspräsident das Amt. Der Boluarte-Regierung war es nicht gelungen, Unsicherheit und Straflosigkeit einzudämmen – vielmehr wurde ihr selbst ständig Korruption vorgeworfen. Zwischen Januar und September wurden schätzungsweise rund 50 Busfahrer*innen von Kriminellen und bewaffneten Banden ermordet; immer wieder legten Transportstreiks Lima lahm. Auch wurde Boluarte nie zur Rechenschaft gezogen für die Anwendung übermäßiger Gewalt und den Tod von Demonstrierenden zu Beginn ihrer Präsidentschaft im Jahr 2022.

Im Oktober 2025 eskalierte die Krise. Bei Massenprotesten gegen Jerís Amtseinführung wurde der Rapper und Straßenkünstler Trvko von einem Polizisten erschossen, was noch mehr Empörung auslöste. Jerí rief daraufhin den Ausnahmezustand aus und setzte seitdem Soldaten auf den Straßen ein, um die Unsicherheit zu bekämpfen. Dabei zeigten Erfahrungen aus dem Nachbarland Ecuador, dass solche Maßnahmen nicht zielführend sind. Dort hatte der Präsident vor zwei Jahren verkündet, das Land befände sich in einem „internen bewaffneten Konflikt“, und den Ausnahmezustand ausgerufen. Allerdings sank dadurch die Mordrate nicht; vielmehr nahmen Menschenrechtsverletzungen durch Sicherheitskräfte zu.

Sicherheit ist inzwischen das zentrale Thema im peruanischen Wahlkampf. Einige Präsidentschaftskandidat*innen versprechen „Mega-Gefängnisse“ und diskutieren sogar, Gefangene nach El Salvador zu verlegen. Auch Überwachung durch Drohnen und erweiterte Befugnisse für die Streitkräfte wurden vorgeschlagen.

Keiko Fujimori von der populistischen rechten Partei „Fuerza Popular“ befürwortet offen eine Politik der „mano dura“ – der harten Hand. Diese Rhetorik ist keineswegs auf Peru

beschränkt. Auch in Kolumbien und darüber hinaus werden immer mehr harte Sicherheitsmaßnahmen gefordert.

VON DER DEMOKRATIEKRISE ZUM WIEDERAUFLEBEN DES AUTORITARISMUS

Peru steht exemplarisch für eine regionale Entwicklung: von demokratischer Dysfunktion hin zu autoritärer Roll-back. In den Andenstaaten wächst die Unzufriedenheit mit der Politik – und mit ihr die Forderung nach harten Maßnahmen sowie die Sehnsucht nach starker Führung. In Chile besangen Anhänger*innen des kürzlich gewählten José Antonio Kast offen die Diktatur Augusto Pinochets.

Während Gewalt real ist, ist Sicherheit ohne Legitimität kurzebig. Die autoritäre Wende und die Forderungen nach harten Maßnahmen lösen die strukturellen Probleme nicht – Ungleichheit, schwache Institutionen und Ausgrenzung bleiben bestehen. Stattdessen entsteht eine gefährliche Allianz zwischen politischen und militärischen Eliten, die es ermöglicht, dass abweichende Meinungen im Namen von Ordnung und Sicherheit gewaltsam unterdrückt werden. In Peru, Ecuador und Kolumbien nimmt die Militarisierung bereits zu.

Wenn Südamerikas Regierungen weiterhin die vermeintlich „aufgeblähten“ staatlichen Institutionen schwächen und im Namen der Sicherheit zunehmend Gewalt anwenden, schaffen sie eine sich selbst erfüllende Prophezeiung:

Die Staaten werden fragiler, und wie Studien gezeigt haben, erhöht dies die Wahrscheinlichkeit externer Einflussnahme. Setzt sich diese Entwicklung fort, könnte eine politische Ordnung in die Andenländer zurückkehren, in der in- und ausländische Eliten mit Gewalt regieren, während Forderungen nach Gerechtigkeit unterdrückt werden.



PEDRO ALARCÓN

ist Forschungsstipendiat des Global Forum Democracy and Development an der Universität Kapstadt. Er forscht zu Klimawandel, Energie und Gesellschaft, besonders in Südafrika, den Andenländern und auf den Philippinen.

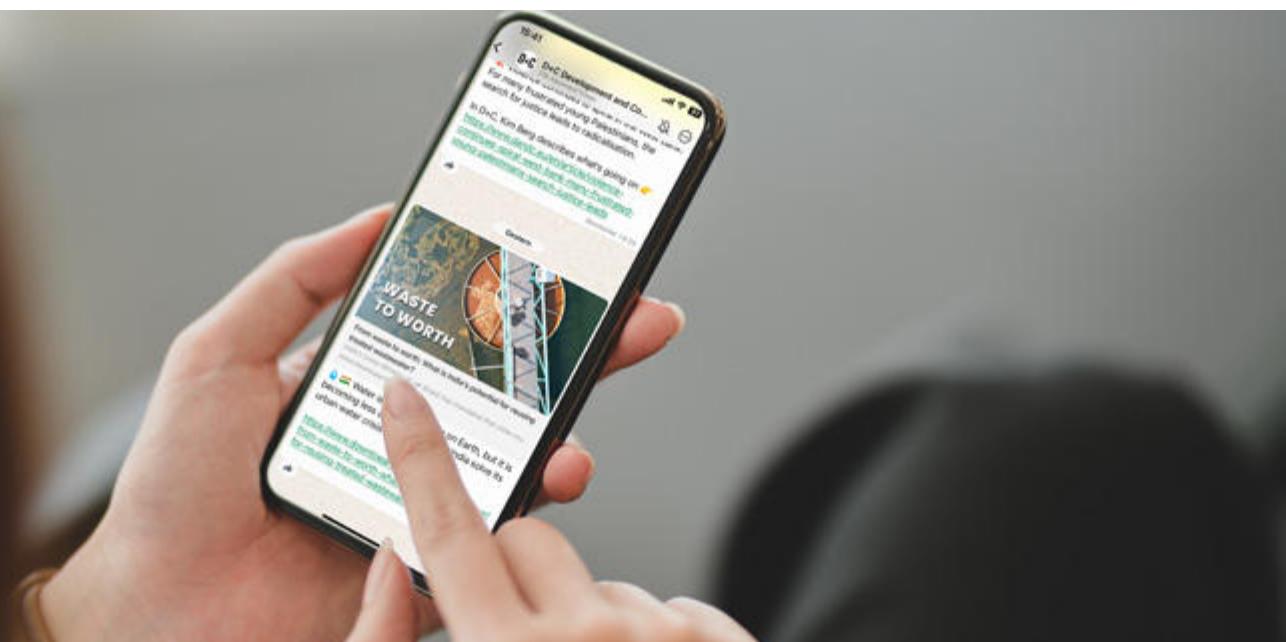
pedroalarcon76@gmail.com



FABIO ANDRÉS DÍAZ PABÓN

ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Politik- und Internationale Studien der Rhodes University. Seine interdisziplinäre Forschung verbindet Wissenschaft und Praxis. Seine Schwerpunkte sind Entwicklung, Nachhaltigkeit und Konflikte in Lateinamerika und Afrika.

fabioandres.diazpabon@uct.ac.za



Abonnieren Sie E+Z
auf WhatsApp!

MEDIEN

Mehr Royals als Hunger

Der bislang tödlichste Krieg des 21. Jahrhunderts begann vor rund fünf Jahren in Nordäthiopien. Viele Menschen im Westen haben davon kaum Notiz genommen – denn der Globale Süden findet in der Berichterstattung führender Medien kaum statt. Ein breites Bündnis von Organisationen und Einzelpersonen aus Deutschland fordert nun mehr Aufmerksamkeit für die Weltwirklichkeit. Denn was in dem Teil der Erde geschieht, in dem 85 % der Menschheit lebt, hat auch im Westen Folgen – politisch, wirtschaftlich und gesellschaftlich.

VON LADISLAUS LUDESCHER

In zahlreichen sogenannten Leitmedien entfallen nur rund zehn Prozent der Beiträge auf den Globalen Süden, obwohl dort etwa 85 % der Weltbevölkerung lebt. Das ist das Fazit zahlreicher (Langzeit-)Untersuchungen, in denen unter anderem über 50.000 Ausgaben der reichweitenstärksten deutschsprachigen Nachrichtensendung, der „Tagesschau“, ausgewertet wurden. Die Analyse von circa 40 weiteren reichweitenstarken Medien in den sogenannten DACH-Ländern (Deutschland, Österreich und die Schweiz) bestätigt die Ergebnisse. In den meisten Printmedien sind es sogar nur um die fünf Prozent der Beitragsseiten, die sich mit den Staaten des Globalen Südens beschäftigen.

DRAMATISCHE BEISPIELE DER MEDIALEN VERNACHLÄSSIGUNG

Fundamentale Ereignisse im Globalen Süden werden in der Berichterstattung dieser Länder weitgehend ausgeblendet oder sogar vollständig übergangen. Sie sind damit hierzulande im kollektiven Bewusstsein und Gedächtnis praktisch

nicht präsent. Dies gilt insbesondere für Geschehnisse in Lateinamerika, Subsahara-Afrika und Südasien.

BEISPIELE DAFÜR SIND:

- Die große Hungersnot von 2011, bei der am Horn von Afrika mehr als eine Viertelmillion Menschen starben, zur Hälfte Kinder unter fünf Jahren;
- der Krieg in Jemen, den die UN jahrelang als „weltweit schlimmste humanitäre Krise“ bezeichneten;
- der Krieg in der nordäthiopischen Region Tigray, in dem mindestens 120.000 Frauen vergewaltigt wurden und der mit circa 600.000 zivilen Toten als tödlichster Krieg des 21. Jahrhunderts gilt;
- der Krieg in Sudan, der mit etwa 25 Millionen Menschen, die von akutem Hunger betroffen sind, laut dem UN-Welternährungsprogramm zur aktuell „weltweit größten Hungerkrise“ geführt hat.

POSITIVBEISPIELE ERREICHEN NUR EINEN BRUCHTEIL DER ZUSCHAUERZHÄLLEN

In der deutschen „Tagesschau“ wurde der Sportberichterstattung in der ersten Jahreshälfte 2022 mehr Sendezeit eingeräumt als allen Ländern des Globalen Südens zusammen. Die österreichische „ZIB 1“ berichtete im selben Jahr umfangreicher über die britische Königsfamilie als über den globalen Hunger, und in der Schweizer „Tagesschau“ nahm die Ohrfeige, die der Schauspieler Will Smith bei der Oscarverleihung seinem Kollegen Chris Rock gab, mehr Raum ein als die Kriege in Jemen und Äthiopien zusammengerechnet.

Dass grundsätzlich auch eine andere Form von Berichterstattung möglich ist, zeigen in Deutschland die positiven Beispiele „ARTE Journal“ im Bereich der Fernsehnachrichten und die „taz“ in der Gruppe der Printmedien. Bei-

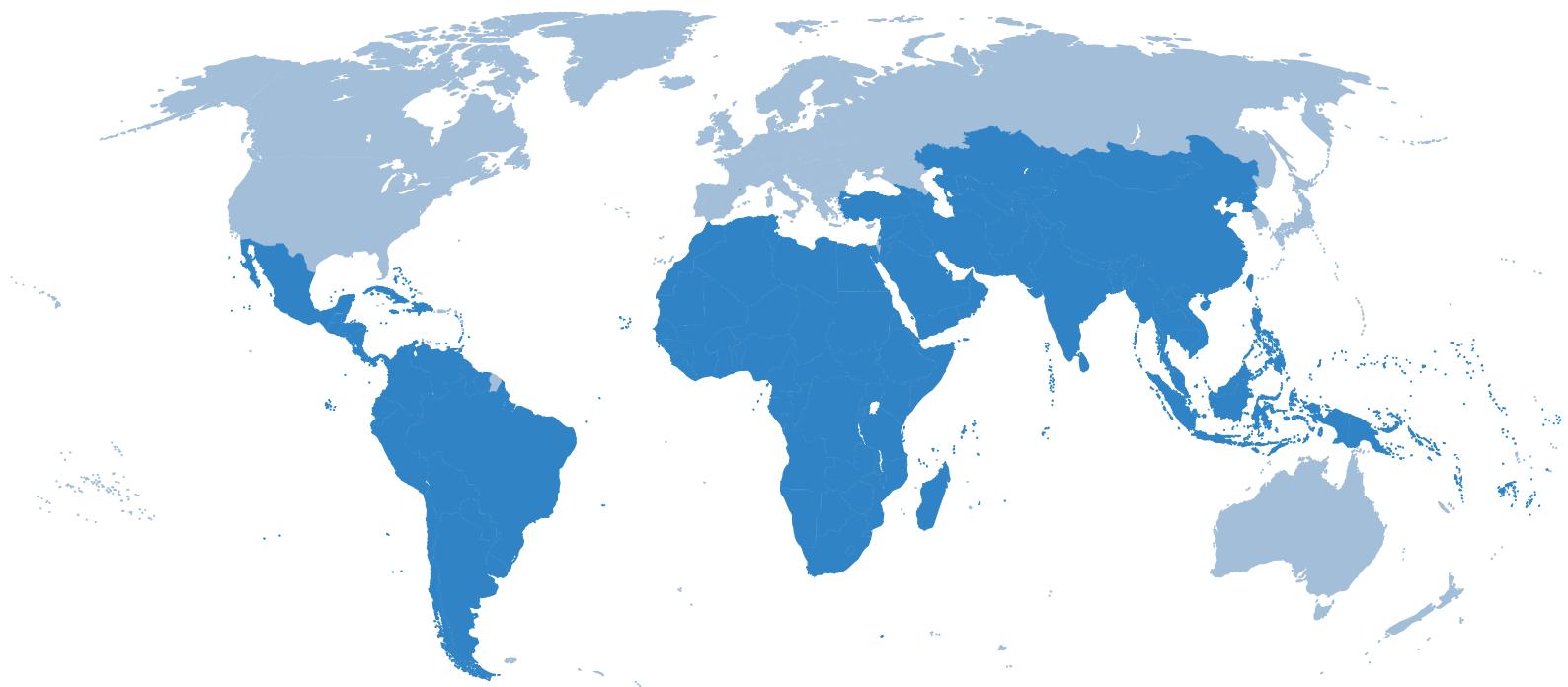
de Formate widmen dem Globalen Süden etwa dreimal so viel Sendezeit bzw. Beitragsseiten wie vergleichbare Medien ihrer Art. Die Berichterstattung beider Medien ist von einer geografisch weiter blickenden Perspektive gekennzeichnet und gibt dem Globalen Süden genügend Raum, um diesen nicht auf die sogenannten K-Themen (Krisen, Kriege, Katastrophen, Krankheiten, Korruption) zu reduzieren, sondern die Länder Afrikas, Asiens und Lateinamerikas auch mit Positivbeispielen in ihrer Mehrdimensionalität zu erfassen. Fakt ist allerdings auch, dass das „ARTE Journal“ nur einen Bruchteil der Zuschauerzahlen großer Nachrichtenformate wie der „Tagesschau“ erreicht.

EINFLUSS UND VERANTWORTUNG DER MEDIEN

Um eine größere Aufmerksamkeit zu erzeugen, sind mehr Sendezeit bzw. Beitragsseiten für den Globalen Süden notwendig. Informationsmedien wie Nachrichtensendun-

GLOBALER NORDEN

**ca. 15 % der Weltbevölkerung
ca. 90 % der Beiträge**



GLOBALER SÜDEN

**ca. 85 % der Weltbevölkerung
ca. 10 % der Beiträge**



Foto: picture alliance/dpa/Marius Becker

In der „Tagesschau“, der reichweitenstärksten deutschsprachigen Nachrichtensendung, gab es für Sport in der ersten Jahreshälfte 2022 mehr Sendezeit als für alle Länder des Globalen Südens zusammen.

gen, Reportagen und politische Diskussionssendungen kommt eine wichtige Rolle bei der privaten und öffentlichen Meinungsbildung zu. Sie bilden nicht nur ab, worüber öffentlich diskutiert und nachgedacht wird, sondern bestimmen dies mit und haben damit entscheidenden Einfluss darauf, welche Probleme politisch behandelt und möglicherweise auch gelöst werden können.

Insbesondere vor dem Hintergrund der globalen Reduktion der Mittel für Entwicklungszusammenarbeit und Hungerbekämpfung (bei gleichzeitig massivem Anstieg der Rüstungsausgaben) wäre eine intensive öffentliche Diskussion über diese Entwicklungen von größter Bedeutung – sowohl aus humanitärer als auch aus geopolitischer Perspektive. Medien könnten die Plattform einer solchen breit gestreuten gesellschaftlichen Debatte sein, die zu weitreichenden politischen Entscheidungen führen könnte. Umso wichtiger ist es, dass Medien Ereignisse nicht ausschließlich nach ihrer geografischen Verortung, sondern auch nach menschlichen und geopolitisch relevanten Dimensionen beurteilen.

„Die Menschen des Globalen Nordens können es sich nicht leisten, über Ereignisse und Entwicklungen in Ländern, die 85 % der Weltbevölkerung ausmachen, uninformiert zu bleiben.“

Soziopolitisches Interesse und Empathievermögen sollten nicht an Ländergrenzen Halt machen. Um Interesse für ein Thema zu generieren, ist allerdings eine umfangreiche und insbesondere konsequente Berichterstattung erforderlich. Denn Interesse an einem Thema setzt eine vorher in irgendeiner Form erfolgte Beschäftigung mit diesem voraus.

Die Länder des Globalen Südens sind von weitreichenden Entwicklungen mit großem Veränderungspotenzialen geprägt und werden in Zukunft auf der Welt eine noch größere Bedeutung einnehmen – nicht nur demografisch, sondern auch politisch und wirtschaftlich. Die Menschen des Globalen Nordens können es sich nicht leisten, über Ereignisse und Entwicklungen in Ländern, die 85 % der Weltbevölkerung ausmachen, uninformatiert zu bleiben.

„Soziopolitisches Interesse und Empathievermögen sollten nicht an Ländergrenzen Halt machen.“

Vor diesem Hintergrund haben 1369 Personen und 163 Organisationen einen Appell des Autors (zusammen mit Thorolf Lipp und Hermann Rotermund) unterzeichnet, der mehr mediale Aufmerksamkeit für den Globalen Süden fordert. Auch E+Z gehört zu den Unterzeichnenden. Das Positions-papier und die gesamten Unterstützendenlisten können [hier eingesehen werden](#). Es besteht auch weiterhin die Möglichkeit, den Appell zu unterzeichnen sowie dem in diesem Zusammenhang gegründeten Netzwerk beizutreten.



LADISLAUS LUDESCHER

ist promovierter wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Goethe-Universität Frankfurt am Main. Zu seinen Forschungsschwerpunkten gehören die deutsch-amerikanischen Kulturbeziehungen, der Globale Süden und insbesondere die in- und ausländische Medienanalyse.

ladislaus.ludescher@gs.uni-heidelberg.de

IMPRESSUM

E+Z ENTWICKLUNG UND ZUSAMMENARBEIT

67. Jg. 2026

Die Zeitschrift erscheint auf Englisch als D+C Development and Cooperation. Website: dandc.eu ISSN 2366-7249

Diese Digitale Monatsausgabe wurde am 29. Januar 2026 fertiggestellt.

E+Z Entwicklung und Zusammenarbeit wird vom Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung finanziert und von ENGAGEMENT GLOBAL herausgegeben. Zeitschrift und Website sind nicht als Regierungssprachrohr konzipiert, sondern sollen ein kontroverses Diskussions-forum für Politik, Praxis, Wissenschaft und Zivilgesellschaft auf internationaler Ebene schaffen. D+C Development and Cooperation ist der inhaltsgleiche englischsprachige Zwilling.

Wer sich an der Debatte beteiligen will, ist dazu herzlich eingeladen. Die Redaktion bittet, keine Beiträge unverlangt einzusenden, sondern Themenvorschläge zu machen. Wir bearbeiten Manuskripte nach journalistischen Kriterien und lassen die Beitragenden die redigierten Texte vor Veröffentlichung freigeben. Entsprechend bitten wir auch unsere Interview-partner*innen, den redigierten und gestrafften Wortlaut, den wir veröffentlichen, zu autorisieren.

ENGAGEMENT GLOBAL gGmbH

Service für Entwicklungsinitiativen
Friedrich-Ebert-Allee 40
53113 Bonn
Tel.: (02 28) 2 07 17-0; Fax: (02 28) 2 07 17-150
engagement-global.de

BEIRAT:

Selmin Çalışkan, Prof. Dr. Anna-Katharina Hornidge, Prof. Dr. Katharina Michaelowa, Dr. Susanne Neubert, Bruno Wenn

VERLAG:

Fazit Communication GmbH
Geschäftsführer: Jonas Grashey, Hannes Ludwig

ANSCHRIFT VON VERLAG UND REDAKTION:

Pariser Straße 1, D-60486 Frankfurt am Main
Zugleich auch ladungsfähige Anschrift für alle im Impressum genannten Verantwortlichen und Vertretungsberechtigten.

REDAKTION:

Eva-Maria Verfürth (EMV, Chefredakteurin, inhaltlich verantwortlich), Dr. Katharina Wilhelm Otieno (KO, Redakteurin), Jörg Döbereiner (JD, CvD), Maren van Treel (MVT, Social-Media-Redakteurin), Dagmar Wolf (DW, Assistentin)
Freiberufliche Mitarbeit: Leon Kirschgens (LKI, Kolumne Heutzutage), Roli Mahajan, Lucknow (RM), Alba Nakuba, Juja (AN), Ronald Ssegujja Ssekandi, Kampala (RSS), Eleonore von Bothmer (Übersetzung)
Tel. (0 69) 75 91-31 10
eu.z.editor@dandc.eu

Mitteilung gemäß § 5 Absatz 2 Hessisches Gesetz über Freiheit und Recht der Presse: Gesellschafter des Unternehmens ist die FAZIT-Stiftung.

DESIGN:

Anabell Krebs, Lisa Stein

ANZEIGEN, ABONNEMENTS UND VERTRIEB:

Fazit Communication GmbH
c/o Cover Service GmbH & Co. KG
Postfach 1363
D-82034 Deisenhofen
Tel. (0 89) 8 58 53-8 32
Fax (0 89) 8 58 53-6 28 32
fazit-com@cover-services.de

Die vollständige oder auszugsweise Weiterverwendung der in E+Z Entwicklung und Zusammenarbeit und D+C Development and Cooperation veröffentlichten Textbeiträge in anderen Medien ist mit Angabe der Quelle gestattet, sofern der E+Z/D+C-Redaktion zwei Belegexemplare beziehungsweise die Links zu den jeweiligen Websites zugestellt werden. Diese pauschale Genehmigung gilt nicht für die von uns verwendeten Bilder, Landkarten und sonstige Beiträge, bei denen das Copyright bei der Veröffentlichung separat und ausdrücklich vermerkt wird.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen nicht in jedem Falle die Meinung von Herausgeber und Redaktion dar.

Die in E+Z-Veröffentlichungen verwendeten Bezeichnungen und Karten bedeuten keine Meinungsäußerung von E+Z hinsichtlich des rechtlichen Status von Ländern, Gebieten oder Regionen, von Grenzziehungen oder behördlichen Zuständigkeiten.



Kultur Spezial

In unregelmäßigen Abständen stellen wir Bücher, Musik und Filme mit entwicklungs-politischem Bezug vor, die uns berührt haben und die wir weiterempfehlen möchten. Wir würden uns freuen, wenn unsere Besprechungen Sie dazu anregen, die Werke zu lesen, zu hören oder anzusehen.

Die E+Z-Redaktion



Szene aus dem
Musikvideo zu
„Maandamano“
von Bien und
Breeder LW.



MUSIK

Tanz und Tränengas

Im zweiten Jahr in Folge gingen Mitte 2025 in Kenia tausende junge Menschen auf die Straße, um gegen die Regierung und besonders die hohen Lebenshaltungskosten zu demonstrieren. Getragen wird die sogenannte Gen-Z-Protestbewegung auch durch Musik – es gibt zahllose Videos, auf denen sich Demonstrierende tanzend der bewaffneten Polizei entgegenstellen. Der Soundtrack zu den beiden Protestwellen hat bereits jetzt Kultstatus erreicht.

VON KATHARINA WILHELM OTIENO

Es sei ein Brief gekommen, von Jomo Kenyatta und Jaramogi Odinga, die neben anderen als Gründerväter des unabhängigen Kenia gelten. Sie fragten, ob hier alles in Ordnung sei. „Ich habe ihnen geantwortet: Kenia ist ein Desaster“, singt Bien-Aimé Baraza in den Anfangszeilen des Liedes „Tujiangalie“ (zu Deutsch etwa „Wir sollten uns hinterfragen“). Bien, so sein Künstlername, ist ein Viertel der wohl bekanntesten kenianischen Band Sauti Sol. Die Afropop-Gruppe hat zusammen mit dem Rapper Nyashinski mit „Tujiangalie“ bereits 2019 einen Song geschrieben, der kaum besser zur Situation ihres Landes ein halbes Jahrzehnt später passen könnte.

In ihrem wohl politischsten Lied singen Sauti Sol von den Schulden bei China, mit denen Straßen und Schienen gebaut werden, von Korruption, Armut und Tribalismus. Ihr Fazit: „Uns geht es heute schlechter als gestern“, und: „Vision 2030 wird wohl nur eine weitere (Lügen-)Geschichte bleiben.“ Dass „Tujiangalie“, auch wenn es eher ruhige, fast resignierte Töne anschlägt, schnell zu einer inoffiziellen Hymne der Proteste wurde, ist somit kaum verwunderlich. Die Bandmitglieder zeigten sich ausnahmslos solidarisch mit der Bewegung; Leader Bien war sogar Teil eines Konzerts, das 2024 im Zuge der Demonstrationen organisiert wurde, zu Ehren der während der Proteste getöteten jungen Menschen.



„ANGUKA NAYO“

Einige Stücke auf dem inoffiziellen Protest-Soundtrack Kenias, der so ziemlich alle Genres und Generationen umfasst, drücken Wut und Trauer aus; bei anderen

handelt es sich um mehrere Jahrzehnte alte patriotische Hymnen. Wieder andere transportieren den jungen Geist der Bewegung, die – vor allem zu Beginn der Proteste – die Demonstrationen oft zur Party machten. „Anguka Nay'o“ des Duos Wadagliz Ke ist eigentlich ein simpler Partysong, wurde aber von der Gen-Z-Bewegung neu interpretiert. Der Titel des Liedes, frei übersetzt „Damit zu Boden gehen“, wurde zu einem Schlachtruf und drückte die Hoffnung aus, dass die Abschaffung des Steuergesetzes von 2024, das die Proteste ausgelöst hatte, auch den Sturz der gesamten Regierung zur Folge haben würde.

youtube.com/watch?v=vQ2L4qcOXVI



„REJECT HIO BILL“

Auch einige Songs, die dezidiert für oder über die Protestbewegung geschrieben wurden, haben Finanzen und Gesetze zum Thema. Auf einen gesampelten Beat aus Kendrick Lamars Diss-Track „Not Like Us“ schrieb Sabi Wu 2024 „Reject Hio Bill“ („Lehnt dieses Gesetz ab“). Der Künstler sagte dem Musikmagazin Rolling Stone, dass er den Refrain und die erste Strophe in weniger als einer Viertelstunde improvisiert habe. Diesen Freestyle-Part, von dem er sich nicht mehr erwartete, als seinen Gedanken Ausdruck zu verleihen, lud er auf Social Media hoch. Die große Resonanz brachte ihn dazu, das Stück fertigzuschreiben und zu veröffentlichen. Ähnlich nah dran am Geschehen ist das Video zu dem Rap-Song – es ist in weiten Teilen während der Demonstrationen aufgenommen worden und wurde teilweise unterbrochen, wenn Sabi Wu und die ihn filmende Person vor der Polizei weglaufen mussten.

youtube.com/watch?v=cKWEW3pEcMA



„COLONIAL POLICE“

Um Polizeigewalt geht es in einem weiteren Song, der eine ganze Weile ständig in WhatsApp-, Facebook-, Instagram-Stories und TikTok-Shares auftauchte. Er wird in die Annalen sicherlich nicht wegen seiner musikalischen Virtuosität oder textlichen Qualität eingehen, ist aber schlicht bereits jetzt ein Zeitdokument – nicht nur wegen des Themas, sondern auch seiner Entstehung. Der Song

und das Video wurden von „Mr Guy Kenya“ mit Künstlicher Intelligenz erstellt. Der Refrain fragt: „Are you a police service or a colonial force?“ Einzig eine Zeile in der ersten Strophe ist bereits jetzt schlecht gealtert: „In the US, officers took a stand / refused to oppress their own land.“

youtube.com/watch?v=ba_YvNWH3_M



„MAANDAMANO“

Sauti-Sol-Bandleader Bien ist mittlerweile vor allem als Solokünstler unterwegs und hat es sich nicht nehmen lassen, ein eigenes Stück zum Protestsoundtrack beizusteuern, gemeinsam mit Breeder LW. „Maandamano“ bedeutet schlicht „Protest“. Der Song ist ein Rundumschlag der Slogans und Themen, die die Proteste prägen: „60 Jahre Unabhängigkeit, uns wurde gesagt, das sei Selbstbestimmung / Abermillionen wurden uns gestohlen von denselben Verbrechern / Wir bezahlen Schulden“ – das ist nur eine Ausrede / Wir sind eine Generation, die nicht dieselben Fehler machen wird / #OccupyParliament, lasst uns protestieren gehen / #Tribeless #Partyless – dafür stehen wir“.

Das dazugehörige Video ist ebenfalls aus Protestszenen und Social-Media-Clips zusammengeschnitten, die viral gegangen waren: Auf einem Clip schreit Protestkone Shakira Wafula mit der kenianischen Flagge in der Hand einen Polizisten an, auf einem anderen inhaliert ein Demonstrierender Tränengas aus einer Dose und ruft der Polizei zu, sie solle ihm beim nächsten Mal Erdbeergeschmack bringen.

Auf den allermeisten Clips tanzen die Protestierenden allerdings, teilweise direkt vor den schwer bewaffneten Sicherheitskräften. Das Ende des Videos lässt jedoch bereits erkennen, dass die Party dramatische Wendungen genommen hat: Die filmende Person versteckt sich vor Schüssen hinter Betonrohren. Die letzten Sekunden gehören den Namen der Menschen, die bei den Protesten bereits gestorben sind. Es sind viele.

youtube.com/watch?v=PW2TEmeSWOM



KATHARINA WILHELM OTIENO
ist Redakteurin bei E+Z und arbeitet zeitweise in Nairobi.

eu.z.editor@dandc.eu

BÜCHER

Weitergehen, ohne die eigenen Wurzeln zu vergessen

Aya Cissoko, Tochter malischer Eltern, ist in Paris geboren und aufgewachsen. In ihren lesenswerten Büchern verhandelt sie anhand ihrer Familiengeschichte Themen wie Identität, Migration und Frauenrechte – und erklärt, wie sie sich als junge Frau im wahrsten Sinne des Wortes durchgeboxt hat.

VON DAGMAR WOLF

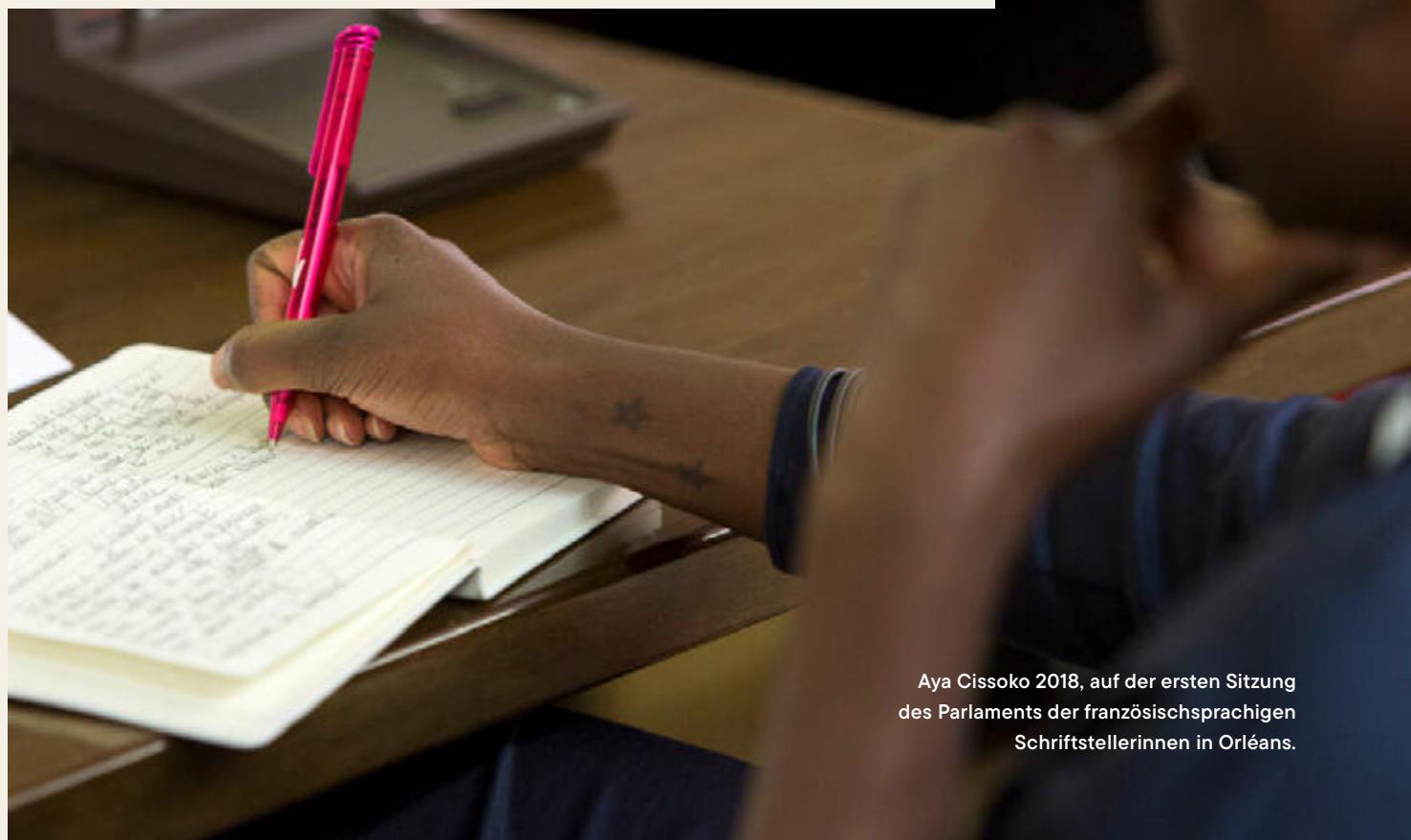


Foto: picture alliance/SZ Photo/Robert Kluba

Aya Cissoko 2018, auf der ersten Sitzung des Parlaments der französischsprachigen Schriftstellerinnen in Orléans.

Aya Cissoko gelingt es, 1999 und 2003 den Weltmeistertitel im Kickboxen und 2006 im Amateurboxen zu gewinnen, bevor sie ihre Boxkarriere wegen einer schweren Verletzung an der Halswirbelsäule aufgeben muss. Dank ihres eisernen Durchhaltevermögens kommt sie wieder auf die Beine, studiert Politikwissenschaft und hat inzwischen mehrere autobiografisch geprägte Bücher veröffentlicht.

Geboren wird sie 1978 in Paris, ihre Eltern stammen aus einem Dorf in Mali. In ihrem ersten Buch „Danbé“ von 2011 beschreibt sie gemeinsam mit der Jugendbuchautorin Marie Desplechin die Geschichte ihrer Familie, ihre Kindheit und Jugend in den Banlieues von Paris und wie sie zum Boxen kommt. „Danbé“ ist ein Wort aus der Sprache der Malinké, einer ethnischen Gruppe in Westafrika. Es lässt sich in etwa mit „Würde“ übersetzen.

Entscheidend für Aya Cissokos Weg ist der Entschluss ihres Onkels, in den 1960er-Jahren aus Mali nach Frankreich zu gehen, um dort Geld zu verdienen. Frankreich schöpft zu dieser Zeit dringend benötigte Arbeitskräfte aus seinen ehemaligen Kolonien – auch aus der Region Kayes in Mali, wo die Erde damals zu ausgetrocknet ist, um alle zu ernähren, wie die Autorin schreibt.

Als der Onkel Anfang der 1970er-Jahre nach Mali zurückkehrt, übernimmt Aya Cissokos Vater dessen Papiere, um seinerseits in Frankreich sein Glück zu versuchen und dort in die Fußstapfen seines Bruders zu treten. Er arbeitet unter dessen Namen unter anderem bei Renault. Dort nimmt offenbar niemand wirklich Anstoß daran, dass ein anderer unter demselben Namen in die Fabrik zurückkehrt. Die Arbeitskraft interessiert mehr als der Mensch – das gilt laut Aya Cissoko sowohl für die französischen Arbeitgeber als auch für die malische Großfamilie.

OPFER EINES BRANDANSCHLAGS

Aya Cissokos Vater lässt sich in Frankreich nieder und heiratet eine 15-jährige Analphabetin aus seinem Heimatdorf, die ihm nach Paris folgt. Obwohl die Familie Cissoko in armen Verhältnissen lebt, spricht die Autorin von einer behüteten Kindheit voller Sanftmut im Banlieue Les Amandiers.

Dies ändert sich schlagartig in der Nacht vom 27. auf den 28. November 1986, als ein Feuer die Familie in ihrem Wohnhaus aus dem Schlaf reißt. Aya verliert ihren Vater und ihre Schwester bei dem Brandanschlag – es ist einer von mehreren in Paris auf Gebäude, die von zugewanderten Familien bewohnt werden. Insgesamt sterben in dieser Nacht 24 Menschen. Die Brandstifter werden nie gefunden. Wie Aya Cissoko schreibt, wurde die Familie Opfer

eines ungesühnten Verbrechens. Sie ist davon überzeugt, dass das Feuer gezielt gelegt wurde, um zu töten.

Ihre Mutter Massiré entscheidet sich bewusst dagegen, dem Drängen der malischen Großfamilie nachzugeben und nach Mali zurückzukehren. Sie möchte den drei Kindern, die ihr noch bleiben, eine Chance auf Erfolg dort ermöglichen, wo sie geboren sind und zur Schule gehen – in Frankreich. Allerdings erlauben es die Traditionen, denen der erweiterte Familienkreis folgt, einer malischen Frau nicht, ihre Kinder allein großzuziehen. Massiré wird von der malischen Community in Paris fallengelassen. Die kleine Familie ist auf sich gestellt, die Analphabetin wird zum Familienoberhaupt.

UMZUG IN DEN BRENNPUNKT

Mit ihrer Mutter und ihren Geschwistern wird Aya Cissoko in eine Sozialwohnung in der berüchtigten Cité du 140 Rue de Ménilmontant gesteckt – eine Siedlung mit ganz eigenen Regeln. Hier sei viel gestorben worden, schreibt Aya Cissoko – an Überdosis, durch Suizid oder Mord. Sie bezeichnet die 140 als ihr mentales Gefängnis, rebelliert gegen ihre strenge Mutter, fühlt sich verzweifelt und einsam.

In ihrer Not fängt Aya Cissoko an zu boxen. Der Sport lehrt sie Respekt gegenüber ihrem eigenen Körper, aber auch gegenüber anderen. Er hilft ihr, ihre Wut zu kanalisieren. So wird das Boxen für sie mehr und mehr zum Rückzugsort.

Mit ihrer Mutter dagegen hadert sie. Während sie selbst die Dinge mit den Augen einer jungen Französin sieht, betrachtet Massiré sie auf malische Art. Aya Cissoko sieht ihre Mutter als Unterdrückte, ausgenutzt von der malischen Familie, die sich wieder mehr und mehr im Leben der kleinen Familie breitmacht. Ihre Identität sei die einer malischen Frau geblieben, schreibt Aya Cissoko über ihre Mutter.

2016 wird Aya Cissokos Roman „n'ba“ veröffentlicht, der 2017 unter dem Namen „Ma“ auf Deutsch erscheint. Er ist eine Huldigung an ihre 2014 verstorbene Mutter und erzählt von Immigration und weiblicher Identitätsfindung zwischen Kulturen. Aus ihm lässt sich viel darüber lernen, wie westafrikanische Frauen in Frankreich ihren Alltag bewältigen und ihre Integration organisieren, ohne dabei ihre Herkunft aufzugeben.

Aya Cissoko geht auch darauf ein, wie sich Massiré nach dem Tod ihres Mannes gegen die Traditionen auflehnt und mit der Unterdrückung der Frauen bricht. Für sie hat ihre Mutter die malische Kultur weiterentwickelt, ohne mit ihr zu brechen. Es sei möglich, in einer Person beides zu sein: Französin und Malierin, betont Cissoko.

DIE EIGENE GESCHICHTE KENNEN

2022 erscheint Aya Cissokos Buch „Au nom de tous les tiens“. Auf Deutsch wird es 2023 unter dem Titel „Kein Kind von nichts und niemand“ veröffentlicht – eine Anspielung darauf, dass jeder Mensch Wurzeln hat, die ihn prägen. Aya Cissoko setzt sich darin mit ihrer afrikanisch-französischen Identität auseinander. Das Buch ist auch eine Art Vermächtnis an ihre Tochter. „Ohne deine Geschichte bist du wie eine leere Hülle“, schreibt sie und verweist darauf, dass sich in der Existenz ihrer Tochter verschiedene Geschichten vereinigen: die ihrer malischen Ahnen, aber auch die des Holocaust, vor dem die Vorfahren des Vaters, eines aschkenasischen Juden aus der Ukraine, fliehen mussten.

In ihren Büchern hält Aya Cissoko dem Einwanderungsland Frankreich, ihrem Geburtsland, immer wieder den Spiegel vor. Als Boxerin kämpfte sie für Frankreich und war stolz darauf, den Sieg für die blau-weiß-roten Farben zu holen. Zugleich hatte sie immer wieder den Eindruck, man verweigere ihr, vollständig zu dem Land zu gehören, das das ihre ist. In ihrer eigenen Familiengeschichte konzentrierte sich der ganze strukturelle Rassismus Frankreichs, schreibt sie, und übt Kritik an Institutionen und deren Vertreter*innen: Billige Arbeitskräfte, die einst nützlich waren, um das Land nach dem Krieg wieder aufzubauen, würden nun als Last empfunden.

Liest man alle drei Bücher von Aya Cissoko, so wiederholt sich manche Geschichte, oft aus einem etwas anderen Blickwinkel. Das tut dem Leseerlebnis aber keinen Abbruch, im Gegenteil. Alle drei Werke sind empfehlenswert: Mit jeder Seite öffnen sich neue Möglichkeiten, tiefer einzutauchen in die faszinierenden Geschichten dieser Grenzgängerin zwischen den Kulturen.



DAGMAR WOLF

ist Redaktionsassistentin bei E+Z.

euz.editor@dandc.eu

FILM

Cissoko, A., Desplechin, M., 2011:



Danbé.
Éditions Calmann-Lévy.

(Französisch. Das Buch wurde unter dem Titel „Danbé, la tête haute“ verfilmt; Trailer mit englischen Untertiteln:
[youtube.com/
watch?v=3PA12Layu84.](https://youtube.com/watch?v=3PA12Layu84.))

BÜCHER

Cissoko, A., 2017:

Ma. Heidelberg, Verlag Das Wunderhorn. Übersetzt von Beate Thill.

(Das französische Original erschien 2016 unter dem Titel „n’ba“.)

Cissoko, A., 2023:

Kein Kind von nichts und niemand. Heidelberg, Verlag Das Wunderhorn. Übersetzt von Beate Thill.

(Das französische Original erschien 2022 unter dem Titel „Au nom de tous le tiens“.)



Foto: Kanaval 2023

Rayan Dieudonné aus Haiti in der Rolle des neunjährigen Rico.

FILM

Exil aus der Sicht eines Kindes

„Kanaval“ ist ein authentischer und einfühlsamer Film über Flucht, Fremdsein und die Suche nach einem neuen Anfang, eindringlich erzählt mit mythischen Bildern. Besonders beeindruckend ist auch die persönliche Geschichte des Hauptdarstellers.

VON EVA-MARIA VERFÜRTH

Haiti, 1975. Es ist Karneval. Dem Verbot seiner Mutter zum Trotz schlüpft der neunjährige Rico allein durch die Haustür und streift durch die kleine Hafenstadt. Karibische Rhythmen, fantastische Kostüme, Lachen und Tanz erfüllen die Straßen, und Ricos Fantasie verwebt alles zu einem mystischen Kosmos. „Es ist zu gefährlich“, hatte seine Mutter noch gewarnt. „Heute Nacht weiß man nicht, wer wer

ist.“ Der Karneval – er hebelt kurzzeitig die Realität aus, die Hierarchien, die Zugehörigkeiten. Doch er ist nur Schein.

Für Rico soll dieser surreal anmutende Streifzug der letzte in seiner Heimatstadt sein. Als er nach Hause zurückkehrt, sieht er, wie seine Mutter Erzulie von Regierungsschergen des Diktators Jean-Claude Duvalier zusammengeschlagen wird. Noch in



Foto: Kanaval 2023

Rico mit seiner Mutter Erzulie, dargestellt von Penande Estime.

derselben Nacht fliehen die beiden Richtung USA und Kanada. Haitianische Oppositionelle helfen ihnen, bis sie bei einem kanadischen Ehepaar auf dem Land unterkommen können.

Der Kontrast zu ihrer Heimat könnte kaum größer sein. Im tiefen Schnee kommen sie in einem kleinen Dorf an, das seine eigenen gesellschaftlichen Strukturen und Konventionen hat. Während Erzulie mit dem Trauma kämpft und sich kaum um ihren Jungen kümmern kann, nehmen sich die Eheleute Albert und Cécile des Jungen mit viel Zuneigung und Geduld an. Albert nimmt Rico mit zur Motorschlittenfahrt und zur Jagd. Doch ob im Dorf oder in der Schule – Rico erfährt immer wieder Rassismus und Mobbing.

Die abwertenden Bemerkungen und der Spott der Dorfbewohner*innen richten sich dabei auch gegen das Paar, das ihn aufgenommen hat. Mit ihrer mitfühlenden Art wollen Albert und Cécile ohnehin nicht recht in die eingefahrene Dorfgemeinschaft passen. Zugehörigkeit und Heimat, so bekommt man das Gefühl, haben nicht nur mit dem Ort zu tun, an dem wir leben und aufgewachsen sind, sondern viel mit den Menschen, die uns umgeben. Albert und Rico werden zu einem ungewöhnlichen, ungleichen und doch starken Team, das mit Humor und der gemeinsamen Sehnsucht nach schönen Momenten der Situation trotzt.

UNGLÜCK ÜBERWINDEN

Neben der Geschichte ist es vor allem die Atmosphäre, die „Kanaval“ besonders macht: Einfühlende Musik und magisch-surreale Filmmomente verleihen Ricos Gefühlswelt Ausdruck. So erfindet er sich einen unsichtbaren Freund, einen kleinen Jungen mit Anlehnungen an die haitianische Mythenwelt, der ihm durch die schwierigen Zeiten hilft. Erst zum Ende des Films, als sich das Schicksal zum Guten wendet, verabschiedet sich sein imaginärer Begleiter. „Auch wenn Menschen Schreckliches widerfahren ist, können sie wieder glücklich werden“, erläutert der luxemburgische Koproduzent Neigeme Glasgow-Maeda, der aus Trinidad und Tobago stammt.

Besonders sticht die Darstellung des jungen Rico hervor, aus dessen Perspektive die Geschichte erzählt wird: Rayan Dieudonné beeindruckt mit seiner ausdrucksstarken und authentischen Art – solch überzeugende Kinderdarsteller sieht man selten im internationalen Film. Dies ist besonders beeindruckend, wenn man die Geschichte seines Castings kennt: „Wir haben ihn in einem Gemeindezentrum in Québec gefunden, als er noch Flüchtling war“, erzählt Glasgow-Maeda. Schauspielerfahrung hatte der Zehnjährige keine – wohl aber die entscheidende Lebenserfahrung: Dieudonné stammt selbst aus Haiti. Glasgow-Maeda erzählt, dass er zusammen mit seiner Familie nach Venezuela floh, den Kontinent in Richtung Norden durchquerte und schließlich zu Fuß die gefährliche Roxham-Route von den Vereinigten Staaten nach Kanada zurücklegte. Als er dort ankam, habe er Haitianisch-Kreolisch, Französisch, Englisch und Spanisch gesprochen. „In vielerlei Hinsicht“, so Glasgow-Maeda, „hat er in ‚Kanaval‘ seine eigene Geschichte gespielt“.



EVA-MARIA VERFÜRTH
ist Chefredakteurin von E+Z.
euz.editor@dandc.eu

FILM



Kanaval, 2023

Kanada, Luxemburg, Haiti,
1 h 52 min. Regisseur:
Henri Pardo.
filmfund.lu/en/catalogue/film/kanaval/



Proteste anlässlich des Weltfrauentags
2025 in Santiago de Chile.

Foto: picture alliance/Anadolu/Luccas Araos

ROMAN

Hier spricht eine, die sonst immer übersehen wird



In ihrem Roman „Mein Name ist Estela“ lässt die chilenische Schriftstellerin Alia Trabucco Zerán die Hausangestellte Estela ihre Geschichte erzählen. Sie gibt eindrückliche Einblicke in das Leben derer, die den Alltag weltweit am Laufen halten, aber ständig an den Rand gedrängt werden.

VON JÖRG DÖBEREINER

Estela García ist 40 Jahre alt und hat ihren eigenen Blick auf die Welt: auf die Menschen, Pflanzen und Tiere in ihrem Umfeld im Santiago de Chile der Gegenwart; auf ihre Mutter, die weit entfernt auf dem Land lebt; auf die dreiköpfige, gut situierte Familie, in deren Haus sie jahrelang als Hausangestellte putzt, wäscht, kocht, näht und bügelt. Estela hat etwas zu erzählen, doch die meiste Zeit ihres Lebens bleibt sie stumm, unsichtbar und innerlich einsam – immer gefangen in ihrer Rolle als Empfängerin von Anweisungen.

Die Familie – er Arzt, sie Angestellte in einem Holzunternehmen, das ehrgeizige Mädchen im schulpflichtigen Alter – behandelt sie zwar nicht gesetzeswidrig, aber vermittelt ihr stets, sie sei minderwertig, und drängt sie so systematisch in die Bedeutungslosigkeit: Das erste Wort des Mädchens ist zwar „Nana“, eine Bezeichnung für die Rolle Estelas, doch seine Mutter berichtet ihrem Mann, es habe „Mama“ gesagt. Als Estela kurz ein Kleid der Hausherrin anprobiert, bittet diese sie direkt, es zu waschen. Nutzt das Kind einen grammatischen falschen Ausdruck, wird die Angestellte beschuldigt und belehrt. Die Marginalisierung trägt auch rassistische Züge: Als sich die Mutter schminkt, möchte das Mädchen wissen, weshalb sie ihre Schminke nicht auch Estela leiht – damit deren dunklere Haut „rein und weiß“ wirke.

Estela bricht ihr Schweigen erst, als sie verhaftet wird und in einer Verhörsituation vom Innenleben der Familie erzählt. Sie legt einer Zuhörerschaft außerhalb ihrer Zelle Bericht ab und fordert diese immer wieder auf, gut zuzuhören und das Wichtigste mitzuschreiben. Als Leser*in fühlt man sich davon auch selbst angesprochen; so verleiht dieser Kunstgriff der Erzählung hohe Unmittelbarkeit und Dringlichkeit.

Was im Roman vorweggenommen wird und immer wieder als Bezugspunkt dient, sei auch hier erwähnt: Das Mädchen stirbt – unter Umständen, die das Buch lange offenlässt. Erfahren zu wollen, wie es passiert ist, macht einen Teil der Spannung aus, zumal Alia Trabucco Zerán immer wieder, wie nebenbei, Spuren legt. Welche Rollen werden Ratengift und Revolver wohl spielen?

FOLGEN DER SOZIALEN UNGLEICHHEIT

Wichtiger als das „Whodunit“ aber ist die Frage nach sozialer Ungleichheit, die das Buch eindrücklich aufwirft. Estela steht stellvertretend für ein ganzes Heer von Hausangestellten, die in Lateinamerika und anderswo dafür sorgen, dass der Alltag der Privilegierten möglichst geschmeidig läuft. Aus dem Fernseher der Familie heraus beschweren sich Arbeiter*innen über die schwierige wirtschaftliche Situation im Land. Estela ist eine von ihnen; ihr geht es auch darum, als Mensch anerkannt zu werden.

Alia Trabucco Zerán legt in präziser Sprache die Härte des Alltags der Protagonistin offen. Für Bessergestellte die Einkäufe erledigen, die Schmutzwäsche sortieren, die Toilette putzen – tagein, tagaus –, während man selbst in einer kleinen Kammer hinter einer Schiebetür haust: Estela droht darüber ihren Bezug zur eigenen Identität zu verlieren und zur Wirklichkeit als solcher, während das Zusammenspiel der Familie, für die sie arbeitet, in die Katastrophe mündet.

Formal ist das Buch ein einziger langer Monolog Estelas in ihrer Verhörzelle. Doch was als Plädoyer für ihre Unschuld angelegt ist, gerät letztlich selbst zur Anklage: Estela erhebt ihre Stimme und begehrt auf gegen Unmenschlichkeit, Ungerechtigkeit und das Übersehenwerden.



JÖRG DÖBEREINER
ist Chef vom Dienst bei E+Z.
euz.editor@dandc.eu

ROMAN

Trabucco Zerán, A., 2024:

Mein Name ist Estela. Blessing.

Übersetzt von Benjamin Loy. Das Original erschien 2022 unter dem Namen „Limpia“. Der Roman diente als Vorlage für den Film „Limpia – Schwimm zu mir“ aus dem Jahr 2025.

ROMAN

Wie mutige Frauen sich gegen Unterdrückung wehren

*In seinem preisgekrönten Debütroman beleuchtet Itamar Vieira Junior das Schicksal afrobrasilianischer Landarbeiter*innen im 20. Jahrhundert. Im Zentrum der Familiengeschichte stehen starke Frauenfiguren, die sich gegen patriarchale Gewalt und Ungerechtigkeit zur Wehr setzen.*

VON SINIKKA SORIYA DOMBROWSKI

Trücke Erde, Lehmhütten, barfüßige Kinder – das Leben auf dem fiktiven Landgut Água Negra im Nordosten Brasiliens ist geprägt von harter körperlicher Arbeit, struktureller Unterdrückung und dem Kampf ums Überleben. Hier spielt Itamar Vieira Juniors Debütroman „Die Stimme meiner Schwester“. Der Geograf und Ethnologe wurde 1979 in Salvador da Bahia geboren. Das Buch gewann mehrere Preise in Brasilien und Portugal und stand 2024 auf der Shortlist des International Booker Prize.

Im Kindesalter entdecken die Schwestern Bibiana und Belonísia unter dem Bett ihrer Großmutter ein Messer. Nacheinander stecken sie es sich in den Mund, wobei sich Belonísia versehentlich die Zunge abschneidet. Der erste Teil des Romans wird aus Bibianas Sicht erzählt, die fortan das Sprechen für ihre jüngere Schwester übernimmt. Sie lernt, Belonísias Körpersprache zu lesen und für andere zu übersetzen.

Der Onkel der Mädchen zieht mit seiner Familie ebenfalls nach Água Negra. Bibiana fühlt sich von ihrem Cousin Severo angezogen und ist eifersüchtig auf ihre Schwester, die ihm nahesteht. Das führt zu einem Vertrauensbruch, der die Beziehung der Schwestern nachhaltig belastet. Mit 16 Jahren wird Bibiana von Severo schwanger, und das junge Paar verlässt Água Negra in der Hoffnung auf ein besseres Leben.

Der zweite Teil ist aus der Sicht Belonísias geschrieben. Tobias, ein Landarbeiter, hält bei Belonísias Vater erfolgreich um ihre Hand an. Allerdings hat Tobias ein Alkoholproblem und misshandelt Belonísia psychisch. Als er tot am Straßenrand gefunden wird, ist sie erleichtert. Sie beschließt, von nun an allein zu bleiben, und kehrt erst ins Haus ihrer Eltern zurück, als ihr Vater stirbt. Auch für Bibiana ist dies der Anlass, gemeinsam mit Severo und ihrem Sohn Inácio nach Água Negra zurückzukehren.

Spiritualität spielt eine große Rolle im Zusammenleben der Landarbeiter*innen und wird im Roman als Trägerin des kollektiven Gedächtnisses dargestellt. Eine unsterbliche Heilige namens Santa Rita ist die Erzählstimme des dritten und letzten Teils. Das Land ist verkauft worden, und der neue Besitzer will die Landarbeiter*innen loswerden. Severo und Bibiana fordern die anderen dazu auf, sich zu wehren. Es kommt zu gewaltigen Auseinandersetzungen zwischen ihnen und dem Großgrundbesitzer.

KOLONIALE MACHTVERHÄLTNISSE WIRKEN NACH

Verpackt als Familiengeschichte erzählt „Die Stimme meiner Schwester“ die Geschichte ganzer Generationen afrobrasiliischer Landarbeiter*innen. Als letztes Land der westlichen Hemisphäre schaffte Brasilien 1888 die Sklaverei ab; die ehemaligen Sklav*innen wurden aber nie richtig in die Gesellschaft integriert, was bis heute Ungleichheiten im Land

nach sich zieht. Anhand persönlicher Schicksale zeigt der Roman auf, wie koloniale Machtverhältnisse durch das 20. Jahrhundert hindurch bis in die Gegenwart hineinwirken.

Die Schwestern verkörpern zwei unterschiedliche Formen des Widerstands. Bibiana strebt nach Bildung und wird zur Stimme der Gemeinschaft. Belonísia bleibt und erträgt Gewalt und Ungerechtigkeit. Ihre Stärke liegt in ihrer Beharrlichkeit. Großmutter Donana nimmt für ihre Enkelinnen, die patriarchale Gewalt in zwischenmenschlichen Beziehungen und Arbeitsverhältnissen als Normalzustand erleben, eine wichtige Vorbildfunktion ein. Ihre schwieligen Hände sind Symbol der überlebenswichtigen Arbeit, die die Frauen der Gemeinschaft leisten. Ihr Messer, das von verschiedenen Frauen als Waffe gegen gewalttätige Männer eingesetzt wird, repräsentiert eine weitere Form des Widerstands und der Macht, die sich die Frauen nach lebenslanger Unterdrückung zu eigen machen.

„Die Stimme meiner Schwester“ ist ein Roman, der gekonnt die individuellen Lebenserfahrungen seiner Figuren nutzt, um ein größeres Bild zu zeichnen und auf gesellschaftliche Ungerechtigkeiten aufmerksam zu machen. Sowohl literarisch als auch politisch lohnt die Lektüre. Itamar Vieira Junior macht die alltäglichen Auswirkungen kolonialer Kontinuitäten spürbar und eröffnet mit ungewöhnlichen

Erzählinstanzen neue Perspektiven. Gleichzeitig erhebt er nicht den moralischen Zeigefinger, sondern macht die Unterdrückung anhand eindrücklicher Bilder sichtbar und gibt den Menschen, die darunter leiden, eine Stimme.



SINIKKA SORIYA DOMBROWSKI

studiert seit 2025 am Deutschen Literaturinstitut Leipzig.

sinikka.soriya.dombrowski@protonmail.com

ROMAN

Vieira Junior, I., 2022: Die Stimme meiner Schwester.

Frankfurt am Main, S. Fischer.
Übersetzt von Barbara Mesquita. Die Originalausgabe erschien 2018 unter dem Titel „Torto Arado“.

Abonnieren Sie den E+Z- Newsletter!

Unser 14-tägiger Newsletter bringt Neuigkeiten, Analysen, vernachlässigte Stories und wichtige Termine der globalen entwicklungspolitischen Community direkt in Ihr Postfach. Abonnieren Sie in wenigen Schritten die [deutsche Version](#) oder die [englische](#).





Auf dem Mittelmeer begeben sich weiterhin Geflüchtete in Lebensgefahr.

FLUCHT

Gebet am letzten Abend vor der Flucht übers Meer

Was muss im Kopf eines verzweifelten Vaters vorgehen, der gezwungen ist, aus seiner geliebten syrischen Heimat zu fliehen und seinen kleinen Sohn den Gefahren des Meeres preiszugeben? Diese Frage stellt sich der afghanisch-amerikanische Schriftsteller Khaled Hosseini in seinem kurzen Text „Am Abend vor dem Meer“.

VON DAGMAR WOLF

Am Vorabend der Flucht über das Mittelmeer sitzt ein Vater mit seinem kleinen Sohn am Strand und erzählt ihm von seiner eigenen Kindheit und der Schönheit seiner Heimatstadt Homs, bevor der Krieg in Syrien ausbrach. „In der geschäftigen Altstadt gab es eine Moschee für uns Muslime und eine Kirche für unsere christlichen Nachbarn und für alle einen herrlichen Suk“, schwärmt er. „Ich wünschte, auch du könntest dich an die Gassen mit den vielen Menschen erinnern, erfüllt vom Duft

warmer Kibbehs, an die abendlichen Spaziergänge mit deiner Mutter über den Platz mit dem Uhrturm.“

Doch inzwischen kommt diese Zeit dem Vater vor wie ein Trugbild. In Syrien tobt der Krieg, Bomben fallen vom Himmel, Menschen hungern, werden unter Trümmern begraben, Freund*innen und Verwandte sterben. Das sind die Erinnerungen, die dem kleinen Marwan von seiner Heimat bleiben werden.

Vater und Sohn warten auf die Abfahrt des Bootes, gemeinsam mit anderen Syrer*innen und Menschen aus Afghanistan, Somalia, Irak und Eritrea. Babys weinen. Trauer und Wehmut mischen sich mit der Angst vor dem Schrecken des Meeres und dem Ungewissen. Sie alle müssen ihre Heimat verlassen, auf der Suche nach einem neuen Zuhause in einem fremden Land – wohl ahnend, dass sie dort ungebetene Gäste sind. Alle fürchten den Sonnenaufgang.

Der Vater redet seinem arglos schlafenden Jungen gut zu. „Du hast nichts Schlimmes zu befürchten“, sagt er, wohlwissend, dass dies nur „Worte, die Tricks eines Vaters“ sind, dem das Kind vertraut. Das bringt den Vater fast um, denn in dieser Nacht kann er nur daran denken, wie tief das Meer ist, wie riesig und teilnahmslos. Davor beschützen kann er seinen Sohn nicht – ihm bleibt nur, zu beten.

INSPIRIERT VON ALAN KURDI

Khaled Hosseini fasst die existenziellen Sorgen des Vaters aus dessen Perspektive zusammen. Der sehr knappe, emotionale Text wurde mit Illustrationen von Dan Williams veröffentlicht; entstanden ist ein kleiner, berührender Band. Inspiriert wurde das Werk vom Tod des dreijährigen Alan Kurdi, der im September 2015 auf der Flucht vor dem Krieg in Syrien im Mittelmeer ertrank und an der türkischen Küste angeschwemmt wurde. Das Bild des kleinen Jungen am Strand ging um die Welt. Gewidmet ist das Büchlein all den Tausenden von Geflüchteten, die auf der Flucht vor Krieg und Verfolgung im Mittelmeer ertrunken sind – und noch immer ertrinken, während die Welt wegschaut.

Khaled Hosseini selbst wurde 1965 in Kabul geboren. Nach dem Einmarsch der Sowjets in Afghanistan floh er mit seiner Familie ins Exil in die USA. Der Arzt und Schriftsteller („Drachenläufer“, „Traumsammler“) ist seit 2006 Sonderbotschafter des Flüchtlingshilfswerks der Vereinten Nationen (UNHCR) und gründete die Khaled Hosseini Foundation, die Menschen in Afghanistan humanitäre Hilfe bietet.



DAGMAR WOLF

ist Redaktionsassistentin bei E+Z.

euz.editor@dandc.eu

BUCH UND LINKS

Hosseini, K., 2018: Am Abend vor dem Meer.

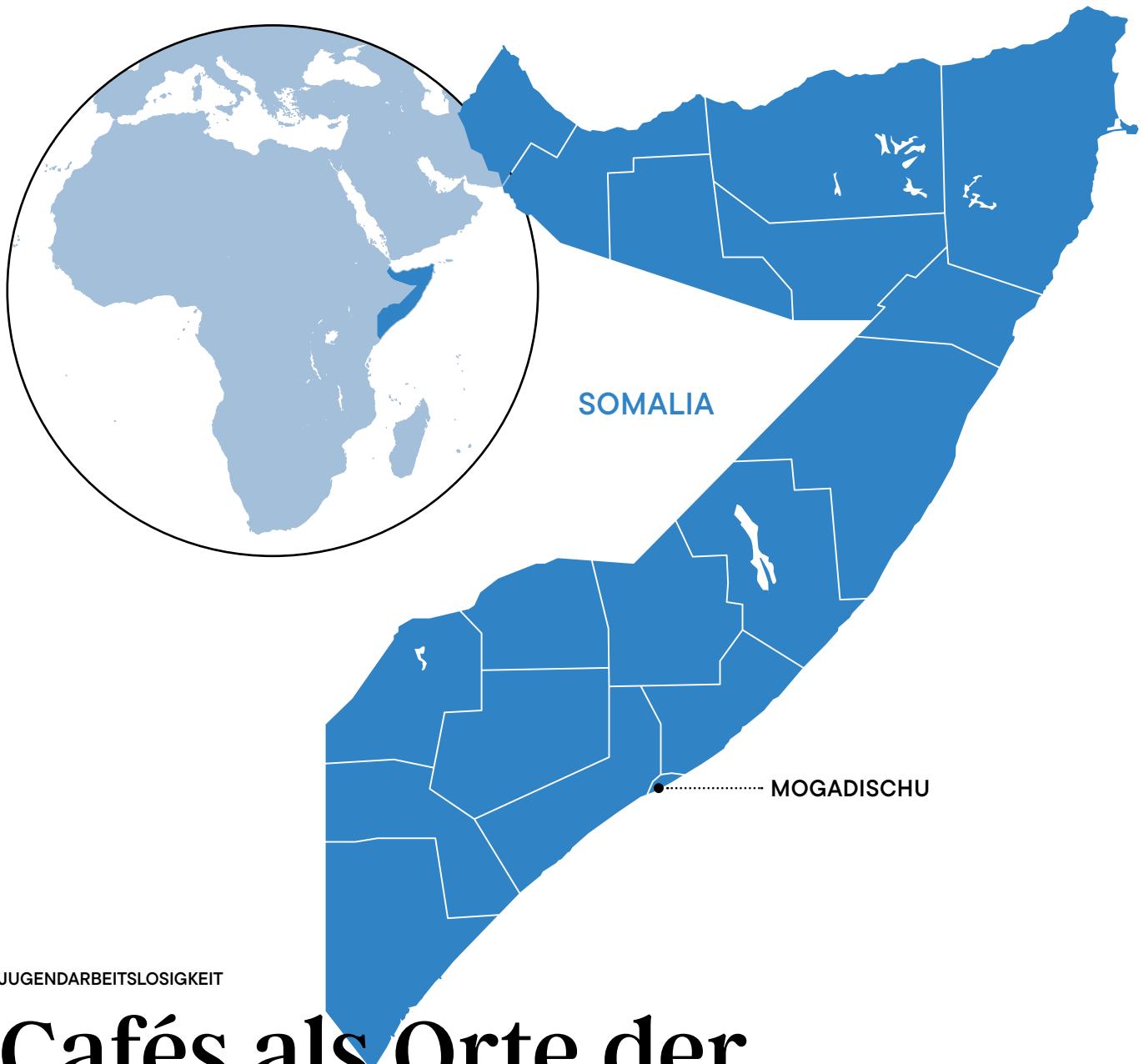
Frankfurt, S. Fischer Verlag. Übersetzt von Henning Ahrens. Mit Illustrationen von Dan Williams.



Der Originalband erschien 2018 unter dem Namen „Sea Prayer“. Der englische Text ist verfügbar unter: medium.com/we-the-people/sea-prayer-14ff-7f564e3a



2018 produzierte der Guardian einen illustrierten Film dazu: theguardian.com/world/2017/sep/01/sea-prayer-a-360-story-inspired-by-refugee-alan-kurdi-khaled-hosseini



JUGENDARBEITSLOSIGKEIT

Cafés als Orte der Hoffnung für Somalias arbeitslose Jugend

In Somalias Hauptstadt Mogadischu treffen sich junge Menschen in Cafés zum Lernen, zum Kontakteknüpfen und zum Aufbau von Start-ups. Die informellen „Büros“ sind ange-sichts rarer Arbeitsplätze zu Räumen der Resilienz, des Kompetenzerwerbs und gemeinsa-mer Zukunftsambitionen geworden.

In einem kleinen Café im Hodan-Distrikt von Mogadischu fällt die Morgensonnen auf die Holztische, an denen junge Menschen mit Laptops und Smartphones sitzen, tippen, scrollen und leise miteinander sprechen. Einige verschicken Bewerbungen, andere überarbeiten ihre Lebensläufe oder helfen Freund*innen beim Formulieren von Anschreiben. Angesichts des umkämpften Arbeitsmarkts in Somalia halten sie ehrgeizig und konzentriert an einer „Arbeitsroutine“ fest.

Die jungen Leute mögen keine formellen Büros haben, arbeiten in vielerlei Hinsicht aber dennoch bereits als Bürokräfte. Für die 27-jährige Safiya, die einen Abschluss in Betriebswirtschaftslehre hat, gehört das Café zum festen Tagesablauf. „Auch wenn ich keine Rückmeldungen auf meine Bewerbungen bekomme, lerne ich weiterhin neue Dinge – etwa wie digitales Marketing funktioniert und wie die Freiberuflichkeit funktioniert. Das hält mich in Bewegung“, sagt sie.

Untätig sind die jungen Leute jedenfalls nicht. Cafés in Mogadischu sind zu Mikrosystemen von Ambitionen und gegenseitiger Unterstützung geworden, in denen junge Menschen Fähigkeiten entwickeln und Wissen austauschen. Rund 75 % der somalischen Bevölkerung sind jünger als 30 Jahre, und jedes Jahr drängen zehntausende junge Menschen neu auf den Arbeitsmarkt. Doch nur sehr wenige finden eine formelle Beschäftigung. Die Jugendarbeitslosigkeit liegt bei etwa 34 % – fast doppelt so hoch wie der nationale Durchschnitt. Während das Bruttoinlandsprodukt Somalias 2024 um vier Prozent wuchs, lebt weiterhin mehr als die Hälfte der Bevölkerung unterhalb der Armutsgrenze. Informelle Arbeit macht über 80 % der Beschäftigung aus.

NETWORKING UND AUSTAUSCH VON IDEEN

Ähnlich wie Chinas sogenannte „Pretend-to-work“-Büros sind Somalias Cafés daher zu einer eigenen Form der Hoffnung geworden: Orte, an denen Selbstvertrauen, Gemeinschaft und Sinn neu entstehen können. Angesichts der wenigen verfügbaren Arbeitsplätze schaffen sich junge Menschen so eigene Strukturen, bauen Fähigkeiten auf und pflegen gemeinsame Träume, um ihrem Alltag Bedeutung zu geben und Netzwerke zu knüpfen, die später zu einer Beschäftigung führen könnten. Jeder aktualisierte Lebenslauf, jede gemeinsame Coding-Session und jede Geschäftsidee, die bei einem Kaffee diskutiert wird, ist ein kleiner Akt der Hoffnung und Entschlossenheit. So entstehen neue Wege dort, wo das traditionelle System versagt.

In einer Ecke arbeitet der 24-jährige Ahmed mit einem Freund an der Idee für eine Liefer-App. Er hat sein Studium abgebrochen, als die Studiengebühren unzahlbar wurden, besucht nun aber Kurse zu Logistik und digitalen Zah-

lungssystemen. „Wir warten nicht darauf, dass der Staat uns einstellt. Wir schaffen das System selbst – durch Start-ups“, sagt er. „Am schwierigsten ist nicht das Lernen, sondern der Zugang zu Startkapital und Kontakten. Wir teilen online Unterlagen, helfen uns gegenseitig bei Geschäftsplänen und leihen uns manchmal sogar Handys für Bewerbungsgegenden. Dieses Café ist unser Büro, unser Klassenzimmer und unser Sicherheitsnetz.“

Abdifatah Mohamed, Direktor für Beschäftigungspolitik im Arbeits- und Sozialministerium (MoLSA), sagt: „Die meisten formellen Arbeitsplätze konzentrieren sich auf den öffentlichen Dienst, NGOs und große Unternehmen. Es braucht aber auch Investitionen in mittelgroße Betriebe. Ohne sie warten Absolventen endlos oder rutschen in informelle Arbeit ab.“

Der Ökonom Abdirahman Warsame vom Heritage Institute ergänzt: „Junge Somalier sind kreativ und widerstandsfähig. Sie bauen Netzwerke dort auf, wo das System versagt. Wenn diese Energie mit strukturierten Programmen wie dem UNDP-Programm Shaqo Abuur verknüpft würde, das junge Menschen in digitalen Kompetenzen und Unternehmertum schult, könnte sie die Wirtschaft transformieren.“

Als das Nachmittagslicht im Café weicher wird, schließt Safiya ihren Laptop. „Wir haben nicht viele Optionen, aber wir stehen hier trotzdem auf der Matte“, sagt sie. „Wir glauben weiterhin daran, dass es morgen besser werden kann.“



BAHJA AHMED

ist freiberufliche Autorin, Pädagogin und humanitäre Helferin aus Mogadischu, Somalia.

bahmedmuse@gmail.com



© Roman

E+Z in der App lesen!

Mit unserer übersichtlichen App
haben Sie E+Z immer zur Hand.

Hier geht's zum Download: dandc.eu/de/app



Lebenswerte Städte



UNSERE SICHT

Eine Stadt hat viele Gesichter

Wir haben uns für diese Ausgabe die Frage gestellt, was eine Stadt lebenswert macht. Die Probleme und Lösungsansätze in Nairobi sind in weiten Teilen typisch für Metropolen des Globalen Südens. Ein Streifzug.

VON KATHARINA WILHELM OTIENO

Nairobi, die Hauptstadt Kenias, zählt schätzungsweise zwischen fünf und sechs Millionen Einwohner*innen. Sie gehört damit zu den zehn größten Städten Afrikas und wächst stetig um rund vier Prozent im Jahr an.

Nairobi hat auch ziemlich viele Spitznamen. „Nairoberry“ ist vielleicht der bekannteste, denn Taschendiebstahl, Einbrüche und kleinere Überfälle sind hier an der Tagesordnung. Es gilt: Wer sein Handy oder andere Wertsachen draußen zu offen zur Schau stellt, ist selbst schuld – auf funktionierende Strafverfolgung durch die Polizei ist wenig Verlass. Die kleine Häusergemeinschaft, in der ich lebe, ist mit Stacheldraht und Elektrozaun gesichert; es gibt einen Wachmann und Kameras. Unter meinem Bett liegt eine Machete. Wer in einer der Wellblechhütten in Nairobi's riesigen Slums lebt, hat nur die Machete.

„Silicon Savannah“ ist ein schmeichelhafter Spitzname, den sich Nairobi durch die umtriebige Techszene verdient hat. Auch sie prägt das Leben in der Stadt: Behördenangelegenheiten, sämtliche Bezahlungen, Tickets kaufen, ein Motorradtaxi bestellen oder im chaotischen öffentlichen Nahverkehr den nächsten Kleinbus finden – für alles gibt es Apps.

„Green City under the Sun“ ist Nairobi's schönster Beiname. Auch er passt, denn Nairobi ist durchzogen und umgeben von Waldgebieten und üppiger Vegetation. Stadtwälder wie der Karura Forest oder das Nairobi Arboretum kosten jedoch Eintritt – die rund ein bis zwei Euro entsprechen dem, was viele Nairobians täglich verdienen. Einzig der Uhuru Park, ein großer, stets überfüllter Park mit See und Spielplätzen im Stadtzentrum, ist frei zugänglich.

KÜHLER FLUSS

Eigentlich kommt der Name Nairobi aus dem Maa, der Sprache der Indigenen Maasai. „Engare Nyarobie“ bedeutet in etwa „kühler Fluss“. Die Wassertemperatur des Nairobi,

der nach wie vor durch die Stadt fließt, dürfte an manchen Stellen durch den vielen Müll im Fluss schwer zu bestimmen sein. Und nicht nur im Wasser wird das Müllproblem der Stadt deutlich – Abfall ist allgegenwärtig, Müllabfuhr kommen nur in wohlhabenderen Gegenden regelmäßig. Oft wird der Müll einfach auf der Straße verbrannt oder auf Müllhalden gebracht, wo Müllsammler*innen ihn durchsuchen. Nairobi hat einige der größten Halden Afrikas – aber auch zahlreiche Projekte, die mit neuen Apps, Aufklärungskampagnen oder Müllsammelaktionen gegen das Problem vorgehen.

In einer Stadt wie Nairobi tut sich immer etwas. Aber es werden auch viele Bereiche dramatisch vernachlässigt. Vor zwei Jahren traten der Nairobi und andere Flüsse nach heftigen Regenfällen über die Ufer, sodass viele Menschen ihr Zuhause verloren – insbesondere in informellen Siedlungen. Das Ausmaß der Schäden wäre vermeidbar gewesen, würde die Stadtplanung Slumbewohner*innen systematischer einbeziehen, argumentieren Sam Olando und Eva Dick in ihrem Beitrag zu unserem Schwerpunkt.

Fast die Hälfte der Weltbevölkerung lebt in Städten. Insbesondere im Hinblick auf die fortschreitende Klimakrise muss sich das Leben in Metropolen wie Nairobi für alle verbessern – nicht nur für die, die sich ein gutes urbanes Leben selbst leisten können.



KATHARINA WILHELM OTIENO

ist Redakteurin bei E+Z und arbeitet zeitweise in Nairobi.

euz.editor@dandc.eu

INFORMELLE SIEDLUNGEN

Wie marginalisierte städtische Gemeinschaften in Afrika Innovation vorantreiben

*Afrikas Städte wachsen rasant, und damit auch der Bedarf an integrativen, gesellschaftsorientierten Innovationen. Bewohner*innen informeller Siedlungen entwickeln bereits praktische Lösungen für die Herausforderungen, denen sie begegnen. Das reicht von der Bereitstellung grundlegender Dienstleistungen bis hin zur Klimaresilienz. Wenn Regierungen, Forschende und Gemeinschaften zusammenarbeiten, ist das Potenzial für sinnvolle städtische Veränderungen enorm.*

VON TEURAI ANNA NYAMANGARA

Die Bewohner*innen in den informellen Siedlungen der simbabwischen Hauptstadt Harare sehen sich selbst nicht als Innovator*innen. Für sie geschieht Innovation an Universitäten oder in großen Unternehmen, wo etwa neue Mobiltelefone oder digitale Zahlungssysteme entwickelt werden.

Und doch sind genau diese Menschen jeden Tag still und leise innovativ: Sie passen sich an, lernen und verbessern Dinge, um ihren Lebensunterhalt zu verdienen und ihre Familien zu versorgen. Manches davon ist sichtbar, etwa das Recycling von Metall und Holz, um daraus neue Produkte zu fertigen – ein Prozess, der für die Kreislaufwirtschaft entscheidend ist.

Andere innovative Entwicklungen sind nicht so offensichtlich, und doch haben sie enormes Potenzial, Gesellschaften zu verändern. Ich begegne ihnen regelmäßig in den Netzwerken, Initiativen und Kampagnen in den benachteiligten Vierteln. Anfangs entstehen sie oft aus Selbsthilfegruppen für Sparprogramme heraus. Werden sie gut unterstützt und haben sie Möglichkeiten, wachsen diese Gruppen häufig zu

Plattformen heran, die sich mit staatlichem Handeln auseinandersetzen, um Verbesserungen einzufordern und Lösungen für komplexe urbane Probleme zu finden.

Es gibt einen Spruch, der in Siedlungsgebieten auf dem ganzen Kontinent immer wieder zu hören ist: „Wir sind nicht das Problem. Wir sind die Lösung.“ Wer das Wissen, die Fähigkeiten und die Energie von einkommensschwachen Gemeinschaften ignoriert, verpasst eine wichtige Quelle für integrative und innovative Stadtentwicklung. Dieses Potenzial der Basis ist besonders in afrikanischen Städten wichtig, wo die Lebensrealitäten und Prioritäten vieler Menschen oft übersehen werden.

BEISPIELLOSE URBANISIERUNG

Zum einen hat das schlicht etwas mit Zahlen zu tun. Afrika ist weltweit die Region, die sich am schnellsten urbanisiert. Schon heute wohnen hier 700 Millionen Menschen in städtischen Gebieten; bis 2050 wird sich diese Zahl auf 1,4 Milliarden verdoppeln. Aktuell lebt auf dem gesamten Kontinent etwa die Hälfte der Stadtbewohner*innen in

informellen Siedlungen – diese Menschen bilden somit eine enorme „Humanressource“.

In den meisten urbanen Zentren sind die Menschen jung – ein Trend, der sich beschleunigt. Bis 2050 wird die Hälfte der afrikanischen Bevölkerung unter 25 Jahre alt sein. Junge Menschen sind zunehmend gut ausgebildet, doch formelle Jobs sind nach wie vor rar. Unterbeschäftigung und Arbeitslosigkeit sind weit verbreitet; die meisten verdienen ihren Lebensunterhalt auf informellem Weg, oft unter prekären Bedingungen. Es fehlt an Basisdienstleistungen, und aufgrund unsicherer Landbesitzverhältnisse müssen die Menschen ständig fürchten, vertrieben zu werden. In einem solchen Umfeld ist Innovation nicht nur eine Option, sondern eine Notwendigkeit.

Der Klimawandel verschärft all diese Herausforderungen zusätzlich. Immer häufiger auftretende Extremwetterereignisse erfordern lokale Lösungen. Starkregen kann schwere Schäden verursachen – etwa wenn Sturzfluten auf infor-

melle Siedlungen treffen, wo Kanalisation oder asphaltierte Straßen fehlen. Hohe Temperaturen können das Leben in schlecht belüfteten Hütten unerträglich machen.

BEWOHNER*INNEN WERDEN AKTIV

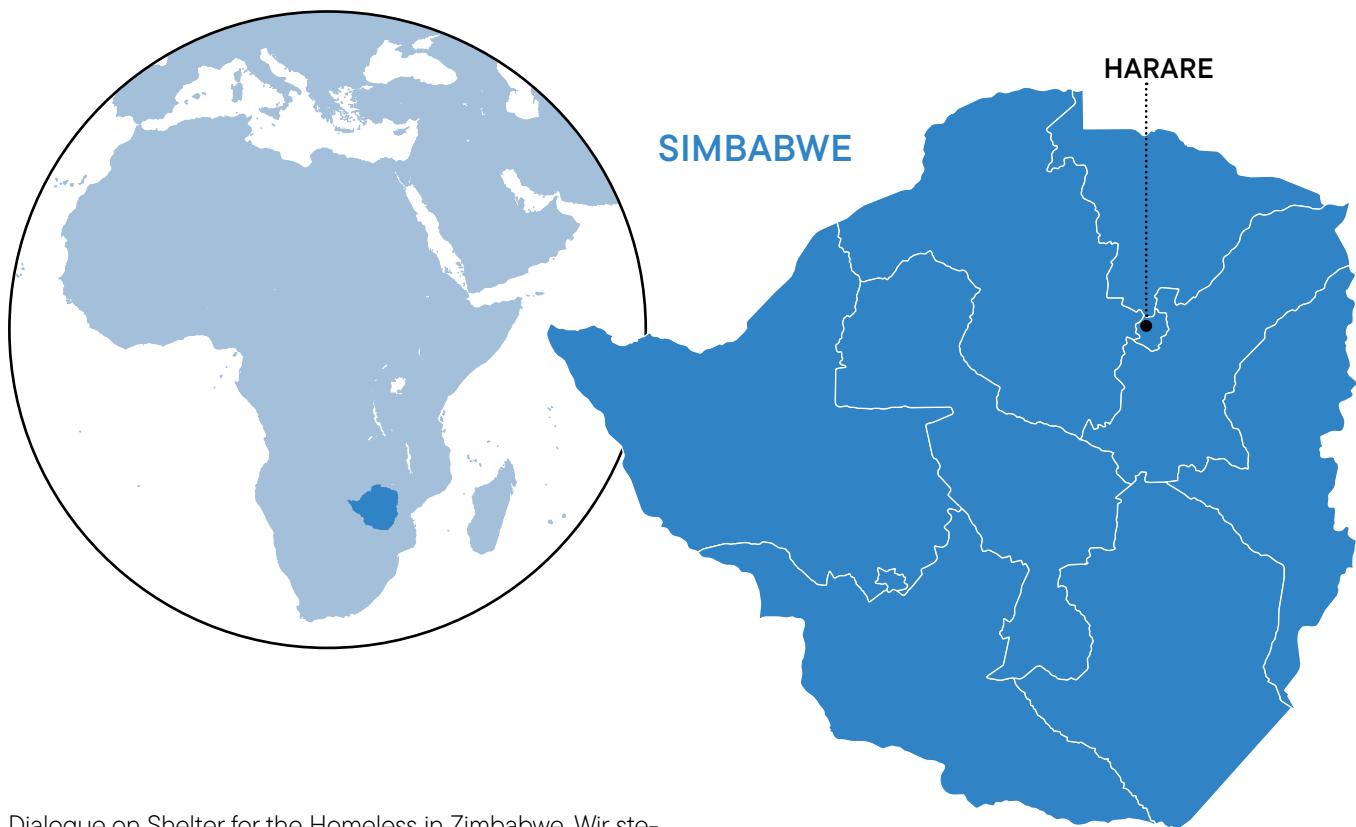
Häufig wird den Menschen in solchen Situationen klar, dass es staatliche Hilfe nicht so bald geben wird. In Siedlungen wie Tafara in Harare haben die Bewohner*innen die Dinge selbst in die Hand genommen. Sie bauen Entwässerungskanäle, um Hochwasser abzuleiten, und pflanzen widerstandsfähige lokale Gräser, um den Boden zu stabilisieren und Erosion zu verhindern. In Dzivaresekwa Extension, einer informellen Siedlung in Harare, erstellen die Bewohner*innen Karten, um zu ermitteln, wo Entwässerungskanäle am dringendsten benötigt werden, um Hochwasser effektiver zu bewältigen.

Einige der innovativsten Gemeinschaften, die ich kenne, haben sich erst nach und nach dazu entwickelt. Innovation braucht Zeit, Vertrauen und viel Organisation. Ich arbeite für



Foto: Teurai Anna Nyamangara

**In der Siedlung
Tafara in Simbabwes
Hauptstadt Harare
arbeiten die
Bewohner*innen
daran, ihre
Lebensbedingungen
zu verbessern.**



Dialogue on Shelter for the Homeless in Zimbabwe. Wir stehen in Verbindung mit Slum Dwellers International (SDI), einem globalen Bündnis lokaler Organisationen, das sich für einen kollektiven, basisdemokratischen Wandel hin zu inklusiven und resilienten Städten einsetzt. Wie sich Gemeinschaften organisieren lassen, ist hier eine zentrale Frage.

In Südafrika etwa hat SDI dabei geholfen, gemeindebasierte Recycling-Teams aufzubauen, die sich mit der Rückgewinnung und Entsorgung fester Abfälle beschäftigen. In Uganda brachte SDI Mitarbeitende der Regierung und Bewohner*innen informeller Siedlungen zusammen, um gemeinsam Lösungen für bessere Bedingungen in den Siedlungen zu entwickeln. In Simbabwe unterstützte SDI den Bau umweltfreundlicher Toiletten sowie Recyclingaktivitäten in informellen Siedlungen, die aus Abfall eine Einnahmequelle machen. Andere von SDI unterstützte Projekte konzentrieren sich auf urbane Landwirtschaft, Klimaanpassung und darauf, Landbesitzrechte zu sichern.

SPARGRUPPEN ALS STARTPUNKT

In vielen informellen Siedlungen beginnt der Organisationsprozess von Gemeinschaften mit kleinen Spargruppen. Diese verbinden Menschen, die sonst isoliert und ungehört bleiben würden. Solche Gruppen aufzubauen, kann ein langwieriger und iterativer Prozess sein, und nicht alle Gruppen bestehen dauerhaft. Wenn sie sich aber etablieren, können sie viel bewirken – für Einzelpersonen wie für die gesamte Gemeinschaft.

Mit wachsender Sparsumme beginnen die Gruppenmitglieder naturgemäß, über umfassendere Probleme ihrer

„In vielen informellen Siedlungen beginnt der Organisationsprozess von Gemeinschaften mit kleinen Spargruppen.“

Wohngegend nachzudenken. Das reicht von der Sicherung von Landnutzungsrechten und dem Überflutungsmanagement bis zur Verbesserung des Zugangs zu Wasser und sanitären Einrichtungen. In Hopley, einem weiteren Stadtteil von Harare, sparen die Bewohner*innen auf Bohrlöcher, da der Staat keinerlei Pläne hat, dorthin Wasserleitungen zu verlegen. Ersparnisse zu haben, stärkt die Gruppe nicht nur in dem Gefühl, handlungsfähig zu sein, sondern bietet ihr auch die finanziellen Mittel, um Veränderungen anzustoßen und von den lokalen Behörden ernster genommen zu werden.

Peer-to-Peer-Lernen kann den gemeinschaftlich angestrebten Wandel beschleunigen. Der Austausch mit Bewohner*innen benachbarter Siedlungen, Städte oder sogar Ländern ermöglicht es, Erfahrungen und praktisches Wissen zu teilen. So können Innovationen, die sich in einem Kontext bewährt haben, auf einen anderen übertragen und angepasst werden. Die Bereitschaft, zu reflektieren, zu lernen und

„Häufig wird den Menschen klar, dass es staatliche Hilfe nicht so bald geben wird. In Siedlungen wie Tafara in Harare haben die Bewohner*innen die Dinge selbst in die Hand genommen.“

sich von anderen inspirieren zu lassen, erhöht das Veränderungspotenzial. Kürzlich etwa tauschten Gemeinschaften aus verschiedenen Siedlungen in Harare miteinander Ideen aus, etwa zu umweltfreundlichen Baumaterialien, Toilettenbau und Abfallrecycling-Genossenschaften.

LOKALE BEHÖRDEN ZUM HANDELN BRINGEN

„Information ist Macht“ ist ein Leitprinzip aller SDI-Gruppen. Lokale Behörden haben oft wenig Ahnung vom Leben in informellen Siedlungen – oder davon, wie viele Menschen in bestimmten Gebieten leben, wo in der Stadt sie ihren Lebensunterhalt verdienen oder wie sie mit informellen Dienstleistern zusammenarbeiten. SDI-Gruppen schließen diese Lücke, indem sie ihre Gemeinschaften systematisch kartieren, charakterisieren und zählen. Die detaillierten Daten, die sie generieren und analysieren, können entscheidend dafür sein, die Aufmerksamkeit von Mitarbeitenden der Regierung zu gewinnen, und sie können helfen, Dinge vor Ort zu verbessern – ohne die Bewohner*innen zu vertreiben.

Ein solches Engagement hilft nicht nur den Gemeinschaften dabei, Zugang zu Dienstleistungen zu erhalten und ihre Lebensbedingungen zu verbessern, sondern auch den staatlichen Institutionen. Wenn zuverlässige Daten zeigen, wie viele Menschen in einem Gebiet leben und wie viel die Gemeinschaften bereits investieren, wird für lokale Beamte oft sichtbarer, wo auch sie etwas tun können. Das kann der Aufwertung und Regularisierung informeller Siedlungen den Weg ebnen.

IDEEN DER GEMEINSCHAFTEN LEGITIMIEREN

Dialogue on Shelter for the Homeless in Zimbabwe arbeitet derzeit mit dem African Cities Research Consortium zusammen, das Bürgerorganisationen, Forschende und Mitarbeitende der Regierung zusammenbringt, um komplexe urbane Herausforderungen zu identifizieren und anzugehen. Solche Plattformen können sehr gut dabei helfen, Wissen und Lösungen von Gemeinschaften zu verbreiten und ihre Stimmen hörbar zu machen. Wenn Gemeinschaften Erkenntnisse und Pilotprojekte gemeinsam mit Forschenden entwickeln, nehmen Regierungsbehörden ihr Wissen oft ernster. Durch solche Kooperationen können

Forschende dazu beitragen, Erkenntnisse und Ideen, die es in den Gemeinschaften bereits gibt, zu legitimieren.

In Harare hat das Urban Informality Forum – ein Netzwerk der Planning School der University of Zimbabwe – einen Raum für den Dialog zwischen Bürgerorganisationen, lokalen Behörden und Forschenden geschaffen. Es handelt sich um eine Plattform, um dringende Probleme zu benennen und Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Das Forum hat Anteil daran, dass die Stadt ihre Sicht auf informelle Siedlungen verändert hat: Ihre Tendenz, diese abzureißen, ist einer zunehmenden Offenheit für Modernisierung und Verbesserung gewichen.

Dieser Fortschritt ist keineswegs selbstverständlich. In Simbabwe und ganz Afrika ist tiefgreifender Wandel nötig, um das volle Potenzial der Ideen, des Einfallsreichtums und der Innovationskraft der Stadtbewohner*innen freizusetzen. Wenn Gemeinschaften dabei unterstützt werden, sich zu organisieren, eigene Prioritäten zu setzen, voneinander zu lernen und neue Wege der Zusammenarbeit mit Behörden zu erproben, sind die Chancen für eine sinnvolle und integrative städtische Transformation immens.

Innovation kommt von den Menschen. In afrikanischen Städten bedeutet das, mit der großen Mehrheit zusammenzuarbeiten, die am Rande der rasanten städtischen Expansion lebt.

LINKS

African Cities Research Consortium: african-cities.org
 Slum Dwellers International: sdinet.org
 Dialogue on Shelter for the Homeless Trust: dialogueshelter.org



TEURAI ANNA NYAMANGARA

ist Expertin für die Entwicklung von Gemeinschaften mit Sitz in Harare, Simbabwe. Sie arbeitet für Dialogue on Shelter for the Homeless in Zimbabwe, eine mit der zivilgesellschaftlichen Organisation Slum Dwellers International verbundene Organisation.

annanyamangara@gmail.com

STADTVERKEHR

Wie Lagos sauberer und gesünder wird

Die Bewohner*innen der nigerianischen Metropole leiden unter schwerer Luftverschmutzung, Verkehrsstaus und einer autozentrierten Stadtplanung. Lokale Initiativen bringen Lösungen zur Neugestaltung öffentlicher Räume und des Verkehrs ein – von Citizen Science bis hin zu autofreien Tagen. Für einen echten Wandel müssen Behörden, Forschende und die Stadtbevölkerung jedoch gemeinsam an Lagos' Zukunft arbeiten.

VON OLAMIDE UDOMA-EJORH UND WAZIRI MAINASARA



Foto: picture alliance/NurPhoto/Adekunle Ajayi

Radfahrer*innen versammeln sich während des World Car Free Day 2022 der Regierung des Bundesstaates Lagos.

Lagos ist berüchtigt für seine ständigen Verkehrsstaus, die die Menschen vor Ort schlicht „go-slow“ nennen. Das hohe Verkehrsaufkommen der Stadt, kombiniert mit einer alternden Fahrzeugflotte, veralteten Emissionskontrollen und schwefelhaltigen Kraftstoffen, führt dazu, dass der Straßenverkehr einen erheblichen Teil der PM2,5-Luftverschmutzung verursacht. Diese Art von Emissionen trägt zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Lungenkrebs und Atemwegserkrankungen bei, was wiederum zu erhöhtem Arbeitsausfall und vorzeitigen Todesfällen führt. Nach Angaben des Clean Air Fund waren im Jahr 2019 rund 24.000 vorzeitige Todesfälle in Lagos auf Luftverschmutzung zurückzuführen. Die Organisation schätzt, dass die wirtschaftlichen Kosten der Luftverschmutzung – unter der Annahme, dass alles beim Alten bleibt – von 1,4 Milliarden Dollar im Jahr 2023 auf 9,9 Milliarden Dollar im Jahr 2040 steigen werden.

Weltweit gewinnt der umweltfreundliche öffentliche Nahverkehr zunehmend an Bedeutung, um Emissionen zu senken und das städtische Leben zu verbessern. Die globalen Verkaufszahlen von Elektroautos brechen Rekorde; China ist der größte Markt. In Städten wie Santiago de Chile wurden Elektrobusse eingeführt; dort fahren bereits 40 % der gesamten Busflotte elektrisch. Auf dem afrikanischen Kontinent hat Äthiopien durch den Ausbau seiner Ladeinfrastruktur und den Einsatz lokal hergestellter Elektrobusse Aufmerksamkeit erregt.

Lagos' Ambitionen stehen im Einklang mit diesen globalen Entwicklungen. Der gleichnamige nigerianische Bundesstaat, in dem die Metropole liegt, hat eine ehrgeizige langfristige Verkehrspolitik veröffentlicht. Sie sieht vor, den Anteil der Autofahrten am Gesamtverkehrsaufkommen von elf Prozent im Jahr 2015 auf zwei Prozent im Jahr 2050 zu senken und bis dahin 52 % der BRT-Busse (Bus Rapid Transit) mit sauberer Energie zu betreiben.

Fortschritte gibt es bereits jetzt. 2023 führte die Lagos Metropolitan Area Transport Authority (LAMATA) Elektrobusse auf wichtigen BRT-Strecken ein, wodurch die CO₂-Emissionen auf einigen dieser Strecken um 13 % gesenkt wurden und sich die Situation für Pendler*innen deutlich verbesserte. 2025 kündigte LAMATA an, bis 2030 insgesamt 10.000 Elektrobusse einzusetzen, und der Verkehrsminister des Bundesstaates Lagos, Oluwaseun Osiyemi, stellte Pläne zur Einführung von 2000 Bussen mit komprimiertem Erdgas (CNG) vor. Neben Investitionen in elektrische Bahnverbindungen – deren Strom derzeit weitgehend mithilfe von Diesel und Gas produziert wird – sowie in den Wassertransport sollen diese Maßnahmen ein stärker integriertes, multimodales Verkehrssystem schaffen.

Die Elektrifizierung allein birgt jedoch die Gefahr, tiefgreifendere strukturelle Herausforderungen zu verschleiern. Sauberere Busse senken zwar Emissionen, lösen aber weder den Staus noch ungleiche Zugänge zur Mobilität oder eine autozentrierte Gestaltung des Straßenraums. In Lagos werden bereits über 40 % aller Wege ohne motorisierte Fahrzeuge zurückgelegt, meist zu Fuß. Dennoch dominieren der informelle Verkehr und private Autos den Straßenraum. Der BRT bedient nur rund drei Prozent aller täglichen Nutzer*innen des Straßennetzes im Bundesstaat. Angesichts unzureichender Gehwege, unsicherer Übergänge und mangelnder Radinfrastruktur ist festzuhalten: Lagos räumt weiterhin Fahrzeugen Vorrang vor Menschen ein.

Um diese Lücken zu schließen, braucht es einen ganzheitlicheren Ansatz für städtische Innovationen – einen, der Mobilität, Gesundheit und öffentlichen Raum zusammen denkt. Initiativen wie UrbanBetter und die Lagos Urban Development Initiative (LUDI) zeigen, wie von Bürger*innen bereitgestellte Daten und partizipative Maßnahmen den technologischen Wandel ergänzen können.

BÜRGER*INNEN GESTALTEN INNOVATION

In einer so riesigen und sich ständig verändernden Stadt wie Lagos sind die offiziellen Daten zur Luftqualität nach wie vor unzureichend und ungleichmäßig verteilt, sodass große Gebiete für die Regierung praktisch unsichtbar bleiben. Die Cityzens-Initiative von UrbanBetter, die in Städten wie Accra, Nairobi und Bogotá aktiv ist, hilft, diese Lücke zu schließen, indem sie Anwohner*innen schult und sie mit tragbaren Luftqualitätsmessgeräten ausstattet. Jugend- und Gemeindegruppen agieren als Bürgerwissenschaftler*innen und nutzen kostengünstige Sensoren, um PM2,5-Werte zu messen und gleichzeitig die lokal vorherrschenden Bedingungen zu kartieren. Die Daten werden hochgeladen, gemeinsam ausgewertet, visualisiert und mit Behörden, Gemeinden und der Öffentlichkeit geteilt, um Dialog anzuregen und weitere Maßnahmen zu initiieren.

Dieser Ansatz stellt herkömmliche Modelle der Gestaltung von Städten infrage. Anstatt sich ausschließlich auf externe Expert*innen zu verlassen, befähigt er Bürger*innen, insbesondere junge Menschen, selbst Wissen zu generieren und so Transparenz und Rechenschaftspflicht zu stärken. Öffentlich zugängliche Daten erweitern die Entscheidungsgrundlage und drängen politische Akteure dazu, auf gelebte Realitäten zu reagieren. Sie befördern damit inklusive Debatten über Verkehr, Gesundheit und Stadtplanung insgesamt.

Anfang 2025 sammelte die Cityzens-Initiative beispielweise Daten zur Luftverschmutzung entlang der Strecke des Lagos City Marathon, vor und während der Veranstaltung.



Die Ergebnisse zeigten, dass die Schadstoffwerte während des Marathons um 60 % sanken, hauptsächlich aufgrund teilweiser Straßensperrungen – ein klarer Hinweis darauf, dass weniger Verkehr die Luftqualität erheblich verbessern kann. Die Initiative präsentierte die Daten den Behörden und nutzte sie, um für einen saubereren und gesünderen Stadtverkehr in Lagos zu werben.

UrbanBetter hat zudem das Konzept sogenannter Clean Air Zones weiterentwickelt – Orte, an denen schattige Gehwege, Radwege und städtische Begrünung dahingehend getestet werden, wie gut sie Belastungen durch Luftverschmutzung und Hitze reduzieren und einen gesünderen Lebensstil fördern. Im April 2025 organisierte der Lagos Cityzens Hub einen Workshop zur gemeinsamen Gestaltung einer Pilotzone für Clean-Air-Training, wobei Luftqualitätsdaten mit konkreten Maßnahmen im städtischen Raum verknüpft wurden.

URBANEN WANDEL ANSTOSSEN

Um Erkenntnisse in reale Veränderungen zu übersetzen, braucht es Experimente im öffentlichen Raum. Die Lagos Urban Development Initiative (LUDI) spielt dabei eine Schlüsselrolle an der Schnittstelle von Daten, Partizipation und physischer Umgestaltung. In den vergangenen fünf Jahren hat LUDI partizipative urbane Interventionen in ganz Lagos erprobt – von Gemeinschaftsgärten und Parklets über Mülltrennung bis hin zu autofreien Tagen. Indem sie die Menschen vor Ort mit Fachleuten und Regierungs-

vertreter*innen zusammenbringt, will die Initiative die Dominanz des Autos infrage stellen und zeigen, wie lokal getragene Projekte einen breiteren Wandel in der Stadt auslösen können. Sie legt besonderen Wert darauf, die Stimmen von Gruppen zu stärken, die häufig aus Stadtplanungsprozessen ausgeschlossen sind.

Autofreie Tage sind zu einem zentralen Bestandteil dieses Ansatzes geworden. In Lagos regen sie Communities und politische Akteure dazu an, die Nutzung von Straßen neu zu denken. Die Veranstaltungen dienen als Instrument der Öffentlichkeitsarbeit für fußgängerfreundliche Räume. Sie binden zudem Akteure ein, die in solchen Diskussionen meist fehlen, darunter Frauengruppen und lokale Vereinigungen.

Autofreie Tage haben weltweit eine lange Geschichte; sie entstanden in den 1950er-Jahren und gewannen nach der Ölkrise von 1973 an Bedeutung. LUDI hat das Konzept an Lagos angepasst. Seit 2022 arbeitet die Initiative mit Fahrradgruppen, NGOs und staatlichen Stellen zusammen – auch mit LAMATA und dem Verkehrsministerium des Bundesstaates Lagos – um diese Maßnahmen auszuweiten. In den vergangenen Jahren wurden autofreie Tage in das Sustainable Transport Festival (STF) integriert.

2025 verwandelte das STF in Lagos vorübergehend Straßen in fünf Gegenden in Räume zum Lernen, Spielen und Austauschen über saubere Mobilität. Mehr als 1000 Bewohner*innen nahmen teil. Das Festival endete mit einer politisch ausgerichteten Konferenz, auf der die Erfahrungen der Communitys mit Daten und Entscheidungsprozessen zusammengebracht wurden. All diese Initiativen zeigen: Gemeinschaftlich entwickelte Experimente im Straßenraum können den nicht motorisierten Verkehr sichtbar machen, die Bürgerbeteiligung stärken und die Nutzung öffentlicher Räume in Lagos neu denken.

BEVÖLKERUNG UND POLITIK ZUSAMMENBRINGEN

Die städtische Transformation in Lagos hängt letztlich davon ab, Erkenntnisse aus der Bevölkerung mit den strategischen Zielen der Stadt zu Klimaschutz, Mobilität, Gesundheit und Resilienz zu verbinden. Ein aktuelles Whitepaper von UrbanBetter zeigt: Innovationen wie Citizen Science

können staatliche Prioritäten direkt unterstützen – vom Lagos Climate Action Plan über die Non-Motorised Transport (NMT) Policy bis hin zu den Verpflichtungen der Stadt in ihrer Lagos Resilience Strategy. Bürgerwissenschaftler*innen schließen lokale Datenlücken und tragen so dazu bei, dass politische Konzepte auch die Lebensrealität der Menschen widerspiegeln. Es geht darum, jenseits abstrakter Ziele zu einer fundierteren, inklusiveren Politik zu kommen.

„Lagos muss in eine Stadt investieren, in der Menschen sich sicher bewegen, frei atmen und aktiv an der Gestaltung der urbanen Zukunft mitwirken können.“

Eine wirksame Transformation erfordert zudem Governance-Strukturen, die Beiträge aus der Bevölkerung in formale Planungsprozesse integrieren. Die Arbeit der Cityzens-Initiative, LUDIs Analysen zum Zu-Fuß-Gehen und die Erkenntnisse aus autofreien Tagen fließen zunehmend in politische Foren in Lagos ein, in denen Entscheidungen getroffen werden. Dazu zählen die Debatten der Umweltschutzbehörde des Bundesstaates Lagos über Luftqualität und die Dialoge von LAMATA zu Mobilität und Fußverkehr. Sauberere Luft oder klimaresiliente Straßen entstehen nicht allein durch neue Technologien; sie setzen Verwaltungskulturen voraus, in denen Transparenz, geteilte Erkenntnisse und gemeinsame Gestaltung wertgeschätzt werden.

Damit Lagos eine Vorreiterrolle einnehmen kann, muss die Zukunft der Stadt gemeinsam von ihren Bewohner*innen und der Politik mittels technologischer Lösungen gestaltet werden. Der Weg nach vorn ist klar: Lagos muss in eine Stadt investieren, in der Menschen sich sicher bewegen, frei atmen und aktiv an der Gestaltung der urbanen Zukunft mitwirken können. Diese Schritte sind das eigentliche Maß für Fortschritt – und sie sind für Lagos definitiv erreichbar.

QUELLEN

Clean Air Fund: Lagos and air pollution.
cleanairfund.org/clean-air-africas-cities/lagos

UrbanBetter: Cityzens initiative.
cityzens.urbanbetter.science

UrbanBetter, 2025: Hope infrastructure for healthy, climate-resilient cities.
urbanbetter.science/wp-content/uploads/2025/12/UrbanBetter-White-paper-3.pdf

Lagos Urban Development Initiative: ludi.org.ng

Olaniyi, T. K. and Ajayi, A. J., 2024: Building a sustainable city in Lagos: insight from the transport initiatives from Freiburg and London. International Journal of Innovative Business Strategies (IJIBS), Volume 10, Issue 1.



OLAMIDE UDUMA-EJORH

ist Stadtaktivistin, Forscherin und Beraterin sowie Gründungsdirektorin der Lagos Urban Development Initiative (LUDI). Ihr Schwerpunkt liegt auf menschenzentrierter Stadtentwicklung, öffentlichem Raum, Verkehr, der Verbesserung informeller Siedlungen und Wohngerechtigkeit.

info@ludi.org.ng



WAZIRI MAINASARA

ist Ökonom und Umweltschützer mit den Schwerpunkten Luftqualität, urbane Mobilität und Bürgerwissenschaft. Er ist Koordinator des Lagos Cityzens Hub von UrbanBetter.

waziri@urbanbetter.science



Seilbahn in das einst gefürchtete Viertel „Comuna 13“.

STADTPLANUNG

Das Wunder von Medellín

Seilbahnen in die Randbezirke, Grünanlagen gegen die Hitze: Das kolumbianische Medellín steckt voller Ideen, wie man das Leben in der Stadt verbessern kann. Doch was haben die viel gelobten Projekte tatsächlich bewirkt – und was braucht es, damit das „Wunder von Medellín“ andauert?

VON CAMILO ANDRÉS CARVAJAL GUERRA

Medellíns „Comuna 13“ galt einst als eines der gefährlichsten Viertel der Welt. Die informelle Siedlung, die sich die steilen Berghänge am Stadtrand hinaufzieht, stand lange unter der Kontrolle von Drogenkartellen, Guerilla- und paramilitärischen Gruppen. Eine massive Militäroperation zur „Rückeroberung“ im Jahr 2002 verschärft die Situation zunächst noch – die Comuna 13 blieb eine klassische No-Go-Area: Hier verschlug es niemanden hin, der nicht hier wohnte.

Heute sieht es in der Comuna 13 ganz anders aus. Das Viertel ist nicht nur deutlich sicherer geworden, mit seiner Graffiti- und Kulturszene hat es sich auch zu einer Tourismusattraktion entwickelt. Der Grund: Die Stadt investierte in soziale Einrichtungen wie Schulen und Krankenhäuser – und in Freiluft-Rolltreppen. Seit 2011 überwinden sie den Höhenunterschied von rund 28 Stockwerken und verbinden das einst abgelegene Viertel mit dem Stadtzentrum. Die längste Rolltreppe der Welt benötigt dafür sechs Minuten Fahrzeit, und das macht für die rund 12.000 Bewohner*innen der Comuna 13 einen spürbaren Unterschied.

Medellín, mit mehreren Millionen Einwohner*innen die zweitgrößte Metropole Kolumbiens, hat sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten einen Namen als Labor für Stadtinnovationen gemacht. Oft als „innovativste Stadt“ betitelt, gilt sie als Vorbild für nachhaltige Stadtentwicklung in Lateinamerika. Projekte wie das Metrosystem mit angeschlossenen Seilbahnen, grüne Korridore in der Innenstadt und Naturschutzgebiete in den Randbezirken haben Medellín sozial gerechter und ökologischer gemacht. Doch trotz dieser Erfolge stellt sich die Frage: Hat sich das Leben in der Stadt auch dauerhaft verbessert, und können die Projekte die sozialen Ungleichheiten verringern?

„Das Metrosystem hat das Zugehörigkeitsgefühl in der Stadt gestärkt. Man spricht sogar von einer eigenen ‚Metro-Kultur‘.“

MOBILITÄT: EINE METRO-KULTUR ENTSTEHT

Die Rolltreppen der Comuna 13 sind nur ein Beispiel dafür, wie Infrastrukturprojekte in Medellín zu mehr sozialer Gerechtigkeit beigetragen haben. Das 1995 eröffnete Stadtbahn-System hat die Mobilität der Menschen in abgelegenen Vierteln im gesamten Stadtgebiet deutlich verbessert.

Aufgrund der Lage Medellíns im Anden-Tal Aburrá wurde das Netz um städtische Seilbahnen ergänzt – die Metrocable – die Siedlungen an den Berghängen anbinden. Die Fahrtzeiten sind so deutlich kürzer geworden, was die Lebensqualität tausender Einwohner*innen erhöht hat. Auch ökologisch wirkt sich das System positiv aus, da es in Teilen das dieselbetriebene Bussystem ersetzt. Zugleich hat das Metrosystem das Zugehörigkeitsgefühl in der Stadt gestärkt. Man spricht sogar von einer eigenen „Metro-Kultur“.

„Medellín gilt als Vorbild für nachhaltige Stadtentwicklung in Lateinamerika.“

Unklar ist jedoch, wie nachhaltig diese Veränderungen sind. Die Metro finanziert sich zu einem großen Teil über Fahrpreise und nicht über staatliche Subventionen. Es ist fraglich, ob das Modell noch tragfähig ist, wenn eine umfangreiche Modernisierung der Züge nötig wird und das Streckennetz erweitert werden soll.

Rund um die Metrostationen kommt es zudem zu Gentrifizierung. Die steigenden Immobilienpreise in den angebundenen Vierteln können dazu führen, dass ausgerechnet jene Menschen verdrängt werden, denen die Metro ursprünglich zugutekommen sollte. Für den Bau der Linie „Metrocable Picacho“ etwa mussten Familien zwangsumgesiedelt werden. Ob diese sozialen Kosten gerechtfertigt sind, sollte gut abgewogen werden.

UMWELT: WENIGER HITZE DURCH GRÜNE KORRIDORE

Auch im Umweltbereich hat Medellín bemerkenswerte Fortschritte erzielt, insbesondere durch Renaturierungsprojekte. Insgesamt 18 Straßen und 12 Wasserwege wurden in sogenannte „Corredores Verdes“ – grüne Korridore – umgewandelt. Entlang wichtiger Verkehrsachsen wie der Avenida Oriental senken sie die Umgebungstemperatur um bis zu zwei Grad Celsius und wirken damit dem städtischen Wärmeinseleffekt entgegen. Zudem hat die Stadt mehr als 8800 Bäume und rund 90.000 Pflanzen gesetzt, um die Biodiversität zu stärken, was ihr internationale Anerkennung eingebracht hat.

Gleichwohl bleibt die ökologische Widerstandsfähigkeit der Stadt fragil. Besonders die Luftverschmutzung ist ein



Foto: picture alliance/Markus Mainka

Metro, Fußgängerzone und Grünflächen an der Plaza Botero in Medellín.

Problem. Die grünen Korridore verbessern zwar das Mikroklima, reichen jedoch nicht aus, um die schlechte Luftqualität auszugleichen, die durch das hohe Verkehrsaufkommen und die Lage der Stadt im Talkessel des Valle de Aburrá begünstigt wird.

Auch die „Cerros Tutelares“, die sieben Hügel, die Medellín umgeben und als grüne Lunge der Stadt gelten, stehen unter Druck. Zwar konnten auch hier durch eine breite Beteiligung der Bevölkerung am Naturschutz Erfolge erzielt werden: So gingen die Waldbrände von 2021 auf 2022 um 75 % zurück. Dennoch sind die Hügel weiterhin durch Landbesetzungen bedroht. Es besteht die Gefahr, dass sich erneut informelle Siedlungen an den Hängen bilden – was nicht nur Umwelt und Biodiversität gefährdet, sondern auch die Menschen, da die Hanglagen durch Erdrutsche gefährdet sind. Das zeigt: Ökologische Nachhaltigkeit ist untrennbar mit sozialer Sicherheit verbunden.

AUFGABEN FÜR DIE MODELLSTADT

Medellín hat auf beeindruckende Art gezeigt, wie Stadtplanung soziale und ökologische Verbesserungen bewirken kann. Das Stadtbahn-System und die grünen Korridore haben die Lebensqualität und die Klimaresilienz erhöht. Doch

das Bild der „erfolgreichen Modellstadt“, das Medellín gerne nach außen trägt, darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass es anhaltende Probleme gibt: soziale Ungleichheit, eine unzureichende Finanzierung des Verkehrssystems und Druck auf lebenswichtige Ökosysteme.

Die eigentliche Aufgabe ist nicht, mehr Infrastruktur zu bauen. Die Aufgabe für die kommenden Jahre wird sein, die Transformation so zu gestalten, dass sie auch langfristig zu mehr Gerechtigkeit, Umweltschutz und Resilienz führt. Denn Nachhaltigkeit bedeutet mehr als internationale Anerkennung – sie muss für alle Menschen spürbar sein. Erst wenn das gelingt, kann das „Wunder von Medellín“ Wirklichkeit werden.

**CAMILO ANDRÉS CARVAJAL GUERRA**

ist Umweltingenieur und Experte für Nachhaltigkeit.

ccarvajalguerra@gmail.com

GESCHLECHTERGLEICHHEIT

Eine Stadt, in der Frauen Notfallknöpfe brauchen, ist nicht sicher

Von Crowd-Mapping-Daten bis KI-Überwachung – in indischen Städten gibt es immer mehr Tech-Sicherheitstools für Frauen. Für echten Wandel müssten allerdings öffentliche Räume für Frauen gestaltet und Geschlechternormen hinterfragt werden.

VON ROLI MAHAJAN



Foto: picture alliance/NurPhoto/Debarchan Chatterjee

Fackelzug in Kolkata im August 2025, am Jahrestag der brutalen Vergewaltigung einer Ärztin in der Stadt.

Als ich kürzlich die Tür öffnete, um Lebensmittel von einem mobilen indischen Lieferdienst entgegenzunehmen, war ich angenehm überrascht, eine Frau vor meiner Haustür zu sehen. Ihr Name war Nirmala. Sie erzählte mir, dass mittlerweile mehr Frauen für solche Jobs eingestellt würden. Aber die Arbeit sei herausfordernd – nicht nur wegen der langen Arbeitszeiten, sondern auch wegen Sicherheitsbedenken. Das spiegelt die Realität im urbanen Indien wider: Während Frauen im öffentlichen Raum immer sichtbarer werden, hat die städtische Infrastruktur nicht mitgehalten, um für ihre Sicherheit zu sorgen.

In Indien herrscht nach wie vor eine extreme Geschlechterungleichheit. Laut dem Global Gender Gap Report 2025 des Weltwirtschaftsforums liegt das Land bei der Geschlechtergleichstellung auf Platz 131 von 148 Nationen. Die Rangliste basiert auf vier Schlüsselbereichen: wirtschaftliche Teilhabe und Chancen, Bildungsniveau, Gesundheit und Lebenserwartung sowie politische Mitbestimmung. Die Erwerbsbeteiligung von Frauen in Indien gehört mit nur 32,8 % zu den niedrigsten weltweit. Zusätzlich beschneiden tief verwurzelte soziale Normen die Mobilität von Frauen und ihren Zugang zum öffentlichen Leben.

„Etwa 40 % der Frauen in indischen Städten geben an, sich unsicher zu fühlen. Nach Einbruch der Dunkelheit verstärkt sich dieses Gefühl.“

Laut Rahul Goel, Assistentprofessor für Verkehrsfor schung am Indian Institute of Technology in Delhi, sind etliche Frauen nicht nur nicht erwerbstätig – viele gehen gar nicht erst aus dem Haus. Darauf weisen auch Daten aus Indiens erstem Time-Use-Survey hin. Dies zeigt, wie tief die Überzeugung verwurzelt ist, dass Frauen in den privaten Bereich gehören, also in ihr Zuhause.

Trotz dieser Einschränkungen wagen sich immer mehr Frauen nach draußen, auf dem Land wie in der Stadt. Einige aus Not, andere aus freien Stücken. Immer mehr junge Frauen aus kleineren Orten ziehen zur Ausbildung in größere Städte. Diese Entwicklung macht das Thema Sicherheit im öffentlichen Raum noch dringlicher. Die städtische Umgebung – einschließlich Verkehrssystemen, Straßen

und Arbeitsplätzen – spiegelt wider, inwieweit weibliche Mobilität wirklich geschätzt wird.

Wie es tatsächlich aussieht, zeigt sich in systematischen Bewertungen der Sicherheit von Frauen in verschiedenen indischen Städten. Aktuelle Ergebnisse aus dem National Annual Report & Index on Women's Safety (NARI) 2025 zeigen auf, wo sich Frauen wirklich sicher fühlen – und wo Angst weiterhin ihren Alltag prägt. Der Umfrage zufolge zählen Mumbai, Bhubaneswar und Kohima zu den sichersten Städten für Frauen. Dagegen gehören Delhi, Kolkata und Jaipur zu den unsichersten.

Etwa 40 % der Frauen in indischen Städten geben an, sich unsicher zu fühlen. Nach Einbruch der Dunkelheit verstärkt sich dieses Gefühl, insbesondere in öffentlichen Verkehrsmitteln, auf den Straßen in ihren Wohngegenden und in Freizeitarealen. Das ist mehr als nur ein subjektiver Eindruck: Laut dem Ende 2025 veröffentlichten Jahresbericht des National Crime Records Bureau wurden 2023 insgesamt 448.211 Straftaten gegen Frauen gemeldet – ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr. Junge Frauen zwischen 18 und 24 Jahren waren am stärksten gefährdet. Zugleich zeigt das NARI, dass viele Straftaten nicht gemeldet werden und es an Vertrauen in die Institutionen fehlt.

Die Kluft zwischen „sichereren“ und „unsichereren“ Städten drückt mehr aus als nur Unterschiede in der Kriminalitätsrate. Sie verweist auf Ungleichheiten in der Infrastruktur, der Verkehrsplanung und im Vertrauen in Institutionen. Angesichts so viel Angst stellt sich eine grundlegende Frage: Wie können indische Stadtverwaltungen es schaffen, vom Reagieren überzugehen zu mehr Prävention und Vertrauensbildung?

ERLEBNISSE VON FRAUEN SICHTBAR MACHEN

Nach dem weithin bekannten Vergewaltigungsfall in Delhi 2012 wurden mehrere innovative Initiativen gegründet, um öffentliche Räume für Frauen sicherer zu machen. Eine davon ist das Projekt „Safe City“ der Red Dot Foundation. Es sammelt und dokumentiert die Erlebnisse von Frauen im öffentlichen Raum und nutzt diese Erkenntnisse, um sich für eine andere Stadtplanung und Politik einzusetzen, die Sicherheit und Zugänglichkeit verbessern.

Anders als bei überwachungsintensiven Ansätzen, bei denen es oft primär um Kontrolle geht, ist für Safe City ausschlaggebend, was die Frauen erleben. Im Projekt werden Angst und die Gefahr der Belästigung nicht als individuelle Risiken betrachtet, sondern als stadtplanerisches Versagen. ElsaMarie D'Silva, die Gründerin des Projekts, erklärt: „Safe City schafft einen Mehrwert, weil wir durch diese Geschichten das, was aktuell nicht zu sehen ist, sichtbar machen – und zwar mit Datenpunkten, an die man anknüpfen kann.“

Herzstück des Projekts ist eine anonyme Meldeplattform. Dort können Betroffene ihre Erfahrungen teilen, ohne Angst haben zu müssen, bloßgestellt zu werden. Das Besondere daran: Sexuelle Belästigung und geschlechtspezifische Gewalt im Alltag – die ansonsten weitgehend undokumentiert blieben – werden über Crowd-Mapping-Daten aufgezeigt. Das Modell wird inzwischen auch außerhalb von Indien genutzt.

Auf der Plattform sind mittlerweile mehr als 100.000 gemeldete Vorfälle weltweit erfasst. Es werden keine Namen, E-Mail-Adressen oder IP-Informationen gesammelt. Jede einzelne Meldung wird von Menschenhand überprüft, um identifizierende Details zu entfernen, ehe sie veröffentlicht wird. Je nach Vorfall werden die Betroffenen automatisch über die einschlägigen indischen Strafgesetze, Hotlines und nahegelegene Krankenhäuser informiert.

Das Projekt bildet inzwischen auch junge Menschen zu „Safety Champions“ aus. Sie bekommen Techniken an die Hand, wie sie als Zeug*innen eingreifen können, erhalten Hintergrundwissen über Gesetze zu geschlechtspezifischer Gewalt und lernen, Daten-Dashboards zu interpretieren, um lokale Lösungen zu entwickeln. In einigen Stadtvierteln wurden daraus gemeinschaftliche Kunstprojekte, die an Plätzen, die für Belästigungen bedrängt sind, rechtliche Informationen vermitteln. In anderen Gegenden wurden religiöse und andere lokale Autoritätspersonen einbezogen, um Orte sicherer zu machen.

AUCH DIE REGIERUNG WIRD AKTIV

Im Bundesstaat Haryana hat Safe City geholfen, Polizeibeamte darin zu schulen, anhand von Daten Risikogebiete zu identifizieren und dementsprechend zu patrouillieren. Ähnliche Kooperationen hatten Einfluss auf die Planung des öffentlichen Nahverkehrs der Stadt Chennai und haben dazu beigetragen, die Straßenbeleuchtung und Einsatzpläne der Polizei in anderen Städten weltweit zu verbessern.

Laut der Initiative ist das Vertrauen in die Polizeiarbeit dadurch deutlich gestiegen, weshalb mehr Strafanzeigen erstattet würden. Die Folgen: Frauen können länger draußen bleiben, sich freier bewegen und mehr am städtischen Leben teilnehmen.

Im Rahmen des Safe-City-Project des Innenministeriums haben mehrere Großstädte – darunter Delhi, Mumbai, Kolkata und Bengaluru – eine Kombination aus Überwachungssystemen und Notfallmaßnahmen eingeführt. Der Fokus liegt dabei auf Maßnahmen, die Gewalt verhindern und eine schnellere Reaktion ermöglichen sollen.

Vor allem sollen mit Videoanalyse und künstlicher Intelligenz ausgestattete CCTV-Netzwerke ausgebaut werden. Dies erleichtert es, Brennpunkte rund um Verkehrsknotenpunkte und Geschäftsviertel zu identifizieren. Diese Systeme sind mit den integrierten Kommando- und Kontrollzentren Indiens verbunden. So kann die Polizei öffentliche Räume in Echtzeit überwachen und Personal entsenden, wenn ein Vorfall gemeldet wird. Auch haben die Städte Notfallknöpfe und „Sicherheitsinseln“ in gut beleuchteten Arealen installiert. So können Frauen die Behörden über Sirenen oder Zwei-Wege-Kommunikationssysteme sofort alarmieren.

Neben der Überwachung werden auch mobile Sicherheitstools wichtiger. In Delhi können Nutzer*innen der App „Himmat Plus“ SOS-Notrufe direkt an die Polizei senden. Plattformen wie „Safetipin“ stützen sich auf Crowd-sourcing-Daten, um schlecht beleuchtete Straßen und unsichere öffentliche Räume zu kartieren und so Anhaltspunkte für städtebauliche Maßnahmen zu geben.

Diese Tools können zwar dazu beitragen, dass schneller reagiert wird. Expert*innen warnen aber: Technische Hilfsmittel allein können nicht kompensieren, dass öffentliche Räume schlecht gestaltet oder Geschlechternormen in einer Gesellschaft fest verankert sind. Wie die feministische Wissenschaftlerin Shilpa Phadke in „Why Loiter?“ („Warum trödeln?“) – einem wegweisenden Text zum feministischen Urbanismus – argumentiert, behandeln indische Städte die Präsenz von Frauen im öffentlichen Raum weiterhin als bedingt zulässig. Von Frauen wird erwartet, dass sie sich nur zu einem bestimmten Zweck im Freien aufzuhalten, während Männer sich selbstverständlich frei bewegen dürfen. Solange Frauen sich nicht in Städten bewegen können, ohne sich dafür rechtfertigen zu müssen, wird keine noch so intensive Überwachung urbane Räume wirklich sicher machen. Für Frauen wie Nirmala geht es bei Sicherheit nicht um Kameras oder Apps – sondern darum, einfach nach draußen gehen zu können, ohne dass jedes Mal ein Kampf daraus wird.



ROLI MAHAJAN

ist eine Journalistin aus Lucknow, Indien.

roli.mahajan@gmail.com



Foto: picture alliance/ASSOCIATED PRESS/Brian Inganga

Straßenbild in
Äthiopiens
Hauptstadt Addis
Abeba.

URBANE MOBILITÄT

Afrikas unterschätzter Weg zu nachhaltiger Mobilität

Zu Fuß gehen und Radfahren sind die günstigsten, klimafreundlichsten und inklusivsten Fortbewegungsarten in Städten. Mehr als ein Drittel aller Wege weltweit wird so zurückgelegt, aber in politischen Entscheidungen und bei Investitionen wird aktive Mobilität weiterhin zu wenig berücksichtigt. Angesichts der weltweit stark zunehmenden Motorisierung ist es wichtiger denn je, sie zu schützen und auszubauen.

Der Klimawandel zwingt dazu, zu überdenken, wie Menschen in Städten von A nach B gelangen. Die Entscheidungen von heute bestimmen, ob das Leben in den Städten künftig gesünder und resilenter wird – oder ob es gefährlicher wird und Staus und Umweltverschmutzung zunehmen.

Die Motorisierung schreitet weltweit immer schneller voran, besonders in Asien und Afrika. Ohne entschlossene politische Maßnahmen wird es bis weit in die Mitte des Jahrhunderts hinein immer mehr Fahrzeuge auf den Straßen geben. Doch in vielen Städten bringt dies die Infrastruktur schon jetzt an ihre Grenzen und erschwert es, Klimaziele zu erreichen und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln ist nach wie vor ungleich verteilt: Nur etwa 60 % der städtischen Bevölkerung weltweit können gut funktionierende Angebote nutzen. Das hat gravierende Folgen: Fußgänger*innen sind die am stärksten gefährdeten Verkehrsteilnehmenden und unverhältnismäßig hohen Risiken ausgesetzt. Sie machen 21 % der Verkehrstoten weltweit aus, in der Region Afrika sogar 33 %.

Zwei Drittel der Länder haben zwar Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs verabschiedet, aber oft sind die Zugeständnisse noch immer sehr zurückhaltend – eine verpasste Chance. Fuß- und Radverkehr verursacht keine Emissionen und unterstützt die Klimaziele, besonders in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Raumplanung. Er ist zudem sehr effizient – pro Stunde werden so sechs- bis achtmal mehr Menschen auf dem gleichen Straßenraum befördert als mit dem Auto. Studien zeigen, dass mehr als 40 % aller kurzen Autofahrten durch Fuß- und Radverkehr ersetzt werden könnten. Ein sichererer Fuß- und Radverkehr würde auch die Anzahl der Verkehrsunfälle senken, bei denen jährlich immer noch rund 1,2 Millionen Menschen ums Leben kommen.

Die Vorteile des Zu-Fuß-Gehens und Radfahrens – oft „aktive Mobilität“ oder „nicht motorisierter Verkehr“ genannt – werden in globalen Rahmenvereinbarungen zunehmend anerkannt. Sie tragen dazu bei, die UN-Entwicklungsziele (SDGs) zu erreichen, indem sie für bessere Gesundheit sorgen, die Gleichstellung der Geschlechter fördern, Emissionen reduzieren und Städte nachhaltiger machen. Sie werden auch in den national festgelegten Beiträgen (NDCs) im Rahmen des Pariser Abkommens als schnelle, erschwingliche und emissionsfreie Lösung hervorgehoben. UN-Habitat stellt in seiner Arbeit immer wieder heraus: Durch fußgänger- und radfahrerfreundliche Straßen – verbunden mit einem starken öffentlichen Nahverkehr und integrierter Wohnraumplanung – lässt sich die Abhängigkeit vom Auto reduzieren. Arbeitsplätze und Dienstleistungen werden erreichbarer und klimafreundliche Städte gefördert.

WESHALB GEHEN UND RADFAHREN FÜR AFRIKA WICHTIG SIND

Die städtische Bevölkerung Afrikas wird sich bis 2050 von 700 Millionen auf 1,4 Milliarden verdoppeln; es werden also 700 Millionen mehr Menschen in den Städten leben. In diesem Wachstum liegt ein großes Potenzial, aber viele Menschen können die Möglichkeiten des Stadtlebens nicht nutzen. Millionen bleiben in Armut wegen schlechten Zugangs zu Jobs, Bildung, Gesundheitsversorgung und sozialen Dienstleistungen. Zugang zu Mobilität ist Teil des Problems. Heute sind nur für 34 % der Stadtbewohner*innen in Subsahara-Afrika öffentliche Verkehrsmittel gut zugänglich – die niedrigste Quote weltweit. Wo es solche Dienste überhaupt gibt, sind sie oft unzuverlässig.

„Heute sind nur für 34 % der Stadtbewohner*innen in Subsahara-Afrika öffentliche Verkehrsmittel gut zugänglich – die niedrigste Quote weltweit.“

Zwischen 70 und 90 % des öffentlichen Nahverkehrs werden über informelle Minibusse und Paratransit-Dienste gestemmt, wie das Africa Transport Policy Program (SSATP) berichtet, ein Forum für Transportpolitik, dem 43 afrikanische Länder als Mitglieder angehören. Diese Dienste sind zwar für die tägliche Mobilität unverzichtbar, aber meist unkoordiniert und gewinnorientiert. Sie bedienen meist profitable Strecken, oft unter gefährlichen Bedingungen. Zwar entstehen auch neue U-Bahn-Linien und Bus-Rapid-Transit-Systeme (BRT), doch sind diese oft nicht an ärmere Stadtteile angebunden. Auch sind sie oft nicht bezahlbar.

Da es sowohl an zuverlässigen öffentlichen Verkehrsmitteln mangelt als auch an sicherer Rad- und Fußgängerinfrastruktur, nutzen immer mehr Menschen private Autos und Motorräder. Aufgrund des Bevölkerungswachstums und steigender Einkommen könnte es in Afrika bis 2050 bis zu viermal so viele Fahrzeuge geben als bisher. Wenn Städte nicht auf nachhaltigere Formen der Mobilität umstellen, werden Staus und Luftverschmutzung zunehmen, und der Verkehr könnte gefährlicher werden.

Zu-Fuß-Gehen und Radfahren sind direkte und erschwingliche Lösungsansätze. Sie sind die zugänglichsten Mittel der Fortbewegung, besonders für junge Menschen, Frauen und

andere gesellschaftlich benachteiligte Gruppen. In ganz Afrika sind sie längst das Rückgrat der täglichen Mobilität. Bis zu 78 % der Bevölkerung laufen jeden Tag zur Schule, zur Klinik, zum Einkaufen, zur Arbeit oder zu öffentlichen Verkehrsmitteln – oft haben sie gar keine andere Wahl. Das sind insgesamt fast eine Milliarde Menschen, die täglich etwa eine Stunde lang zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Obwohl Zu-Fuß-Gehen und Radfahren eine so große Rolle spielen, werden sie in der Verkehrsplanung und bei Investitionen immer noch zu wenig berücksichtigt. Dies führt zu negativen Konsequenzen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen: Sie müssen oft Straßen ohne Gehwege nutzen, gefährliche Kreuzungen überqueren und sich gegen starken Verkehr behaupten. Zudem sind sie mit Luftverschmutzung konfrontiert und dem Risiko durch zu schnell fahrende Fahrzeuge ausgesetzt. In vielen afrikanischen Städten ist Zu-Fuß-Gehen oder Radfahren sogar mehr als nur unangenehm – es ist lebensgefährlich. Täglich sterben schätzungsweise 261 Fußgänger*innen und 18 Radfahrer*innen auf afrikanischen Straßen.

DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT

Afrikas Mobilitätszukunft muss so geplant, aufgebaut und erhalten werden, dass der Mensch in ihrem Zentrum steht. Indem sie dem Zu-Fuß-Gehen und Radfahren oberste Priorität einräumen, können Städte ihre Straßen sicherer, die Luft sauberer und städtisches Wachstum integrativer gestalten. Die Vorteile sind gut belegt – was fehlt, ist die Priorisierung. Die Länder müssen sich von großen Schnellstraßen und Stadtautobahnen verabschieden und stattdessen in integrierte, barrierefreie öffentliche Mobilitätssysteme investieren. Eine inklusive Politik, gerechtere Investitionen und ein besserer Gestaltungsrahmen können das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren aufwerten: von Maßnahmen der letzten Wahl zu Grundsteinen nachhaltiger Stadtentwicklung.

Tatsächlich kommt Schwung in dieses Thema. Die zuständigen Minister*innen sollen 2026 dem panafrikanischen Aktionsplan für aktive Mobilität zustimmen – koordiniert von UNEP, UN-Habitat und WHO mit Unterstützung der Afrikanischen Union und der UNECA (Wirtschaftskommission der UN für Afrika). Der Plan wird bereits in fünf Ländern umgesetzt. Er soll die Bemühungen auf dem gesamten Kontinent beschleunigen und dem Zu-Fuß-Gehen und Radfahren in Planung, Politik und Investitionen die verdiente Anerkennung verschaffen. Städte wie die äthiopische Hauptstadt Addis Abeba haben gezeigt, wie sich das urbane Umfeld verbessern kann, wenn Zu-Fuß-Gehen und Radfahren ernst genommen werden und Investitionen in den Aufbau einer geeigneten Infrastruktur fließen (siehe Kasten auf der nächsten Seite).

In Afrikas Städten müssen zuallererst Menschen unterstützt werden, die sich bereits zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortbewegen – diese Arten der Fortbewegung gilt es sicherer, einfacher und angenehmer zu gestalten. Es geht hier sowohl um Nachhaltigkeit als auch um Würde. Dazu gehören Straßen, auf denen Kinder sicher zur Schule gehen und Frauen und ältere Menschen sich frei bewegen können. Radfahren sollte eine echte Option sein, und öffentliche Verkehrsmittel erschwinglich. Nur so kann Afrika eine grünere und lebenswertere urbane Zukunft gestalten – und dabei zugleich die Nachteile einer zunehmenden Motorisierung vermeiden.

LINKS

UN-Habitat Urban Indicators Database: data.unhabitat.org

Africa Transport Policy Program: ssatp.org

OECD et al., 2025: Africa's Urbanisation Dynamics 2025. Planning for urban expansion.
oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025_2a47845c-en.html

UNEP, UN-Habitat, WHO, 2024: Pan African Action Plan for Active Mobility (PAAPAM). unhabitat.org/sites/default/files/2024/11/action_plan_1.pdf

UN-Habitat, 2022: Walking and cycling in Africa. Evidence and good practice to inspire action. unhabitat.org/sites/default/files/2022/07/walking_and_cycling_in_africa.pdf



STEFANIE HOLZWARTH

ist Programme Management Officer für urbane Mobilität in der Urban Basic Services Section bei UN-Habitat. Sie unterstützt nationale Regierungen und Stadtverwaltungen weltweit bei der Gestaltung nachhaltiger Mobilitätskonzepte, die Städte integrativer, widerstandsfähiger und menschenzentrierter machen.

stefanie.holzwarth@un.org

URBANE MOBILITÄT

Äthiopiens vielversprechende Zukunft zu Fuß und per Rad

Addis Abeba ist ein Paradebeispiel dafür, wie sich eine Stadt verändern kann, wenn Zu-Fuß-Gehen und Radfahren ernst genommen werden. In den vergangenen Jahren hat die äthiopische Hauptstadt im Rahmen ihrer umfassenden städtischen Umgestaltung massiv in den nicht motorisierten Verkehr investiert.

VON STEFANIE HOLZWARTH

Im Rahmen des City Corridor Development Project etwa wurden zwischen 2022 und 2024 Dutzende Kilometer neuer Fuß- und Radwege gebaut. Für die Einwohner*innen entstanden so sicherere und bequemere Optionen, ihre alltäglichen Wege zurückzulegen.

Die Initiativen bauen auf der Addis Ababa Non-Motorised Transport Strategy (2019–2028), dem Addis Ababa Cycle Network Plan (2023–2032) und der Ethiopia Non-Motorised Transport Strategy (2020–2029) auf. Sie skizzieren einen schrittweisen Weg hin zu einem sichereren, besser verknüpften Fuß- und Radwegenetz. Das Ziel: Gehen und Radfahren zu echten Alternativen zum Autoverkehr zu machen, besonders für Kinder, Ältere und Menschen mit Behinderungen.

Addis Abeba hat kürzlich seinen dritten Non-Motorised Transport Implementation Plan (2025–2028) entwickelt. Der Schritt reiht sich ein in die Bemühungen, die Bedingungen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu verbessern. Auf nationaler Ebene unterstützt Äthiopien dieses Engagement mit politischen Maßnahmen für nicht motorisierten Verkehr und einem Handbuch zur Gestaltung städtischer Straßen, das landesweit als Leitfaden dient.

KOMBINATION VERSCHIEDENER MASSNAHMEN

Was Äthiopiens Ansatz so besonders macht, ist die Art, wie er verschiedene Elemente miteinander kombiniert: Starke lokale und nationale Rahmenkonzepte werden durch konsistente politische Unterstützung getragen. Jenseits politischer Absichtserklärungen handelt es sich um konkrete Pläne zur Implementierung und technische



Instrumente – wie das Handbuch zur Straßengestaltung – die für eine hochwertige Umsetzung sorgen. Die Initiative wird flankiert durch Öffentlichkeitsarbeit, wie regelmäßige autofreie Tage, und eine effektive Koordination zwischen Partnern und Geldgebern.

In Summe haben diese Ansätze eine sicherere, integrierte und nachhaltigere Mobilität in Gang gebracht. Addis Abeba und Äthiopien zeigen, wie eine Stadt und ein Land zusammenarbeiten können, um Gehen und Radfahren ins Zentrum des urbanen Lebens zu rücken. Zugleich zeigen Erfahrungen aus vielen Städten weltweit, dass Veränderungen im Straßenraum disruptiv sein können, wenn die Menschen vor Ort nicht sinnvoll einbezogen werden. Es braucht frühzeitige Einbindung, klare Kommunikation und Sensibilität für ihre Bedürfnisse, um die Gunst der Öffentlichkeit zu gewinnen und sicherzustellen, dass die Veränderungen allen zugutekommen.

LINKS

Addis Ababa Cycle Network Plan 2023–2032: africa.itdp.org/publication/addis-ababa-cycle-network-plan-2023-2032

Ethiopia Non-Motorised Transport Strategy 2020–2029: unep.org/resources/policy-and-strategy/ethiopia-non-motorised-transport-strategy-2020-2029

Addis Ababa Non-Motorised Transport Strategy 2019–2028: africa.itdp.org/wp-content/uploads/2020/04/Addis-Ababa-NMT-Strategy_compressed-2-3.pdf

Foto: picture alliance/Zoonar/Michael C Turner



Tuk-Tuk-Lieferflotte eines südafrikanischen Supermarkts.

MOBILITÄT

Wie Lieferdienste Städte verändern

On-Demand-Lieferdienste, für die meist Motorräder zum Einsatz kommen, sind weltweit rasant gewachsen. In Ländern wie Südafrika, wo die Arbeitslosigkeit hoch ist, hat dieser Sektor Tausende Jobs geschaffen. Die Bedingungen sind oft prekär, doch die Branche bleibt für viele eine wichtige Einnahmequelle. Angesichts des anhaltenden Wachstums dieses Sektors ist es maßgeblich, seine Auswirkungen auf den städtischen Raum zu untersuchen. Kapstadt dient hierfür als aufschlussreiche Fallstudie.

Seit der Corona-Pandemie haben Lieferungen mit so genannten Mikromobilitätsdiensten in Kapstadt deutlich zugenommen, besonders im Einzelhandel und im Lebensmittelbereich. Der von einer großen Supermarktkette betriebene, beliebte Lieferservice Checkers Sixty60 wurde kurz vor der Pandemie eingeführt, gerade als die Nachfrage nach Hauslieferungen wegen der Lockdown-Beschränkungen sprunghaft anstieg. Zuvor hatte sich der Markt vor allem auf Restaurantlieferungen konzentriert. Innerhalb weniger Jahre folgten alle großen Einzelhändler dem Beispiel der Mikrolieferung. Heute ist das einstige Randphänomen zentral für das Funktionieren der Stadt.

Kapstadts Innenstadt veranschaulicht sehr gut, wie sich diese Dynamik entwickelt. Lieferfahrer*innen versammeln sich an verschiedenen Orten, um sich auszuruhen oder auf Bestellungen zu warten, während sie gleichzeitig versuchen, die Erwartungen der Kundschaft hinsichtlich Geschwindigkeit und Effizienz zu erfüllen.

Anfang 2025 begannen wir, Cluster von Lieferfahrer*innen zu kartieren, um ihre Bewegungsmuster und Aufenthaltsorte zu verstehen. Wie erwartet, spielt die Nähe zu den Auslieferungsorten eine wichtige Rolle. Die Fahrer*innen gruppieren sich meist nach den Unternehmen, für die sie arbeiten. Auch praktische Erfordernisse wie Unterstände, Sitzgelegenheiten, WLAN-Zugang, Strom und Sanitäreinrichtungen beeinflussen, wo sie sich konkret aufhalten.

Informelle Cluster von Lieferant*innen finden sich überall in Kapstadts Innenstadt. Sie reichen von kleinen Gruppen bis hin zu größeren Ansammlungen, oft von jenen dominiert, die für einen einzigen Einzelhändler arbeiten – meist auf Gehwegen oder anderen Fußgängerbereichen direkt neben den Hauptstraßen.

MIKROLIEFERUNGEN UND ÖFFENTLICHER RAUM

Das Wachstum von On-Demand-Lieferdiensten hat die Nutzung des öffentlichen Raums verändert. Lieferfahrzeuge – meist Motorräder, aber auch Fahrräder und E-Bikes – besetzen nun Flächen, weil Lieferant*innen dort rasten, warten oder Bestellungen abholen. Dadurch können die Bewegungsfreiheit von Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, eingeschränkt und Staus begünstigt werden; auch Spannungen mit benachbarten Geschäften und Anwohner*innen können entstehen.

So etwas passiert, wenn ein Sektor schneller wächst, als die öffentliche Infrastruktur tragen kann. Mit steigender Nachfrage wächst auch der Druck auf gemeinsam genutzte Flächen: Gehwege werden zu Wartezonen, Bordsteinkanten zu Ladezonen, und Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, müssen sich durch immer vollere Gehwege kämpfen. Ne-

ben den sichtbaren Folgen gibt es auch weniger offensichtliche, aber ebenso bedeutende: Abgase von im Leerlauf laufenden Motoren, Lärmbelästigung und mehr Müll zum Beispiel. Doch weil eine eigene Infrastruktur fehlt, haben Lieferant*innen eigentlich keine Alternativen.

„Wie in vielen Städten auf der ganzen Welt arbeiten auch in Kapstadts Lieferdiensten meist Immigrant*innen.“

Da der Sektor noch relativ neu ist, fällt die Verantwortung für die Bewältigung seiner Auswirkungen nicht eindeutig in den Zuständigkeitsbereich einer bestehenden öffentlichen oder privaten Einrichtung. Einzelhandel, Plattformen, Lieferant*innen, Anwohner*innen, Stadtverbesserungsbezirke (ausgewiesene Stadtgebiete, in denen Menschen, die Grundstücke besitzen, zusätzliche Gebühren zur Finanzierung ergänzender Dienstleistungen zahlen und die als öffentlich-private Partnerschaften betrieben werden) sowie die Stadtverwaltung – alle haben unterschiedliche Interessen und Druckpunkte. Keiner dieser Akteure kann die Herausforderungen allein bewältigen.

MEHR ALS 100 LIEFERUNGEN PRO WOCHE UND LIEFERANT*IN

Als Forschungsthema sind Mikrolieferungen noch relativ neu. Das Zentrum für Verkehrsstudien der Universität Kapstadt (UCT) befasst sich erst seit Kurzem damit, und es gibt noch nicht viele Forschungsergebnisse, auf die zurückgegriffen werden kann. Vom Verständnis der Zusammensetzung der Belegschaft über Eigentumsmodelle bis hin zu Verhaltensänderungen – dies ist ein neuer Sektor, der erst erkundet werden muss.

Voruntersuchungen von Studierenden des Zentrums für Verkehrsstudien beginnen, Aufschluss über die Profile der Lieferant*innen und demografische Trends zu geben. Bei Studien in drei Stadtteilen von Kapstadt – Observatory, Rondebosch und Woodstock – zeigen sich einige gemeinsame Muster: Die meisten dieser Dienstleistenden sind jung, durchschnittlich etwa 29 Jahre alt und seit rund zwei Jahren in diesem Sektor beschäftigt. Meist arbeiten sie mehr als sechs Tage pro Woche, bewältigen mehr als 100 Lieferungen pro Woche und verdienen etwa 890 Dollar im Monat. Die allermeisten nutzen benzinbetriebene Motorräder.

Das Thema Sicherheit wird zunehmend zum Problem. Immer häufiger sind Lieferant*innen in Verkehrsunfälle verwickelt. Das ist nicht nur ein Risiko für alle, die am Verkehr teilnehmen, sondern zeigt auch, wie gefährdet die Lieferfahrer*innen selbst sind – im Straßenverkehr wie im öffentlichen Raum, wo Spannungen mit Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, aber auch mit Unternehmen und Strafverfolgungsbehörden wahrscheinlich zunehmen werden.

Diese ersten Forschungsergebnisse bestätigen, was vor Ort bereits sichtbar ist: Mikromobilitätsdienste sind ein sich schnell entwickelndes Ökosystem mit räumlichen und sozialen Folgen, die tief in Kapstadts Funktionsweise eingebettet sind.

LAUFENDE BEMÜHUNGEN

Trotz der Herausforderungen beginnen verschiedene Interessengruppen, Lösungen zu suchen. Manche Geschäfte haben an ausgewählten Standorten kleine, schattige Wartebereiche eingerichtet. Andere überdenken das Liefermodell als solches und prüfen zentralisierte Systeme, um den Druck auf einzelne Filialen zu mindern.

Auch die Stadt Kapstadt testet zusammen mit gemeinnützigen Organisationen kleinere Maßnahmen wie etwa das Markieren von Parkplätzen und die Installation von Pollern, und tut sich mit lokalen Unternehmen zusammen, um kontextspezifische Lösungen zu finden.

Zudem engagieren sich Privatleute und entwerfen neue Arten von Raststätten und Mikrohubs – von einfachen Unterständen bis hin zu fortschrittlicheren modularen Einheiten. Diese könnten die Basis für ein zukünftiges Infrastruktornetzwerk werden, das Lieferant*innen in der ganzen Stadt besser unterstützt.

SOZIALE FRAGEN

Um die Herausforderungen zu bewältigen, die die Mikromobilitätsdienste erzeugen, bedarf es mehr als physischer Infrastruktur oder aktualisierter Vorschriften; es erfordert auch einen inklusiven Dialog und eine sektorübergreifende Zusammenarbeit. Wie in vielen Städten auf der ganzen Welt arbeiten auch in Kapstadts Lieferdiensten meist Immigrant*innen. Das ohnehin schon schwierige System bekommt dadurch eine zusätzliche Ebene sozialer Komplexität. Vertrauen zwischen allen Beteiligten aufzubauen, ist daher essenziell.

Wie wir in öffentlichen Räumen miteinander umgehen, sagt viel über unsere Städte aus, und in Kapstadt sorgt Fremdenfeindlichkeit nach wie vor für große Spannungen. Die Herangehensweise der Strafverfolgungsbehörden und die allgemeine Angst im Zusammenhang mit Migration und dem Arbeitsmarkt prägen dieses Feld. Diese Dynamik wirkt sich auch auf die Sicherheit der Lieferant*innen aus. Zu-

dem offenbart sie, welche Gelegenheit verpasst wurde: Ohne Vertrauen wird es schwieriger, Lieferant*innen so auszubilden, so mit ihnen zu kommunizieren und sie so zu unterstützen, dass sich ihre Arbeitsbedingungen und die allgemeine Nutzung des öffentlichen Raums verbessern. Ein Teil der Arbeit besteht daher darin, alle, die den öffentlichen Raum nutzen – Anwohner*innen, Unternehmen, Mitarbeitende der Stadt und Lieferant*innen selbst – zu sensibilisieren und zu erkennen, dass Mikromobilitätsdienste eine gemeinsame städtische Herausforderung sind, die eine gemeinsame Verantwortlichkeit erfordert.

Die Herausforderung besteht darin, Räume und Systeme zu entwerfen, die konkurrierende Bedürfnisse berücksichtigen, ohne dabei eine Gruppe zu benachteiligen – und genau darin liegt auch die Chance. Kapstadt hat nun die Möglichkeit, die Schnittstelle zwischen Logistik, öffentlichem Raum und sozialer Gerechtigkeit neu zu gestalten.

Im Jahr 2026 startet unsere Initiative Local South in Zusammenarbeit mit der UCT und mit Unterstützung des britischen Außen-, Commonwealth- und Entwicklungministeriums (UK Foreign, Commonwealth & Development Office – FCDO) ein Pilotprojekt für einen Mikromobilitätshub. Im Rahmen dieses Pilotprojekts wird gemeinsam mit Kleinunternehmen, lokalen Behörden und Anwohnerverbänden ein Modell in kleinem Maßstab getestet. Die Idee besteht darin, bestimmte Annahmen zu untersuchen, Wahrnehmungen durch das Sammeln von Daten zu hinterfragen und zu der wachsenden Zahl von Publikationen und Maßnahmen beizutragen, die helfen können, die Branche nicht nur in Kapstadt, sondern auch in anderen Städten des Globalen Südens zu gestalten.

Local South: thelocalsouth.com



MARCELA GUERRERO CASAS

ist Expertin für öffentliche Politik und Stadtentwicklung mit Erfahrung im südlichen Afrika und in Lateinamerika.

marcela@thelocalsouth.com



DUSTIN KRAMER

ist Experte im Bereich öffentliches Interesse und Stadtpolitik. Seine Schwerpunkte sind Strategie, Interessenvertretung und Design.

dustin@thelocalsouth.com

KLIMARISIKEN

Nairobis Überschwemmungen haben gezeigt, warum urbane Planung Arme einbinden muss

Klimakatastrophen treffen in Städten vor allem die Verwundbarsten. Erfahrungen aus Nairobi und anderen afrikanischen Städten zeigen, dass gemeinschaftsbasierte Planung die Resilienz stärkt und eine gerechtere sowie nachhaltigere Stadtentwicklung fördert.

VON SAM OLANDO UND EVA DICK



Foto: Noura Yunes Elaffifi

Die informelle Siedlung Mathare gehörte zu den Gebieten, die am stärksten von den Überschwemmungen betroffen waren.

Im April 2024 führten heftige Regenfälle in Kenia zu schweren Überschwemmungen. Nach Angaben der UN kamen schätzungsweise 267 Menschen ums Leben, rund 380.000 waren betroffen. Besonders stark traf es die Hauptstadt Nairobi und ihr Ballungsgebiet. Flüsse wie der Nairobi und der Athi traten über die Ufer und richteten massive Schäden in Wohngebieten und an der städtischen Infrastruktur an. Am stärksten betroffen waren Menschen in informellen Siedlungen – mit Wohnlagen an tief gelegenen Flussufern, in Feuchtgebieten oder an steilen Hängen. Tausende wurden vertrieben, wobei Frauen und Kinder besonders stark unter den Folgen litten.

Auf dem Höhepunkt der Überschwemmungen kündigte die Stadtverwaltung von Nairobi an, Bewohner*innen informeller Siedlungen entlang der Flussufer aus Sicherheitsgründen, wegen Umweltrisiken und aufgrund bestehender Vorschriften, die das Bauen innerhalb eines 60 Meter breiten Uferstreifens verbieten, umzusiedeln. Die Behörden versprachen Ersatzwohnraum und Unterstützung für die Betroffenen. In der Praxis ähnelten viele dieser Umsiedlungen jedoch Zwangsräumungen. Es kam zum Einsatz von Polizeikräften, Entschädigungen blieben aus, und zahlreiche Menschen wurden obdachlos und verloren ihre Einkommensgrundlage.

Die Ereignisse in Nairobi im Jahr 2024 sind kein Einzelfall. Weltweit treten infolge des Klimawandels sowohl plötzlich einsetzende als auch schleichende Extremwetterereignisse häufiger und intensiver auf. Stadtbewohner*innen in prekären Lebensverhältnissen, insbesondere in informellen Siedlungen, gehören zu denjenigen, die den Gefahren am stärksten ausgesetzt sind.

Aufgrund unsicherer Landbesitzverhältnisse sind sie zudem überdurchschnittlich häufig von Zwangsräumungen betroffen, manchmal unter dem Vorwand der Klimarisikominderung – selbst dann, wenn es vor Ort alternative Lösungen gäbe. Zwangsräumungen verschärfen nicht nur bestehende Problemlagen von Gemeinschaften und untergraben ihre Fähigkeit, Klimarisiken abzumildern oder sich anzupassen, sie verstetigen auch die strukturellen Ursachen bestehender Probleme, darunter historisch gewachsene soziale Ungleichheiten und politisch institutionalisierte Ausgrenzung, wie eine aktuelle Studie der deutschen NGO Misereor zeigt.

DIE URBANE DIMENSION DER KLIMAKRISE

Das United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat), die UN-Organisation für nachhaltigen Wohnungs-

bau und Stadtentwicklung, hat kürzlich einen neuen strategischen Plan für den Zeitraum 2026 bis 2029 formuliert. Darin wird die zunehmend urbane Dimension der Klimakrise anerkannt und eine verbesserte Risikoanalyse sowie vorausschauende Planung gefordert, um ihre Auswirkungen auf Städte und Siedlungen insbesondere für die arme Bevölkerung abzumildern. Der Strategie zufolge sind sicherer Zugang zu angemessenem Wohnraum und Land entscheidend, um Stadtbewohner*innen vor den Folgen des Klimawandels zu schützen. Sie betont auch die Bedeutung siedlungs- und gemeinschaftsbasierter Ansätze, um

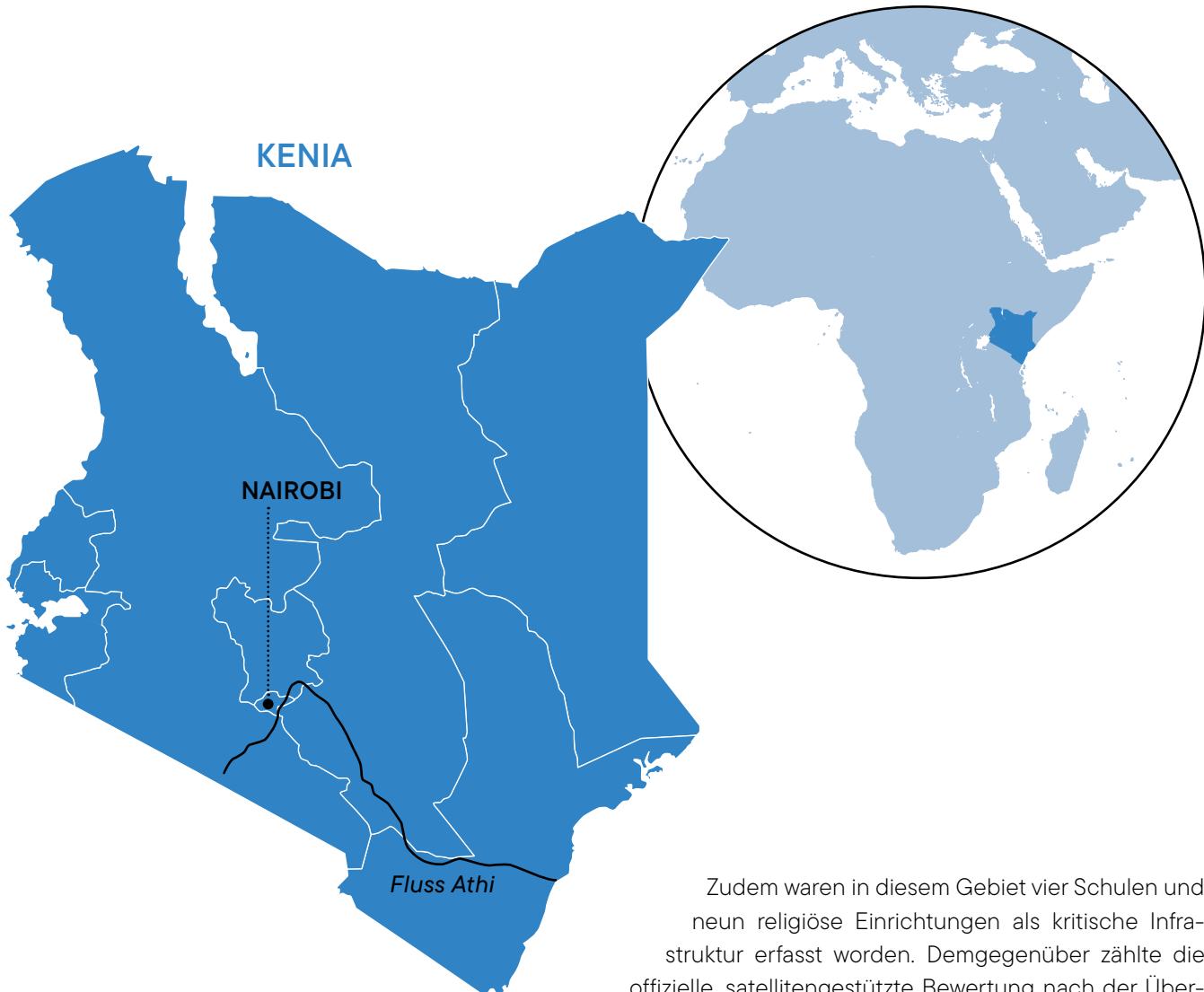
„Zu den eingesetzten Instrumenten gehören partizipative Kartierungen, um Gefahrenherde, kritische Infrastruktur sowie kulturell oder ökologisch bedeutende Bereiche innerhalb der jeweiligen Siedlungen zu identifizieren.“

kontextspezifische Vorsorge- und Reaktionsmaßnahmen zu ermöglichen und zugleich Wohn-, Land- und Eigentumsrechte von Bewohner*innen zu schützen.

In Kenia und anderen Ländern zeigt sich zunehmend, wie wertvoll solche Ansätze sind. Die gemeinnützige Organisation Pamoja Trust gehört zu den Vorreiterinnen im Bereich gemeindebasierter Stadtplanung. In den vergangenen Jahren hat sie Gemeinschaften in informellen Siedlungen durch gebietsbezogene Erhebungen und Risikoanalysen unterstützt und den Bewohner*innen mithilfe der Daten ermöglicht, staatliche Verbesserungspläne und Notfallmaßnahmen mitzugestalten.

Zu den eingesetzten Instrumenten gehören Schulungen zum Thema Klimabewusstsein, Fokusgruppendiskussionen über lokale Erfahrungen mit dem Klimawandel sowie partizipative Kartierungen, um Gefahrenherde, kritische Infrastruktur sowie kulturell oder ökologisch bedeutende Bereiche innerhalb der jeweiligen Siedlungen zu identifizieren.

In der westkenianischen Stadt Kisumu hat Pamoja Trust ein solches partizipatives Instrumentarium genutzt, um zwei informelle Siedlungsgemeinschaften dabei zu unterstützen, klimabedingte wirtschaftliche und nichtwirtschaftliche Verluste und Schäden zu dokumentieren. Dieser Ansatz ermöglichte es den Bewohner*innen nicht nur, den Verlust von Haushalts- und Geschäftsvermögen festzuhalten,



sondern auch immaterielle Schäden wie Angst und Trauma infolge immer wiederkehrender Überschwemmungen und Vertreibungen.

Entsprechend war die räumliche Analyse, die Pamoja Trust über mehrere Jahre hinweg in einigen der betroffenen informellen Siedlungen Nairobi durchgeführt hatte, entscheidend, um einen Einblick in die genaue Anzahl der Menschen zu gewinnen, die in den überfluteten Gebieten lebten, potenziell von den Überschwemmungen betroffen waren und Maßnahmen zur Bewältigung der Katastrophenfolgen benötigten.

Da viele dieser Gemeinschaften von der Regierung nicht anerkannt werden und zahlreiche Bewohner*innen keine formalen Eigentumsrechte besitzen, wurde die Zahl der Betroffenen in offiziellen Schätzungen vermutlich unterschätzt. So hatte die gemeinschaftsbasierte Erhebung in den informellen Siedlungen Chieko, Budalangi und Gituamba im Bezirk Kasarani in Nairobi rund 700 Wohngebäude und schätzungsweise 1417 Menschen, die innerhalb des 60 Meter breiten Uferstreifens lebten, identifiziert.

Zudem waren in diesem Gebiet vier Schulen und neun religiöse Einrichtungen als kritische Infrastruktur erfasst worden. Demgegenüber zählte die offizielle, satellitengestützte Bewertung nach der Überschwemmung 118 zerstörte Gebäude für den gesamten Bezirk Kasarani – eine Diskrepanz, auf die Pamoja Trust in einem Gutachten an die Nairobi River Commission, die für die Sanierung der Flussufer zuständige staatliche Behörde, hingewiesen hat.

LOKALE DATEN NUTZEN

Während die Planungen zur Neugestaltung der Flussufergebiete Nairobi an Fahrt gewinnen, arbeiten Pamoja Trust und seine Partner in den Siedlungen daran, sicherzustellen, dass Daten aus gemeinschaftsbasierten Erhebungen in die offiziellen Pläne einfließen. Zugleich fordern sie die Regierung auf, sicherzustellen, dass von Überschwemmungen betroffene Gemeinschaften von bestehenden Förderprogrammen für einkommenschwache Haushalte profitieren, etwa vom Kenya Slum Upgrading Project (KENSUP). Dies gilt umso mehr, als einige dieser Gemeinschaften bereits vor den Überschwemmungen als KENSUP-Begünstigte identifiziert worden waren.

Erfahrungen aus anderen afrikanischen Städten unterstreichen den Mehrwert partizipativer Aufwertungsinitia-

tiven, die auch Klimarisiken berücksichtigen. In Freetown in Sierra Leone etwa haben Verbesserungen der Entwässerungssysteme, von Jugendlichen organisierte Müllsammelaktionen und Maßnahmen der Umweltsanierung – wie das Pflanzen von Mangroven – die Lebensqualität in drei überschwemmungsgefährdeten Stadtteilen deutlich verbessert.

In Nairobi ist es darüber hinaus wichtig, bestehende Gesetze zu Flussuferzonen zu vereinheitlichen und die Rechenschaftspflicht bei der Durchsetzung von Räumungsanordnungen sicherzustellen, unter anderem indem die bislang fragmentierten institutionellen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten geklärt werden. Bestehende Zielkonflikte zwischen Umweltschutz und der Stärkung sozialer Rechte müssen erkannt und mit den Betroffenen gelöst werden.

UN-Habitat hält in seiner neuen Strategie fest, dass die „Stärkung der Resilienz gegenüber klimabedingten Gefahren durch risikosensible Stadt- und Flächenutzungsplanung (...) – insbesondere für Menschen in vulnerablen Lebenslagen (...) – im Zentrum der Bemühungen zur Anpassung an den globalen Klimawandel stehen muss.“ Die Umsetzung dieser Forderung in die Praxis steht jedoch noch aus, vor allem in informellen Siedlungen.

Gemeinschaftsbasierte Ansätze zeigen, dass Lösungen existieren – und dass sie ein erhebliches Potenzial haben, die Anpassungsfähigkeit der marginalisierten Stadtbevölkerung zu stärken.

LINKS

United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat), 2025: Strategic plan 2026–2029. unhabitat.org/sites/default/files/2025/04/2503795e.pdf

Misereor, 2024: Loss and damage in informal urban settlements. misereor.org/fileadmin/user_upload/misereororg/publication/en/climatechange_energy/loss-and-damage-in-informal-urban-settlement.pdf

Pamoja Trust: pamojatrust.org

Pamoja Trust, 2025: The concept of participatory social planning for sustainable community development. pamojatrust.org/download/socialplanning?wpdmld=2985&refresh=695bca91d52db1767623313

„Darüber hinaus ist es wichtig, bestehende Gesetze zu Uferzonen zu vereinheitlichen und die Rechenschaftspflicht bei der Durchsetzung von Räumungsanordnungen sicherzustellen.“



SAM OLANDO

ist Stadtsoziologe und Rechtsanwalt in Nairobi. Er ist Geschäftsführer von Pamoja Trust, einer gemeinnützigen Organisation, die sich für den Zugang zu Land, Wohnraum und grundlegenden Dienstleistungen für benachteiligte Bevölkerungsgruppen einsetzt.

solando@pamojatrust.org



EVA DICK

ist Fachreferentin für städtische Entwicklung in der Abteilung Afrika/Naher Osten bei Misereor und assoziierte Wissenschaftlerin des German Institute of Development and Sustainability (IDOS).

eva.dick@misereor.de