



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Infrastrukturentwicklung in Slums - Auswirkungen eines
Straßenbaus auf die Lebensrealitäten
der BewohnerInnen im Slum Kibera (Nairobi, Kenia)“

verfasst von / submitted by

Victoria Lainer BA

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Arts (MA)

Wien, 2019 / Vienna, 2019

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

UA 066 589

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Masterstudium Internationale Entwicklung

Betreut von / Supervisor:

Assoz. Prof. Mag. Dr. Birgit Englert

Danksagung

Danke.

Ein herzliches Dankeschön richte ich an meine Betreuerin, Frau Dr. Mag. Birgit Englert, die ihr Wissen und ihre Erfahrungen in der qualitativen Forschung mit mir teilte und mich mit wertvollen Hinweisen unterstützte.

Ganz besonders danke ich James Onyango, der mir während der Feldforschung eine große Hilfe war und mir den Zugang im Feld erleichterte. Meine tiefe Dankbarkeit gilt auch jenen Personen in Kibera und Nairobi, die sich bereit erklärten, sich von mir interviewen zu lassen und ihre, zum Teil sehr persönlichen, Erfahrungen mit mir teilten. Ohne sie wäre diese Arbeit in dieser Form nicht möglich gewesen.

Mein Dank gilt auch meinem großartigen Freundeskreis und StudienkollegInnen, die mich über die Jahre des Studiums begleitet und mir sowohl moralisch als auch mit inhaltlichen Anregungen zur Seite gestanden haben. Besonderer Dank gilt Hannah Siebertz und Elisabeth Wallner für den regen Austausch, ihre konstruktive Kritik und für das Lektorat der Arbeit.

Von ganzen Herzen danke ich meinem liebevollen Ehemann, Tim Lainer. Mein Weggefährte, der mich in meinen Vorhaben und Ideen bestärkt und mir in der Zeit seit Beginn dieser Arbeit eine besonders wichtige Stütze war.

Zu guter Letzt gilt mein Dank meiner Familie, vor allem meinen Eltern, für ihre Liebe, ihre Unterstützung über viele Jahre und ihr großes Urvertrauen in mich.

Zusammenfassung

Wachsende Urbanisierung und deren Folgen sowie unzureichende Lösungsansätze von Seiten der Wohn- und Stadtentwicklungspolitik fördern das Wachstum von informellen Siedlungen, besser bekannt als Slums, in Städten des globalen Südens. Weltweit lebt ein Viertel der Bevölkerung in Slums – in Nairobi, der Hauptstadt Kenias, betrifft das über 60 % der Bevölkerung.

In Slums fehlt es oft an Infrastrukturen, wie Straßen, Wasser- und Stromversorgung sowie Kanal- und Abwassersystemen. Die Herstellung dieser soll einen Beitrag zur Verbesserung der Wohnsituation der lokalen Bevölkerung leisten, wie auch die Anyany Otiende Link Road, die durch das Slum Kibera in Nairobi verlaufen soll. Für die Errichtung der Straße im dicht bebauten Slum mussten Gebäude ohne finanzielle Entschädigung zurückgebaut werden oder komplett weichen. Diese Arbeit untersucht anhand der Grounded Theory die aktuellen und erwarteten Auswirkungen des Straßenbaus auf die Lebensrealitäten der lokalen Bevölkerung und deren Wahrnehmungen. Die Fallstudie besteht aus qualitativen Interviews, Beobachtungen und informellen Gesprächen, die während eines Aufenthalts in Kibera zur Zeit des Baus der Anyany Otiende Link Road, durchgeführt wurden.

Während UN-Habitat und andere Organisationen einen partizipativen Zugang bei Infrastrukturprojekten in Zusammenhang mit Slum-Upgrading empfehlen, ist die Bevölkerung in diesem Straßenbauprojekt lediglich über den notwendigen Rückbau informiert worden und nur einzelne Personengruppen wurden mit einbezogen. Diese Vorgangsweise wurde von vielen InterviewpartnerInnen kritisiert.

Während die Interviews die vielen negativen Auswirkungen auf die AnwohnerInnen und deren Frustration in Bezug auf die Situation während des Straßenbaus deutlich zeigen, sind die Erwartungen bezüglich zukünftiger Verbesserungen durchwegs positiv.

Abstract

Growing urbanisation, its consequences as well as inadequate solutions on the part of housing and urban development policies in cities of the global South promote the growth of informal settlements, better known as slums. Worldwide, a quarter of the population lives in slums – in Nairobi, the capital of Kenya, this affects even more than 60% of the population.

Slums often lack infrastructure such as roads, water and electricity supply, as well as sewer and sewage systems. The production of these is intended to contribute to improving the housing situation of the local population. One example is the construction of the Anyany Otiende Link Road, which will run through the slum of Kibera in Nairobi. For its construction in the densely built-up slum, buildings had to be demolished or completely removed without any financial compensation. This thesis examines the current and expected effects of the road construction on the living conditions of the local population and their perceptions based on the Grounded Theory. The case study consists of qualitative interviews, observations and informal conversations conducted during a stay in Kibera at the time of the road construction.

While UN-Habitat and other organisations recommend participatory approaches to infrastructure projects related to slum upgrading, the persons affected by this road construction have merely been informed about the necessary deconstruction and only a few individual groups of people have been involved in some way. This approach was criticised by many interviewees.

While the interviews clearly show many negative effects on the residents and their frustration with the situation during construction of the road, expectations for future improvements are consistently positive.

Abkürzungsverzeichnis

AfDB	African Development Bank
AFD	Agence Française de Développement
BIP	Bruttoinlandsprodukt
CBD	Central Business District
CBO	Community Based Organisation
DAC	Development Assistance Committee (OECD)
EU	Europäische Union
EW	EinwohnerInnen
EZA	Entwicklungszusammenarbeit
GOK	Government of Kenya
JIC	Japan International Cooperation Agency
KCODA	Kibera Community Development Agenda
KeNHA	Kenya National Highways Authority
KENSUF	Kenya Slum-Upgrading Fond
KENSUP	Kenya Slum Upgrading Programme
KISIP	Kenya Informal Settlement Improvement Programme
KRC	Kenya Railways Corporation
KURA	Kenyan Urban Roads Authority
MDGs	Millennium Development Goals
NaMATA	Nairobi Metropolitan Area Transport Authority
NYS	National Youth Service
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
RAP	Relocation Action Plan
SIDA	Swedish International Development Cooperation Agency
UN	United Nations
UNDP	United Nations Development Programme
UNEP	United Nations Environment Programme
UN-Habitat	United Nations Human Settlements Programme

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 InterviewpartnerInnen, die in dieser Arbeit verwendet wurden	18
Abbildung 2 Partizipationspyramide Straßburger/Rieger (Hg.) / partizipationspyramide.de	35
Abbildung 3 Kibera Nairobi / google maps 2019	46
Abbildung 4 Villages von Kibera / kenyapage.net.....	47
Abbildung 5 Blick über einen Teils Kiberas / Foto Autorin 2016.....	50
Abbildung 6 Foto der Bautafel 2016-1	54
Abbildung 7 Foto der Bautafel 2016-2	54
Abbildung 8 Bauplan der Otiende Ayany Link Road / Foto Autorin 2016.....	56
Abbildung 9 Stadtplan von Nairobi von 1993 –die bewohnten Villages von Kibera fehlen, die Straße ist eingezeichnet / https://esdac.jrc.ec.europa.eu/ESDB_Archive/EuDASM/Africa/maps/afr_kecn.htm	58
Abbildung 10 Entwicklungsplan von 2002 / Foto Autorin 2016.....	59
Abbildung 11 Strompfosten ragen nach den Rückbauten in die Straße / Autorin 2016.....	72
Abbildung 12 TagelöhnerInnen bei der Arbeit / Autorin 2016	75
Abbildung 13 Erschwerte Zugänglichkeit von Läden und Häuser (l.) Straßenverkauf während der Bautätigkeiten (r.) / Foto Autorin 2016	83
Abbildung 14 Aktuelle Auswirkungen & Wahrnehmungen des Straßenbaus / Grafik Autorin 2019.....	88
Abbildung 15 Nutzung der Straße als Abkürzung für den motorisierten Verkehr während des Straßenbaus / Foto Autorin 2016	90
Abbildung 16 Zukünftige Erwartungen an die Straße / Grafik Autorin 2019.....	101
Abbildung 17 Auswirkungen & Wahrnehmungen des Straßenbaus / Grafik Autorin 2019.....	102
Abbildung 18 Auswirkungen & Wahrnehmungen des Straßenbaus - Frauen und Männer im Vergleich / Grafik Autorin 2019	103
Abbildung 19 Auswirkungen & Wahrnehmungen des Straßenbaus – Informationsfluss / Grafik Autorin 2019	104
Abbildung 20 Auswirkungen & Wahrnehmungen des Straßenbaus - Betroffenheit des Wohnraums / Grafik Autorin 2019	105
Abbildung 21 Auswirkungen & Wahrnehmungen des Baus der Otiende Ayany Link Road / Grafik Autorin 2019	107
Abbildung 22 Otiende Ayany Link Road / Google-Street View 2018	115

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	8
1.1	Problemstellung & Fragestellung	9
1.2	Aufbau der Arbeit	12
2	Methodik	13
2.1	Methodologie – Grounded Theory	13
2.2	Forschungsdesign	14
2.3	Datenerhebung.....	15
2.4	Datenauswertung	20
3	Slums und Slum-Upgrading	23
3.1	Definition Slum / informelle Siedlung.....	24
3.2	Gründe für die Entstehung von Slums	28
3.3	Slum-Upgrading & Infrastruktur-Projekte in Slums	30
3.4	Zusammenfassung	36
4	Stadtentwicklung in Nairobi / Kibera.....	37
4.1	Stadtplanung in Nairobi.....	38
4.2	Kibera.....	46
4.3	Zusammenfassung	52
5	Fallstudie – Straßenbau in Kibera	54
5.1	Ausgangslage	56
5.2	Rahmenbedingungen des Straßenbaus	60

5.3	Analyse: Auswirkungen des Straßenbaus auf die Lebensrealitäten der Menschen	69
5.3.1	Aktuell – Während des Straßenbaus	70
5.3.1.1	Aktuelle negative Auswirkungen und Wahrnehmungen.....	70
5.3.1.2	Aktuelle positive Auswirkungen und Wahrnehmungen.....	86
5.3.1.3	Zusammenfassung Aktuell – Während des Straßenbaus	86
5.3.2	Zukunft – Erwartungen an die Straße	89
5.3.2.1	Zukünftig erwartete negative Auswirkungen	89
5.3.2.2	Erwartete positive Auswirkungen und Wahrnehmungen	92
5.3.2.3	Zusammenfassung Zukunft – Erwartungen an die Straße.....	100
5.3.3	Gesamtwahrnehmung des Straßenbaus.....	102
5.4	Zusammenfassung der Analyseergebnisse	106
5.5	Kontextualisierung.....	108
6	Conclusio und Ausblick.....	112
7	Quellenverzeichnis	117

1 Einleitung

„If done well, transportation policies and projects can play an enormous role in improving health, equity, efficiency and overall quality of ‘cityness’. If done poorly, they can intensify struggles over urban land and space, contributing to poverty and the violence and terror of everyday city life.” (Klopp 2012:2)

Wie müssen Städte gestaltet sein, damit sie lebenswert sind? Aus der Perspektive einer in Wien lebenden Studentin sind viele Aspekte, wie Gesundheitsversorgung, Bildungsangebote und Infrastruktur, selbstverständlich und führen dazu, dass Wien regelmäßig als lebenswerteste Stadt der Welt ausgezeichnet wird. Gleichzeitig ist mir bewusst, dass viele dieser Selbstverständlichkeiten in anderen Städten dieser Welt, insbesondere in Slumgebieten des globalen Südens, nur unzureichend oder gar nicht vorhanden sind. Weltweit lebt ein Viertel der Bevölkerung in Slums. Davon entfallen über 200 Millionen auf Sub-Sahara Afrika, was 62 % der urbanen Bevölkerung in dieser Region entspricht. (Muterro and Chege 2019:10) Sowohl in den Millennium Development Goals (MDGs) als auch in den darauffolgenden Sustainable Development Goals (SDGs) erkannten die Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen (UN) die Herausforderung und den Handlungsbedarf in Bezug auf Slums an. Ein häufiges Merkmal von Slums ist das Fehlen oder der unzureichende Zugang zu öffentlichen Infrastrukturen, wie Wasserversorgung oder Straßen. (UN-Habitat 2003:10)

Im Rahmen von Auslandsaufenthalten hatte ich die Möglichkeit Slumgebiete in mehreren Städten und Menschen, die dort leben und arbeiten, kennenzulernen. Ich erfuhr von ihren Herausforderungen, mit denen sie allgemein aber vor allem im Alltag konfrontiert sind. Die dichte Bebauung und das Platzproblem waren dabei sehr präsent. Ich beobachtete wie noch so kleine Fläche genützt werden und Selbsthilfegruppen versuchten, von der öffentlichen Hand ungelöste Probleme selbst in die Hand zu nehmen.

Aus diesen Erfahrungen heraus entstand die Idee für diese Masterarbeit. Der Auslöser war schlussendlich eine Nachricht von einem befreundeten Pastor und Schulleiter aus dem Slum

Kibera in Nairobi, Kenia, im Sommer 2015, den ich im Rahmen eines solchen Aufenthaltes kennengelernt hatte.

Pastor James Onyango ist in der Friedensarbeit aktiv und hat vor rund 20 Jahren in Form einer Selbsthilfegruppe eine mittlerweile etablierte Schule und ein Waisenhaus gegründet. Aufgrund eines bevorstehenden Straßenbaus mussten dreiviertel ihres Schulgebäudes entfernt werden, wodurch ein Schulbetrieb nicht mehr möglich war und er auf die Suche nach einem neuen Gebäude gehen musste. Dafür bat er um finanzielle Unterstützung, da viele Menschen vom Straßenbau betroffen waren und gleichzeitig um alternative Quartiere suchten und durch diese hohe Nachfrage die Preise in die Höhe schnellten.

Die Nachricht löste bei mir zwei Gedankenstränge aus. Der erste war Mitgefühl mit der Frage, wie ich ihn und seine Arbeit in der Notsituation unterstützen kann. Der zweite war Neugierde und die Überlegung, wie ich persönlich dieses Infrastrukturprojekt beurteilen würde: eher positiv oder eher negativ? Eine asphaltierte Straße und eine damit verbundene bessere Erreichbarkeit birgt das Potenzial das Leben und die Arbeit der Menschen vor Ort, um vieles zu vereinfachen und damit auch ihre Lebenssituation zu verbessern. Jedoch müssen sie für die Straße auch Platz schaffen und damit einen gewissen Preis für diese Entwicklung zahlen. Ein sogenannter Kollateralschaden? Die offenen Fragen und die Neugierde ließen mich nicht mehr los. Ich wollte ihnen tiefer nachgehen und vor allem wissen: wie sehen das die betroffenen Personen vor Ort? Das Ergebnis dieser anfänglichen Neugierde ist diese vorliegende Arbeit. Sie behandelt das Thema Infrastrukturprojekte in Slums aus der Sichtweise der betroffenen Personen am konkreten Beispiel des Baus der Otiende Ayany Link Road in Kibera.

1.1 Problemstellung & Fragestellung

Seit 2007 leben weltweit mehr Menschen in Städten als auf dem Land, inzwischen über 55% der Weltbevölkerung. (World Bank Open Data 2019) Urbanisierung formt unseren Planeten, fördert wirtschaftliche Entwicklung und trägt damit dazu bei, dass mehr Menschen der Armut entkommen als je in der Geschichte zuvor. Allerdings können nicht alle BewohnerInnen der Städte an dieser Entwicklung teilhaben, denn sie führt gleichzeitig zu steigenden Ungleichheiten, Wachstum informeller Beschäftigung sowie der Erweiterung von Slums und informellen

Siedlungen. In Regionen Asiens und Sub-Sahara Afrika wird Städtewachstum oft mit der Bildung von Slums gleichgesetzt. (UN-Habitat 2012:3)

„Failure to address the challenge of slums brings an intrinsic risk of unprecedented scale. It is a short-sighted and unsustainable political policy for any city in the world.“ (UN-Habitat 2012:3)

Das Thema Slum-Upgrading wird seine Aktualität aufgrund des anhaltenden Städtewachstums auch in den kommenden Jahren seine Aktualität nicht verlieren. Unterschiedliche Stakeholder, wie Regierungen sowie regionale und internationale Organisationen, versuchen mit verschiedenen Zugängen der Entstehung von informellen Siedlungen entgegenzuwirken und/oder die dortigen Lebensumstände zu verbessern. Die Art und Weise wie Mobilität und Transport in einer Stadt organisiert ist, hat wirtschaftliche, soziale und ökologische Auswirkungen auf die Stadt und ihre BewohnerInnen. Darüber hinaus prägen die Langzeitfolgen die zukünftige Entwicklung der Stadt. Dennoch gibt es kaum sozialwissenschaftliche Studien über Infrastruktur-Projekte in Städten. (Klopp 2012:2)

Slums sind oft abgeschnitten von den Transport- und Straßennetzen der restlichen Stadt. Die Straße gilt daher als wichtiger Ausgangspunkt, um Slums in die formale Struktur der Städte zu integrieren. (UN-Habitat 2012: 2) Dabei sind die Sichtweise und Einbindung der betroffenen Personen in den Slums von großer Bedeutung. Lange wurden jene Siedlungen und ihre BewohnerInnen ignoriert, auf offiziellen Karten wurden die Siedlungen nicht eingezeichnet und die Siedlungen zwangsgeräumt. (Klopp 2012:4; Médard 2010:52)

Daher liegt der Fokus dieser Arbeit auf den Auswirkungen auf die betroffene Bevölkerung durch den Straßenbau und deren Wahrnehmungen.

Die untersuchte Straße Otiende Ayany Link wurde schon seit vielen Jahren geplant. In informellen Gesprächen mit Personen, die schon Jahrzehnte in Kibera wohnen, erfuhr ich, dass die besagte Straße schon immer als nicht asphaltierter Straße existierte, jedoch im Zuge der hohen Nachfrage nach Wohnraum und der regen Bautätigkeiten immer weiter mit Häusern bebaut wurde. Um für den Straßenbau Platz zu schaffen, mussten im Vorfeld des Forschungsaufenthalts Gebäude zurückgebaut oder vollständig entfernt werden. Dadurch hatte der Straßenbauprozess zum Forschungszeitpunkt bereits bestimmte Auswirkungen auf die lokale Bevölkerung. Durch den Bauprozess ergaben sich weitere Veränderungen für die Menschen vor Ort.

Ziel dieser Masterarbeit ist es, anhand dieser Straße die kurzfristigen Auswirkungen von neuen Infrastrukturen auf die Lebensrealitäten der betroffenen Menschen zu analysieren, in Kontext zu setzen und zu verstehen. Auch wenn die beforschte Straße kein offizielles Slum-Upgrading Projekt ist, so sind Infrastrukturprojekte ein wesentlicher Teil des Slum-Upgradings. UN-Habitat sieht Straßen sogar als „Tools for Urban Transformation in Slums“. (UN-Habitat 2012) In diesem Zugang wird die Betrachtungsweise der Stadt als Gesamtes, mit Slums als Teil davon, betont, im Sinne eines „City-Wide Slum-Upgrading“. Entsprechende Infrastrukturprojekte haben das Ziel, Entwicklung zu fördern und die Lebenssituationen der Menschen zu verbessern. Diese Masterarbeit wird diese allgemeinen Ziele mit den Sichtweisen der betroffenen Bevölkerung vergleichen und die unterschiedlichen Auswirkungen und Wahrnehmungen darstellen. Meine Annahme war, dass die Wahrnehmungen und Erfahrungen bezüglich der Veränderungen und Auswirkungen unterschiedlich von den Leuten empfunden und beurteilt werden. Auch ging ich davon aus, dass sich Partizipation positiv auf die allgemeine Wahrnehmung des Projektes auswirken würde.

Die Informationen dazu erhob ich während eines Forschungsaufenthalts im Februar 2016. Um möglichst viel von den Personen zu erfahren, wählte ich als Methodik die Grounded Theory mit qualitativen Interviews und teilnehmenden Beobachtungen. Dieser Zugang gab mir die notwendige Flexibilität, um Fragen aber insbesondere auch das Forschungskonzept bei Bedarf an die Bedingungen vor Ort anpassen zu können, ohne das Forschungsinteresse aus den Augen zu verlieren. Mehr dazu im Kapitel 2 Methodik.

Aus der allgemeinen Problemstellung und der konkreten Situation vor Ort wurden folgende Forschungsfrage und Unterfragen entwickelt:

Welche Auswirkungen hat die neue Straße in Kibera Soweto West auf die Lebensrealitäten der Menschen vor Ort und wie nehmen sie die Veränderungen wahr?

Was sind die wirtschaftlichen und sozialen Veränderungen?

Wie definieren die AkteurInnen „Entwicklung“?

1.2 Aufbau der Arbeit

Diese Arbeit gliedert sich in zwei Teile. Der erste Teil (Kapitel 1 – 4) widmet sich der Kontextualisierung der Fallstudie. Zuerst werden in Kapitel 2 die angewandten Methoden, insbesondere die Datenerhebung und -auswertung sowie der Forschungsprozess genauer beschrieben. Anschließend wird in Kapitel 3 dargelegt, was unter „Slums“ in der Literatur verstanden wird, die unterschiedlichen Sichtweisen des Begriffes diskutiert und abschließend erklärt welche Definition für diese Arbeit verwendet wurde. Weiters geht es um die vielseitigen Gründe für die Entstehung und die Existenz von Slums und die Herausforderungen und Probleme, die damit verbunden sind. Der Umgang mit Slums von Seiten lokaler und nationaler Regierungen als auch internationaler Organisationen und die unterschiedlichen zu Grunde liegenden Strategien zur Beseitigung von Slums oder der Verbesserung der Lebenssituation vor Ort – auch als „Slum-Upgrading“ bekannt – werden ebenfalls in diesem Kapitel erläutert. Die Fallstudie wurde in Kibera in Nairobi, der Hauptstadt Kenias, durchgeführt – daher widmet sich Kapitel 4 den historischen und aktuellen Entwicklungen und Spezifika der Stadtentwicklung in Kenia bzw. Nairobi und Kibera.

Der zweite Teil (Kapitel 5 & 6) widmet sich der Fallstudie, der Analyse der Interviews und der anschließenden Schlussfolgerung. Kapitel 5 unterteilt sich in drei Teile. Die beiden ersten Teile des fünften Kapitels behandeln die Ausgangslage und die Rahmenbedingungen des Straßenbaus für die lokale Bevölkerung. Im dritten Teil werden die Sichtweisen der Menschen, die entlang der Otiende Ayany Link Road wohnen und arbeiten und damit direkt von diesem Straßenbau betroffen waren, beschrieben. Dabei geht es um die Wahrnehmungen, Hoffnungen und Befürchtungen der Bevölkerung und wie sich dieser Straßenbau auf ihre aktuelle Situation auswirkt. Insgesamt wurden 23 Stunden an qualitativen Interviews verwertet und analysiert, außerdem flossen in die Analyse qualitative Beobachtungen, informelle Gespräche sowie die Ergebnisse der Literaturrecherche ein. Abschließend wird in Kapitel 6 die zentrale Forschungsfrage beantwortet und ein Fazit gezogen. Auch wird ein Ausblick auf weitere Entwicklungen vor Ort und mögliche weiterführende interessante und relevante Forschungen in Zusammenhang mit Slums gegeben.

2 Methodik

Die Arbeit basiert auf einer einmonatigen empirischen Feldforschung über Infrastrukturprojekte im Slum Kibera in Nairobi, Kenia. Mit dieser Forschung sollten die Auswirkungen und Wahrnehmungen von Infrastrukturprojekten im Slum Kibera auf die betroffene Bevölkerung aufgezeigt werden. Da die Sichtweise der befragten Personen im Zentrum dieser Arbeit steht, war es wichtig die Daten vor Ort durch Gespräche und Interaktion mit den Personen zu erheben.

2.1 Methodologie – Grounded Theory

Die Forschungsfrage wurde anhand der „Grounded Theory“ (GT) nach Kathy Charmaz (2014) analysiert und beantwortet. Bei der GT werden durch die schrittweise induktive Analyse des Datenmaterials und die Überprüfung ihrer theoretischen Interpretation konzeptionelle Rahmen oder Theorien konstruiert. (Charmaz 2014:12f.) Die Forschungsinhalte sollen direkt am Forschungsort erfahren und verstanden werden. Die Richtlinien der Methoden der GT sind fokussiert, systematisch und flexibel und helfen qualitative Daten zu sammeln und zu analysieren. Aus dem gesammelten Datenmaterial werden analytische Kategorien und im Folgenden eine Theorie konstruiert, welche im Datenmaterial verankert sind. (Charmaz 2014: 1-3)

Entstanden ist die GT in den USA in den 1960er Jahren durch die beiden Soziologen Barney Glaser und Anselm Strauss in einer Zeit, in der der Positivismus und die quantitative Forschung in der Soziologie an Stärke gewannen und die qualitative Forschung von vielen quantitativen WissenschaftlerInnen als „impressionistic, anecdotal, unsystematic, and biased“ (Charmaz 2014: 6) kritisiert wurde. Aus den Untersuchungen von Glaser und Strauss über Interaktionsprozesse in medizinischen und psychiatrischen Kliniken entwickelte sich die GT „zu einem

flexiblen Repertoire sozialwissenschaftlicher Forschungsverfahren.“ (Breuer 2009:40) Die beiden Soziologen argumentierten in ihrem Buch „The Discovery of Grounded Theory“, dass systematische qualitative Analyse ihre eigene Logik habe, abstrakte Theorien für die Erklärung von sozialen Prozessen generieren könne und demnach ein glaubwürdiger methodologischer Zugang sei, der für sich selbst stehe, und nicht auf einen Vorläufer für die Präzisierung quantitativer Forschung reduziert werden sollte. Cathy Charmaz interpretierte die GT neu aus der Sichtweise eines konstruktivistischen Paradigmas und lehnte damit die Vorstellungen von einer objektiven externen Realität und passiv neutralen BeobachterInnen ab. (Charmaz 2014:7f.) Dabei ist es wichtig, dass nicht nur die soziale Realität als vielseitig und konstruiert gesehen wird, sondern auch die subjektive Rolle der ForscherInnen in der Konstruktion und Interpretation der Daten. „[W]e are part of the world we study, the data we collect, and the analyses we produce.“ (Charmaz 2014:17)

2.2 Forschungsdesign

Der Ausgangspunkt für eine Forschung nach der GT ist das allgemeine Interesse an einem Phänomen (Schultz 2014:76). Wie erläutert wurde mein Interesse für diese Forschung durch die Bitte um finanzielle Unterstützung eines Freundes aus Kibera geweckt. Kurz zuvor hatte ich über den „Street-led City-wide Slum Upgrading“ Ansatz von UN-Habitat (UN-Habitat 2012) gelesen. Aus einer stadtplanerischen Perspektive ist es wichtig, abgesonderte Viertel, wie Kibera, in das Straßengefüge der Stadt einzubinden. Aber wie nehmen die Personen, die für diese Straßen und Infrastrukturen Platz machen müssen, ein solches Projekt wahr? Das Unterstützungsansuchen aus Kibera weckte bei mir großes Interesse, diese Perspektive kennen und verstehen zu lernen.

Es folgte eine vertiefende Literaturrecherche zur Thematik, Kontaktaufnahme mit dem kenianischen Freund James und die Klärung der organisatorischen Voraussetzungen und finanziellen Möglichkeiten. Dank des Erhalts eines kurzfristigen wissenschaftlichen Auslandsstipendiums standen auch die finanziellen Mittel für die Forschung zur Verfügung.

Bei der GT wird das Forschungsdesign offen gehalten, da die Forschung nicht linear verläuft, sondern gleichzeitig Daten erhoben und analysiert werden und anschließend die gewonnenen Erkenntnisse wieder in die weitere Erhebung von Daten einfließen. (Charmaz 2014: 17) Erst im

Laufe des Forschungsprozesses wird das Forschungsdesign konkretisiert und erfolgt die Verknüpfung mit bestimmten Theorien und Diskursen. (Schultz 2014: 76f.) Darüber hinaus ist es, im speziellen bei einer Feldforschung, nicht möglich die konkreten Umstände der Forschung im Vorhinein zu wissen, weshalb es wichtig ist, dass das ursprünglich geplante Forschungsvorhaben abgeändert und den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst werden kann. (Englert and Dannecker 2014: 236) Im Vorfeld der Forschung habe ich die Literaturrecherche verwendet, um mein Wissen über die politische und soziale Lage vor Ort zu aktualisieren und spezifizieren und um aus dem allgemeinen Interesse einen Fokus für die Forschungsfrage und Unterfragen zu bilden. Dieser Fokus gilt als Unterstützung für den Start der Forschung. (Charmaz 2014: 30f.) Das bestehende Hintergrundwissen und die Literaturrecherche sollen kritisch und vergleichend zu der anstehenden Forschung genutzt werden und erst später, nach der Entwicklung von Kategorien und analytischen Beziehungen zwischen ihnen, wieder aufgegriffen und eingearbeitet werden. (Charmaz 2014: 307) Sich mit der Situation vor Ort vor Beginn der Forschung detailliert auseinander zu setzen, ist sowohl für die praktische Umsetzung des Forschungsvorhabens als auch „für die Analyse und Kontextualisierung des erhobenen empirischen Materials“ (Englert and Dannecker 2014: 235) von großer Wichtigkeit.

In dieser Forschungsarbeit stehen die Lebensrealitäten der vom Straßenbau betroffenen Personen im Zentrum. Die GT wurde daher als sehr gut geeigneter Zugang für diese Forschung gewählt, um von der untersuchten sozialen Welt zu lernen und als Methode, um die gewonnenen Daten in Kontext zu setzen und sie zu verstehen. (Charmaz 2014: 17)

2.3 Datenerhebung

„Grounded theory methods increase your flexibility when gathering data because they foster following up on what is happening.“(Charmaz 2014:26)

Die Forschung fand von Anfang Februar bis Anfang März 2016 entlang der Straße von Kianda, über Soweto-West nach Raila in Kibera, statt. Aufgrund des erhöhten Sicherheitsrisikos bei Nacht wurde mir nahegelegt nicht in Kibera zu wohnen. Ich wohnte bei einer Familie in einer benachbarten Siedlung fünf Minuten vom Straßenbauprojekt entfernt. Mein Partner vor Ort,

James, setzt sich schon lange für den Dialog zwischen den unterschiedlichen ethnischen Gruppierungen¹ ein und ist sehr angesehen in der Bevölkerung. Er war eine Art „Türöffner“ für mich und erleichterte mir den Zugang zum Feld sehr.

Bei der Feldforschung wurde ein Mix aus unterschiedlichen qualitativen Methoden angewendet, um möglichst reichhaltiges Datenmaterial zum beforschten Phänomen mit unterschiedlichen Blickwinkeln zu gewinnen. (Charmaz 2014:23–29; Denzin 2012:82) Die Wahl der Methoden orientiert sich nach Charmaz an der Forschungsfrage: „Grounded theory includes a basic methodological principle: our data collection methods flow from the research question and where we go with it.“ (Charmaz 2014:27) Für diese Forschung fiel die Wahl der Methoden auf qualitative Interviews (Einzel- und Gruppeninterviews), Beobachtungen und Raumanalysen (kollektives Mapping).

Die zentrale Methode der Forschung waren qualitative Interviews. Sie zeichnen sich durch offene Fragen aus und orientieren sich im Verlauf möglichst nahe am Gesprächspartner. (Dannecker and Vossemer 2014:154; Charmaz 2014:56) Insgesamt wurden während des einmonatigen Forschungsaufenthalts 40 Personen in 39 Interviews befragt. Von den geführten Interviews flossen 10 Interviews nicht in diese Arbeit ein, da die Personen nicht zur Zielgruppe gehörten und sich ihre Aussagen im Laufe des Auswertungsprozesses als nicht relevant für die Forschung herausstellten. 22 Interviews wurden direkt mit der Zielgruppe der Forschung, der betroffenen lokalen Bevölkerung, geführt und auch alle in dieser Arbeit verwendet.

Die geführten Interviews wurden möglichst offengehalten, da die Gesprächssituation dadurch natürlicher wird und es primär darum geht, die Sichtweisen und Wahrnehmungen der GesprächspartnerInnen zu verstehen. (Dannecker and Vossemer 2014:155) Ich wollte jedoch sicher gehen, dass die für die Forschung relevanten Themen abgedeckt wurden und so hatte ich bei den Interviews einen groben Leitfaden mit offenen Fragen und Stichpunkten dabei. (Charmaz 2014:62) Dieser Leitfaden wurde im Laufe des Forschungsaufenthalts mehrmals

¹ In Kenia gibt es über 70 verschiedene ethnische Gruppierungen. Die meisten Menschen fühlen sich einer Gruppierung oder „tribe“ zugehörig, nur wenige bezeichnen sich als „mixed“. Von der ethnischen Zugehörigkeit wird das Leben vieler Menschen in Kenia bestimmt und umgekehrt wählen die Menschen PolitikerInnen ebenfalls nach dieser Einteilung. <http://www.africa.upenn.edu/NEH/kethnic.htm> [Zugriff 03.06.2019] In Kenia wird vom „tribal issue“ oder „tribal conflict“ gesprochen. Dieser gipfelte in den gewaltsamen Ausschreitungen nach den Präsidentschaftswahlen 2007. Zum Zeitpunkt des Forschungsaufenthalts waren die Menschen nervös vor möglichen Auseinandersetzungen nach der Wahl im Sommer 2017. Diese sind leider eingetreten, jedoch nicht im gleichen Ausmaß wie 10 Jahre zuvor. In dieser Arbeit werde ich die deutsche Übersetzung „Stamm“ nicht verwenden, da sie im Deutschen negativ konnotiert ist, und mich stattdessen auf Ethnien oder ethnische Zugehörigkeit beziehen.

überarbeitet und ergänzt. Mit drei Personen der Zielgruppe wurden mit einem zeitlichen Abstand auch tiefergehende Interviews geführt, die sich mehr an Leitfragen orientierten. Von den InterviewpartnerInnen waren 14 männlich und 8 weiblich. Um ein breites Bild der Wahrnehmungen und Auswirkungen zu gewinnen, strebte Interviews aus möglichst unterschiedlichen Gruppen an. Der Überhang an männlichen Interviewpartnern ergab sich vor allem, weil es keine weiblichen Komiteemitglieder und Dorfvorsteher gab.

Darüber hinaus konnte ich ein Interview mit dem Ingenieur der ausführenden Baufirma führen. Zwei weitere Interviews wurden mit Journalisten geführt und eines mit einem Politiker und eines mit einer Mitarbeiterin einer lokalen NGO. Am Ende des Forschungsaufenthalts wurden noch vier ExpertInnen, Lehrende an der Technical University und Pamoja Trust (eine durchführende Organisation von Slum-Upgrading Projekten), zu ihrer Position und Erfahrung zu Slum-Upgrading und Infrastrukturprojekten in Slums befragt. Mit all diesen Personen, die nicht zur Zielgruppe gehörten, wurden Leitfadeninterviews geführt, da sie fokussierter sind und es erleichtern, vergleichbare Informationen zu erhalten. (Dannecker and Vossemer 2014:158) Von den geführten Interviews flossen 10 Interviews nicht in diese Arbeit ein, da die Personen nicht zur Zielgruppe gehörten und sich ihre Aussagen im Laufe des Auswertungsprozesses als nicht relevant für die Forschung herausstellten. Aus Gründen des Persönlichkeitsschutzes wurden die Namen der interviewten und von der Straße betroffenen Personen geändert. Tabelle 1 listet jene InterviewpartnerInnen auf, deren Aussagen in dieser Arbeit verwendet wurden.

Während des Forschungsaufenthalts hielt ich mich den Großteil meiner Zeit am konkreten Forschungsort auf. Durch teilnehmende Beobachtungen, informelle Gespräche und explorative Spaziergänge nahm ich Daten zur Umgebung auf. Dabei orientierte ich mich an der Herangehensweise der Ethnographie (Charmaz 2014:35–45) sowie der Bestandsaufnahme in der Stadtplanung (Reicher 2014:160–163). Um die Veränderungen durch den Straßenbau auf einer weiteren Ebene festzuhalten, erstellte ich mit Hilfe eines Teils meiner InterviewpartnerInnen eine Karte vom Straßenabschnitt in Soweto-West, wo festgehalten wurde welche Gebäude, Einrichtungen und Shops sich vor Beginn des Straßenbaus dort befanden und wie die aktuelle Situation aussah.

„Qualitative research of all sorts relies on those who conduct it.“ (Charmaz 2014:27) ForscherInnen werden in der Interaktion ein aktiver Bestand des beforschten Feldes, ob beim Beobachten oder in der Kommunikation. Daher sind diese verpflichtet zu reflektieren, was sie

in das Feld bringen, was sie sehen, was sie wahrnehmen und wie sie diese Wahrnehmungen interpretieren. (ebd.)

Name	m/w	Beschäftigung	Organisation	Ort
InterviewpartnerInnen entlang der Otiende Ayany Link Road				
Dorothy	w	LehrerIn		Kianda
Eric	m	Dorfvorsteher		Kianda
Esther	w	SozialarbeiterIn		Kianda
Evans	m	Komiteemitglied		Raila
Faith	w	ehemalige Ladenbesitzerin		Soweto West
Felix	m	Hausmeister		Kianda
Henry	m	SchulleiterIn		Soweto West
Heshmael	m	LehrerIn		Raila
Jack	m	Dorfvorsteher		Kianda
James	m	SchulleiterIn		Soweto West
Jecinta	w	SchulleiterIn		Soweto West
Joseph	m	Komiteemitglied		Soweto West
Makena	w	ehemalige LadenbesitzerIn		Kianda
Merlik	m	LehrerIn		Soweto West
Moses	m	SozialarbeiterIn		Soweto West
Reuben	m	Pastor		Kianda
Robert	m	LadenbesitzerIn		Raila
Rodgers	m	LadenbesitzerIn		Kianda
Sharon	w	LadenbesitzerIn		Soweto West
Stacey	w	LehrerIn		Soweto West
Tabitha	w	ehemalige LadenbesitzerIn		Soweto West
Victor	m	Komiteemitglied		Soweto West
InterviewpartnerInnen außerhalb Kiberas				
Charles	m	Ingenieur	Ausführende Firma	
Elijah	m	Pastor		Kambi Muru
Felipe	m	Journalist	Pamoja Trust Radio	Kibera
Julius	m	Journalist	KCODA	Olympic
MCA	m	Lokalpolitiker		Kibera
Nelson	m	LehrerIn		Makini
Weitere InterviewpartnerInnen in Kibera				
Malachi Atieno Odongo	m	Wissenschaftlicher Mitarbeiter	Technical University	Nairobi
Mi-Ran Choi	w	Beraterin	Horizont 3000	Nairobi

Abbildung 1 InterviewpartnerInnen, die in dieser Arbeit verwendet wurden

Ich stellte mir zu Beginn die Frage, ob ich genug Menschen finden würde, die grundsätzlich bereit wären mit mir zu sprechen und sich darüber hinaus auch mir gegenüber öffnen und von ihren Erfahrungen berichten würden. Meine Annahme war, dass es für Menschen, die an der Straße wohnten und direkt vom Straßenbau betroffen sind, teilweise ihr Hab und Gut verloren hatten, bestimmt nicht einfach sei darüber zu sprechen. Auch war ich mir bewusst, dass ich nur eine begrenzte Zeit vor Ort sein werde und daher nicht viel Zeit habe, um tiefere zwischenmenschliche Beziehungen aufzubauen. Gleichzeitig wusste ich aufgrund vorheriger Aufenthalte in Ostafrika, dass ich als Europäerin mit weißer Hautfarbe eine besondere Stellung einnehmen werde. Durch meine äußerliche Erscheinung werde ich auffallen und die Menschen werden damit Gedanken, wie „Zugang zu finanziellen Ressourcen“ oder „Vernetzungsmöglichkeit“, verbinden. Dank meiner bestehenden lokalen Kontakte kam ich aber sehr schnell und leicht mit Personen der Zielgruppe in Kontakt. Vor allem jene Personen, die wenig Positives im Zusammenhang mit dem Straßenbau wahrnahmen, äußerten sich mir gegenüber sehr erfreut darüber, dass jemand kam, sich nach ihnen erkundigte und ihnen aufrichtig zuhörte. Es ist möglich, dass sie darüber hinaus noch Hoffnungen auf finanzielle Unterstützung oder ähnliches hatten. Durch offene Kommunikation zu meiner Person und Tätigkeit versuchte ich, mögliche Missverständnisse oder falsche Erwartungen zu vermeiden. Dies empfehlen auch Englert und Dannecker. (Englert and Dannecker 2014:259) Meine lokale Ansprechperson setzt sich seit Jahren für einen Dialog zwischen den unterschiedlichen ethnischen Gruppierungen ein und wird daher von vielen sehr geschätzt und auch als lokale Autoritätsperson (ohne politisches Amt) gesehen. Natürlich kann es sein, dass sein Ansehen und seine, in gewisser Weise, Machtposition die Einwilligung der Leute mit mir zu sprechen beeinflusste. Auch war die Auswahl, mit welchen Personen ich sprach vor allem zu Beginn von ihm geprägt. Allerdings kam hier seine überparteiliche Position zur Geltung, da die Personen unterschiedlichen Ethnien angehörten, sowohl weiblich als auch männlich waren und auch durchaus unterschiedliche Wahrnehmungen hinsichtlich des Straßenbaus hatten.

Teilweise wurden die Interviews sehr persönlich und emotional und es hat mich überrascht, wie schnell ich zu vielen meiner InterviewpartnerInnen eine vertrauensvolle Gesprächsbasis fand.

In Anbetracht meiner speziellen Rolle als europäische Forscherin bin ich mir allerdings auch nicht sicher, was von dem Erzählten taktische Überlegung war und was tatsächlich von den Interviewten so und in dieser Intensität wahrgenommen wurde. Im Gegensatz zu früheren

Aufgehalten wurde ich auf der Straße, rund um den konkreten Raum der Feldforschung, von fremden Personen selten angesprochen oder um finanzielle Unterstützung gebeten. Ich nehme an, dass dies damit zusammenhing, dass ich, vor allem zu Beginn, vor Ort immer mit Einheimischen unterwegs war und so nicht nur als Touristin oder Europäerin, sondern zusätzlich noch als Bekannte von jenen Personen gesehen wurde.

Die meisten InterviewpartnerInnen stimmten einer Aufzeichnung des Gesprächs zu. Bei jenen Personen, die es verwehrt, hielt ich das Gespräch schriftlich fest oder nahm direkt anschließend ein Gedächtnisprotokoll auf.

Die zentrale Methode in der Forschung war das qualitative Interview, daher waren die Sprachkenntnisse von hoher Relevanz. (Englert and Dannecker 2014:237) Diese können nicht nur den Zugang und Gesprächseinstieg erleichtern (ebd.) sondern helfen auch, um die Blickwinkel und Erklärungen der InterviewpartnerInnen besser wahrzunehmen und zu erforschen (Charmaz 2014:60). Englisch und Suaheli sind die offiziellen Sprachen in Kenia. Von früheren Aufenthalten wusste ich, dass in Nairobi und auch in Kibera Englisch weit verbreitet ist. Die Interviews wurden daher alle auf Englisch geführt. Leider verfügten vor allem Frauen über deutlich schlechtere Englischkenntnisse als erwartet und so wurde mir bei zwei Interviewpartnerinnen von Familienmitgliedern übersetzt. In der Vorbereitung des Forschungsaufenthalts frischte ich meine Grundkenntnisse in Suaheli auf, um mit meinen InterviewpartnerInnen zumindest ein paar Wörter in Suaheli wechseln zu können. Dies brach in manchen Situationen das Eis und aufgrund der positiven Rückmeldungen vermute ich, dass es auch einen gewissen Beitrag zu einer besseren Gesprächsbasis leistete.

2.4 Datenauswertung

Bei der GT steht die intensive Arbeit mit dem Datenmaterial und deren Analyse im Zentrum, da die Aussagen und Erkenntnisse in den Daten verankert, also „grounded“, sind. (Charmaz 2014: 1-3) Nach der Transkription der Interviews folgte die Phase des Kodierens. Dabei werden die Daten in Segmente aufgebrochen, mit prägnanten Begriffen versehen und erste analytische Überlegungen für theoretische Kategorien für diese Segmente entwickelt. „[It] is a powerful tool that can enable you to define what constitutes the data to make implicit views,

actions, and processes more visible. In brief, you begin to conceptualize what is happening in the data.” (Charmaz 2014: 113)

Die Phase des Kodierens erfolgt nach Corbin und Strauss (1990) in drei Schritten: offenes, axiales und selektives Kodieren. Cathy Charmaz (2014) unterteilt das „offene Kodieren“ in zwei Teile: *initial coding* und *focused coding*.

- *Initial coding*: die Daten werden in kleine Segmente (Wort-, Zeilen- oder Satzweise) aufgebrochen und diese werden mit Überbegriffen versehen. Bei diesem ersten Schritt ist es wichtig in der Wahl der Überbegriffe möglichst nah an den Daten zu halten und offen zu bleiben, um den Denkprozess anzureizen und neue Ideen zuzulassen.
- *Focused coding*: aus den erstellten Codes werden die wesentlichsten herausgearbeitet und verwendet, um größere Datensegmente zu überarbeiten, zu sortieren und zu analysieren. Dadurch werden in diesem zweiten Schritt abstraktere und umfassendere Kategorien gebildet.
- *Axial coding*: hier werden Kategorien spezifiziert und mit Subkategorien in Beziehung gesetzt, wodurch Systematiken entstehen.
- *Selective coding*: die letzte Stufe des Kodierens, ähnlich wie das Axiale Kodieren, jedoch auf einer abstrakteren Ebene. Dabei kristallisiert sich „eine beschreibende Erzählung oder Darstellung über das zentrale Phänomen der Erzählung“ (Strauss / Corbin 1990: 94) und somit auch die Kernkategorie heraus. Nach Charmaz steht hinter der Erzählung oder „story line“ eine Entscheidung, die auch als solche transparent gemacht werden soll. (Schultz 2014: 86)

Eine Forschung nach der GT ist kein strikt linearer Prozess (Charmaz 2014: 18), dies gilt auch für die Datenauswertung. Deshalb wurden erste Kodierungen bereits am Forschungsort durchgeführt, um erste Erkenntnisse zu generieren und diese in die weiteren Interviews einfließen lassen zu können – sowohl was die Auswahl der InterviewpartnerInnen als auch die Phänomene betrifft, die im weiteren Verlauf untersucht werden sollen. Dieses Prinzip wird in der GT „Theoretical Sampling“ genannt. (Charmaz 2014: 192f.; Schultz 2014:80f.) Beispielsweise hatte ich zu Beginn das Thema ethnische Zugehörigkeit und inwiefern diese eine Rolle im Straßenbauprozess spielen würde nicht präsent. Nachdem eine interviewte Person von selbst lange darüber sprach, fragte ich in den darauffolgenden Interviews bewusst danach und beim Kodieren entwickelte sich das Thema zu einem wichtigen Code. Nach Beendigung des

Forschungsaufenthalts wurden die vier Schritte des Kodierens immer wieder durchgeführt und das Datenmaterial so mehrmals mit den unterschiedlichen Brillen der jeweiligen Schritte analysiert.

Das flexible und offene Forschungsdesign sowie der Forschungszugang durch die GT war in der konkreten Forschung sehr nützlich und sinnvoll. Bereits während der Forschung begann ich meinen Interviewleitfaden und damit auch den Forschungsfokus an die vor Ort angetroffenen Begebenheiten anzupassen. Dabei fokussierte ich mich auf die Hauptfrage, die sich auf die Auswirkungen der Lebensrealitäten der lokalen Bevölkerung durch den Straßenbau bezieht. Erst im Laufe des Forschungsprozess kristallisierten sich die Unterfragen heraus.

Das Niederschreiben von Gedanken und Ideen, auch Memos genannt, begleitet den Forschungsprozess nach der GT von Beginn an. Nach Charmaz handelt es sich dabei um einen zentralen Schritt zwischen der Erhebung der Daten und dem Schreiben des Endberichts der Forschung: „Memo-writing constitutes a crucial method in grounded theory because it prompts you to analyze your data and codes early in the research process.“ (Charmaz 2014: 163) Die Memos haben mir geholfen mich im Verlauf der Arbeit immer wieder zu fokussieren und den Faden wieder aufzunehmen.

Die Datenauswertung wurde durch das Computerprogramm für qualitative Datenauswertung „Atlas.ti“ unterstützt. Das Programm war hilfreich, um das Datenmaterial zu strukturieren, zu vergleichen und zu analysieren. In Anbetracht der großen Menge an Datenmaterial, war es auch eine wichtige Unterstützung, um den Überblick zu behalten.

Um ein grundlegendes Verständnis der für diese Arbeit wesentlichen Begriffe Slum und Slum-Upgrading zu schaffen, wird auf beides im folgenden Kapitel näher eingegangen.

3 Slums und Slum-Upgrading

Derzeit ist Sub-Sahara Afrika die Region mit dem weltweit niedrigsten Urbanisierungsgrad. Dies ist allerdings im Begriff sich zu ändern. Nach den Prognosen von UN-Habitat wird der Anteil von 40 % im Jahr 2010 bis zum Jahr 2050 auf über 60 % ansteigen. Nach Asien wird Afrika die zweitgrößte Zahl an städtischer Bevölkerung haben. (UN-Habitat 2014a:36; UN-Habitat 2008:12) Dementsprechend verzeichnen die Staaten in Sub-Sahara Afrika mit durchschnittlich 3 – 4 % hohe Wachstumsraten in der Urbanisierung. Das Wachstum der Städte in Kenia mit circa 4 % entspricht diesem regionalen Schnitt. Im Vergleich liegt das jährliche weltweite Städtewachstum bei 2 % und in der EU bei 0,5 %. (World Bank Open Data 2019) Die neuen StadtbewohnerInnen brauchen einen Platz zum Wohnen. Da die Nachfrage nach leistbarem formalem Wohnraum deutlich höher ist als das Angebot, enden viele der neu Zugezogenen in Slums oder informellen Siedlungen. Zwar ist zwischen 2000 und 2010 der Anteil der Menschen, die in Slums leben, gesunken, die absolute Zahl von SlumbewohnerInnen ist jedoch gestiegen. (World Bank Open Data 2019; UN-Habitat 2016:2) In Kenia lebt mehr als die Hälfte der urbanen Bevölkerung in benachteiligten und beengten Siedlungen mit mangelhaften Wohnstandards und Infrastruktur. (Bird, Montebruno, and Regan 2017:1) Allein in Nairobi gibt es mehr als 150 solcher Quartiere, die allerdings nicht nur auf die Landflucht, sondern auch auf das nicht überkommene Erbe der Kolonialzeit mit ihren schwachen urbanen Institutionen und sozialer Segregation zurückzuführen sind.² (LIPortal Online ; Fox 2014:191) Aufgrund der weiterhin steigenden Urbanisierung nicht nur in Kenia, sondern weltweit, wird die entsprechende Bereitstellung von Wohnraum und Infrastruktur auch in den kommenden Jahren eine große Herausforderung für die Städte sein. (Dupont 2016:1; Syrjanen 2008:7) Eine inklusive Stadtentwicklung, die arme Bevölkerungsschichten und ihre Wohnsituation miteinbezieht und als Teil des Ganzen sieht, wird dabei eine wichtige Rolle spielen. (Birch 2013)

² Mehr Information in Kapitel 4

Aber was wird unter einem Slum oder einer informellen Siedlung verstanden? Auf die Definition, die Herkunft und die Kritikpunkte des Begriffs wird in diesem Kapitel eingegangen. Auch wird die Frage beantwortet, wie benachteiligte Siedlungen entstehen und welche Zugänge es in der Vergangenheit und Gegenwart gibt, um die vorherrschenden Lebensbedingungen zu verbessern, die allgemein unter dem Schlagwort „Slum-Upgrading“ zusammengefasst werden.

3.1 Definition Slum / informelle Siedlung

Siedlungen, in denen mehrheitlich arme Bevölkerung wohnt, haben weltweit nicht nur unterschiedliche Bezeichnungen wie „ghetto“, „favela“ oder „township“, sondern auch unterschiedliche historische Wurzeln und Charakteristika. Gleichzeitig sind die Bezeichnungen „Slum“ und „Informelle Siedlung“ sowohl in der Literatur als auch im allgemeinen Sprachgebrauch sehr gängig. Sie werden oft als Synonyme und für sehr unterschiedliche Siedlungen verwendet. Welche Siedlung als „Slum“ bezeichnet wird, hängt immer von der lokalen und regionalen Wahrnehmung von Wohnstandards und gesellschaftlichen Bedingungen ab. Eine einheitliche und verbindliche Definition, was ein Slum und was eine informelle Siedlung ist, gibt es folglich nicht. (UN-Habitat 2012:3; Gulyani and Bassett 2010:2201; Gilbert 2007:699; Bird, Montebruno, and Regan 2017:497)

Dem Duden zufolge ist der Slum ein „Elendsviertel“ in einer Großstadt. Weitere Synonyme sind „Armenviertel“ oder „Armengetto“. Die Herkunft ist angeblich ungeklärt. Im Englischen bedeutete Slum eigentlich „kleine, schmutzige Gasse“. (Duden Online) Das Cambridge Dictionary definiert einen Slum als „a group of houses, blocks of flats, street etc. where the conditions are dirty and overcrowded and the building(s) usually in a bad state“. (Cambridge Dictionary Online)

Nach dem Gabler Wirtschaftslexikon sind Slums, „informelle Siedlungen“ oder „Elendsvierteln in räumlich segregierten Wohngebieten in urbanen Ballungsräumen“, wobei es sich dabei in der Regel um Notquartiere handle. Zu den Merkmalen zählen der Verfall der Gebäude, niedrige Wohnstandards, eine schlechte Infrastruktur bis hin zu Beschäftigungsverhältnissen im

informellen Sektor. Slums kommen vor allem im Globalen Süden³ als Auffangquartiere für städtische ZuwandererInnen im Zusammenhang der ansteigenden Migration in die Städte (Landflucht) vor. Allerdings bilden sich auch in den Städten des Globalen Nordens Slums, beispielsweise in der Folge des Brachfallens oder der Verödung alter innerstädtischer Industrieanlagen. Zusätzlich verstärken steigende Arbeitslosigkeit und der Rückbau von Sozialleistungen in manchen Ländern diese Entwicklung. (Gabler Wirtschaftslexikon Online)

Eine weitverbreitete und verwendete Definition ist die der Vereinten Nation. Dabei handelt es sich um fünf Kriterien, die ausschlaggebend sind, um festzustellen ob es sich bei einer Siedlung um einen Slum handelt. Diese Kriterien beschreiben sowohl die physischen als auch juristischen Charakteristika eines Slums. Soziale Indikatoren sind zwar ebenfalls sehr prägend für einen Slum, jedoch sind diese schwer messbar und daher nicht Teil der operationalen Definition. Es müssen nicht alle Punkte erfüllt werden, in der Regel treffen mindestens zwei bis drei der Punkte zu (UN-Habitat 2003: 10f.):

- Unzureichender Zugang zu sauberem Trinkwasser
- Unzureichender Zugang zu sanitärer Infrastruktur
- Schlechte Bausubstanz
- Zu wenig Raum zum Leben
- Unsichere Wohn- und Aufenthaltsrechte

Die Definition eines Slums bezieht sich auf die Verhältnisse, in denen die Personen in ihrer räumlichen Umgebung leben und die daraus resultierende Lebensqualität. Es existieren Slums sowohl in nicht geplanten und informellen als auch in geplanten und formellen Siedlungsstrukturen, wo es grobe Missstände in Bezug auf die Lebensqualität gibt. Dem gegenüber beschreibt der Begriff „informellen Siedlung“ die Art der Entstehung oder den rechtlichen Status einer Siedlung. Er sagt prinzipiell nichts über die Lebensqualität, die Beschaffenheit der Häuser oder die vorhandene Infrastruktur aus. Daher gibt es auch informelle Siedlungen, die eine sehr hohe Lebensqualität aufweisen. (UN-Habitat 2003:196; Médard 2010:36)

³„Globaler Süden“ oder „Global South“ ist ein Begriff, der die negativ konnotierten Bezeichnungen „Entwicklungs- bzw. Schwellenländer“ ablöst. Er geht in seiner Definition über die rein räumliche Dimension hinaus, um die wechselseitigen globalen Abhängigkeiten und Verflechtungsprozesse zu verdeutlichen und analysieren zu können. (Dados and Connell 2012:12)

Siedlungen können nach der Definition von UN-Habitat also sowohl ein Slum als auch eine informelle Siedlung sein. Dies trifft beispielweise auf Kibera zu. Zum Großteil sind die Landrechte nicht geklärt, bzw. besitzen mehrere Personen Landurkunden für ein und dasselbe Grundstück. Auch lebt die Mehrheit der Bevölkerung in Kibera in beengten Behausungen aus schlechter Bausubstanz, die nicht an die Kanal- oder Wasserversorgung angeschlossen sind. (World Bank 2006; Gulyani and Bassett 2010:2213) Obwohl es Siedlungen mit mangelnder Hygiene und schlechten Behausungen sowie ungeklärten Landrechten schon seit mehreren Jahrhunderten in Städten gibt, kommt die Bezeichnung „Slum“ erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts in England auf. Dies könnte zum Teil durch die Verbesserung der Lebensqualität in den Städten erklärt werden. Da sie sich nun von den Wohnbedingungen der restlichen städtischen Bevölkerung merkbar unterschieden, konnten diese Siedlungen als Slums identifiziert werden. (UN-Habitat 2003:65) Angeblich führte der Sträfling und Schriftsteller James Hardy Vaux in seinem 1812 erschienen Wörterbuch der Gaunersprache die erste nachgewiesene Definition eines Slums an. Demzufolge bedeutete es so viel wie „Gaunerei“ oder „kriminelle Machenschaften“. (Davis 2007:26) Anderen Quellen zu Folge tauchte der Begriff in den 1820ern auf und wurde verwendet, um die Siedlungen mit den schlechtesten Wohn- und Hygienebedingungen zu beschreiben. Diesen Siedlungen wurde zugeschrieben, ein Zufluchtsort für Kriminelle sowie Drogenmissbrauch als auch eine Quelle für Epidemien zu sein, die sich über die Stadt ausbreiten würden. (UN-Habitat 2003: 9) Im Laufe der Zeit erreichte der Begriff eine zunehmende Verbreitung, sodass Mitte des Jahrhunderts Siedlungen in Frankreich, Amerika und Indien als Slums bezeichnet wurden. Auch wurden Slums als globales Phänomen angesehen und es wurde debattiert „wo wohl die schlimmsten Bedingungen vorherrschen würden“. (Davis 2007: 26) Die Lebensbedingungen in diesen Siedlungen wurden damals von Reformern und Forschern wie Charles Booth aber auch von damaligen Zeitgenossen, wie Charles Dickens oder Friedrich Engels dokumentiert. (Birch 2013; Davis 2007: 27; UN-Habitat 2003: 9) Dabei war die Charakterisierung von Slums als Siedlungen mit „baufälligen Häuser[n], Überfüllung, Krankheit, Armut und Laster“ (Davis 2007:27) wiederkehrend.

Bis heute werden mit dem Begriff Slum jene Charakteristiken verbunden, die zumindest zum Teil nicht die Siedlung per se, sondern die Personen betrifft, die im Slum wohnen. Die Verwechslung des physischen Problems der mangelhaften Wohnqualität mit den Eigenschaften der dort lebenden Menschen, macht das Wort nach Gilbert gefährlich. Nachdem sowohl AkademikerInnen als auch Personen in der Praxis den Begriff für Jahrzehnte vermieden hatten,

erlebte er um die Jahrtausendwende, angestoßen durch die „cities without slums“ Initiative der UN und die Millennium Development Goals (MDGs), eine Rückkehr. (Gilbert 2007:698) Mit der Bezeichnung Slums werden Mängel assoziiert und die Illusion einer Trennung zwischen der Stadt und der Heimat des „Anderen“ erzeugt, ein Ort, der zudem ein Nährboden für Verbrechen sei. Auch würden die wenigsten BewohnerInnen ihren Ort selbst als Slum bezeichnen und werden zudem aufgrund ihres Wohnorts stigmatisiert. (Mayne 2017; Gilbert 2007) Demgegenüber argumentiert Dorling (2017), dass es wichtig sei einen Begriff zu haben mit Hilfe dessen jene Personen und die Missstände mit denen sie zu leben und kämpfen hätten, identifiziert werden können, um entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung setzen zu können. (Dorling 2017)

Ein weiterer Kritikpunkt des Begriffs Slum ist seine generalisierende Verwendung und der Anschein, als Slum bezeichnete Siedlungen seien homogen. Der Begriff wird auf eine große Anzahl und gleichzeitig sehr unterschiedliche Siedlungen weltweit angewendet. (Gulyani and Bassett 2010:2202; Mayne 2017; Gilbert 2007:704) Daher sei er nicht hilfreich, um die vorherrschenden realen Missstände messbar zu machen. Ähnlich wie bei der „Armut“, hänge es auch hier stark von den lokalen und gesellschaftlichen Umständen ab. (Gilbert 2007:700) Für ein genaueres Verständnis der jeweils konkreten Lebensumstände in einer als Slum bezeichneten Siedlung entwickelten Gulyani und Bassett (2010) ein analytisches und theoretisches Modell namens „the living conditions diamond“. Dafür wurden vier Dimensionen ausgewählt, die miteinander agieren, sich gegenseitig bedingen und der operationalen Definition der UN sehr ähneln: Eigentumsverhältnis, Infrastruktur, Wohnqualität sowie Nachbarschaft und Umgebung. Die grafische Darstellung macht die vorhandenen Daten sowohl für ExpertInnen als auch für Laien zugänglicher und anschaulicher. Mit dem Modell können die Lebensumstände in Siedlungen miteinander verglichen und Aktionen besser geplant und durchgeführt werden. (Gulyani and Bassett 2010)

Der Begriff Slums ist durchaus kritisch zu betrachten und keineswegs ideal, da eine Siedlung abhängig vom sozialen Status, Kultur und Ideologie sowie über den Lauf der Zeit unterschiedlich betrachtet und beurteilt wird und daher der Begriff nicht universell angewendet werden kann. (Gilbert 2007:700) Im Endeffekt muss im Einzelfall untersucht werden, wie die Lebensbedingungen vor Ort sind. Im Fall von Kibera und dieser Arbeit habe ich mich entschlossen, den Begriff Slum auch deshalb trotz der Kritik zu verwenden, da meine InterviewpartnerInnen,

allen voran die BewohnerInnen, Kibera selbst als Slum bezeichneten.⁴ Ich beziehe mich in der Verwendung des Begriffs auf die operationale Definition der UN.

3.2 Gründe für die Entstehung von Slums

Slums wurden in der Vergangenheit oft als vorübergehendes Phänomen dargestellt. Sie würden im Zuge der Industrialisierung und der Urbanisierung natürlicherweise entstehen. Auch wurden sie als Zeichen des Wirtschaftswachstums in Ländern des Globalen Südens gesehen. Sobald Personen in die Stadt integriert seien und dementsprechend auch eine Arbeit in der formalen Wirtschaft und Geld verdient haben, ziehen sie aus dem Slum in formale Siedlungen. (Frankenhoff 1967:27; Turner 1968:109–111) Allerdings sind Städte in den letzten Jahrzehnten vor allem in Sub-Sahara Afrika auch ohne Wirtschaftswachstum stark gewachsen – „urbanization without growth“. (Jedwab and Vollrath 2015:13; Fox 2014:192) Auch weisen Haushalte in Slums über Generationen eine sehr geringe sozio-ökonomische Mobilität auf. Das heißt BewohnerInnen in Slums sind nicht nur Menschen, die vor kurzen in die Stadt gezogen sind, sondern leben bereits in der zweiten oder dritten Generation in Slums. (Buckley and Kalarickal 2005:234) Dies war auch bei meinen InterviewpartnerInnen der Fall. Gut die Hälfte lebte seit mindestens einer Generation in Kibera. Der andere Teil kam selbst nach Nairobi, um dort Arbeit zu finden. Jedoch lebten sie alle bereits fünf Jahre oder mehr in Kibera.

Die Gründe für die Entstehung von Slums sind also vielseitig, wobei die rasante Urbanisierung, die durch die Landflucht stark gefördert wurde, die daran anschließende große Nachfrage nach leistbarem Wohnraum und unzureichende Antworten durch Wohn- und Stadtentwicklungspolitik wichtige Rollen spielen. (Fox 2014:192; UN-Habitat 2003; Cities Alliance) Da der offiziell vorhandene Wohnraum in der Stadt für die arme Bevölkerung zu teuer oder das Angebot nicht ausreichend ist, ziehen die Menschen in informelle Siedlungen. Viele Stadtregierungen sind mit den hohen Wachstumsraten ihrer Städte überfordert, einfache Hütten werden aufgrund des Bedarfs von der Bevölkerung selbst aufgestellt. Andererseits herrscht in nationalen sowie lokalen Regierungen auch der politische Unwille, die Rechte der „urban poor“ anzuerkennen,

⁴ In folgenden Interviews: James Pastor 2016 P2; Charles Ingenieur 2016 P6; Moses Sozialarbeiter 2016 P7; Joseph Komitee 2016 P8; MCA 2016 P11; Henry Direktor 2016 P20:5-26; Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26; Philip Pamoja FM 2016 P27; Malichai Technical University 2016 P29; Reuben Pastor 2016 P31; Stacy Lehrerin 2016 P32; Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34; Victor Komitee 2016 P37; Julius KCODA 2016 P38

diese in die Stadtplanung zu inkorporieren und konkret für die Verbesserung der Lebensbedingungen in Slums bzw. zur Prävention ihrer Entstehung zu sorgen. (UN-Habitat 2012:7)

Der wachsende Wohlstand in Städten und folgend eine steigende Nachfrage nach Land sowie Landspekulationen treiben Grundstückspreise noch weiter nach oben. Dieser Trend führt weiter zu einer Verknappung des Angebots an leistbarem Land bzw. Wohnraum für die einkommensschwache Bevölkerung, aber auch zunehmend für die Mittelschicht. (UN-Habitat 2012:6; Huchzermeyer 2008:21) UN-Habitat stellt zusammenfassend fest: “[slums] *are not just a manifestation of a population explosion and demographic change, or even of the vast interpersonal forces of globalization. Slums must be seen as the result of a failure of housing policies, laws and delivery systems, as well as of national and urban policies*” (UN-Habitat 2003:5). Eine vertiefende Begründung für das Versagen der Stadt- und Wohnpolitik sowie Gesetzen und deren Umsetzung in diesem Bereich liegt in den historischen und politischen Dynamiken, wie das Erbe der Kolonialzeit sowie der Fokus der Entwicklungszusammenarbeit auf den ländlichen Raum. Dies gilt vor allem, wenn begründet werden soll, weshalb über 60 % der städtischen Bevölkerung in Sub-Sahara Afrika in Slums lebt. (Fox 2014)

Die Kolonialzeit in Sub-Sahara Afrika stellt einen kritischen Punkt in der Geschichte der dortigen Stadtentwicklung dar. Während der Kolonialzeit entstanden viele Städte, allerdings verfolgten die koloniale Verwaltung eher eine „anti-urban“ Politik und investierten daher weder in die Stadtentwicklung noch in notwendige Institutionen. (Lonsdale 2010:9) Damit waren die Städte nach der Unabhängigkeit sehr schlecht vorbereitet, das beschleunigte Wachstum der städtischen Bevölkerung in der frühen Unabhängigkeitsperiode aufzunehmen. Dies führte vermehrt zu ungeplanter Stadtentwicklung und dem Wachstum von informellen Siedlungen. (Fox 2014:195) Diese Siedlungen bieten im Schatten der Informalität einen fruchtbaren Boden für Klientel-Netzwerke, politische Protektion und die Möglichkeit für lukratives Wirtschaften für einige Wenige und damit starke Anreize, den status-quo zu erhalten. (Fox 2014:198; Médard 2010:41) Beispielsweise sind in Kibera, wo der Großteil der Bevölkerung zur Miete wohnt, 41 % der VermieterInnen Regierungsbeamte, 16 % PolitikerInnen und weitere 42 % gehören zwar nicht den beiden ersten Gruppen an, sind allerdings nicht in Kibera wohnhaft. (Gulyani and Talukdar 2008:1930) Da sie von den schlechten Bedingungen vor Ort kaum betroffen sind, besteht von Seiten der Vermietenden wenig Interesse die erzielten Einnahmen in die Verbesserung der Behausungen oder der Umgebung zu investieren. Auch haben Regierungsbeamte und PolitikerInnen unter Umständen kein Interesse, sich für eine Veränderung

einzusetzen, da sie vom aktuellen Status als Vermietende profitieren. Allerdings bekommt der Staat, der eigentliche Grundbesitzer, hierdurch keinen Anteil dieses Finanzflusses, da das Geschäft informell läuft. (Gulyani and Talukdar 2008:1933; Médard 2010:44)

Als direkt Betroffene der vergleichsweise hohen Mieten für schlechte Wohnqualität, war die vorherrschende Korruption am informellen Wohnungsmarkt für einige InterviewpartnerInnen ebenfalls ein wichtiges Thema. Dass andere, vor allem privilegierte, Personen und Organisationen von ihrer Situation und der Existenz von Kibera profitierten und sich auch daher kaum etwas und wenn sehr langsam verbessert, verärgerte und frustrierte sie sehr.⁵

Neben dem Erbe der Kolonialzeit spielt auch der „anti-urbane“ Entwicklungsdiskurs eine nicht unbeachtliche Rolle. Während in den 50ern und 60ern Urbanisierung im Globalen Süden als positives Signal gesehen wurde, vermehrten sich ab den 70ern die Stimmen, vor allem in Afrika, das rasche Städtewachstum einzudämmen und sich dafür mehr auf die Entwicklung des ländlichen Raumes zu fokussieren. Nicht nur viele afrikanische Regierungen übernahmen diesen Ansatz in ihren politischen Strategien der Bevölkerungsentwicklung, auch in den entwicklungspolitischen Programmen und dementsprechend auch der finanziellen Unterstützung der Geberländer und internationalen Institution spiegelt er sich teilweise bis heute wider. Die von der Weltbank für Slum-Upgrading zur Verfügung gestellten Gelder sanken von \$498 Millionen USD in der Periode 1972-81 auf 81 Millionen für den Zeitraum 1992-2005. In der Stadtverwaltung hat diese „Umorientierung“ zu einem gewissen Laissez-faire Ansatz der Stadtentwicklung geführt. Trotz des „anti-urbanen“ Kurses hielt das Städtewachstum weiter an und es ist anzunehmen, dass mitunter aufgrund von fehlenden Strategien und Gelder auch die informellen Siedlungen und Slums weiterwuchsen und wachsen. (Fox 2014:199–200)

3.3 Slum-Upgrading & Infrastruktur-Projekte in Slums

Trotz der vorigen im Kapitel beschriebenen Herausforderungen, gibt es auch diverse Ansätze für eine Veränderung. Ein neuer Diskurs über Stadtentwicklung im Globalen Süden wäre nach Fox bereits ein erster wichtiger und hilfreicher Schritt:

⁵ In folgenden Interviews: James Pastor 2016 P2:208-208; Joseph Komitee 2016 P10:333-353; MCA 2016 P11:33-33; Nelson Lehrer 2016 P14:36-36; Julius KCODA 2016 P38:8-8; Henry Direktor 2016 P20:52-52; Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P43:52-134

“A shift in the discourse, toward recognizing the positive contributions that cities can make to development (not simply the problems they create), may serve to encourage governments to take a more active approach to managing urbanization in a way that maximizes public welfare, and stimulate further research that sheds light on the complex political dynamics in African cities that serve to perpetuate urban underdevelopment.” (Fox 2014:200)

Unter Slum-Upgrading wird heute die schrittweise Verbesserung der existierenden Lebensbedingungen in Slums verstanden. Das übergeordnete Ziel ist die Formalisierung aktuell informeller Siedlungen und die Integration der Siedlungen und ihrer BewohnerInnen in die Stadt. BewohnerInnen von Slums sind oft von wirtschaftlichen, sozialen, institutionellen und kommunalen Dienstleistungen ausgeschlossen, da sich das Angebot hauptsächlich auf formale Siedlungen beschränkt. Durch Slum-Upgrading sollen diese Dienstleistungen auch Slum-BewohnerInnen zur Verfügung gestellt werden. Diese umfassen rechtliche (Landbesitz), physische (Infrastruktur), soziale (z.B. Kriminalität oder Bildung) oder wirtschaftliche Dienstleistungen. (Cities Alliance)

Der Umgang mit Slums gestaltete sich in der Vergangenheit sehr unterschiedlich. In den letzten Jahrzehnten hat sich das Verständnis von Slums von einem belästigenden Missstand hin zu einem allgemeinen Konsens entwickelt, dass diese Siedlungen einzigartige Ökosysteme sind, die sich im Laufe der Zeit an die Bedürfnisse ihrer BewohnerInnen anpassen und somit verändern. (Andavarapu and Edelman 2013:185) Damit einhergehend wird heute in der Literatur und auch von internationalen Organisationen weitgehend der Standpunkt vertreten, dass es einer inklusiven und breiten (wenn nicht sogar stadtweiten) Herangehensweise bedarf, um die Lebensbedingungen in Slums nachhaltig verbessern zu können. (UN-Habitat 2012; Huchzermeyer 2008; Cities Alliance; Gulyani, Bassett, and Talukdar 2014; Andavarapu and Edelman 2013) Diese Entwicklung hat auch die rechtliche Diskussion über das Recht auf Wohnen beeinflusst. Das Committee für Wirtschaftliche, Soziale und Kulturelle Rechte (CESCR) identifizierte 1991 im General comment No. 4 sieben Aspekte, die das Recht auf Wohnen in jedem Kontext zu beinhalten hat: „a) Legal security of tenure, b) availability of services, materials, facilities and infrastructure, c) affordability, d) habitability, e) accessibility, f) location and g) cultural adequacy.“ (OHCHR 1991) Ziel des Slum-Upgradings ist es, auch den Menschen dieses Recht zu sichern, indem die Wohnbedingungen verbessert werden und sie gleichzeitig vor den Entwicklungen des freien Wohnungsmarktes zu schützen, die sie drängen würde die neuen Häuser oder Wohnungen zu verkaufen und zurück in ihr altes oder in ein neues Slum zu

ziehen. Die Erreichung dieses Ziels ist allerdings eine Herausforderung. Huchzermeyer unterstreicht die Gefahr von konventionelle Slum-Upgrading Projekten durch die Wertsteigerung der Lage oder der Wohneinheiten zur Verdrängung der ursprünglich Begünstigten und dem Profit von besser gestellten Personen zu führen. Dadurch würden die wichtigen Aspekte des Rechts auf Wohnen nicht erreicht werden. (Huchzermeyer 2008:26) Die Steigerung der Mietpreise und die Gefahr der Verdrängung der Ärmsten wurde auch von lokalen InterviewpartnerInnen als negative Auswirkung des Baus der Otiende Ayany Link Road genannt.⁶

Nach Andavarapu und Edelman (2013) lassen sich die unterschiedlichen politischen Ansätze im Umgang mit Slums in vier Phasen aufteilen. Ihre Einteilung deckt sich auch weitgehend mit jener von UN-Habitat (2012). In der ersten Phase „Öffentlicher Wohnungsbau und Zwangsräumung 1950-1972“ stellten Theorien wie die Kultur der Armut und Marginalität Slums als problematische Gewalt- und Prostitutionsdenkmäler dar. Slums wurden nicht als Teil der rationalen und modernen Stadt gesehen und die Slum-BewohnerInnen als (noch) nicht reif für das moderne urbane Leben. (Andavarapu and Edelman 2013:185) Auch in der Stadt Nairobi distanzierte man sich gerne von der armen urbanen Bevölkerung und es herrschte die Ansicht, dass die Hauptstadt keinem Slum ähneln darf. Daher wurden BewohnerInnen aufgefordert wieder in ihre ländlichen Regionen zurückzukehren. (Médard 2010:48) Der damals bevorzugte Zugang war die Zerstörung der Siedlungen sowie die Verlegung der BewohnerInnen in öffentliche Wohnprojekte, die sich oft am Stadtrand befanden. Die bestehenden sozialen, wirtschaftlichen und politischen Verbindungen von Nachbarschaften in Slums wurden dadurch zerrissen. (UN-Habitat 2014a:13; Gilbert 2007:699; Huchzermeyer 2008:23; Andavarapu and Edelman 2013:185–186) Die Zerstörung von Slums ist heute weitgehend unpopulär, da sie die Armut der Betroffenen nur verschärft und in Folge zur Bildung von weiteren Slums beiträgt. (Iweka and Adebayo 2015:1036)

Die zweite Phase der Wohnungspolitik für die arme urbane Bevölkerung basierte auf „Selbsthilfe 1972 – 1988“ und fokussierte auf die Legalisierung der Landrechte („tenure security“) und der technischen und baulichen Verbesserung („sites-and-services schemes“ / „in-situ upgrading“). Nachdem es die öffentliche Hand nicht schaffte, ausreichend und entsprechend

⁶ Mehr Informationen in Kapitel 5.3.2.1 Gentrifizierung & Preissteigerungen

leistbare Wohnungen für die untere Einkommensklasse zur Verfügung zu stellen, konzentrierte man sich auf die Bemühungen der BewohnerInnen, ihre Wohnungssituation selbst zu verbessern. (Andavarapu and Edelman 2013:187) Dieser Zugang gestaltete sich als deutlich günstiger und wurde von internationalen Organisationen verfolgt. (UN-Habitat 2012:8; UN-Habitat 2014a:16) Die Sicherung von Landrechten wird als der „heilige Gral“ des Slum-Upgradings gesehen und Studien belegen positive Entwicklungen, vor allem bei der Vergabe an den weiblichen Vorstand der Familie. Dennoch gibt es auch Kritiken an diesem Ansatz, da er vor allem der Mittelschicht nutzt und zur Gentrifizierung führte. Allen voran die MieterInnen litten unter den steigenden Mieten und höheren Lebenshaltungskosten. Auch greife die alleinige Verbesserung von Häusern oder Infrastruktur zu kurz. Die zu Grunde liegenden sozialen, wirtschaftlichen und institutionellen Aspekte von Slums müssen berücksichtigt und adressiert werden, ansonsten sind die Projekte nur kontraproduktiv. Darüber hinaus ist es wichtig die durchaus diverse Gruppe an Stakeholdern mit einzubinden, da all diese genannten Aspekte sich gegenseitig beeinflussen. Mit dem Fokus auf „Selbsthilfe“ zog sich der Staat aus seiner Verantwortung, sich um die Behausung der armen urbanen Bevölkerung zu kümmern, zurück. (Andavarapu and Edelman 2013:188; Davis 2007; UN-Habitat 2014a:17; UN-Habitat 2012:13)

Die dritte Phase „Befähigung 1986-1992“ ist eine Weiterentwicklung des Konzepts der Selbsthilfe hin zur Einbindung von Nichtregierungsorganisationen (NGOs). Unter Befähigung (Enablement) wird die Bereitstellung des rechtlichen, institutionellen und finanziellen Rahmens verstanden, der private Unternehmer, Gemeinschaften und Einzelpersonen miteinbezieht, um den städtischen Wohnungsbau effektiv entwickeln zu können. Dieses Konzept der Befähigung ist auch ein wichtiger Teil der New Political Economy (NPE) - einer Theorie der politischen Ökonomie, die aus dem früheren Neoliberalismus übernommen und weiterentwickelt wurde. (Andavarapu and Edelman 2013:188) Während frühere KritikerInnen die Weltbank für die Entwicklung hin zu mehr Beteiligung lobten, kritisierte Davis, dass die wahren Begünstigten dieses Zugangs eher große NGOs und nicht die Menschen vor Ort wären. (Davis 2007:92)

Die vierte Phase startete nach Andavarapu und Edelman mit der Initiative „Cities Without Slums“, der Cities Alliance. Hier schlossen sich mehrere internationale und multinationale Organisationen, wie UN-Habitat und Weltbank, zu einer globalen Partnerschaft zusammen. Diese verfolgt das Ziel, die urbane Armut zu reduzieren und die Rolle der Städte für nachhaltige Entwicklung zu fördern. Dabei werden Städte und Länder angehalten umfassende

Stadtentwicklungspläne zu entwickeln und umzusetzen, um die Lebensbedingungen in Slums nachhaltig zu verbessern. (Andavarapu and Edelman 2013:189)

Straßen können bei der Integration von Slums in das formelle und offizielle System der Stadtplanung, -verwaltung und -regierung einen wichtigen Startpunkt darstellen. Sie haben das Potential eine Reihe von Vorteilen und multi-dimensionale Wirkungen für die Slum-BewohnerInnen zu generieren und erweisen sich als entscheidend für die zukünftige Zusammenführung von Siedlungen. (UN-Habitat 2012:13)

„In practice streets trigger a range of benefits for slum residents and generate multi-dimensional outcomes and prove to be vital for the future consolidation of settlements. They attract shops and services, and they promote people's identification with their place of residence, bringing in orderly development and an enhanced sense of public safety, especially for women and children. This often translates into household investment in shelter improvement and economic activities, even without legal security of tenure. In informal settlements of Latin America, for example, residents commonly regard streets created by government slum upgrading projects as an official recognition of their residential areas and a stepping stone towards citizenship and realisation of tenurial rights. The strategic approach suggested here draws on such practice and pragmatic lessons from international experience.“ (UN-Habitat 2012:2)

Dieser integrierte Zugang soll eine Reihe von politischen und strategischen Maßnahmen wie die Verbesserung des Zugangs zu Arbeitsmöglichkeiten und ein entsprechendes Angebot für leistbares und sicheres Wohnen beinhalten. (UN-Habitat 2012:2) Dies ist essenziell, um die Lebenssituation der armen urbanen Bevölkerung nachhaltig zu verbessern und die Bildung von neuen Slums durch ein Slum-Upgrading Projekt vermeiden zu können. (Birch 2013; Huchzermeyer 2008:23) Der Abbruch von Häusern oder die Umsiedelung von BewohnerInnen kann zwar bei diesem Zugang nicht verhindert werden. Aber UN-Habitat unterstreicht daher umso mehr die Wichtigkeit, solche Prozesse als auch Slum-Upgrading Projekte allgemein von Beginn der Planung partizipativ unter Einbindung aller Stakeholder zu gestalten. (UN-Habitat 2012:36)

Als Partizipation werden nach Straßburger und Rieger Aktivitäten gesehen, bei denen die Bevölkerung den Prozess oder das Projekt aktiv mitgestalten kann. Information oder Befragungen werden dabei als Vorstufen der Partizipation definiert. (Straßburger and Rieger 2019:23f.) Demnach müssen für eine tatsächliche Partizipation Stakeholder zumindest mitbestimmen können. Für UN-Habitat bedeutet dies daher die lokale Bevölkerung und lokalen

CBOs sowohl in die Planung und die Entscheidung der Prioritäten als auch in die Implementierung und Wartung bzw. Pflege des Projekts oder der Projekte aktiv einzubinden. (UN-Habitat 2012:19)

Die Partizipationspyramide von Straßburger und Rieger

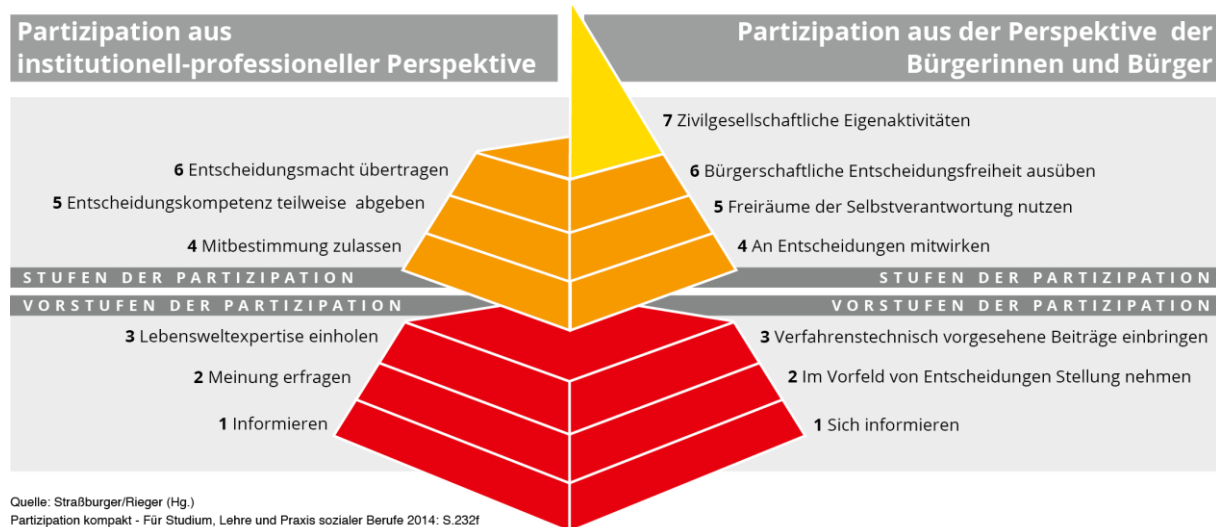


Abbildung 2 Partizipationspyramide Straßburger/Rieger (Hg.) / partizipationspyramide.de

Die Verfügbarkeit und Verteilung ausreichend finanzieller Ressourcen ist ein kritischer Erfolgsfaktor für integrierte Slum-Upgrading Prozess. Aktuell wird die Arbeit durch schwache institutionelle und finanzielle Mechanismen als auch der starken Abhängigkeit von externen Finanzierungen durch Geldgeber wie der Weltbank oder US-Aid gehemmt. (Iweka and Adebayo 2015:1041)

Trotz finanzieller Abhängigkeiten vieler nationaler und lokalen Regierungen, ist politische Wille die zentrale Voraussetzung für den integrierten Slum-Upgrading Zugang. Die Visionen und Interessen der Elite und der politischen Entscheidungsträger sowie der Bevölkerung, vor allem jener in informellen Siedlungen lebenden, driften jedoch häufig weit auseinander. (Myers 2015:339f.; Médard 2010:32)

Obwohl Zwangsräumungen (oder Teilräumungen) von Slums heute nicht mehr gutgeheißen werden, finden sie dennoch bis heute statt, vor allem wenn sie sich an strategisch interessanten Lagen befinden um Luxusapartments, Einkaufszentren oder Infrastrukturen zu bauen, wovon wiederum die reicheren Haushalte profitieren. (Dupont 2016:61; Iweka and Adebayo 2015:1036) Beispielsweise wurden 2018 für den Bau einer neuen Stadtautobahn in Nairobi, die quer durch Kibera verlaufen wird, rund 2.000 Familien obdachlos und mehrere Schulen

und Kirchen im Slum zerstört. Dies passierte ohne jegliche Entschädigung oder geplanter Umsiedelung der Betroffenen Slum-BewohnerInnen. (Golla 2018) Der Großteil der Bevölkerung Nairobis, allen voran die ärmere Bevölkerung wie auch die Menschen in Kibera, bewegt sich zu Fuß fort und wird daher von der Stadtautobahn kaum Nutzen ziehen können. (Klopp 2012:15; Cummings and Obwocha 2018:21)

3.4 Zusammenfassung

Slums sind Siedlungen, die aufgrund ihrer schlechten Lage und/oder Infrastruktur eine vergleichsweise günstige Wohnungsmöglichkeit für die arme städtische Bevölkerung darstellt. Wie in diesem Kapitel erläutert, handelt es sich um einen umstrittenen Begriff, der allerdings in dieser Arbeit verwendet wird, da die InterviewpartnerInnen selbst ihre Siedlung als Slum bezeichneten. Starkes Bevölkerungswachstum in den Städten und fehlende Wohnungspolitik für sozialschwache sind Gründe für die Entstehung von Slums. Das Erbe der Kolonialzeit und der Fokus auf den ländlichen Raum in Zeiten des Städtebooms nach der Unabhängigkeit sind bei Slums in Sub-Sahara Afrika weitere relevante Aspekte. Als Slum-Upgrading werden Projekte und Prozesse unterschiedlicher Größe bezeichnet, deren Ziel die Verbesserung der Lebenssituation in Slums ist. Die Herstellung von Infrastruktur spielt in unterschiedlichen Slum-Upgrading Zugängen daher eine wichtige Rolle. Allerdings zeigte sich in der Vergangenheit, dass Slum-Upgrading Projekte weiter greifen müssen und integrierte und partizipative Ansätze nachhaltiger sind. In der Literatur werden Slums heute weitgehend Teile einer gesamten Stadt anerkannt. Daher sollte, wenn wir über die Verbesserung von Slums nachdenken, auch miteinbezogen werden wie wir die gesamte Stadt und die Region, in der sie sich befindet, verbessert werden kann. Die historischen und politischen Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung in Kenia bzw. Nairobi werden im folgenden Kapitel dargelegt.

4 Stadtentwicklung in Nairobi / Kibera

Die Fallstudie wurde im Slum Kibera durchgeführt. Kibera liegt im Süd-Westen von Kenias Hauptstadt Nairobi. Das ostafrikanische Land zählt rund 51 Millionen EinwohnerInnen, wobei mehr als ein Drittel (36,1 %) der Bevölkerung unterhalb der Armutsgrenze von \$ 1,90 USD pro Tag leben. (CIA World Factbook Online; World Bank Open Data 2019) Seit der Unabhängigkeit Kenias von Großbritannien 1963 hat sich die Bevölkerung mehr als verfünffacht. Bis 2050 wird die Bevölkerung Kenias voraussichtlich auf 90 Millionen Menschen anwachsen. (LIPortal Online)

Die Kolonialzeit hat das Land bis heute sehr geprägt. Beispielsweise gilt der damalige gewaltsame Landraub durch die Kolonialisten als Basis für viele bis heute ungeklärte Landkonflikte und Land Grabbing⁷. Nach der Unabhängigkeit machten sich die Präsidenten Kenyatta und Moi die Aneignung von Ländereien sowie die Verteilung von öffentlich gewidmetem Land an Privatpersonen und Privatunternehmen als Gegenzug für politische Unterstützung zu Nutze. Die Regierung Kibakis (2008 – 2013) strebte die Säuberung des, als die korrupteste Institution des Landes geltende, Landministeriums und eine umfassende Landreform an. Zwar konnten während Kibakis Regierungszeit die Fälle von Land Grabbing stark reduziert werden, jedoch wurde die Problematik nicht nachhaltig gelöst. Dies unter anderem deshalb, weil Kibaki während seiner Amtszeit selbst in Gerichtsfälle in Bezug auf Land Grabbing involviert war. Mit seinem Nachfolger Uhuru Kenyatta erhöhte sich die Anzahl der Landnahmen wieder. (Mutambo 2015; LIPortal Online; Médard 2010:44; Fox 2014:195) Das fehlerhafte und festgefahrene Landverwaltungssystem in Kenia braucht eine dringende Reform, denn „land inequality is often

⁷ Unter „Land Grabbing“ versteht man die Praxis von Landmonopolisierung durch Personen, die eine Machtposition in einer Institution inne haben, oder Personen, die jenen nahestehen. Der rechtliche Status oder die Nutzung eines Grundstücks, wie für eine Schule, wird dabei geändert, um seine Privatisierung zu ermöglichen. Oft geht mit diesen Praktiken auch die Zwangsräumung von informellen Siedlungen einher. Land Grabbing führt dazu, dass weniger die Stadtplanung als mehr die Interessen der Mächtigen die Nutzung der Flächen in Nairobi vorgeben. (Médard 2010:54)

associated with poverty, political disempowerment, social division, violence and impeded economic growth, this represents a profoundly serious situation” (Klopp and Lumumba 2017:578) In vielen Konflikten in Kenia, wie auch die gewaltsamen Ausschreitungen nach den Präsidentschaftswahlen 2007, spielen die Jahrzehnte langen ungeklärten Landkonflikte als Mitursachen eine Rolle. (Klopp and Lumumba 2017:590; Fox 2014:200)

Der wichtigste Wirtschaftssektor in Kenia ist die Landwirtschaft. Kenia gilt daher als Agrarland. 2018 trug der Primärsektor 34 % zum BIP bei und ungefähr 75 % der erwerbsfähigen Bevölkerung sind in diesem Sektor (zumindest in Teilzeit) tätig. (CIA World Factbook Online; World Bank Open Data 2019) Kenia ist jedoch auch sehr wasserarm, das heißt die Gebiete in denen Landwirtschaft betrieben werden kann sind stark limitiert. Zwar sind knapp 50 % der Gesamtfläche des Landes Agrarland, jedoch gilt nur ein Fünftel als anbaufähig. Diese Gebiete liegen direkt hinter dem Küstenstreifen am Indischen Ozean sowie zwischen Nairobi und dem Victoria See. Hier lebt gleichzeitig der Großteil der Bevölkerung Kenias. Das Bevölkerungswachstum führt zu einer Verkleinerung der Parzellen und verschärft zunehmend bestehende Landkonflikte und Umweltprobleme. Bauern und Bäuerinnen verlagern ihre Anbauflächen zunehmend in trockene Regionen oder roden Wälder, um mehr Anbaufläche zu gewinnen. Dies setzt einen Teufelskreislauf in Gange, da die Wälder ein wichtiger Bestandteil im Wasserkreislauf sind. Die Entwaldung trägt zur zunehmenden Wasserknappheit und Dürren in der Region bei. Wetterextreme im Zusammenhang mit dem Klimawandel und der einhergehende Temperaturanstieg verschärfen diese Entwicklungen weiter. Die beschriebenen Herausforderungen führen zu geringen wirtschaftlichen Aussichten auf dem Land in Kenia und stellen wichtige Push-Faktoren für die Land-Stadt Migration dar. (CIA World Factbook Online.; FAO; LIPortal Online; World Bank Open Data 2019)

Der Urbanisierungsgrad in Kenia liegt derzeit bei circa 27 %. Der Trend ist steigend und Experten zu Folge kann bis 2030 mit einer Urbanisierungsrate von 50 % gerechnet werden. (CIA World Factbook Online; LIPortal Online; World Bank Open Data 2019)

4.1 Stadtplanung in Nairobi

Nairobi ist die Hauptstadt Kenias mit einer Bevölkerung von 3,1 Millionen nach dem Zensus von 2009 (KNBS 2009), die bis 2018 Schätzungen zu Folge auf 4,5 Millionen Menschen anwuchs

(CIA World Factbook Online; United Nations 2018). Im Vergleich zum nationalen Bevölkerungswachstum von rund 3 % wächst Nairobi jährlich um rund 4 %. (Nairobi City County 2014:8; Klopp 2012:3) Ein großer Teil der Zuziehenden verteilt sich auf die gut 150 Slums und informellen Siedlungen der Hauptstadt. (LIPortal Online)

Das heutige Nairobi geht auf ein Hauptquartier zurück, das die britische Kolonialmacht im Jahr 1899 errichtete, um die Eisenbahnarbeiten der Uganda-Bahn besser zu planen und zu überwachen. Innerhalb von 100 Jahren ist aus der kleinen Siedlung eine Millionenstadt entstanden. Das rasante Wachstum der Stadt übt einen enormen Druck auf alle öffentlichen Einrichtungen wie Wohnen, Straßen und Infrastruktur aus. Darüber hinaus hielt die rassische Segregation der alten Kolonialverwaltung auch nach der Unabhängigkeit Bestand und spiegelt sich heute in der sozioökonomischen Segmentierung der Stadt wider. (Ledant 2011:13; Médard 2010:25)

Die Briten gründeten Nairobi und planten die Stadt bald nach den Prinzipien der funktionalen Stadt und der Ideologie der Rassentrennung. Die Einteilung der Stadt in Zonen je nach ihrer Funktion - Industriezone, Handelszone, Wohn- und Erholungsgebiete – war für die damalige Zeit sehr fortschrittlich. Jedoch trug die Zonierung der Stadt zur Segregation nach ethnischen Zugehörigkeiten bei. Argumentiert wurde diese Trennung auch mit medizinischen und hygienischen Gründen. Jede ethnische Gruppierung bekam bestimmte Gebiete zugeteilt, es gab europäische, asiatische als auch afrikanische Sektoren, wobei die Zuwanderung von AfrikanerInnen streng kontrolliert wurde. (Médard 2010:27; K'Akumu and Olima 2007:90)

Die Stadtplanung diente während der Kolonialzeit lediglich den Interessen der weißen Minderheit Nairobis. Der Verlauf des Straßennetzes unterstrich und förderte diese Trennungen subtil weiter. Auch wurden während der Kolonialzeit immer wieder Siedlungen der indischen und der afrikanischen Bevölkerung mit der Argumentation sie seien illegal oder unhygienisch zerstört. Zusätzlich waren sie in Bezug auf ihren Wohnungsort und Arbeitsplatz ebenfalls auf die für sie zugeteilten Gebiete beschränkt. Vor allem aber die Einschränkung was den Erwerb von Grundstücken betraf spielte eine wichtige Rolle in der ethnischen Segregation. (Médard 2010:28f.; Klopp 2012:6; Myers 2015:332)

In der Kolonialzeit hatten auch die besetzten und informellen Siedlungen ihren Ursprung. Die Briten verdrängten die ursprünglichen BewohnerInnen von großen Landstrichen im Umland von Nairobi. Nicht-Weißen war es nach Gesetzen von 1915 verboten Eigentümer von Grundstücken in der fruchtbaren Gegend als auch in Nairobi zu sein. (Anderson and Mwelu 2013:1)

Das Wachstum von informellen Siedlungen war nicht die Folge von Umweltproblemen oder ineffizienter traditioneller Landwirtschaft, sondern

„they are the consequence of the colonial capitalist development imposed by the British who alienated the local people from control over their land in order to provide surplus labour for the settler farms and emerging urban centres.“ (K’Akumu and Olima 2007:92)

Die Politik der kolonialen Regierung gegenüber informellen Siedlungen basierte auf Eindämmung, Arbeitskräfteversorgung, öffentlicher Gesundheit und Rassentrennung. Trotz der Anstrengungen der Briten, die Zahl der informellen Siedlungen durch Abrisse und Zwangsräumungen einzuschränken, wuchsen sie in Nairobi kontinuierlich weiter. Nach der Unabhängigkeit 1963 beschleunigte sich dieses Wachstum, da die Beschränkung der Zuwanderung der einheimischen afrikanischen Bevölkerung in die Städte aufgehoben wurde und die Menschen auf der Suche nach Beschäftigung nach Nairobi drängten. (K’Akumu and Olima 2007:92)

Die koloniale Praxis der urbanen Segregation nach ethnischer Zugehörigkeit erzeugte eine ungleiche Landverteilung, die sich heute als implizite sozio-ökonomische Segregation manifestiert. Rund 60 % der Gesamtbevölkerung Nairobis leben in räumlich abgetrennten informellen Siedlungen, die nur rund 5 % des Wohngebiets in Nairobi ausmachen. (K’Akumu and Olima 2007:93; Médard 2010:36) Die anti-urbane Politik der Kolonialzeit hinterließ schwache urbane Institutionen und Gesetze sowie ein System, von dem jene Personen in Machtpositionen leicht weiter profitieren können. (Fox 2014:195)

Aktuelle Trends in der Stadtplanung

Heute gilt Nairobi als wirtschaftlicher und politischer Hub für Kenia als auch für die Region Ostafrikas. Neben vielen internationalen Unternehmen, die in der Region tätig sind, haben auch internationale Institutionen wie die UNO oder die Weltbank hier ihren Sitz. Die Wirtschaftskraft der Stadt trägt mehr als 50% zum jährlichen nationalen BIP bei. (Nairobi City County 2014:7; K’Akumu and Olima 2007:91) Die Hoffnung auf Arbeit bzw. die Chance auf bessere Zukunftsaussichten sind wichtige Pull-Faktoren, wodurch die Stadt auch Menschen vom Land anzieht. Das starke Bevölkerungswachstum in Nairobi ist nicht nur auf die Geburtenrate, sondern auch auf die Land-Stadt Migration zurück zu führen. (Nairobi City County 2014:8)

Nach den offiziellen Strategien und Entwicklungsplänen, wie der Kenya Vision 2030 (2007), Nairobi Metro 2030 (2008), dem Spatial Planning Concept for Nairobi Metropolitan Region (2013) und dem Nairobi Integrated Urban Development Master Plan (NUIPLAN) (2014), soll Nairobi ein modernes und global wettbewerbsfähiges Zentrum werden, „a world class city“.

Das Interesse an der Stadtplanung in Nairobi lebt in den letzten zehn Jahren wieder auf, beispielsweise löst der aktuelle Nairobi Metropolitan Plan jenen aus dem Jahr 1973 ab, der nie umgesetzt wurde. Zum Teil ist diese Entwicklung eine Antwort auf die wachsenden öffentlichen Anliegen rund um Verkehr, Flächennutzung und schlechter Lebensqualität in der Stadt. (Klopp 2012:4; Myers 2015:341) Um die genannten Herausforderungen anzugehen, werden in den Strategiepapieren partizipative Zugänge mit der Einbindung aller betroffenen Stakeholder, inklusive der Bevölkerung, und umfassende und integrierte Maßnahmen vorgeschlagen. (Nairobi City County 2014; Republic of Kenya 2007; Republic of Kenya 2008; Republic of Kenya 2017)

„This renewed focus on planning and reform of the land management system as a partial remedy to the complex problems of urbanization is surfacing within a broader context of a new constitution⁸.“ (Klopp 2012:4)

Sowohl während der Kolonialzeit als auch in der jüngeren autoritären Vergangenheit praktizierte die Stadt repressive Vorgangsweisen in der Planung und Umsetzung von Projekten, und klammerte lange die Bedürfnisse der ärmeren Bevölkerungsschichten oder gar ihrer Existenz aus. (Rodriguez-Torres and Charton-Bigot 2010:X; Médard 2010:47)

Die Implementierung jeglicher Pläne für die Entwicklung der Stadt Nairobi aufgrund der bestehenden Institutionen ist eine durchaus komplexe Angelegenheit. Dokumente und Gesetze stimmen nicht unbedingt miteinander überein. Auch bestehen unterschiedliche Planungseinheiten, die sich ohne eine angemessene Koordination auf verschiedene Regelwerke beziehen. (zum Beispiel die Planungsabteilungen des Stadtrates und des Landwirtschaftsministeriums). (Médard 2010:27) Des Weiteren finden Zwangsräumungen noch immer statt, wie auch das aktuelle Beispiel des Baus der Stadtautobahn quer durch Kibera ohne Entschädigung oder kontrollierter Umsiedelung der betroffenen Personen zeigt. (Golla 2018) Zusammen mit dem Erbe

⁸ Im August 2010 wurde in Kenia eine neue Verfassung verabschiedet, welche die Rechte der BürgerInnen erhöht und das Potential hat, die staatlichen Institutionen (vor allem in der Stadtplanung) zu demokratisieren und zu erneuern. (Klopp 2012:4)

der kolonialen Planung, dem Wachstum der Stadt und ihrer Erneuerung fördert diese Komplexität die urbanen Kontraste Nairobis. (Médard 2010:28)

Von Seiten der Zivilgesellschaft gibt es eine starke Bereitschaft und Basis sich an einer transformativen und demokratisierten Planung zu beteiligen und sich für Themen wie Herausforderungen und Lösungen für die einkommensschwache urbane Bevölkerung und informelle Siedlungen einzusetzen. Aber die Visionen der grass-root Organisationen sind noch weit entfernt von der staatlich gelenkten Planung und kommen in den offiziellen Plänen nicht vor. Mehr noch: „Slum“ und „informal settlement“ werden im Strategieplan „Nairobi Metro 2030“ kaum erwähnt, obwohl ein Großteil der BewohnerInnen Nairobis in jenen Siedlungen leben. Slums wie Kibera sind auf dem Weg zu einer „world-class city“ unerwünscht, sie sollen im Rahmen der Beseitigung der Armut verschwinden. Viele dieser Siedlungen werden von der Implementierung der Mobilitätsprojekte betroffen sein, wovon im Plan ebenso wenig gesprochen wird. (Myers 2015:341–343) Darüber hinaus werden Slum-BewohnerInnen kaum von den geplanten Projekten profitieren können, da der Fokus auf Straßen für den motorisierten Individualverkehr liegt, obwohl in Nairobi der Großteil der Bevölkerung diesen nicht nützt:

„A growing, powerful minority of car owners is likely to continue to support road construction and upgrading as solutions (which they are not necessarily) to the increasingly alarming congestion and safety concerns. This reinforces other more powerful forces that benefit in many ways from constructing roads. In continuity with colonial times, the transportation and related land use needs of the majority of Nairobi’s residents, whether pedestrians, cyclists, hand cart operators, or matatu⁹ passengers, are currently neglected.“ (Klopp 2012:7)

Die Zuständigkeit für Straßen in Nairobi und der Metropolregion ist auf unterschiedliche lokale und nationale Einheiten aufgesplittet, wodurch deren Tätigkeiten schwerer zu prüfen und zu evaluieren sind. (Cummings and Obwocha 2018:21) Diese institutionellen Schwächen sind laut der Anti-Korruptionskommission äußerst bedenklich, da sie Korruption begünstigen. Die Kommission stellte bereits eine wuchernde Korruption in den Straßenbauverträgen zwischen der Regierung und den Auftragnehmern fest. (Klopp 2012:11)

Infrastrukturprojekte wie der Bau von Straßen sind in Kenia abhängig von externen Finanzierungsquellen. Beispielsweise machten Gelder von Entwicklungsagenturen wie der African Development Bank (AfDB), der Europäischen Union (EU), der Japan International Cooperation

⁹ Als „matatus“ werden in Nairobi private Sammeltaxis bezeichnet. Die Kleinbusse fahren an fixen Routen, halten jedoch entlang dieser je nach Bedarf. Sie dominieren den Transport Sektor und prägen entsprechend auch das Stadtbild. (Wa-Mungai 2010:352)

Agency (JICA) und der Weltbank in den Jahren 2013 bis 2018 22 % des Budgets der Kenya Urban Roads Authority (KURA) aus. (Mbaria 2015; KURA 2018:47) Diese Organisationen bilden zusammen mit den kenianischen EntscheidungsträgerInnen im Transportsektor ein Netzwerk, das die richtungsweisenden Entscheidungen trifft. Auf der anderen Seite vertreten die in Nairobi stationierten UN Organisationen United Nations Environment Programme (UNEP) und UN-Habitat alternative und nachhaltigere Strategien zur segregierten und autogerechten Stadt. Mit deutlich geringeren finanziellen Ressourcen arbeiten sie mit der Stadt Nairobi an der Förderung von öffentlichem Nahverkehr sowie der aktiven, nicht-motorisierten Mobilität, namentlich Fußgänger- und Radverkehr. Die Interessengruppen der mehrheitlich einkommensschwachen Bevölkerung, die zu Fuß geht, sind bis auf die Automobil Vereinigung Kenias, im Netzwerk nicht vertreten. Ebenfalls abwesend sind Vertreter der Matatu- und der Busindustrie. (Klopp 2012:14f) Die 2017 gegründete Nairobi Metropolitan Area Transport Authority (NaMATA) ist für die Etablierung eines integrierten, effizienten und nachhaltigen öffentlichen Verkehrssystems in der Metropolregion Nairobis verantwortlich. Sie verfügt über eine starke Position, um Entscheidungen und die Umsetzung von Verkehrsplänen zu forcieren, die zum Vorteil jener Personengruppen sind, die bislang vernachlässigt wurden. (Cummings and Obwocha 2018:21) Neben der Einführung des Bus-Rapid-Transit Systems (BRT) und der Förderung des öffentlichen Verkehrs ist eines der Ziele dieser Behörde, den existierenden Straßenraum unter den unterschiedlichen Modalitäten besser zu verteilen und den Bedarf am Bau neuer Straßen zu verringern. (NaMATA 2019) Allerdings ist NaMATA eine sehr junge Organisation, daher werden sich die tatsächlichen Fähigkeiten und das Durchsetzungsvermögen erst zeigen. (Cummings and Obwocha 2018:21)

Umgang mit SlumbewohnerInnen

Wie bereits in Kapitel 3 dargelegt, haben sich die Definition von Slums als auch der Umgang mit Slums über die Jahre verändert. Diese Entwicklung lässt sich auch im Design der Slum-Upgrading und Infrastrukturprojekte der Regierung und internationaler Organisationen in Nairobi erkennen.

Der Umgang mit der großen Anzahl an Slums reichte über die letzten Jahrzehnte von Zerstörungen, Zwangsräumungen und Umsiedelungen über lokale technische und bauliche Verbesserungen (sites-and-services schemes) hin zu integrierten Upgrading Projekten. (Syrjanen 2008:11) Trotz der unterschiedlichen Bemühungen blieben die Herausforderungen von

Slums, wie die Legalisierung der Grundstücke, Versorgung sozialer und technischer Infrastruktur oder die Verbesserung der Wohnqualität, weitgehend bestehen. Projekte, die auf die Verbesserung der Lebensbedingungen der armen städtischen Bevölkerung abzielten und von der öffentlichen Hand durchgeführt wurden, dienten eher den Interessen der reicheren Bevölkerungsschichten. (Médard 2010:32) Bis in das Jahr 2000, als die UN Vollversammlung die MDGs beschloss, waren Zwangsräumungen die vorherrschende Art im Umgang mit Slums in Kenia. (Anderson and Mwelu 2013:1) Eines der 8 MDGs, das Ziel 7, strebte unter anderem die signifikante Verbesserung der Leben von zumindest 100 Millionen SlumbewohnerInnen an. (United Nations)

Mit der Verabschiedung der MDGs begann Kenia seinen Ansatz im Umgang mit Slums zu ändern. Noch im selben Jahr (2000) starteten Gespräche zwischen der Regierung und UN-Habitat über eine Zusammenarbeit in diesem Bereich. Im Oktober 2004 starteten sie gemeinsam das bisher umfangreichste Slum-Upgrading Programm „Kenya Slum Upgrading Project (KENSUP)“ mit dem Ziel, die Wohnsituation und Infrastruktur in Slums durch einen ganzheitlichen Ansatz zu verbessern. (Syrjanen 2008:13)

„The aim of the programme is to improve the livelihoods of people living and working in Kenya’s slums through provision of security of tenure, housing improvement, income generation and physical and social infrastructure.“ (Syrjanen 2008:7)

Eines der Hauptziele der Kenya Vision 2030 für die urbane Region lautet: „to achieving the goal of a well-housed population living in an environmental-secure urban environment“. (Republic of Kenya 2007:147) Laut der Verfassung von 2010 hat jede Person in Kenia das Recht auf „accessible and adequate housing, and to reasonable standards of sanitation.“ (Republic of Kenya 2010:31) Um diese Ziele und Visionen zu erfüllen startete die Regierung 2011 zusammen mit internationalen Entwicklungsorganisationen wie der Weltbank, der schwedischen (SIDA) und der französischen staatlichen Entwicklungszusammenarbeitsagentur (AFD) ein weiteres Slum-Upgrading Programm „Kenya Informal Settlement Improvement Program (KISIP)“ – als Ergänzung zu KENSUP. (Ministry of Transport, Infrastructure, Housing and Urban Development) Während letzteres über einen langfristigen Zeitraum (2005 – 2025) in ganz Kenia tätig ist, konzentrierten sich die kurzfristigen Projekte (2011-2016) im Rahmen von KISIP auf 15 Gemeinden (inkl. Nairobi) mit einem Fokus auf Infrastrukturprojekte und der Regelung von Grundbesitz. Beide Programme legen offiziell großen Wert auf die Einbindung der Bevölkerung, allerdings gelang dies kaum und Entscheidungen werden an oberster Spitze getroffen. Dies führte dazu,

dass in den Wohnungen, die im Rahmen von KENSUP neu erbaut wurden, heute Personen der Mittelschicht wohnen und die ursprünglichen Begünstigten wieder zurück in die Slums zogen. (Anderson and Mwelu 2013:2) Die Umsetzung von Infrastrukturprojekten in Nairobi bedarf der Mitwirkung einer Vielzahl an unterschiedlichen staatlichen sowie privaten Akteuren. Hinzu kommen die bereits erwähnten ausländischen Fördergeber. Wie auch die Stadt Nairobi selbst erkennt, gibt es großen Bedarf in der Verbesserung der Koordination zwischen den Geberorganisationen als auch den durchführenden Stakeholdern für eine effektive und effiziente Entwicklung der Stadt. (Nairobi City County 2014) Ein wichtiger Kritikpunkt der beiden Programme ist die fehlende Koordination zwischen ihnen. Beispielsweise wurde bei dem KENSUP Projekt in Soweto East in Kibera Infrastruktur, die im Rahmen von KISIP implementiert wurde, wieder zerstört, um Wohnanlagen zu bauen. (Nowara 2019:188)

Die Weltbank entwickelte 2001 einen Plan, wie weltweit mit der Bevölkerung in Slums oder informellen Siedlungen, die aufgrund von ihren mitfinanzierten Infrastrukturprojekten ihr Zuhause verlieren, umgegangen werden soll, den sogenannten „Relocation Action Plan“ (RAP). Wie die „Operational Policy on Involuntary Resettlement (OP 4.12)“ der Weltbank darlegt, ist das Ziel des RAPs, dass die unfreiwillige Vertreibung von Personen vermieden bzw. minimiert wird, da dadurch wirtschaftliche, soziale und ökologische Risiken erhöht werden. Im Falle einer notwendigen Umsiedelung soll dies in einer nachhaltigen Art und Weise und unter einer aktiven Einbindung der betroffenen Personen passieren. Auch sollen die Personen Unterstützungsleistungen erhalten, um ihre Häuser und ihren Lebensstandard verbessern oder zumindest wiederherstellen zu können. Die Kosten des RAPs haben Teil des Infrastrukturprojekts zu sein. (World Bank 2001) Organisationen wie Kenya Power, Kenya Railways Corporation (KRC), Kenya National Highways Authority (KeNHA) als auch KURA müssen daher in Projekten mit der Weltbank (damit auch im Zusammenhang mit KISIP) den RAP durchführen. Zur Zeit des Forschungsaufenthalts wurde der RAP im Zuge der Ausbauten der Zugstrecke zwischen Mombasa und Kampala, die auch durch Kibera führt, angewendet. Einige InterviewpartnerInnen verwiesen auf dieses Projekt als Zeichen eines positiven Beispiels eines Infrastrukturprojekts in einem Slum mit aktiver Einbindung der Bevölkerung.¹⁰ Auch im Zusammenhang mit dem Bau der Stadtautobahn wurde eine Erhebung der Betroffenen als Teil des

¹⁰ In folgenden Interviews: Sharon Ladenbesitzerin 2016 P1:136-136; James Pastor 2016 P2:50-86; Joseph Komitee 2016 P10:341-349; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:179;311; Elijah Pastor 2016 P33:48-48; Rodgers Ladenbesitzer P34:86-86; Julius KCODA 2016:70-70)

RAPs durchgeführt. Allerdings wurden lediglich 2.000 Personen befragt, und das nur als Antwort auf den internationalen Aufschrei, nachdem die Zwangsräumung von mehreren 10.000 Menschen stattgefunden hatte. (Tilve 2018)

Der Wandel im Umgang mit Slums von Seiten der GOK zeigt, dass die internationale Aufmerksamkeit wichtig ist und der Druck bzw. die Vorgaben von internationalen Geberinstitutionen nationale Institutionen dazu bewegen kann sich den SlumbewohnerInnen anzunehmen und ihre Arbeit im Einklang mit den Menschenrechten zu bringen. Allerdings zeigt das Beispiel auch, dass es bis zur vollkommenen Umsetzung dieser Pläne und Programme und zur tatsächlichen Verbesserung der Lebenssituation der SlumbewohnerInnen noch ein langer Weg ist.

4.2 Kibera

Kibera galt lange als der größte Slum auf dem afrikanischen Kontinent. Gelegen in Kenias Hauptstadt Nairobi leben rund 300.000 Menschen auf einer Fläche von über 250 ha. (Desgropes and Taupin 2011:4; UN-Habitat 2014b:15)¹¹ Kibera liegt sehr zentral umgeben von wohlhabenden Wohnvierteln und Industriezonen. Sowohl der Central Business District (CBD) nordöstlich von Kibera, als auch der Nairobi National Park im Süden, sind jeweils nur ein paar Kilometer von der Siedlung entfernt.

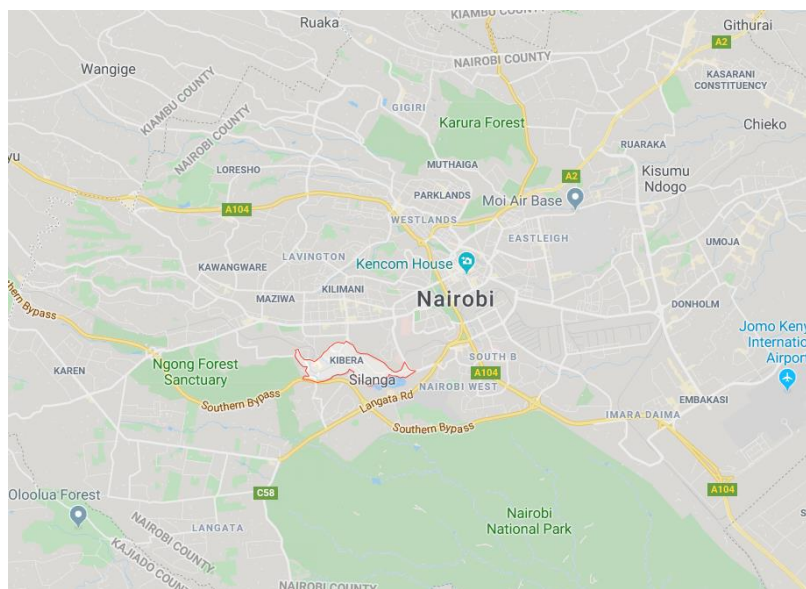


Abbildung 3 Kibera Nairobi / google maps 2019

¹¹ Bei der Annahme, dass die Bevölkerung in Kibera mindestens wie gesamt Nairobi um 4% jährlich wächst, ergibt sich ein Wachstum von rund 200.000 im Jahr 2009 auf rund 300.000 im Jahr 2019. Allerdings gehen andere Organisationen von einer höheren Anzahl an BewohnerInnen aus.

Mehrere InterviewpartnerInnen betonten, dass Kibera zwar ihr Zuhause sei, es allerdings nicht ihre freie Wahl wäre dort zu leben. Kibera, wie andere ähnliche benachteiligte Siedlungen, bietet Menschen eine vergleichsweise günstige Wohnmöglichkeit und ermöglicht ihnen einen Start in das Leben in der Stadt. Durch die zentrale Lage sind Arbeitsmöglichkeiten auch fußläufig erreichbar, was wiederum Geld spart. Auch der informelle Sektor bietet viele Möglichkeiten schnell wirtschaftlich aktiv zu werden.¹²

Kibera befindet sich auf einem Stück Land, dass der Regierung gehört. Es handelt sich daher rechtlich gesehen um eine illegale und informelle Siedlung. Allerdings ist bekannt, dass Regierungsbeamte oder andere Personen mit engen Verbindungen zu nationalen PolitikerInnen in der Siedlung informell Grundstücke zuweisen. (Gulyani and Talukdar 2008:1930)

Kibera ist kein einzelnes Quartier. Es handelt sich vielmehr um eine Ansammlung von zwölf bis dreizehn unterschiedlich großen und dicht bevölkerten so genannten Villages.

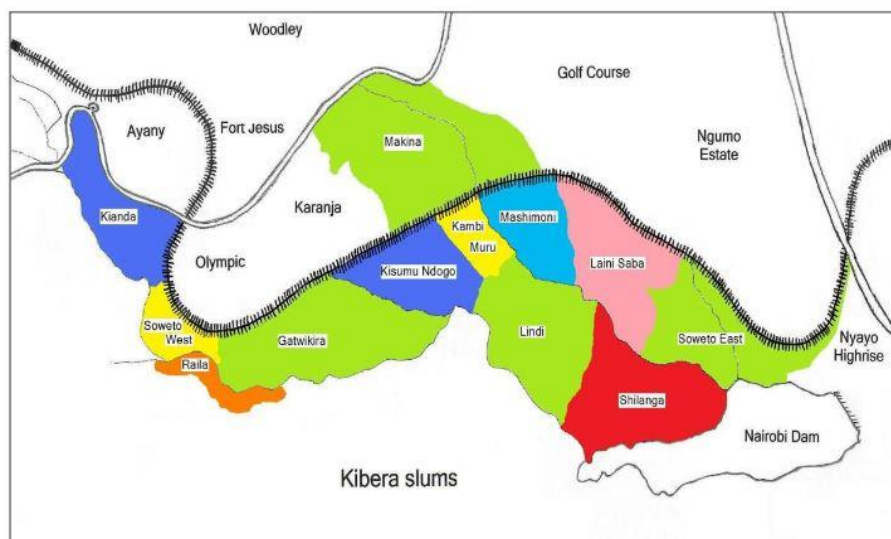


Abbildung 4 Villages von Kibera / kenya-page.net

Die Straße, die der Ausgangspunkt für diese Arbeit war, führt im Westen Kiberas durch die Dörfer Kianda, Soweto-West und Raila. Diese Arbeit konzentriert sich auf Interviews mit Personen aus Kianda und Soweto-West, da dort der Straßenbau zum Zeitpunkt der Forschung stattfand, während in Raila seit der Freiräumung der benötigten Fläche kaum Arbeiten verrichtet wurden. Daher konnten die Menschen in den anderen beiden Dörfern ausführlicher von den Auswirkungen und ihren Wahrnehmungen berichten.

¹² In folgenden Interviews: Sharon Ladenbesitzerin 2016 P1:150-150; Joseph Komitee 2016 P9:22-88; MCA 2016 P11:23-101; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P25:10-14; Rodgers Ladenbesitzer 2016 P31:2-2

Entstehung

Das Gebiet von Kibera war ursprünglich ein Weideland der Maasai. (Lonsdale 2010:13) 1918 schenkte die koloniale Verwaltung der Nubier Community ein Gebiet von 1.698 ha nahe Nairobi, nachdem diese im ersten Weltkrieg für die Briten gekämpft hatten. Die Nubier stammten ursprünglich aus dem sudanesischen Gebiet und wurden vom kolonialen Heer als Soldaten rekrutiert. In Kenia ist jede Gemeinschaft oder ethnische Gruppierung mit ihrem „Heimat“-Land verbunden. Da die Nubier kein eigenes Land besaßen, musste eines für sie geschaffen werden. (Médard 2010:30) Da das Gebiet außerhalb der damaligen Stadtgrenzen Nairobis lag, hatte das Land nur geringen Wert für die kolonialen Verwalter und folgend bestand auch wenig Interesse an einer bewussten planerischen Gestaltung. Aufgrund der wachsenden Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum in Nairobi, vor allem durch den Zuzug der enteigneten Landbevölkerung, vermieteten die Nubier auch an Außenstehende, wie die Kikuyu und Luo. In den späten 60er Jahren war das Verhältnis zwischen zugezogenen Personen und nubischen Vermietern 2:1. Das Gebiet wurde sehr dicht und meist mit einfachen Hütten bebaut, daher besteht Kibera heute hauptsächlich aus dicht an dicht gebauten Lehmhütten und Blechbehauungen mit engen Wegen und nur vereinzelt Straßen. (Huchzermeyer 2011:155)

Durch den Zuzug aus ganz Kenia ist die Bevölkerung Kiberas, wie in anderen Slums in Nairobi, sehr divers was ihren ethnischen Hintergrund betrifft. (Médard 2010:30) Die Nubier machen heute nur mehr 15 % der Bevölkerung aus. Die größten Gruppen stellen die Kikuyu und Luo dar. Die Kikuyu wurden Anfang der 1970er von Präsident Kenyatta bevorzugt und erhielten eine Erlaubnis, Häuser für Vermietung zu bauen. Heute sind rund 50 % der vermietenden Räume im Eigentum von Kikuyu, die darüber hinaus nicht in Kibera wohnen. Die soziale Ungleichheit zwischen den ethnischen Gruppierungen führt wiederholt zu Konflikten zwischen Mietern und Vermietern. Die Identifizierung mit einer ethnischen Gruppierung wurde in der Vergangenheit immer wieder von der Politik missbraucht. Der Höhepunkt wurde bei den gewaltsamen Auseinandersetzungen im Anschluss an die Präsidentschaftswahlen 2007 erreicht, bei denen rund 1.000 Menschen starben und mehrere Hunderttausend vertrieben wurden. Kibera stellte einen der Hotspots dar, da der Präsidentschaftskandidat der Luo, Raila Odinga, seit 1992 als Parlamentarier für die Siedlung zuständig war. Im Rahmen der Ausschreitungen

wurden viele Kikuyu aus Dörfern mit einem mehrheitlichen Anteil an Luo, wie Kianda, vertrieben und umgekehrt. (de Smedt 2009:586)

Die ethnische Zugehörigkeit in Kombination mit der Frage, wer Recht auf das Land in Kibera habe, beschäftigt die lokale Bevölkerung sehr. Den Nubier wurde zwar das Land von den Briten versprochen, bis zur Überreichung eines „community title deeds“ für 116 ha im Jahr 2017 besaßen sie allerdings kein rechtliches Dokument, dass dies bestätigte, was immer mit einer Ungewissheit verbunden war. Mit der Urkunde sollen auf dem übertragenen Grundstück auch öffentliche Planung und Investitionen erfolgen, die bis dato ausblieben. (Nairobi News 2017; Balaton-Chrimes 2017) Während des Forschungsaufenthalts 2016 wurde die Vergabe der Grundstücksurkunde für eine Teilfläche Kiberas für die tatsächlich noch in Kibera lebende nubische Community im Parlament diskutiert. Das Thema war auch in den Interviews präsent und stimmte aufgrund der Vergangenheit viele besorgt. Denn in der Entscheidung in einer diversen Siedlung lediglich einer Gruppierung eine Grundstücksurkunde zu übertragen, birgt durchaus Konfliktpotential. (Philip Pamoja FM 2016 P27:51-81)

“But, if it is to develop Kibera they should take all people in query. Not only the people who came here long ago or of a certain tribe, this is not an issue anymore. The issue here is that there are this people here, they are all Kenyans from all walks of the life’s and how are we going to live as a community?” (Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:311-311)

BewohnerInnen & Wohnsituation

Kibera ist mit 120.000 EW/km² sehr dicht besiedelt, vor allem wenn man bedenkt, dass der Großteil der Gebäude lediglich ein- oder zweistöckig ist. Bei den Dörfern Kianda und Soweto-West entlang der Otiende Ayany Link Road handelt es sich um die dichtest besiedelten Teile Kiberas. Hier leben auch mit durchschnittlich vier Personen pro Haushalt, die meisten Personen zusammen sowie die meisten Kinder. Der Anteil der Kinder (0 – 17 Jahre) liegt in dieser Gegend bei rund 50 %, während der Durchschnitt in Kibera bei 36,5 % liegt. (Desgroppes and Taupin 2011:7) Die größte Bevölkerungsgruppe in Kibera ist zwischen 26 und 50 Jahre alt, hier gibt es im Vergleich zu den anderen Altersgruppen einen sehr deutlichen Überhang bei den Männern. Ein möglicher Grund dafür ist die mehrheitliche Migration von Männern in die Stadt, um für die Familie in der ländlichen Gegend Geld zu verdienen. Im Gegensatz zum weitverbreiteten Bild haben viele Menschen in Kibera eine Arbeit, allerdings handelt es sich dabei um sehr unsichere Jobs. 45 % der beschäftigten Personen sind selbstständig (VerkäuferIn von Gemüse,

InhaberIn eines kleinen Ladens, ...) oder Tagelöhner. Durch seine Lage ist Kibera ein guter Ort, um Neuankömmlinge in der Stadt aufzufangen und ihnen einen Start zu ermöglichen. Allerdings garantieren diese Tätigkeiten den Personen kein regelmäßiges Einkommen, wodurch die Haushalte trotz Arbeit als gefährdet und arm gelten. (Desgroppes and Taupin 2011:9) Die Mehrheit der Menschen in Kibera lebt unter der Armutsgrenze von 1,90 USD pro Tag. Vor allem alleinerziehende Frauen und große Haushalte mit vielen Kindern sind von Armut betroffen. Daher zählt der Westen Kiberas auch zur ärmsten Gegend des Slums. (Desgroppes and Taupin 2011:9)



Abbildung 5 Blick über einen Teils Kiberas / Foto Autorin 2016

Wohnen ist in Kibera eine große Herausforderung. Die Mehrheit der Menschen wohnen zur Miete und werden „tenants“ (MieterInnen) genannt. Die VermieterInnen, „landlords“ (GrundbesitzerInnen) sind aufgrund des informellen Status Kiberas in der Regel nicht offiziell im Besitz eines Grundstückes und vermieten daher lediglich das Gebäude oder die Zimmer. (Médard 2010:37) Im Vergleich zu anderen Slums in Nairobi ist Wohnen in Kibera teuer. Gulyani und

Bassett argumentieren, dass die Antwort darauf in den Eigentumsverhältnissen und der hohen Fluktuationsrate liege. Der Anteil an MieterInnen im Vergleich zu EigentümerInnen ist in Kibera mit 92:8 sehr hoch. Hinzu käme, dass die BewohnerInnen mit durchschnittlich 5 Jahren relativ kurz an einem Ort wohnen blieben. (Gulyani and Bassett 2010:2215) Wie bereits in Kapitel 3.2 beschrieben sind der Großteil der Behausungen in Kibera im Besitz von PolitikerInnen oder Regierungsbeamten, die darüber hinaus nicht in Kibera wohnen. (Gulyani and Talukdar 2008:1930) Nach den Autorinnen sind dies auch die Gründe, weshalb niemand der drei wichtigen Stakeholder MieterInnen, abwesende VermieterInnen und Regierung, bereit oder in der Lage war, in die systematische und nachhaltige Verbesserung der Wohnungen, der Infrastruktur oder der Siedlungen zu investieren. (Gulyani and Bassett 2010:2216) Das Fehlen von öffentlichen Dienstleistungen und staatliche Regelungen in Kibera hat profitable Infrastrukturgeschäfte für „landlords“ und andere private Anbieter geschaffen, was dazu führt, dass jene den Status quo bevorzugen und erhalten wollen. Dies betrifft nicht nur das Thema Wohnen, sondern auch den Zugang zu Infrastruktur. Beispielsweise wird Wasser in Kibera an subventionierten Wasserkiosken teurer als in den gehobenen Vierteln Nairobis mit einer Profitspanne von 80-90 % verkauft. (Gulyani and Talukdar 2008:1931; Fox 2014:198) Das Problem in Kibera ist daher nicht nur der Mangel an technischer und sozialer Infrastruktur wie Wasser oder Schulen, sondern auch der erschwerte Zugang zu diesen, da sich viele Personen die hohen Kosten der privaten AnbieterInnen nicht leisten können, sowie die schlechte Qualität. (Mukeyu 2018:30)

Das starke Wachstum in Kibera und fehlende Wohnalternativen führten dazu, dass auch Flächen, die als Reserven für zukünftige Projekte reserviert waren, wie für Straßen, besiedelt wurden. (Philip Pamoja 2016:85-86; Julius KCODA 2016 P38:62-62) Die dichte Bebauung und die Verbauung dieser Reserven erschwert die nachträgliche Implementierung der wichtigen Infrastruktur, wie auch der Bau der Otiende Ayany Link Road zeigte. Wohnhäuser mussten für den Straßenbau entfernt oder zurückgebaut werden, wodurch viele Personen ihr Zuhause verloren. Gleichzeitig wurden zuvor implementierte Infrastrukturprojekte wie eine Wasserleitung wieder entfernt und die Versetzung der Strompfosten des „last-mile“¹³ Projekts von Kenya Power und Weltbank verzögerte aufgrund von mangelnder Kommunikation und Koordination den Fortschritt des Straßenbaus. InterviewpartnerInnen vermuteten als Hauptgrund für die

¹³ Kenya Power und Weltbank bringen mit dem „last-mile“ Projekt legalen Zugang zu Strom in die Haushalte in Kibera, die bisher den Strom illegal bezogen und dabei mehr bezahlt haben, als bei Kenya Power. (World Bank 2015)

Verzögerung allerdings Korruption, die sich in Kenia durch alle Bereiche und Ebenen des öffentlichen Lebens zieht und auch im Rahmen von Slum-Upgrading Projekten stattfand und - findet. (Médard 2010:44; Fox 2014:195; Klopp 2012:11; Nowara 2019:185)

Dennoch ist der Ausbau von Straßen und Beleuchtung wichtig und erwünscht, denn diese erhöhen die Sicherheit¹⁴ und ermöglichen mehr Personen die Teilhabe am öffentlichen Raum auch in der Dunkelheit. Diese Entwicklung konnte bereits in einem anderen Village in Kibera beobachtet werden, wo eine Straße mit entsprechender Beleuchtung errichtet wurde. Auch erleichtern Straßen den Zugang für die Polizei in das Slum, die bisher die Siedlung meidet, wodurch ein informelles Netzwerk von Banden mit ihren eigenen Regeln die Aufgabe eines Kontrollorgans übernahm, was natürlich nicht ohne Konsequenzen bleibt:

„Also, in terms of security also it was a problem, because you know, the police didn't have how to get into the slum. So, to that maybe it can patrol, to manage the security of the place. Therefore, the place was insecure, due to the fact that there was no accessibility due to poor roads. It was very difficult.” (Philip Journalist Pamoja FM 2016 P27:11-12)

4.3 Zusammenfassung

Slums werden allgemein über eine Reihe von Mängeln definiert. Es ist wichtig, diese Probleme immer in Kontext zu setzen. Dieses Kapitel hat daher die Rahmenbedingungen für die Entwicklung Kiberas bis zu seinem heutigen Bestehen dargelegt. Dabei spielte die Kolonialzeit eine wichtige Rolle, denn die Praxis der urbanen Segregation nach ethnischer Zugehörigkeit erzeugte eine ungleiche Landverteilung, die sich heute als implizite sozio-ökonomische Segregation manifestiert. Der offizielle Umgang mit SlumbewohnerInnen hat sich jedoch über die Jahrzehnte verändert. In Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen, wie Weltbank und UN-Habitat, entstanden große Programme zur Verbesserung der Lebenssituation in Slums in ganz Kenia und stehen beispielhaft für ein Umdenken. Allerdings bringt die Umsetzung immer wieder die tiefergehenden Probleme der gesamten Thematik hervor. Zusätzlich

¹⁴ Um bei Nacht für mehr Sicherheit zu sorgen, begann die Stadt Nairobi zusammen mit Adopt-A-Light 2002 in Kibera Stück für Stück 30m hohe Sicherheitsleuchten aufzustellen. 2005 wurde das Slum Lightning Project von UN-Habitat beauftragt bei der Beleuchtung der Stadt zu helfen. (Mutisya and Yarime 2011:197)

passieren parallel zu den Slum-Upgrading Projekten nach wie vor Zwangsräumungen von Slums, mit dem Ergebnis, dass die Vertriebenen zur Bildung von neuen Slums beitragen werden und die prekäre Situation ihrer persönlichen Situation verschärft wurde.

Die vorherrschenden Bedingungen in Kibera sind prekär, und die Schwierigkeiten der Regierung, für den Wohnungsbedarf zu sorgen, eine wirksame Bodenpolitik umzusetzen und einen Rahmen für die städtische Verwaltung zu schaffen, um die Beteiligung der Bevölkerung zu gewährleisten, hat diese Bedingungen weiter verschärft. Hinzu kommt die Vielfalt der alltäglichen Probleme im Zusammenhang mit der Mobilität, bei der die BewohnerInnen oft lange Strecken, vor allem zu Fuß, zurücklegen, weil ihre Häuser nicht leicht zugänglich sind oder von erschwinglichen Verkehrsdiensten bedient werden. Ein fehlendes Straßennetz erschwert den Zugang bzw. die Bereitstellung lebenswichtiger städtischer Dienstleistungen, wie Gesundheit, Wasser- und Abwasseranlagen oder die Abfallentsorgung. Wie kann ein solches an einem dicht besiedelten Ort, wie Kibera, hergestellt werden und wie wirkt sich ein solcher Bau auf die lokale Bevölkerung aus? Mit dieser Frage beschäftigt sich das folgende Kapitel mit der Analyse der Ergebnisse der Fallstudie der Otiende Anyany Link Road.

5 Fallstudie – Straßenbau in Kibera

Zum Zeitpunkt des Forschungsaufenthalts war die Stimmung vor Ort bei den Interviewpartnern in Bezug auf die aktuelle Situation des Straßenbaus sehr negativ. Die Interviews wurden im Februar und März 2016 geführt, als der Bau der Otiende Ayany Link Road noch in vollem Gange war. Lediglich ein Drittel war gepflastert, der Rest war noch gestampfte Erde oder aufgedigelt. Laut Plan hätte der Straßenbau mit 31. Jänner 2016 vollständig abgeschlossen sein müssen – voll asphaltiert, mit Kanal und Gehsteigen an beiden Seiten der Straße.



Abbildung 6 Foto der Bautafel 2016-1



Abbildung 7 Foto der Bautafel 2016-2

Um die Auswirkungen des Straßenbaus auf die lokale Bevölkerung und ihre Wahrnehmungen besser verstehen zu können, deren Analyse in Kapitel 0 dargelegt wird, wird zuerst auf die Rahmenbedingungen und Hintergründe rund um den Straßenbau eingegangen, sofern die Informationen in Erfahrung gebracht werden konnten.

Die Villages Kianda, Soweto-West und Raila liegen am westlichen Rand Kiberas. Sie grenzen im Westen an privates Brachland, bzw. den Ngong Forest. Die drei Villages verbindet seit jeher ein Weg, der als lokale lebhafteste Geschäftsstraße, die „business road“, bekannt ist. Entlang dieser lokalen Geschäftsstraße reihen sich viele Geschäftslokale und Dienstleister, aber auch zivilgesellschaftliche Gruppen, NGOs, Schulen, Kindergärten und Gebetshäuser aneinander. Dazwischen gibt es immer wieder schmale Abzweigungen, um in die anderen Teile der Siedlungen zu gelangen. Vereinzelt wurde der Weg auch als Abkürzung von Pkws oder Bussen verwendet, allerdings war die Zu- und Durchfahrt aufgrund der Beschaffenheit des Weges nicht einfach, vor allem während und nach Regenfällen. Nördlich von Kianda befindet sich der Kibera Drive, eine asphaltierte Straße. Sie ist nicht nur eine wichtige große Geschäftsstraße, sondern auch ein Verkehrsknotenpunkt. Hier können die Menschen Matatus, Taxis oder Motorrad-Taxis in das Stadtzentrum oder andere Teile der Stadt nehmen.

Was die sozio-ökonomische Lage der Personen in den drei Villages betrifft, so zählen sie zu den ärmsten Menschen in Kibera. Der hohe Anteil an Kindern und Jugendlichen (50 %) zeigt, dass die Familien hier vergleichsweise groß sind, was ihr Armutsrisiko erhöht. Wie im Rest Kiberas haben nur wenige Personen ein geregeltes Einkommen. Viele Menschen verdienen sich ihr Geld als Besitzer von kleinen Gemischtwarenläden, durch den Verkauf von Obst und Gemüse oder als TagelöhnerInnen. (Desgroppe and Taupin 2011:7) Die Menschen wohnen in engen ein- oder zweistöckigen Behausungen, die ihnen Großteils nicht selbst gehören und für die sie daher Miete bezahlen. (Gulyani and Bassett 2010:2215) Die Häuser oder Zimmer verfügen nur in seltenen Fällen über einen eigenen Wasseranschluss oder Sanitäreinrichtungen. Dafür müssen die BewohnerInnen die gebührenpflichtigen Anlagen aufsuchen. Dies stellt bei Dunkelheit, allen voran für Frauen, ein Sicherheitsrisiko dar.

5.1 Ausgangslage

Im Sommer 2015 wurde bekannt, dass der oben beschriebene bestehende Weg von der Kenyan Urban Road Athority (KURA) und einer ausführenden Baufirma in eine Straße mit zwei Spuren, offenem Kanal und Gehsteigen an beiden Seiten ausgebaut werden sollte – die Otiende Ayany Link Road.

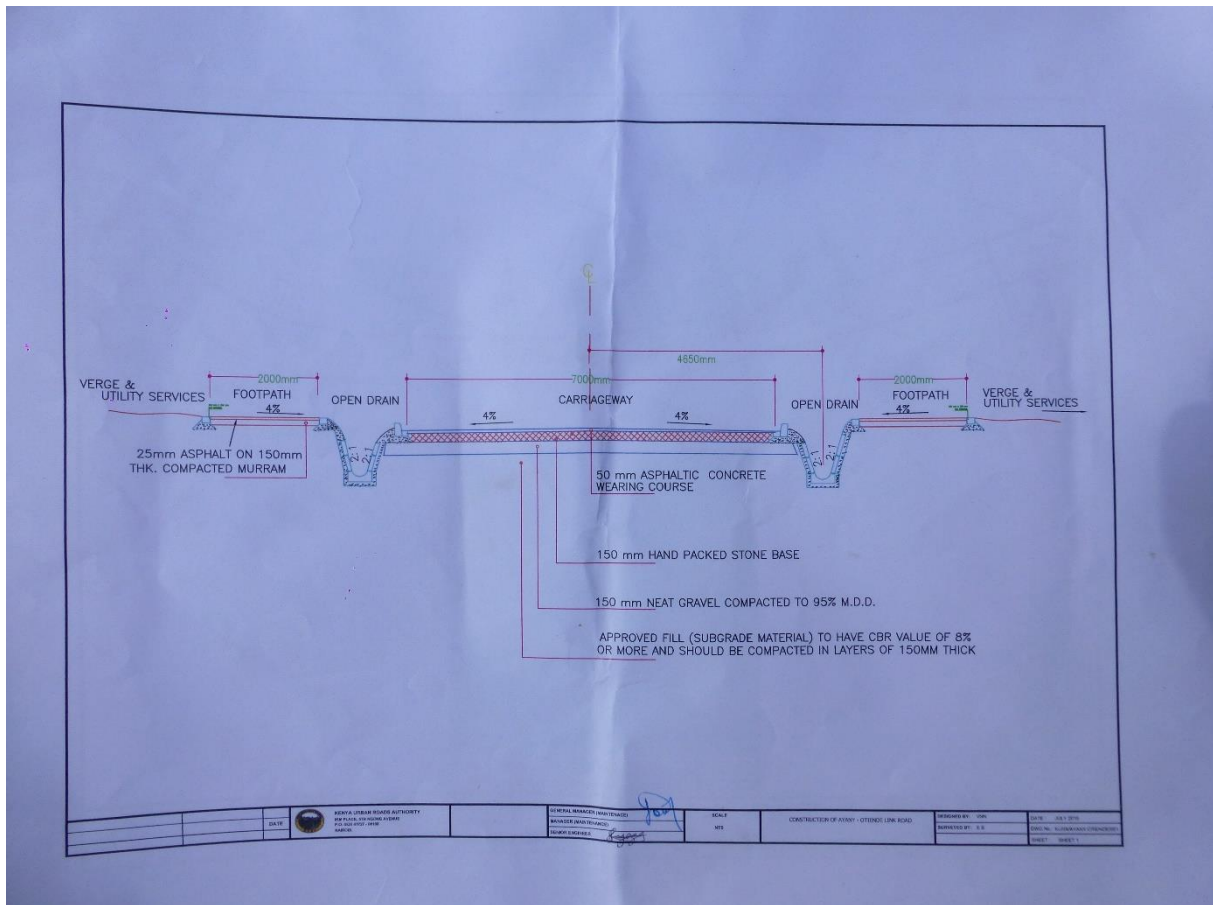


Abbildung 8 Bauplan der Otiende Ayany Link Road / Foto Autorin 2016

Das Straßenbauprojekt ist nicht Teil eines breiter angelegten Slum-Upgrading Projekts wie KENSUP oder KISIP. Es handelt sich jedoch um ein Infrastrukturprojekt in einem Gebiet, wo es an technischer und staatlicher Basisinfrastruktur mangelt. Vor Beginn der Bauarbeiten gab es entlang der Straße eine Wasserleitung von der städtischen Wasserversorgung Nairobi Waters, allerdings war nur ein Teil der Häuser, die direkt an der Straße waren angeschlossen. Eine deutlich weitere Reichweite hatte das Projekt „last-mile“ von Kenya Powers und der Weltbank, das Haushalte im Slum an eine legale Stromversorgung anschließt. Entlang des Weges wurden

Strompfosten errichtet und via oberirdischen Leitungen Häuser auch abseits der Straße versorgt. Wie bereits beschrieben, haben Kenia und die Stadt Nairobi Pläne und Visionen für eine Zukunft ohne Slums. wie die Vergangenheit gezeigt hat, trugen Zwangsräumungen ohne Pläne für die betroffene Bevölkerung eindeutig nicht zum Erlangen dieses Ziels bei. (Iweka and Adebayo 2015:1036) Zudem setzt sich das Budget von KURA auch durch EZA Leistungen der Europäischen Union und DAC Ländern sowie internationalen Organisationen wie der Weltbank zusammen. (Mbaria 2015) Letztere verlangt in gemeinsamen Projekten, in denen Personen umgesiedelt werden müssen, einen RAP. Weiters ist in den Guidelines der Weltbank verankert, dass von Projektumsetzungen betroffene Personen nicht in einem sozio-ökonomisch schlechteren Zustand zurücklassen werden dürfen. (World Bank 2001)

Bereits im Stadtplan von 1994, wo Kibera unbesiedelt scheint (siehe Abbildung 8) ist der besagte Weg bereits eingezeichnet und auch im Entwicklungsplan von 2002 ist die Straße eingeplant und die Fläche dafür als Verkehrsfläche gewidmet. In der Realität ist die verplante Fläche mit 15m Breite jedoch nicht frei, um geebnet und asphaltiert werden zu können, sondern zu einem beachtlichen Teil mit Hütten zugebaut. Der übriggebliebene Weg lässt Platz für einen Pkw und je nach Stelle entlang des Weges für wenige FußgängerInnen. Aufgrund des Bevölkerungswachstums und der Land-Stadt Migration nach Nairobi ist die Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum hoch (Candiracci and Syrjänen 2007; Mukenku 2018: 21). Aus der Not heraus wird jede noch so kleine freie Fläche bebaut. Das gilt auch für Flächen, die in Zukunft für eine andere Nutzung vorgesehen wären. Es stellt sich die Frage, warum es von offizieller Seite erlaubt oder zumindest nicht verhindert wurde, dass auf der für eine Straße reservierte Fläche gebaut wurde. Einige Interviewte vermuten, dass die zuständigen AmtsträgerInnen dort eine Möglichkeit sahen, persönlich finanziell zu profitieren.¹⁵ Philip von Pamoja FM und Julius von KCODA führen diese Gedankengänge noch weiter aus:

„If I know that this is a road reserve, how will I allow someone to build there? Remember this is a road reserve. Don't build there! They usually come at night and demolish all those houses. Leaving people on hold, why? Poor leadership. And then where do you think the people will go then? Any space available, they will erect something there. Again, you will find, that they have erected in another place, where there is another road reserve. So, this is something, that is duplicating all the time. A good leader must be able to advice his people: 'This is correct, this not.' Whether they will like it or not, you have to [sic!] tell them the truth. 'If

¹⁵ In folgenden Interviews: James Pastor 2016 P2:186-186; Protokoll Focus Group 2016 P25:9-14; Philip Pamoja 2016 P27:85-89; Elijah Pastor 2016 P33:22-22; Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34:74-74; Heshmael Lehrer 2016 P35:64-64; Julius KCODA 2016 P38:62-62

you are crouching in this place, you will have it rough. Don't go there.' You want to tell me, that when people were building along Soweto West Road, we did not have officials in Kenya? Somebody did not see it? Oh no, somebody was getting something out of it and then it translated into people's suffering." (Philip Pamoja 2016:85-86)

„I think people have so much also crouched in spaces that were left for road expansion. So, the problem was the leaderships, or the provincial administration, who are actually to lead people in terms of spreading, putting up structures. They don't care where they are going. Put here and give me the money, 5.000 10.000. But you don't know what will happen tomorrow, if tomorrow something has to [sic!] happen you will be moved. You cannot go there and claim.“ (Julius KCODA 2016 P38:62-62)

Auf der anderen Seite gibt es auch jene, die argumentieren, dass die Personen durch den günstigen Wohnraum und die günstige Lage ebenso profitiert hätten, darüber hinaus wurde den Personen in ihrer damaligen Notsituation geholfen. (Charles Ingenieur 2016 P6:58-86)

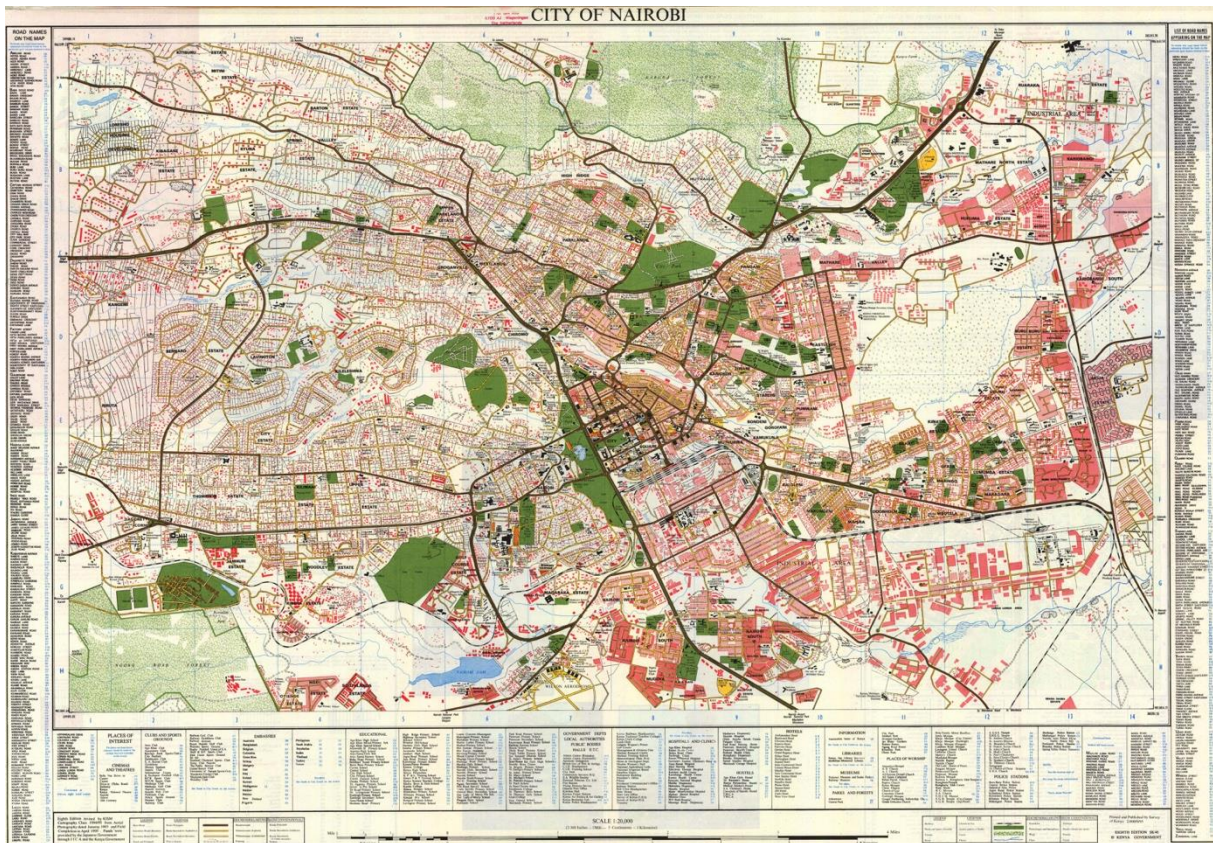


Abbildung 9 Stadtplan von Nairobi von 1993 –die bewohnten Villages von Kibera fehlen, die Straße ist eingezeichnet / https://esdac.jrc.ec.europa.eu/ESDB_Archive/EuDASM/Africa/maps/afr_kecn.htm

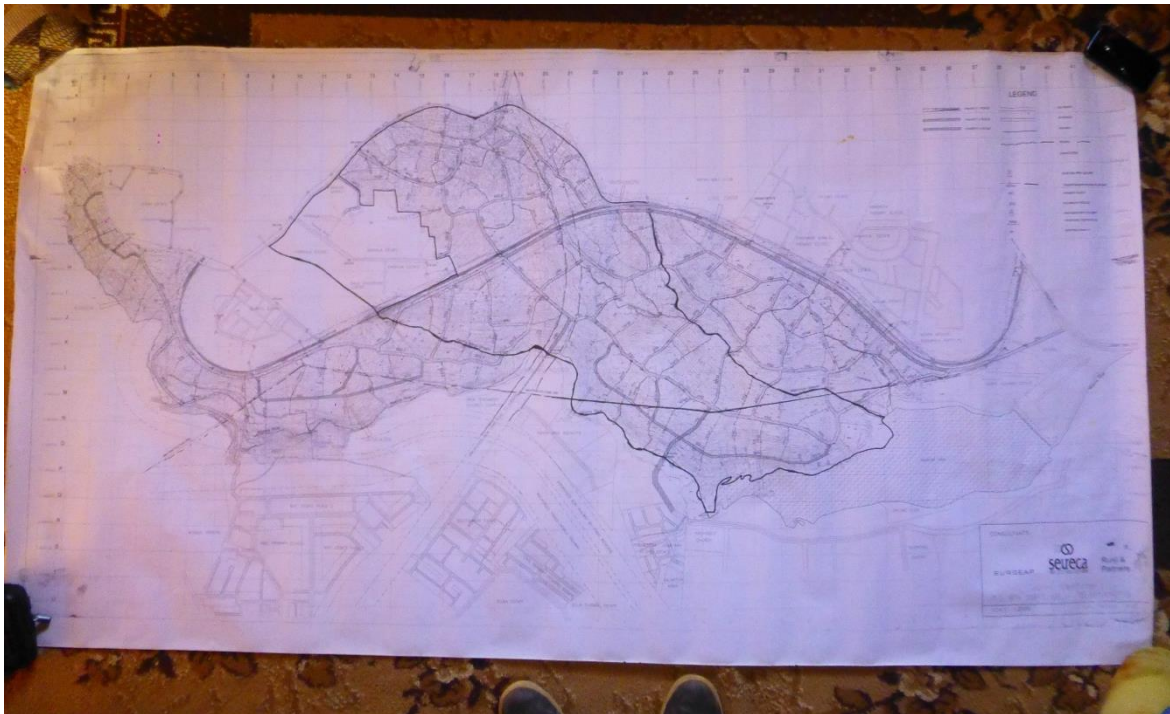


Abbildung 10 Entwicklungsplan von 2002 / Foto Autorin 2016

Vertrauen in Planungen bzw. die Ankündigung von Infrastrukturbauten von offizieller Seite zu haben, ist für die BewohnerInnen von Kibera sehr schwierig, da sie in der Vergangenheit mehrmals die Erfahrung gemacht hatten, dass es entweder bei den Ankündigungen selbst blieb oder das Projekt nie vollständig fertiggestellt wurde. (Heshmael Lehrer 2016 P35:68-69) Ein Bericht von Amnesty International über Slum BewohnerInnen in Nairobi unterstreicht die Wahrnehmung, dass mangelhafte Information und Beratung sowie das zusätzliche Scheitern von früheren Projekten in Slums zur Verbesserung der Lebenssituation, zu einem allgemeinen Misstrauen der Menschen gegenüber jenen Projekten geführt habe. (Amnesty International 2009:25) Einige BewohnerInnen wählten daher die Strategie, nicht vorschnell zu handeln, sondern lieber abzuwarten und im schlimmsten Fall auch zu riskieren, alles zu verlieren. (Heshmael Lehrer 2016 P35:68-69) Wie auch Forschungen zeigen kann die vage oder mangelhafte Information und falsche Versprechungen von PolitikerInnen bei den betroffenen Personen zur Verweigerung der Realität bis zu letzten Minute führen. Ein Phänomen, dass bei Zwangsräumungen oft beobachtet wurde. (Saglio-Yatzimirsky 2013:327) Bereits ein paar Jahre zuvor wurden für die Otiende Ayany Link Road Vermessungen vorgenommen und die Menschen mussten ihre Behausungen zurückbauen, allerdings in einem deutlich geringeren Ausmaß. Danach hörten die BewohnerInnen nichts mehr von der Straße. Gerüchten zufolge hatte die Regierung das für die Straße budgetierte Geld bereits mit der Planung und der

Vermessung aufgebraucht. (James Pastor 2016 P2:10-10; Jecinta Direktor 2016 P16:06-07) Erwartungsgemäß skeptisch sind die Personen auch mit den Ankündigungen im Sommer 2015 umgegangen.¹⁶ Zudem ist der Großteil der Bevölkerung in Kibera Anhänger von Raila Odinga und damit Oppositionsanhänger, was die Skepsis gegenüber Vorhaben von Seiten der Regierung zusätzlich verstärkt.

Diesmal blieb es allerdings nicht nur bei der Ankündigung, die Straße wurde tatsächlich gebaut. Daher musste auch der entsprechende Platz geschaffen werden, da die BewohnerInnen mit ihren Behausungen und Geschäften in die für Verkehrsfläche gewidmete Fläche hineinragten und diese besetzten.

5.2 Rahmenbedingungen des Straßenbaus

Der Straßenbau bedeutete für mehrere Hundert Personen einen deutlichen Einschnitt in ihr Leben. UN-Habitat (UN-Habitat 2012) und die Weltbank (World Bank 2010) betonen in ihren unterschiedlichen Zugängen und Projekten zum Thema Slum-Upgrading die Wichtigkeit die lokale Bevölkerung mit einzubinden. „The participation of residents is key to increase local ownership and support to its implementation and maintenance.“ (UN-Habitat 2012) Auch in der Verfassung Kenias wird unter §184.1.c die Beteiligung der Wohnbevölkerung hervorgehoben. (Republic of Kenya 2010) In der praktischen Umsetzung ergibt sich in den konkreten Vorhaben allerdings eine beachtliche Lücke in Bezug auf die tatsächliche Partizipation der lokalen Bevölkerung. (Anderson and Mwelu 2013: 4) Oft würde die Bevölkerung Nairobis, vor allem die ärmere, erst bei der Begegnung mit den Bulldozern von Verkehrsprojekten erfahren. (Klopp 2012:17)

Information und Beteiligung der betroffenen Bevölkerung

Wie haben die betroffenen Personen im Fall der Otiende Ayany Link Road in Kibera von den bevorstehenden Bauarbeiten erfahren und inwiefern wurden sie in das Projekt eingebunden? Wie und von wem wurde ihnen kommuniziert, dass sie ihr Zuhause oder ihre Arbeitsstätte

¹⁶ In folgenden Interviews: James Pastor 2016 P2:174-204; MCA 2016 P11:105-123; Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26:126-126; Felipe Pamoja FM 2016 P27:19-19; Rodgers Ladenbesitzer 2016 P31:2-3; Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P43:152-154

teilweise oder ganz verlieren werden? Die Antworten darauf fielen bei meinen InterviewpartnerInnen sehr unterschiedlich aus. Ein Teil erfuhr vom Straßenbau in einem Treffen, wo VertreterInnen von KURA und anderen offiziellen Personen sowie der beauftragten Baufirma die bevorstehenden Bauarbeiten präsentierten.¹⁷ Teilweise wurden sie auch schon mit der Einladung zum Treffen davon informiert.¹⁸ Jene InterviewpartnerInnen, die nicht zu diesem Treffen eingeladen wurden, schnappten die Information entweder nur zufällig auf¹⁹ oder erfuhr von der Straße zusammen mit der Information wie weit sie ihr Haus zurückbauen müssen²⁰.

Das erwähnte Treffen wurde vom zuständigen Ward Manager organisiert.²¹ Es wurden, wie es auch bei anderen Besprechungen üblich ist, lediglich die Dorfvorsteher und die Dorfältesten sowie weitere Personen, die in der Gemeinschaftsarbeit involviert sind, eingeladen. Die teilnehmenden Personen haben dabei die Verantwortung die erhaltenen Informationen an die Leute in ihrer Umgebung weiterzugeben, wie Moses und Felix berichten, die selbst auch zum Treffen eingeladen wurden:

„In Kibera... We normally have local leaders. They are mandated to the local government to ensure that the information is passed to them. The local leaders who have been chosen live in the community and giving the possibility to inform you.“
(Moses Sozialarbeiter 2016 P7:9-9)

„Maybe you work around in an area, so you are responsible for that area. So, you must take the information back to the people.“ (Felix Hausmeister 2016 P23:75-75)

Die Aussagen der InterviewpartnerInnen rund um dieses Treffen und die Wahl des Komitees waren sehr unterschiedlich bis widersprüchlich. Für die einen fand zuerst die Vermessung und Markierung²² statt, dabei kam es zu Ausschreitungen, weshalb der Auftragnehmer erkannte,

¹⁷ Tabelle der InterviewpartnerInnen siehe Kapitel 0

¹⁸ In folgenden Interviews: Joseph Komitee 2016 P8:25-26; Robert Ladenbesitzer 2016 P18:5-12; Evans Komitee 2016 P19:4-4; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:11-12; Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26:148-148; Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34:8-26; Heshmael Lehrer P35:12-12; Victor Komitee 2016 P37;

¹⁹ In folgenden Interviews: Makena ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P9:6-7; Jecinta Direktor 2016 P16:6-8; Dorothy Lehrerin 2016 P21:4-4; Stacy Lehrerin 2016 P32:8-16

²⁰ In folgenden Interviews: Sharon Ladenbesitzerin 2016 P1:34-48;130-134; James Pastor 2016 P2:10-10; Moses Sozialarbeiter 2016 P7:10-11; Henry Direktor 2016 P20:12-12; Reuben Pastor 2016 P31:2-2; Faith Kellnerin 2016 P36:16-16; Tabitha ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P40:18-19

²¹ Ward Manager arbeiten für das County Government. Für Besprechungen über das Budget oder Projekte im Bezirk lädt dieser die Dorfvorsteher und die Dorfältesten ein.

²² Mit Markierung ist der Prozess gemeint, die Straße zu vermessen und anschließend an die Hausmauern die Anzahl an Metern, die die jeweiligen Gebäude zurückgebaut werden müssen, zu schreiben um Platz für die Straße zu machen.

dass es wichtig sei zuerst mit der lokalen betroffenen Bevölkerung zu sprechen. (James Pastor P2:98-99) Im Gegensatz zu dieser Aussage fand laut Komiteemitglied Joseph zu Beginn noch keine Markierung statt. Stattdessen ließ der Dorfvorsteher eine Umfrage durchführen, bei der die Menschen, die entlang der Straße wohnten und arbeiteten befragt wurden, ob sie EigentümerInnen des jeweiligen Hauses oder der Shops seien. Auch die Daten der befragten Personen wurden aufgenommen. Alle befragten Personen wurden anschließend zu einem Treffen eingeladen. Allerdings nahmen viel mehr Menschen teil, als eingeladen waren, denn die Neuigkeiten und Gerüchte sprachen sich herum und die Menschen wollten Klarheit darüber haben, was nun wirklich passieren würde:

„So, people attended, even those who were not invited. And they said why we call you here is because of the road. They have already allocated money for the road and already they are late, so they need to start to work on the road soon. And they said the measurement of road. During the discussion of the measurement of the road we started arguing. People had so many questions about where, the size of the road, why is it so wide and so forth, because it's not a mayor road it's a minor road. It's just a road to link between Ayany and Otiende. So, it should not be a bigger one. And then we could not come to a conclusion. And that's when they said: you go out! Everybody! Go out! And then we'll need you as community to elect a team that represents you on the issue of the road. Now we can meet with them and discuss and then they are going to bring the feedback to you. And that's how we were elected.” (Joseph Komitee 2016 P8:25-30)

Demnach kam laut James und Joseph die Idee ein Komitee zu bilden von KURA und dem Auftragnehmer, während anderen InterviewpartnerInnen zufolge, die Idee von den Teilnehmenden kam. Nach ihnen war es auch ein öffentliches Treffen, wo jeder teilnehmen konnte.²³

Auffallend ist, dass lediglich unter den männlichen Interviewpartnern Personen waren, die zu dem Treffen eingeladen waren. Die Diskriminierung von Frauen und anderen marginalisierten Gruppen ist nach Iweka und Adebayo eine Herausforderung in Slum-Upgrading Projekten, jedoch garantiert die Einbindung von Frauen nicht, dass ihre Stimmen, Sorgen und Meinungen auch gehört werden:

„Including women who were previously excluded from decision-making to participate in slum upgrading committees may make them feel withdrawn and intimidated to the extent that their voices may not be heard. As a result their presence may only have the impact of legitimising the output of the meeting but

²³ In folgenden Interviews: Robert Ladenbesitzer 2016 P18:6-7; Evans Komitee 2016 P19:7-11; Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34:8-8, Victor Komitee 2016 P37:26-26

not fully representative of consensus and concerns of all.” (Iweka and Adebayo 2015: 1041)

Nichtsdestotrotz berichtete eine weibliche Interviewpartnerin, dass sie als Eigentümerin entlang der Straße gerne an dem Treffen teilgenommen hätte, jedoch wurde ihr dies von einem Dorfvorsteher verwehrt. Hier muss allerdings hinzugefügt werden, dass die Person zusätzlich zur ethnischen Gruppierung der Kikuyu zählte und es große Spannungen zwischen den Kikuyu und den Luo gibt, wobei letztere vor Ort in der Mehrzahl sind.²⁴

*„So, I asked the chief: 'I'm at the road and others like those ones, why can't we, be at that meeting as the owner, structure owners in the meeting?' Then he told me: 'It is not a must you be there.' So, everything they do, we'll never know.“
(Makena ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P9:100-101)*

Weitere Personen erwähnten, dass sie keine Einladungen zu einem Treffen bekommen hatten und lediglich anschließend von dem Treffen gehört hätten, obwohl alle an der Straße wohnten oder dort ein Geschäft hatten.²⁵ Allerdings ist es unter den gegebenen Umständen in einem Slum leicht möglich, dass nicht alle Personen die Informationen erhalten haben. (Mi-Ran Choi 2016 P29:58)

Bei dem Treffen wurden den Teilnehmenden die Vorteile der neuen Straße präsentiert und ein Komitee gewählt, das als Vermittlungsorgan zwischen der lokalen Bevölkerung, den staatlichen Organen und der durchführenden Firma fungieren sollte. Es bestand zu Beginn aus rund 40 Personen, die selbst entlang der Straße wohnten und alle ansässigen ethnischen Gruppierungen vertraten.²⁶

Arbeitsweise des Komitees

Die Arbeit des Komitees wurde von der Bevölkerung und vom Komitee selbst sehr unterschiedlich wahrgenommen. Während sich das Komitee als das Sprachrohr der lokalen Bevölkerung

²⁴ Weitere Informationen siehe Kapitel 4.2

²⁵ In folgenden Interviews: Sharon Ladenbesitzerin 2016 P1:42-48; James Pastor 2016 P2:102-106; Henry Direktor 2016 P20:12-12; Stacy Lehrerin 2016 P32:24-24; Faith Kellnerin 2016 P36:44-44; Tabitha ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P40:32-32

²⁶ In folgenden Interviews: Moses Sozialarbeiter 2016 P7:23; Joseph Komitee 2016 P8:29-33; Robert Ladenbesitzer 2016 P18:6-6; Evans Komitee 2016 P19:4-11; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:79-103; Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26:18-24; Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34:14-36; Heshmael Lehrer 2016 P35:24-33; Victor Komitee 2016 P37:22-30

bei KURA und der ausführenden Firma sah²⁷, war die Wahrnehmung der Interviewten lokalen Bevölkerung, dass das Komitee die Interessen der lokalen Bevölkerung nicht vertrete sondern nur persönliche Profite daraus ziehe. Das Komitee hatte die Aufgabe, die Bevölkerung von der Straße zu überzeugen und für den ordnungsgemäßen Rückbau der Behausungen zu sorgen.²⁸ Für diese Arbeit bekamen die Mitglieder des Komitees eine Aufwandsentschädigung. Laut den Komiteemitgliedern war dies gerechtfertigt, da sie in der Zeit keiner anderen Arbeit nachgehen konnten.²⁹ Die restliche Bevölkerung empfand das als unfair und dass die Geldmittel allen Betroffenen zugestanden wären. Zudem lege KURA bei solchen Projekten immer einen gewissen Betrag für die Kompensations- oder Entschädigungszahlungen der betroffenen Bevölkerung auf die Seite.³⁰ Doch obwohl die Menschen bei der Befragung aufgelistet wurden, haben sie keinerlei Entschädigungszahlungen bekommen. Laut Pastor James ist die Bezahlung durch KURA auch die Erklärung dafür, weshalb das Komitee nicht die Interessen der betroffenen Bevölkerung vertritt:

„Not actually to chuck the interests of the community members, but to find them and to sell the ideas to the community. That is what they are doing. They have helped nothing. If they help, it is not the community. We have been talking about the KURA sets aside a little amount to compensate, but someone somewhere is taking all. We are not aware of that one. We have not been informed. And they know that there is certain amount of money which was supposed to. Actually, we wrote our names, we don't know where those names, where they are today. You see. We don't where they took them.” (James Pastor 2016 P2:106-107)

Außerdem bestand der Vorwurf, dass sich das Komitee nicht für die Bedürfnisse der Bevölkerung einsetzen würde. Im Gegenteil, sie informierten die Menschen kaum über die Straße und waren unfreundlich im Prozess der Vermessung und des Rückbaus.³¹ Der „Markierungs- und Sensibilisierungsprozess“ wäre auch schlecht organisiert gewesen, da einige Leute die Markierung mit der Anzahl an Metern, die zurückgebaut werden mussten, überraschend an ihren Hausmauern vorfanden (Henry Direktor 2016 P20:23-23).

²⁷ In folgenden Interviews: Joseph Komitee 2016 P8:61-129:283; Robert Ladenbesitzer 2016 P18:10-10; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:83-87; Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26:32-58;102-156; Heshmael Lehrer 2016 P35:12-54; Victor Komitee 2016 P37:38-86

²⁸ In folgenden Interviews: Charles Ingenieur 2016 P6:66-66; Moses Sozialarbeiter 2016 P7:9-10; Joseph Komitee 2016 P8:33-34; Evans Komitee 2016 P19:4-5; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:75-84; Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26:12-12; Heshmael Lehrer 2016 P35:12-12; Victor Komitee 2016 P37:82-83

²⁹ In folgenden Interviews: Joseph Komitee 2016 P8:141-149; Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26:36-42; Heshmael Lehrer 2016 P35:12-76; Victor Komitee 2016 P37:46-46

³⁰ Annahme, dass sich die Person auf Projekte von KURA im Rahmen von KISIP oder der Weltbank bezieht.

³¹ In folgenden Interviews: Sharon Ladenbesitzerin 2016 P1:6-6; James Pastor 2016 P2:98-130; Makena ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P9:6;50-104; Henry Direktor 2016 P20:23-28; Stacy Lehrerin 2016 P32:8-44

Darüber hinaus beobachteten die AnrainerInnen, dass die Komiteemitglieder ihre eigenen Häuser kaum zurückbauen mussten.³² Auch hätten die Menschen kaum Zeit gehabt, um ihre Häuser zurückzubauen. Die interviewten AnrainerInnen behaupteten von ein paar Tagen³³ bis zwei bis drei Wochen³⁴ Zeit gehabt zu haben, während die Komiteemitglieder von ein bis zwei Monaten³⁵ sprachen. Diesbezüglich betont Komiteemitglied Joseph ihren Einsatz für ihre NachbarInnen, da sie eine Verlängerung bis zu einem Monat für den Rückbau verhandelt hatten:

“Then we had a number of meetings, arguing on the dates when the road should start, when the work should start. They gave us about one week. We said: no, that’s not enough. So, we pushed it up to one month. Just, advertising, informing people about the road until when we were telling them the deadline to remove their house or their business on the road. [...] But we did it in a matter that the deadline is on 10th, then we said the deadline is on 7th. So, that by 10th, by 7th everybody is, so we can now inspect the road between 8, 9 and then when the machine is coming on 10 it’s ok now. Although we were doing the clearing of the road, the machine were already on the ground.” (Joseph Komitee 2016 P8:33-34)

Es ist anzunehmen, dass das Komitee für diese Arbeit insgesamt ein Monat Zeit hatte, ein Teil der betroffenen Personen allerdings erst ein paar Tage oder Wochen später vom Komitee darüber informiert wurde. Dies kann mit der Zeit zusammenhängen, die die Komiteemitglieder aufwendeten, um ihre Mitmenschen in persönlichen Gesprächen über die Vorteile und Notwendigkeit der Straße aufzuklären, wie Hausmeister Felix berichtet:

„Like at first, their major concern was how people are going to maybe move. Because they first came and measured the road, they said: “Ok, we want people maybe from this place you move up to this place.” So, we had to go back to the people, we asked them gentle: “Ok, there is a road that will come here and you need to move.” Because you know, moving people is not a one-day activity. It takes a lot of time convincing them. Giving them the advantages of the road. How it will help and how they want to do it. So, we came and explained. It took time but they moved. At least they moved and the road started.” (Felix Hausmeister 2016 P23:83-84)

Die Komiteemitglieder entgegneten auch, dass sie als gutes Beispiel vorangingen und als erste ihre Häuser zurückbauten. (Eric and Jack Dorfvorsteher 2016 P26:12-12) Auch hätten sie sich die Entscheidung nicht leicht gemacht und unter den gegebenen Umständen das Beste für die

³² Weitere Information in Kapitel 5.3.1.1

³³ In folgenden Interviews: Makena ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P9:66-66; Henry Direktor 2016 P20:29-29;

³⁴ In folgenden Interviews: Moses Sozialarbeiter 2016 P7:15-15; Faith Kellnerin 2016 P36:20-20; Tabitha ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P40:20-20

³⁵ In folgenden Interviews: Victor Komitee 2016 P37:86-87; Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26:32-32

Bevölkerung verhandelt, denn wenn sie der Straße nicht zugestimmt hätten, wäre diese an einer anderen Stelle gebaut worden. Immerhin würde die Straße für die lokale Bevölkerung viele Verbesserungen bringen:³⁶

“We were told to take the road, or they remove it to another place. For the people who live on the road, you are captive. You are held ransom. Because here we know the benefit of the road and we also know the negative impacts on our people. So, when we came home from this first meeting, we didn’t even know what to tell the community. So, you see, we were tortured. We had a very difficult evening that day. So, we asked ourselves as leaders: ‘Now the road or we stay in a very impoverished manner and we know the benefits.’ So, at the end of the day, we accepted. We had no choice. If we had refused, we would have stayed with a very bad road for many, many years. And we know the benefits of the road. So, we had to accept.” (Eric and Jack Dorfvorsteher 2016 P26:56-59)

Mit der Sensibilisierung und Mobilisierung der lokalen Bevölkerung war nach KURA die zeit- und arbeitsintensivste Tätigkeit des Komitees getan. Um Geld zu sparen wurde es Ende 2015 von rund 40 Personen auf eine Hand voll reduziert. (Victor Komitee 2016 P37:46-54) Das verbleibende Komitee hatte Sorge zu tragen, dass die freigewordenen Flächen nicht abermals verbaut und bei Bedarf weitere Rückbauten getätigt werden können. Einige ehemaligen Mitglieder begründeten die Reduktion allerdings damit, dass sie KURA zu unangenehm wurden, da diese die seit Monaten ausständige finanzielle Aufwandentschädigung einforderten. Das reduzierte Komitee bestünde anschließend lediglich aus Personen, die gefällig seien. (Heshmael Lehrer 2016 P35:76-80)

Frage der Kompensation

Die AnrainerInnen der Straße erhielten für die Kosten, die durch den Rückbau oder die komplette Entfernung ihrer Häuser entstanden, für den Wegfall der Wohnungen, die sie mieteten bzw. den Verlust ihrer Geschäftsflächen, keinerlei Entschädigung.³⁷

Dies stellte eine große Herausforderung für die Komiteemitglieder dar, denn sie hatten dafür Sorge zu tragen, dass ihre NachbarInnen zeitgerecht den notwendigen Platz für den Straßenbau schafften. Menschen, die ihren Wohnort zum Teil oder im Ganzen verlieren werden davon

³⁶ In folgenden Interviews: Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26:58-120; Heshmael Lehrer 2016 P35:112-12; Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P43:126-128

³⁷ In folgenden Interviews: Robert Ladenbesitzer 2016 P18:25-25; Evans Komitee 2016 P19:19-19; Henry Direktor 2016 P20:16-16; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:175-183; Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26:42-46; Reuben Pastor 2016 P31:2-28; Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34:74-78; Heshmael Lehrer 2016 P35:54-58; Tabitha ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P40:11-11

zu überzeugen, dass sie dies auch noch auf ihre eigenen Kosten zu tun hätten und auf keinerlei Unterstützung von Seiten der öffentlichen Hand zählen könnten, ist alles andere als leicht. Vor allem, da sich die Personen alle untereinander persönlich kennen.³⁸

Einige InterviewpartnerInnen vertraten die Meinung, ihnen hätte eine Entschädigung oder zumindest eine finanzielle Unterstützung zugestanden.³⁹ Anders argumentierte der befragte Ingenieur. Die Menschen hätten über Jahre auf einer Fläche gelebt, die für eine Straße reserviert und gewidmet war, und sich dadurch Geld gespart. Sie hätten daher keinerlei Recht darauf auf jegliche finanzielle Zuerkennung zu pochen. Sie könnten froh sein, dass die Stadt nicht Strafzahlungen von ihnen verlange. Auch sind die betroffenen Personen keine EigentümerInnen, sie haben keine Landtitel, in diesem Sinne gehört ihnen nichts und daher kann ihnen auch nichts weggenommen werden. (Charles Ingenieur 2016 P6:58-58)

Die Debatte um die finanzielle Entschädigung wirft die Frage nach einer gesetzlichen Regelung auf, beziehungsweise auch wie in anderen Infrastrukturprojekten in Slums mit dieser Problematik umgegangen wird. Man entzieht den Menschen die Lebensgrundlage, was sich kurz- und mittelfristig auf das Familieneinkommen auswirkt und damit auch auf die körperliche und schulische Entwicklung der Kinder. Es ist anzunehmen, dass jene Personen, die nicht in Kibera bleiben können, mangels finanzieller Möglichkeiten anderswo zum Wachstum von Armutsvierteln beitragen werden. (Iweka and Adebayo 2015: 1036) Laut UN-Habitat haben in der Vergangenheit Zwangsräumungen zu mehr Problemen als Lösungen geführt. Dementsprechend sollte ein inklusiver Zugang gewählt werden:

*“in favour of negotiated resettlement and relocation following due process e.g. citizen participation, prior notification and consultation, compensation, and livelihood support prior, during and after relation, and provision of alternative housing based on the principles of the Habitat Agenda and international instruments.”
(UN-Habitat 2012:41)*

In den Interviews mit der betroffenen Bevölkerung war immer nur von "compensation" die Rede. Damit waren allerdings auch kleine Zahlungen, um den Umzug oder die Umbauarbeiten zu erleichtern, gemeint. Kompensiert werden können rechtlich gesehen nur EigentümerInnen.

³⁸ In folgenden Interviews: Joseph Komitee 2016 P8:33-105; Evans Komitee 2016 P19:5-5; Felix Hausmeister 2016 P23:83-88; Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26:42-42; Heshmael Lehrer 2016 P35:12-50

³⁹ In folgenden Interviews: James Pastor 2016 P2:10-14;186; Evans Komitee 2016 P19:19-19; Henry Direktor 2016 P20:16-16; Felix Hausmeister 2016 P23:175-183; Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26:54-54

Nur die wenigsten Personen entlang der Straße verfügten über eine Besitzurkunde. Die richtige Bezeichnung dafür wäre demnach "facilitation" (finanzielle Unterstützung). Beispielsweise wird bei Infrastrukturprojekten mit der Weltbank, wie bei KISP, den betroffenen Personen eine finanzielle Unterstützung ("facilitation") für die erwähnten anstehenden Tätigkeiten, die für sie aufgrund der Infrastrukturprojekte anstehen, ausgezahlt.⁴⁰ Malachi Atieno Odongo von der Technischen Universität Nairobi führt den Zugang von KISP näher aus und unterstreicht das Anliegen der Weltbank, dass die Menschen durch die Infrastrukturprojekte nicht noch ärmer werden sollen:

“Because now under KISP they are saying that they come to a place, they look at access, roads, sewer lines, and so on. They do those sewer lines and so, but they let the people continue living the way they have been living. But they take care of the roads, they are opening the roads. And when they are opening the roads, they follow what they call RAP. So, always if the roads have been existing, but have been blocked, they will look at the people that will be affected by those roads. Once they have analysed that they give them what is called a facilitation. If you build your house here, you are a landlord and you are getting an income out of it. They take that income and multiply it by a certain factor. KISP is now funded by World Bank. So, World Bank has their guideline and they always use that when they are removing people to put infrastructure, then you should not leave them poorer than they were, and the government has to comply. So, it’s the government that is doing the actual facilitation of the people whose houses are going to be affected by the infrastructure. So, they give them an amount. If you are renting, then they give you an amount of some rent, that will help you to go for a few months to rent. But they don’t compensate you for land. Because they say that the land for example in Kibera belongs to the government. So, they just facilitate you. So, that you don’t become poorer the way when the project leaves. And they only do that for the people that have been affected by the road.” (Malichai Technical University 2016 P29:52-53)

Da KURA international finanziert wird, sind die Erwartungen der BewohnerInnen, eine finanzielle Unterstützung zu erhalten, durchaus nachvollziehbar.

⁴⁰ Mehr Information siehe Kapitel 4.1

5.3 Analyse: Auswirkungen des Straßenbaus auf die Lebensrealitäten der Menschen

Für die Beantwortung der Forschungsfrage wurde auf die Interviews mit Personen, die vom Straßenbau direkt betroffen waren, fokussiert, da es um die Auswirkungen auf ihre Lebensrealitäten und ihre Wahrnehmungen geht. Während meines Forschungsaufenthalt und durch die Interviews und Gespräche entstand der Eindruck, die InterviewpartnerInnen würden sich in Bezug auf die Auswirkungen und Wahrnehmungen des Straßenbaus in drei unterschiedliche Typen einteilen lassen.⁴¹

Ursprünglich angedachte Typen von Personengruppen:

1. Personen, die den Straßenbau überwiegend positiv sehen und auch persönlich davon profitieren,
2. Personen, die den Straßenbau negativ sehen und auch persönlich viel verloren haben,
3. Personen, die den Straßenbau positiv sehen, trotz persönlicher Verluste.

Die genaue Analyse der Interviews hat allerdings ergeben, dass diese Typenbildung wenig Sinn ergeben hätte, da sich zu wenige Personen in den ersten beiden und unverhältnismäßig viele in der letzten Gruppe befunden hätten. Auffällig war allerdings, dass alle InterviewpartnerInnen positiv in die Zukunft blickten und sich von der fertiggestellten Straße eine Vielzahl an positiven Entwicklungen erwarteten, trotz der aktuellen negativen Stimmung und Betroffenheit. Die zeitliche Einteilung anstatt einer Typenbildung stellte sich daher als viel aussagekräftiger heraus.

Aus diesem Grund wurden die Auswirkungen des Straßenbaus auf die Bevölkerung und die Wahrnehmung dieser in folgende zwei Perioden aufgeteilt:

1. Aktuell - Während des Straßenbaus
2. Zukunft - Erwartungen von der Straße

⁴¹ Übersicht der InterviewpartnerInnen siehe Kapitel 2.3

Beide Perioden beinhalten jeweils Kategorien, die Auswirkungen und Wahrnehmungen als eher positiv oder eher negativ beschreiben.

5.3.1 Aktuell – Während des Straßenbaus

In diesem Kapitel wurden jene Aussagen analysiert, die die InterviewpartnerInnen in Bezug auf die Auswirkungen und ihre Wahrnehmungen des Straßenbaus auf ihre aktuelle Situation tätigten. In diese Periode spielt auch die persönliche Betroffenheit wegen des Rückbaus von Behausungen oder gar der komplette Verlust hinein, da sich dies noch immer auf die aktuelle finanzielle und psychische Situation auswirkte.

5.3.1.1 Aktuelle negative Auswirkungen und Wahrnehmungen

Die negativen Auswirkungen, die in diesem Teil beschrieben werden, zeigen, dass der Straßenbau die Bereiche des alltäglichen Lebens vieler BewohnerInnen negativ beeinflusste, von ihren Emotionen und materiellen Verlusten über die Gemeinschaft hin zu weiteren Beeinträchtigungen, die sie aufgrund des Straßenbaus in Kauf nehmen mussten. Frustration war die vorherrschende Emotion der InterviewpartnerInnen im Zusammenhang mit der aktuellen Situation. Die schwierige Situation, auch aufgrund der Rahmenbedingungen, hatte negative Folgen für das unmittelbare soziale Gefüge.

Frustration

“I don’t know how to benefit, now.” (Sharon Ladenbesitzerin 2016 P1:70-70)

Der Großteil der InterviewpartnerInnen war zum Zeitpunkt der Interviews in Bezug auf die aktuelle Lage der Straße frustriert oder zumindest unzufrieden und enttäuscht. Der schwerwiegendste Umstand war die Tatsache, dass die Straße bereits hätte fertiggestellt sein sollen, bei weitem aber nicht fertig war, wie Felix, der Hausmeister einer Schule, betont:

„Ok, in my opinion I can say that it is not moving according to our expectation. Because, even you see the sign board, that they have erected at the road, they said by January 31st it should have been completed. But as you can see, it is still way back. So, I’m still disappointed.“ (Felix Hausmeister 2016 P23:111-111)

Im Sommer 2015, zu Beginn des Projekts, musste die lokale Bevölkerung große materielle Verluste in Kauf nehmen, denn während des Straßenbaus war es nicht oder nur schwer möglich an der Straße Waren zu verkaufen und zudem verzögert sich der Straßenbau immer mehr. Auch Menschen, die sich ursprünglich sehr über die Straße freuten, wie Rodgers, der einen kleinen Shop entlang der Straße hat, waren frustriert:

“So, we are in a burden, the happiness we had before, when we heard that our road is now being constructed, is gone. But for now, we are not happy in fact. When we see those people in the road we tell them: “Come on! Hurry up! Finish your work! Because now you are giving us a headache.” (Rodgers Ladenbesitzer 2016 P26:8-8)

Die Gründe für den zeitlichen Verzug sahen die AnrainerInnen sowohl in der nachlässigen Arbeitsweise des Auftragnehmers, fehlender Koordination zwischen den betroffenen Infrastruktur-Behörden (Kanal, Wasser, Elektrizität und Straße) als auch, dass der Regierung angeblich das Geld für die Fertigstellung ausgegangen sei.⁴² Die betroffenen BewohnerInnen waren allerdings laut dem Lehrer Heshmael skeptisch bezüglich der erschöpften Geldmittel:

“Ok, these people are trying now to say, is that there is not much funds. But know, as the residents, we are aware that the funds are there. We are watching them. We need this road to be finished as soon as possible.” (Heshmael Lehrer 2016 P35:88-89)

Der Konflikt zwischen dem Stromversorger Kenya Power und KURA beziehungsweise dem Auftragnehmer beschäftigte die Menschen sehr. Nicht nur, dass sich der Straßenbau weiter verzögerte, durch die Straßenbauarbeiten verloren jene Strompfosten, die sich innerhalb der für die Straße vorgesehenen Fläche befanden, auch zunehmend an Halt. Sie wurden schief und liefen Gefahr auf die angrenzenden Behausungen zu fallen. Pastor James fasste die frustrierte Lage der BewohnerInnen sehr gut zusammen: fehlende Kommunikation und Vertrauen sowie das lange Warten auf die versprochenen positiven Auswirkungen, während die negativen überhandnahmen:

„But as we see it peaks, we hear rumours that the period has been extended because of the Kenya Power and Lightning has refused to remove their polls, because they need to be compensated before the removed. The rumours we are hearing is that, we don't know whether it's true, that they had paid already

⁴² In folgenden Interviews: Sharon Ladenbesitzerin 2016 P1:32-32; James Pastor 2016 P2:10-10; Joseph Komitee 2016 P8:65-65; Robert Ladenbesitzer 2016 P18:29-30; Evans Komitee 2016 P19:45-48; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:115-123; Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26:96-116; Stacy Lehrerin 2016 P32:60-60; Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34:44-44; Victor Komitee 2016 P37:72-72; Tabitha ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P40:15-16; Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P43:38

Kenya Power what they wanted, but still the Kenya Power has not yet removed the polls. So, the construction work is going very slowly, but they have affected a lot of people. Although, we are yet to see the benefit of the new road.” (James Pastor 2016 P2:10-10)



Abbildung 11 Strompfosten ragen nach den Rückbauten in die Straße / Autorin 2016

Ende Februar wurde der ausführenden Firma ein zeitlicher Aufschub von zwei Monaten genehmigt. (Eric and Jack Dorfvorsteher 2016 P26:162-163; Joseph Komitee 2016 P42:4-5) Dass die beteiligten Firmen und offiziellen Stellen ihre Arbeit nicht ordentlich erledigten, Geld unterschlugen und gleichzeitig für ihr Fehlverhalten keine Konsequenzen zu spüren bekamen, wurde von den Betroffenen als ungerecht empfunden. Denn umgekehrt bekamen sie die Konsequenzen direkt zu spüren. Darüber hinaus mussten sie die von KURA und der ausführenden Firma vorgeschriebenen Fristen einhalten, denn sonst riskierten sie noch mehr zu verlieren. (Eric and Jack Dorfvorsteher 2016 P26:110-123)

Der mangelhafte Informationsfluss wurde sowohl von der Bevölkerung als auch von den Komiteemitgliedern und Dorfvorstehern kritisiert.⁴³ Hier spielten die Unterschiede zwischen der Selbstwahrnehmung des Komitees und der Fremdwahrnehmung durch die Bevölkerung eine wichtige Rolle.⁴⁴ Die Komiteemitglieder informierten, ihrer Wahrnehmung nach, die lokale Bevölkerung gut.⁴⁵ Allerdings bekam das Komitee von offizieller Seite nur wenig bis keine Informationen darüber, wie der Straßenbau weitergehen sollte. (Eric and Jack Dorfvorsteher

⁴³ In folgenden Interviews: Sharon Ladenbesitzerin 2016 P1:160-164; James Pastor 2016 P2:34-46;106; Makena ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P9:100-104;170; Principal 2016 P20:13-20; Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26:158-164; Stacy Lehrerin 2016 P32:12-20; Faith ehemalige Ladenbesitzerin P36:16-16; Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P43:28-28

⁴⁴ Nähere Information unter Kapitel 5.2 Arbeitsweise des Komitees

⁴⁵ In folgenden Interviews: Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:75-76; Heshmael Lehrer 2016 P35:46-46; Victor Komitee 2016 P37:22-22

2016 P26:104-112; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin P23:289-299) Die lokale Bevölkerung fühlte sich jedoch sowohl von offizieller Seite als auch vom Komitee schlecht informiert. (Sharon Ladenbesitzerin 2016 P1:40-49; Faith ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P36:76-80) Beide, die Bevölkerung sowie die Komiteemitglieder, hatten das Gefühl, im Dunkeln zu tappen was die weitere Entwicklung des Projekts betraf – was zu Frustration führte.⁴⁶

Die beiden Dorfvorsteher und ehemaligen Komiteemitglieder fühlten sich gegenüber der Bevölkerung verantwortlich und verlangten von offizieller Seite Informationen, denn für sie und ihre Mitmenschen war es Zeit auch das Gute des Straßenbaus zu sehen:

„Jack: Like, my colleague made very clear, it is very unfortunate. You see we are doing a very difficult job. It is the duty of the government to talk to the local committee members and tell us: ‘We are sorry.’ Not finishing the road is dangerous for children, there is a lot of hazards. So, the government has not done that. So, that is why we have been telling you, that it is up to us to ask: ‘Why have you done this? Why haven’t you done this?’ So, we must have a credible government which comes. The government should come and tell you. #01:01:14-8#

Eric: That is why we want to arrange a meeting with these people. Because now we have seen, enough is enough. When we accepted, when we came to the agreement, that we are going to assist them for a certain duration, you see what they did. Actually, they reached a point, where they scared us. That is why we are saying, we as community leaders we are not to scare. Now, it is to see the good coming out of the construction and that it is done the way we agreed.” (Eric and Jack Dorfvorsteher 2016 P26: 106-108)

Das Komitee hatte sich vor Beginn des Straßenbaus dafür eingesetzt, dass die BewohnerInnen der betroffenen Viertel als TagelöhnerInnen beim Straßenbau angestellt werden. Mit der ausführenden Firma wurde vereinbart, dass abhängig vom jeweiligen Viertel die dortigen BewohnerInnen für die Hilfsarbeiten am Straßenbau angestellt werden. Die Dorfvorsteher und Komiteemitglieder schlugen dem Auftragnehmer jeweils Personen vor, von denen sie überzeugt waren, dass sie eine gute Arbeit machen würden. (Eric and Jack Dorfvorsteher 2016 P26:66-77; Heshmael Lehrer 2016 P35:12-12)

Der Deal sollte beiden Seiten einen Vorteil bringen. Für die lokale Bevölkerung, vor allem für Jugendliche, die besonders von der Arbeitslosigkeit betroffen sind, sollten Arbeitsplätze geschaffen werden (wenn auch nur temporär). Dadurch sollten die betroffenen Menschen auch

⁴⁶ In folgenden Interviews: Sharon Ladenbesitzerin 2016 P1:160:164; James Pastor 2016 P2:34-46;106; Makena ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P9:100-104;170; Principal 2016 P20:13-20; Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26:158-164; Stacy Lehrerin 2016 P32:12-20; Faith ehemalige Ladenbesitzerin P36:16-16; Eric und Jack 2016 P43:28-28

eine direkte positive Auswirkung der Straße zu spüren bekommen. Auf der anderen Seite würde der Bauherr eine Auswahl an gut arbeitenden Menschen erhalten und die Materialien und Maschinen würden weniger Gefahr laufen, von arbeitslosen Jugendlichen gestohlen oder beschädigt zu werden. Allerdings hielt sich der leitende Ingenieur nur bedingt an diese Abmachung. Die beiden LehrerInnen Heshmael und Stacy hoben zwei wichtige Punkte dieses Missstandes hervor. Zum einen stellte er oft andere Personen ein, die von seiner eigenen ethnischen Gruppe waren, unabhängig davon, ob diese an der Straße wohnten und zum anderen zahlte er mit Verzug, wie Heshamel und Stacy berichteten:

„Now, the other thing was, we discussed with the DO, that those who should be employed here are the residents who are working here. Those casual jobs. So, we realized, that the contractor was not doing that. We were now realizing that he was taking some people from somewhere. We want our residents to work here and to earn here. Because this thing is at our place.“ (Heshmael Lehrer 2016 P35:12-12)

„They have not been paid for the last two weeks. I think why even they are not working [sic!], they are not many today. As we went home on Friday, they were not paid. If they were paid over the weekend, I’m not sure. [...] We asked them: ‘Why are they delaying?’ They told us: ‘If you are not getting paid, you are not motivated to work.’ And that’s why they are delaying it.“ (Stacy Lehrerin 2016 P32:56-60)

Dadurch wurde allerdings ein Teufelskreis in Gang gesetzt. Die TagelöhnerInnen waren weniger motiviert zu arbeiten, der Straßenbau verzögerte sich weiter, die lokale Bevölkerung stand dem Auftragnehmer und dem Projekt ablehnender gegenüber, der leitende Ingenieur war noch skeptischer den Menschen in Kibera gegenüber, nahm sich weiter zurück und stellte weniger Menschen von vor Ort als TagelöhnerInnen an, wodurch weniger Personen in der aktuellen Situation des Straßenbaus zumindest ein wenig profitieren konnten. Die Abmachung war allerdings für die Mitglieder des Komitees und die Bevölkerung eine der wenigen positiven aktuellen Dinge des Straßenbaus, an denen sie sich zu Beginn festhalten konnten.



Abbildung 12 TagelöhnerInnen bei der Arbeit / Autorin 2016

Zusätzlich machte sich Misstrauen und Frust gegenüber der Regierung und den beteiligten offiziellen Stellen breit, da sie das Projekt nicht unter Kontrolle zu haben schienen und die Menschen kein vollständiges Konzept erkannten. (James Pastor 2016 P2:186-186; Eric and Jack Dorfvorsteher 2016 P26:52-79;121-126) Dass es für eine nachhaltige Verbesserung ein ganzheitliches Konzept und eine Koordination der unterschiedlichen Stellen geben muss, unterstreichen nicht nur ExpertInnen und Organisationen wie UN-Habitat, sondern auch - zumindest in der Theorie –die Stadt Nairobi selbst. (Andavarapu and Edelman 2013:191; Iweka and Adebayo 2015:1039; Nairobi City County 2014; UN-Habitat 2012:12)

Diese Mischung aus Enttäuschung und Misstrauen kommt in folgender Aussage von Dorfvorsteher Eric zum Ausdruck:

“They have said so many good things, though you can imagine, that even the small good things, they told us, have not been done. So, when you talk about streetlights, whether they put them, can you trust them at this pace? This government always comes with ideas and the next time someone will pocket the money. They are not ashamed.” (Eric and Jack Dorfvorsteher 2016 P26:126-126)

Soziale Spannungen

Bei der betroffenen Bevölkerung handelte es sich, um eine heterogene Gruppe, mit unterschiedlichen Voraussetzungen und Betroffenheit. Wenn die unterschiedlichen Interessen der

Gemeinschaft nicht im Vorfeld eines Projektes behandelt werden, kann dies zu sozialer Segregation und gegenseitigem Misstrauen führen. (Iweka and Adebayo 2015:1041) Das Straßenprojekt verstärkte viele der bestehenden Problematiken oder rückte sie wieder mehr ins Lampenlicht, was unter der lokalen Bevölkerung zu sozialen Spannungen führte.

Die Vorbehalte zwischen den unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen in Kenia sind ein Thema, das die Menschen im Alltag sehr bewegt, so auch im Ausnahmezustand des Straßenbauprojekts. Dazu gehört auch die Frage wem Land in Kibera gehört bzw. wer Anrecht darauf hat. Eine immer wiederkehrende Frage diesbezüglich ist die Übertragung von offiziellen Landrechten an die Nubier.⁴⁷ Zum Zeitpunkt der Forschung wurde im Parlament die Übertragung eines „community land titles“ für die Nubier diskutiert. (Philip Pamoja FM 2016 P27:51-81)

Die Kikuyu wurden im Zuge der gewaltsamen Auseinandersetzungen nach der Präsidentschaftswahl 2007 aus Kibera gewaltsam vertrieben und nur wenige kamen danach wieder zurück. Eric erklärte die Situation der Kikuyu aus seiner Wahrnehmung:

„They are few. You see that originates from 2007. You know there was a war. Some people who left their houses, they have never come back. They have many houses. And the houses have been rented to other tribes. And people took advantage over them. So, actually [sic!] we don't have Kikuyu. You know those are the people who had lots of houses here. But most of them they have sold. And they fear. So, now again they are in fear that something like this is happening again.“ (Eric Dorfvorsteher 2016 P43:148-151)

Da es vor Ort kaum bis keine Kikuyu gibt, wurden sie auch nicht in die Arbeit des Komitees mit eingebunden, argumentierten Eric und Jack weiter. Ich hatte die Möglichkeit mit einer der wenigen Kikuyu vor Ort zu sprechen. Für sie lebte mit dem Straßenbau die Rivalität zwischen Luo und Kikuyu wieder auf. In ihrer Wahrnehmung wurde sie sowohl was den Rückbau betraf als auch die Beteiligung im Komitee aufgrund ihrer ethnischen Zugehörigkeit nicht nur schlechter behandelt, sondern auch ausgeschlossen:

“But to me they came 6th of July. So, they came even before the date. [...] And they removed mine. The other ones were not removed. [...] So, with me there is something going on, which I don't know. But I'm very sorry, let me tell you. They were telling me: 'You are a tribe of president. And president stole the woods. So, you are a thief as the president and we are going to beat you, we are going to remove here, because the president stole the wood.' Then I asked them: 'Even if I'm the tribe of the president, have you ever seen the president coming here to help me? Or anything else? I don't know even the face of the president. As of me, even you are more better. [sic!] Because you are my neighbour and I know you. But if

⁴⁷ Mehr Information in Kapitel 4.2

you are doing that because the president is there, because of my tribe. In fact, you are messing.’ [...] Maybe they were coming because of that.” (Makena ehemalige Ladenbesitzerin ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P9:66-67)

Für die anderen InterviewpartnerInnen war der Umgang mit Kikuyu kein Thema.⁴⁸

Gerechtigkeit im Zusammenhang mit dem Rückbau von Gebäuden war ein sehr wichtiges Thema für die Interviewten. Während sie sich an die Abmessungen hielten, würden sich manche ihrer Nachbarn darüber hinwegsetzen.⁴⁹ In der Hoffnung, dass der Betrug nicht auffallen würde und sie ihren Verlust dadurch schmälern könnten, gingen manche BewohnerInnen das Risiko ein und bauten weniger als gefordert zurück und schädigten dadurch ihre Nachbarn mehr. Denn bei der Überprüfung wurde vom Mittelpunkt der Straße jeweils 7,5 Meter in jede Richtung gemessen. (Joseph Komitee 2016 P8:113-157; Evans Komitee 2016 P19:24-24) Wenn beide Parteien kooperiert und sich an die Abmessungen gehalten hätten, wären beide gleichermaßen zu Schaden gekommen. Durch den Betrug der einen Straßenseite, kamen die Personen auf der anderen Seite unter Umständen mehr zu Schaden.

Im Besonderen wurden allerdings zwei Organisationen genannt, die sich nicht an die offiziellen Abmessungen hielten und dadurch ihren NachbarInnen zusätzlich schadeten. Das Gebäude des National Youth Service (NYS), einer staatlichen Organisation, die direkt dem Präsidenten unterstellt ist, und eine Privatschule, weiter in Richtung Fluss an der Straße entlang, machten angeblich für die Straße den entsprechenden Platz nicht frei. In beiden Fällen soll das Design der Straße zum Vorteil der beiden Organisationen verändert oder reduziert worden sein. Da es sich im Falle des NYS Gebäudes, um eine Regierungsorganisation handelte, wurde vermutet, dass der Auftragnehmer diese nicht belästigen wollte und den für ihn einfacheren Weg wählte. Die Nachbarn auf der gegenüberliegenden Seite wurden allerdings dadurch härter getroffen, so auch Sharon:

“They don’t want remove, they bring their complaints that there is a NYS building there and it is not something which is important, it is just for portia mill and this time people are not even going there to portia their mill, we are buying unga in

⁴⁸ Vor dem Interview mit Makena hatte ich nicht aktiv zu dem Thema der ethnischen Gruppen gefragt. In unserem Gespräch begann sie selbst davon zu berichten, da es für sie das bestimmende Thema in Bezug auf ihre erfahrenen und wahrgenommenen Auswirkungen des Straßenbaus war. Für die anschließenden Interviews nahm ich das Thema ethnische Zugehörigkeit mit auf. Ein Beispiel für die Wichtigkeit des offenen und flexiblen Zugangs durch die GT – siehe Kapitel 2.

⁴⁹ In folgenden Interviews: Joseph Komitee 2016 P8:65-157; Joseph Komitee 2016 P10:293; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:91-99; Eric Jack Dorfvorsteher 2016 P26:32-32; Heshmael Lehrer 2016 P35:12-12; Victor Komitee 2016 P37:82-82; Eric & Jack Dorfvorsteher 2016 P43:108-116

the shops, not in portia mills. They put it there, so they refused to break that building, so now they tell me to break my building, then they tell me again to move away, to move again. Me, I feel very sorry. They affect me so much.”
(Sharon Ladenbesitzerin 2016 P1:58-59)

Bei der Privatschule waren die Nachbarn ebenfalls entsprechend mehr betroffen und der Kanal wurde nicht weitergeführt, sondern endete abrupt vor der Mauer der Schule. Die Schule hat an beiden Seiten der Straße Gebäude. Um ihren eigenen Schaden einzudämmen, beschlossen sie, nicht an beiden Seiten zurückzubauen, sondern nur auf der linken Seite in Richtung Fluss. Die Nachbarn auf der linken Straßenseite mussten dadurch ebenfalls noch mehr zurückbauen. Zusätzlich entstand eine starke Kurve im Straßendesign und um diese abzuflachen, mussten auch die Menschen auf der rechten Straßenseite oberhalb der Gebäude der Schule ihre Gebäude noch mehr zurückzubauen:

“Yeah, they didn’t want to move down. So, instead to move upwards. Instead they are going to exchange. I’m going to give the upper side of the lower side. So, people of the upper side, that is why some of us living here were highly affected. So, people were saying: ‘Because you have accommodated these people in your compound you are now taking advantage. Also, you have given them the ground, saying that it is yours, so that they are moving the materials to construct the road. And now you are manipulating’. [...] Like, St Catherine, we are both left and right. You see our school was there down and this one is above. So, what he did, instead of allowing both sides to be affected, the way we have done, he allowed one side to be affected and the other not. So, the other side, which is affected, affected again more people.” (James Pastor 2016 P2:150-159)

Der Ingenieur bestätigte Schwierigkeiten mit der besagten Schule. Er fügte allerdings auch hinzu, dass es mehrere Personen wären, die nicht entsprechend Platz machen und es ihm und seinem Team damit nicht ermöglichen, die Straße zu bauen:

Although we have acquired most part of it, but there are still some parts where we need to acquire for us to fit our current way, our drainage and footpath on either side. Like you know the case of the pastor there. Yes, there is some development, but those developments they fall within this construction. Now, we have a challenge to maybe talk to him, so that he can pave way to enable the construction. Not him alone, there are others as well, whom we still need to approach and maybe try to convince so that they can allow us to make the road.”
(Charles Ingenieur 2016 P6:58-59)

Der Unmut über diese beobachteten Missstände äußerte sich nicht nur im beklagten Leid und Hilflosigkeit, sondern hinterließ auch Spuren im sozialen Nachbarschaftsgefüge. Die lokale Bevölkerung betrachtete einander zunehmend mit Argwohn. Das Misstrauen wurde größer, je

mehr Macht und Einfluss die Person oder Organisation hatte. Sharon sah sich in diesem Zusammenhang als besonders unfair behandelt und ausgeschlossen:

“It’s like there is favorising [sic!]. The ones who attended are not affected, because they know the people in the meeting, so they talk to them so that they are not moved. The others they don’t know what’s going on. So, they are affected most because they are told to push back. So, on their side they are safe, they are just like: “You move!” But then they are not moving, they are staying there.”
(Sharon Ladenbesitzerin 2016 P1:50-50)

Das wachsende Misstrauen und der Fokus auf das eigene Leid führten auch zu einer schrumpfenden Solidarität unter den Mitmenschen. Zuvor nachbarschaftliche Beziehungen verloren plötzlich an Relevanz und wurden der Problematik und den Gefühlen, die diese bei den betroffenen Personen auslösten, untergeordnet. Im Fall von Makena kannte sie zumindest einzelne Personen, die ihre Häuser in ihrer Abwesenheit zerstört hatten. Diese Personen projizierten ihren Frust und Aggression, die durch das Straßenbauprojekt entstanden sind oder bereits aus anderen Gründen vorhanden waren, auf Makena. Denn sie ist eine Kikuyu und gehört somit zur ethnischen Gruppierung des Präsidenten. Mit dem anstehenden Rückbau aller Häuser bot sich eine Möglichkeit den Frust zu entladen:

“Because you are my neighbour and I know you. But if you are doing that because the president is there, because of my tribe. In fact, you are messing.”
(Makena ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P9:66-67)

Wie im Fall von Makena stieg der Aggressionspegel in der Bevölkerung an, zu angekündigten Protesten (Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26:122) kam es allerdings nicht. Allerdings wurden selbst Menschen mit öffentlichem Ansehen konfrontiert. Eines Tages beobachtete ich, wie der Eigentümer der oben genannten Privatschule, aufgrund derer der Straßenverlauf geändert werden musste, mit einem Auto zur Schule kam. Da ihm das Grundstück hinter der Schule auch gehörte, von wo Materialien für den Straßenbau abgebaut wurden, profitierte er auch vom Straßenbau. Bei diesem kurzen Besuch wurde er von einer Gruppe von Männern aus der lokalen Bevölkerung konfrontiert. Ich war gerade in Begleitung von Joseph unterwegs, der mich kurz aufklärte und sich der Gruppe von Männern anschloss. Die Konfrontation wirkte auf mich von Beginn an aufgeregt und aggressiv. Die Diskussion wurde in einer Mischung aus Englisch, Swahili und weiteren Sprachen geführt, sodass ich den Inhalten nur grob folgen konnte. Da ich die weitere Entwicklung der Unterhaltung nicht einschätzen konnte, entfernte ich mich und beobachtete die Szene aus der Distanz weiter. Nach ein paar Minuten hitziger Diskussion stieg

der Eigentümer verärgert in sein Auto und fuhr davon. Auch die anderen Männer blieben verärgert zurück in dem Wissen, dass sie die Situation nicht verbessern konnten, aber immerhin hatten sie ihrem Ärger Luft gemacht, so fasste mir Joseph die Konfrontation zusammen. (Gedächtnisprotokoll 20160217)

Verlust

Der Verlust an materiellen Gütern war eine der offensichtlichen Auswirkungen des Straßenbaus. Es gab keine finanzielle Unterstützung und es wurde keine Umsiedelung geplant oder ein Ort als Ausweichquartier oder –fläche zur Verfügung gestellt. Hunderte Personen verloren zumindest Teile ihres Zuhauses und ihre Einkommensgrundlage.⁵⁰ Genaue Daten dazu konnte ich nicht ermitteln.

Von allen Betroffenen wurden Geschäftsleute, Schulen und dementsprechend auch Kinder als jene Gruppen erwähnt, die besonders viel verloren oder gelitten hätten.⁵¹ Entlang der Straße gab es viele Schulen. Eine Schule war komplett betroffen und musste in der kurzen Zeit zwischen der Ankündigung und der Räumung ein Ersatzquartier finden. Durch den anstehenden Straßenbau verknappte sich der Lebensraum im Viertel, gleichzeitig waren viele auf der Suche nach Quartieren, was die Preise schlagartig in die Höhe trieb und die Betroffenen vor eine weitere Herausforderung stellte. (James Pastor 2016 P2:76-82) Dass die Regierung keinen RAP oder anderwertigen Plan für die betroffenen Personen und Institutionen hatte, enttäuschte Pastor James sehr:

“Our expectation was that the government would be fair enough to relocate us to another place. Because the government has a land. [...] We thought that the government will give us space to move there and maybe resettle again. Or compensate us and give us some initial money which can enable us to go and buy structure somewhere for us to stay. Especially for the school. We thought that the school would receive a place. We are supplementing what the government was supposed to do. So, but nothing was done. So, later we had to agree to the government. Although not wholeheartedly. [...] But we had to comply the government.” (James Pastor 2016: 14-15)

⁵⁰ Die genaue Anzahl der Betroffenen konnte ich nicht ermitteln. Von den erwähnten Aufzeichnungen und Listen wussten die InterviewpartnerInnen nicht, wer sie hatte, bzw. widersprachen sich die Aussagen. Mehr Information zur Frage der Kompensation in Kapitel 5.2

⁵¹ In folgenden Interviews: James Pastor 2016 P2:14-47;188-192; Joseph Komitee 2016 P8:173-180; Jecinta Principal 2016 P16:4-5; Robert Ladenbesitzer 2016 P18:4-4; Henry Principal 2016 P20:8-27; Dorothy Lehrerin 2016 P21:3-3; Eric & Jack Dorfvorsteher 2016 P26:14-20; Reuben Pastor 2016 P31:2-8;24-28; Stacy Lehrerin 2016 P32:2-8; Faith ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P36:84-85

Die Personen, die an der Straße wohnten oder dort ihr Geschäft hatten, mussten aufgrund der Vermessung für die Straße ihre Gebäude zurückbauen oder komplett entfernen. Wie die folgenden Zitate zeigen, waren die Menschen sehr unterschiedlich betroffen. Die Spannweite reichte von marginalen Rückbauten bis hin zum kompletten Verlust des Zuhauses oder der wirtschaftlichen Einnahmequelle und im schlimmsten Fall von beiden:

„Only the office space was affected.” (Moses Sozialarbeiter 2016 P7:35-36)

„Yeah, those who are lucky, like some of us, me and the chariman, we cut our houses half way. So we remain with very small kiosks.” (Eric und Jack Dorfvorsteher St. Marys 2016 P26:20-20)

“It was demolished completely. It is just next here, where the Masai is selling, there was my house.” (Victor Komitee 2016 P37:14-14)

“I had a shop and a house, where I was residing. Then we were told to relocate because of the road construction. So, by then I was taking care of my younger sister and my brother at home. So, we had to relocate. It was a very big challenge.” (Faith ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P36:16-16)

Die vielen kleinen Shops entlang der Straße wurden vor allem von Frauen betrieben.

“I had to close the business. I was selling the remaining commodities in the house. I was selling cereals, rice, beans. So, I was selling them in the house and it was quite a challenge, because there are no people walking from their houses into a house. It was quite a challenge. So, I had to close down my business.” (Faith ehemalige Ladenbesitzerin 2016: 40-40)

“They disturb our businesses. Because before we had advertisement boards in our shops. Our wives, some they do their grocery along the road. Then by that time no one was allowed to [sic!] be selling on the road.” (Rodgers Ladenbesitzer 34:10)

Wohin die Menschen gegangen sind, die ihre Häuser komplett verloren haben, darüber wussten die Interviewten nur wenig Bescheid. Umziehen zu müssen wurde als nochmals größere Herausforderung unterstrichen, vor allem in finanzieller Hinsicht.⁵² Oft arbeiten die Menschen in der Nähe von Kibera. Wenn sie nicht in der Nähe etwas zum Wohnen gefunden hatten, verlängerte sich ihr täglicher Arbeitsweg um einiges und wenn sich die Personen den Bus nicht

⁵² In folgenden Interviews: James Pastor 2016 P2:46-50;166-166; Joseph Komitee 2016 P8:173-173; Evans Komitee 2016 P19:19-19; Direktor Soweto 2016 P20:8-8; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:11-11;87-87; Eric & Jack Dorfvorsteher 2016 P26:54-54; Reuben Pastor 2016 P31:2-2;24-24; Stacy Lehrerin 2016 P32:2-2; Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34:82-82; Faith ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P36:16-16;26-28

leisten konnten, bedeutete dies bis zu mehreren zusätzlichen Stunden Fußmarsch. Unter Umständen ist auch die Miete an dem neuen Ort höher. Darüber hinaus müssen die Kinder neu eingeschult werden, was auch wieder Kosten mit sich bringt. (Iweka and Adebayo 2015:1036)

„We found, that there are people who commute from here to Karangare, their houses where totally affected. And they could not get houses again in Kibera. So, they moved to another slum. [...] So, he is going to walk around six hours a day to walk from and to his work. And, the rent. Because people are not prepared, you go to a new house, you find that the rent is adjusted. Someone spent two thousand in this area and the new house is charged three or four thousand. Also, the children who are learning in these schools were also affected. Because when a parent moves, a child also has to [sic!] move. So, the education of these children was also affected.” (James Pastor 2016 P2:46-47)

“And people who are depending on the road also are going to be affected because somehow you are doing business in the room you are staying, now that room is gone. The left space is too small, and you were renting that room. So, it means that the owner of the room will just put a kiosk there. And now where you have found a room or where you are living is far away from where you are used to, you have your customer and so for. So, for some people starting a new live against the challenge.” (Joseph Komitee 2016 P8:173-173)

Beeinträchtigungen während der Bauphase

Zusätzlich zu den Verlusten gab es für die Menschen, die an der Straße wohnen bleiben konnten, weitere Beeinträchtigungen, die während des Straßenbaus für sie entstanden.

Verschlechterte Situation für lokale Wirtschaft

Auf der Fläche, wo später die Straße sein würde, gab es während des Baus Gräben und Hügel aus Erde oder Steinen. Dadurch waren die Häuser und vor allem die Geschäftslokale schwieriger zugänglich, was wiederum zu zusätzlichen wirtschaftlichen Einbußen führte.⁵³ Diese Entwicklung berichtete auch die Ladenbesitzerin Sharon:

“It changes, there is no customer. They don’t have a way to pass through. Some, people don’t like to jump and come to the other side. So, somebody is suggesting to go [sic!] direct to the other shop, without jumping. Others are falling down. They say: ‘No, I don’t want to pass here, I’m going to fall down. Or I don’t have a stick to jump there.’ So, it is come down, our business. Now, it’s really, going slow and down.” (Sharon Ladenbesitzerin 2016 P1:18-18)

⁵³ In folgenden Interviews: Sharon Ladenbesitzerin 2016 P1:18-18; James Pastor 2016 P2:186-186; Joseph Komitee 2016 P8:173-179; Makena ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P9:166-166; Robert Ladenbesitzer 2016 P18:35-35; Eric & Jack Dorfvorsteher 2016 P26:14-14;20-20; Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34:8-8

An der Straße direkt die Produkte zu verkaufen ist offiziell verboten. Laut dem Ladenbesitzer Rodgers wurde es jedoch hin und wieder geduldet oder die Menschen riskierten es aus ihrer Not heraus. Teile der Straße waren auch bereits mit Geröll ausgelegt, was eine große Verletzungsgefahr bedeutete, vor allem abends bei Stromausfällen:

"[T]hese grocery women, they are just waiting for them, so that they can sell. You know now, they can't sell, because the stones are on the road. Even sometimes, when the power, the electricity went off, in fact, they get a difficult time to get to their home, because sometimes they fell and then those stones hurt. So, we were just asking them: "If you don't do your job. Let them remove the stones there, to allow the women to sell their sukuma wiki [spinach]." (Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34:50-50)



Abbildung 13 Erschwerte Zugänglichkeit von Läden und Häuser (l.) Straßenverkauf während der Bautätigkeiten (r.) / Foto Autorin 2016

Anstieg der Mieten

In Kibera lebt die Mehrheit (ca. 85%) der Menschen zur Miete.⁵⁴ (Huchzermeyer 2008:23) Wie bei anderen Upgrading oder Infrastrukturprojekten (Gulyani and Bassett 2010:2210; Iweka and Adebayo 2015:1038) versprachen sich die EigentümerInnen auch in diesem Fall von der Straße und weiteren anstehenden Investitionen wirtschaftliche Entwicklung und sahen eine

⁵⁴ Mehr Information zur Wohnsituation der Menschen in Kibera siehe Kapitel 4.2

Wertsteigerung. Entsprechend erhöhten sie auch die Mieten, was wiederum jene, die an der Straße wohnten und Verluste erleiden mussten, besonders hart traf. Faith wohnte entlang der ehemaligen Straße und berichtete vom Anstieg der Mieten als erste negative Auswirkung auf ihr Leben durch den Straßenbau:

„When the landlord heard about the road construction and there is also the sewage line construction, so the rent rise. So, I’m paying more than before.“ (Faith ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P36:36-36)

Überflutung der Häuser bei Regen

Im Vorfeld des Straßenbaus wurde der bestehende offene Kanal entfernt, da die Straße breiter werden sollte. Jedoch gab es für das Ab- und Regenwasser keine Übergangslösung bis zur Errichtung des neuen Kanals. Bei Regen drang das schmutzige Wasser zusammen mit dem Regenwasser in viele Häuser ein und sorgte für weitere Herausforderungen für die betroffenen Personen. Besonders Personen auf der rechten Straßenseite waren betroffen, da diese Seite abschüssig liegt. (Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26:82-82; Kinga 2016 P35:12-12) Die Interviewpartnerin Faith gehörte auch zu jenen Personen, deren Häuser bei Regen überflutet wurden:

“Kibera is somehow a flooded place. So, when it rains there is nothing from preventing the water from entering the houses. So, it’s a really a big challenge again. [...] My house is this side, so, I am affected by the rain. All the water goes down to my side and enters the houses.“ (Faith ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P36:80-84)

Eric merkte an, dass es bei anderen Projekten sehr wohl möglich sei, den neuen Kanal rasch zu bauen und zu öffnen, damit das Wasser wieder fließen könne und nicht die lokale Bevölkerung weiter beeinträchtige. (Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26:82-82)

Verschlechterte Hygienebedingungen

Wasser war auch in einer weiteren Hinsicht ein Problem für die lokale Bevölkerung: seit Beginn des Straßenbaus gab es über Monate kein Wasser mehr in den Leitungen. Laut Robert hätte der Auftragnehmer die Wasserleitungen für den Straßenbau zerstört. (Robert Ladenbesitzer 2016 P18:35-35) Auch die St. George Orthodox Schule hatte für 3 Monate kein Wasser. Schlussendlich schlossen sie sich selbst aus eigener Initiative wieder an die Wasserleitungen

von Nairobi Waters an, was die Schule viel Geld kostete. (Dorothy Lehrerin 2016 P21:4-4) Andere, wie Rodgers, schlossen sich mit weiteren betroffenen Personen zusammen und versuchten die Behörde für Wasserversorgung zur Verantwortung zu ziehen:

„Because they have damaged the pipe. Because now we are not safety with the water, in fact. [...] I was with City Council Water. So, I'm affected. So, now I don't have the water. I'm still asking them, because I'm a member there and I'm a customer. So, they told me that they are negotiating on how they can put those pipes. So, that they can allocate water to us. So, now I'm affected because I don't have water. [...] But I organised with other people, who had water with Nairobi County. They must put the pipes before the road is finished. Although, they have not implemented it yet, but they agreed to that. So, there is water on the way.”
(Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34:44-44)

Eine weitere Beeinträchtigung durch den Straßenbau im Zusammenhang mit Hygiene betraf die Sanitäreinrichtungen. Der Großteil der Menschen besitzt keine eigenen Toiletten. Unterschiedliche Institutionen und Organisationen haben in Kibera dafür öffentliche Toiletten errichtet, die man in der Regel gegen eine Gebühr verwenden kann. Auch entlang der Straße befanden sich einige dieser öffentlichen Toiletten. Allerdings fielen sie den Rückbauten im Zuge der Verbreiterung der Straße zum Opfer, sodass die Menschen im direkten Umkreis keine Toiletten mehr hatten, die sie benützen konnten (Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34:8-8). Laut den Dorfvorstehern Eric und Jack sei in der Gegend die Anzahl an „flying toilets“⁵⁵ und in diesem Zusammenhang auch die Verbreitung von Krankheiten wieder angestiegen im Vergleich zur Situation vor dem Straßenbau:

“One of the biggest challenges is that we have no toilets now. Our toilets were mostly along the road. Most of the toilets, and they are built community toilets, they were all demolished. We are having a very big population and most of those toilets are gone. So, the number of Cholera is increasing, because now I believe even the flying toilets is there again. So, that is one major challenge. We don't have clean water because of they are interfering in the pipeline systems, especially in most parts along the road.” (Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26:90-91)

⁵⁵Aufgrund von mangelnden Sanitäreinrichtungen und ordentlicher Kanalisation verrichten viele Menschen ihr Geschäft in Plastiksackerl. Dieses wird anschließend verknotet und weggeworfen. Die „flying toilets“ landen auf der Straße oder auf Hausdächern. Von dort bergen sie die Gefahr Personen, die damit in Kontakt kommen mit Krankheiten zu infizieren, was vor allem Kinder besonders trifft. <https://www.aljazeera.com/indepth/features/2017/04/deal-kibera-flying-toilets-170403111700090.html> [Zugriff 03.05.2019]

5.3.1.2 Aktuelle positive Auswirkungen und Wahrnehmungen

Die Aussagen, wie sich der Straßenbau auf die Lebensrealitäten der betroffenen Personen aktuell auswirkt, waren sehr von den negativen Auswirkungen des Straßenbaus geprägt. Als positiv konnten lediglich die Freude darüber, nur wenig verloren zu haben, und die Hoffnung, von der fertigen Straße später zu profitieren, identifiziert werden. Letzteres wird in Kapitel 5.3.2 Zukunft – Erwartungen an die Straße genauer thematisiert.

Als nicht direkt Betroffener zeigt Pastor Reuben Unverständnis für jene Personen, für die der persönliche Verlust über dem potenziellen Vorteil für die Gemeinschaft steht:

“We talk about the road and people say: “Oh, my house was here.” Yes, it was here but now there is a road and that’s good. Now, think of something else that you can do. Because the road is for the community, thousands and millions of people are going to move around this, vehicles will be coming from Langata going to town, passing through here.” (Reuben Pastor 2016 P31:32-32)

Geringerer Verlust im Vergleich zu anderen

Die Menschen waren vom Rückbau unterschiedlich betroffen und die Menschen nahmen auch ihre Betroffenheit unterschiedlich wahr. Unter den Interviewten erwähnten drei Personen, dass sie sich glücklich schätzten, da sie im Vergleich zu anderen ihre Gebäude nur wenig zurückbauen mussten. Bei der Organisation WEEP musste nur das Büro weichen (Moses Sozialarbeiter 2016 P7:36-36). Der Dorfvorsteher Jack beurteilte seine Situation auch als glücklich, da er, genau wie sein Kollege, seine Häuser nur halbieren musste (Eric und Jack Dorfvorsteher 2016 P26:20-20).

5.3.1.3 Zusammenfassung Aktuell – Während des Straßenbaus

Bis darauf, dass sich einzelne Personen glücklich schätzten, keine großen und einschneidenden Verluste gehabt zu haben und der Keim der Hoffnung auf eine bessere Zukunft, wurden lediglich negative Auswirkungen und Wahrnehmungen berichtet. Die negativen Punkte können auch in unterschiedliche Aspekte des alltäglichen Lebens unterteilt werden. Der emotionale Aspekt: welche negativen Emotionen kommen bei den InterviewpartnerInnen im Zusammenhang mit der aktuellen Situation des Straßenbaus hoch? – Frustration aufgrund der

Verzögerungen und Verschlechterungen in der Bauausführung und der damit verbundenen Einschränkungen. Der Aspekt der Gemeinschaft: welche Folgen hat der Straßenbau für das unmittelbare soziale Gefüge? – Soziale Spannungen sind aufgrund der unterschiedlich starken Benachteiligung und Profitierung einzelner Personen und ethnischer Gruppen entstanden bzw. wieder aufgeflammt. Der materielle Aspekt: welche Auswirkungen hatte der Straßenbau in wirtschaftlicher Hinsicht? – Verlust des Wohnraums, verschlechterte Bedingungen für Geschäftsleute und gleichzeitig steigende Mieten. Der gesundheitliche Aspekt: welche Auswirkungen hatte der Straßenbau auf die Gesundheit? – Verschlechterte hygienische Bedingungen und die Entfernung von Toiletten und der Wasserleitung fördern die Verbreitung von Krankheiten. Alles in allem empfanden die BewohnerInnen die Bauphase als einen tiefen Einschnitt in ihren Alltag. Erschwert wurde dies durch die als mangelhaft wahrgenommene Kommunikation und das Verfehlen der Fertigstellung innerhalb der versprochenen und geplanten sechs Monate.

Die Grafik zeigt die interviewten Personen und ihre Einschätzung der aktuellen Situation während des Straßenbaus sowohl auf sie persönlich, als auch auf ihre Nachbarschaft. Für die Darstellung wurden Codes, die die Wahrnehmungen der aktuellen Situation beschreiben und beurteilen, wie „lost business at the road“, vier verschiedenen Gruppen zugeteilt: Road personal positive, Road personal negative, Road society positive, Road society negative. Da die Interviews qualitativ und offen geführt wurden, haben nicht alle Personen die gleichen Fragen bekommen und demnach sind die Daten nicht vollständig vergleichbar. Die grafische Darstellung der qualitativen Daten ist ein Zugang, die Aussagen der InterviewpartnerInnen zu veranschaulichen.

Der Großteil der Interviewten befindet sich im unteren Quadranten. Sie sahen die aktuelle Situation sowohl für sich selbst als auch für die lokale Bevölkerung als negativ oder eher negativ. Aussagen über Verluste und die negativen Auswirkungen durch den Straßenbau als auch der Frustration überwogen. Besonders Makena, Dorothy Lehrerin, Jecinta Schulleiterin und Sharon Ladenbesitzer äußerten sich nicht oder kaum positive zur aktuellen Situation der Straße. Ausreißer sind Tabitha und Reuben. Bei beiden war ihre Wohnstätte nicht direkt vom Straßenbau betroffen. Tabitha hat allerdings ihren Laden durch den Straßenbau verloren.

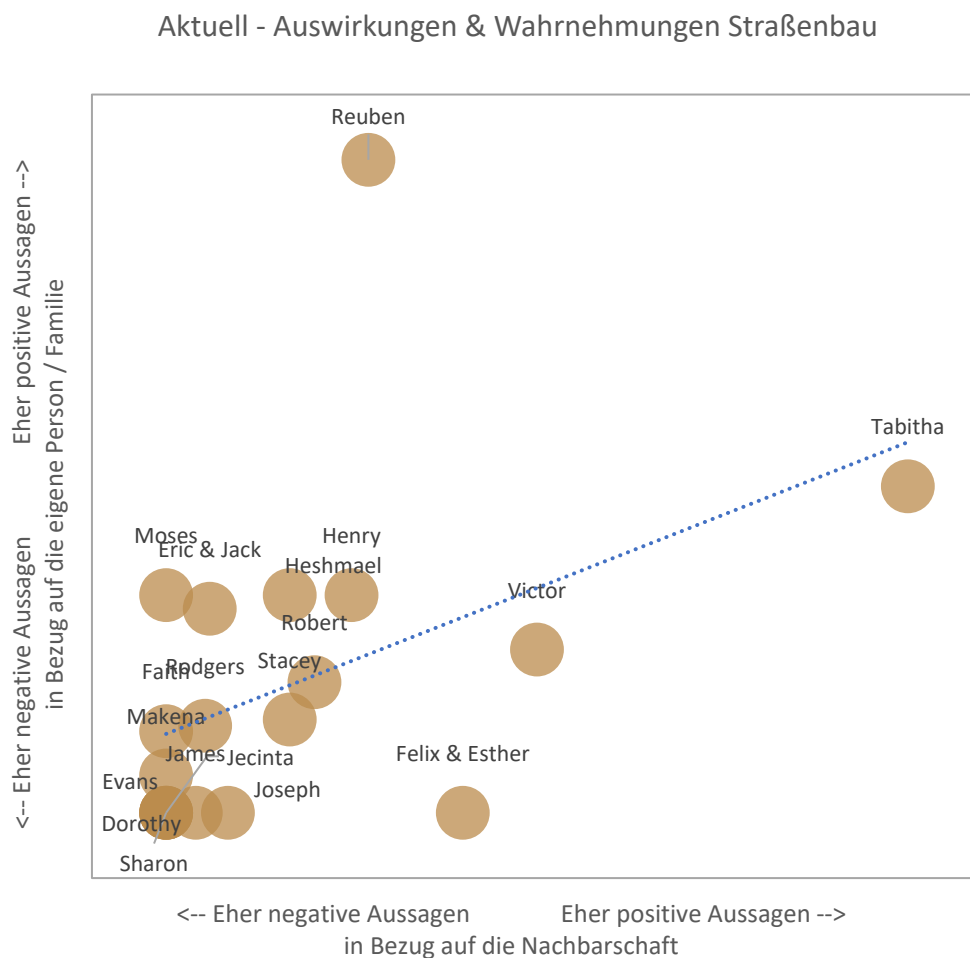


Abbildung 14 Aktuelle Auswirkungen & Wahrnehmungen des Straßenbaus / Grafik Autorin 2019

Interessant ist, dass sich Personen, die im Komitee waren, in ihren Wahrnehmungen nicht von den anderen Personen abheben. Durch ihre bessere Einbindung in den Straßenbauprozess verfügten sie über mehr Wissen über die Geschehnisse, bekundeten aber ihre Enttäuschung und daraus gewachsene Skepsis gegenüber der ausführenden Firma und den öffentlichen zuständigen Institutionen.

5.3.2 Zukunft – Erwartungen an die Straße

Diese Kapitel beschäftigt sich mit der Analyse jener Aussagen, die die InterviewpartnerInnen in Bezug auf die Auswirkungen und ihre Wahrnehmungen des Straßenbaus auf ihre zukünftige Situation tätigten. Was waren ihre Erwartungen und Hoffnungen in Bezug auf die fertiggestellte Straße und wie glauben sie, dass sich diese auf sie persönlich und ihre Umgebung auswirkt? Auffallend war, dass im Vergleich zur aktuellen Situation kaum negative Auswirkungen erwähnt wurden und die Hoffnung bzw. Erwartung auf eine verbesserte zukünftige Lage überwog. Manche InterviewpartnerInnen äußerten sich skeptisch in Bezug auf hohe Erwartungen ihrer Mitmenschen:

„That’s what I don’t know. I hear people saying, that once the road is there and it’s going to be a main road, it’s going to be, smart business is going to raise, but me I don’t know.“ (Sharon Ladenbesitzerin 2016 P1:24-25)

„But maybe we are going to redeem back what was lost, after the road has been completed maybe in years to come. But, we don’t know whether it is true or not.“ (James Pastor 2016 P2:10-10)

5.3.2.1 Zukünftig erwartete negative Auswirkungen

Die Aussagen hinsichtlich der erwarteten Auswirkungen durch die Straße waren durchwegs positiv gestimmt. Negative Aussagen bezogen sich lediglich auf die Befürchtung einer sinkenden Verkehrssicherheit durch erhöhtes Verkehrsaufkommen sowie Verteuerungen von Wohnraum, Waren und Dienstleistungen.

Erhöhtes Verkehrsaufkommen, niedrigere Verkehrssicherheit

Die neue Straße bildet eine erstmalige Verbindung zwischen den Gebieten Langata und Dagoretti North. Zuvor nahmen Menschen den Weg über den Westen der Stadt oder das Stadtzentrum, um das jeweils andere Gebiet zu erreichen, da Kibera nur schwer zu passieren war. Joseph betonte allerdings, dass auch vor dem Straßenbau der Weg bereits von Pkws und Bussen als Abkürzung verwendet wurde. (Joseph Komitee 2016 P8:65-65) Mehrere Studien haben allerdings bewiesen, dass attraktivere Straßen die Nachfrage erhöhen. (T. Milam et al. 2017) So kann davon ausgegangen werden, dass mit der Verbreiterung und Asphaltierung des Weges auch das Verkehrsaufkommen steigen wird.

Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen wird die Straßen für FußgängerInnen unsicherer machen, allen voran für Kinder. Zusätzlich muss bedacht werden, dass die Straße von Bombolulu bis zum Nairobi Fluss ein Gefälle von 7 % bis 13 % hat, was zusätzlich zu einem höheren Unfallrisiko beitragen kann. Mehrere InterviewpartnerInnen haben sich daher für Bremsschwellen ausgesprochen, um die Geschwindigkeit der Fahrzeuge zu drosseln und so für mehr Sicherheit für die lokale Bevölkerung zu sorgen. Die Wichtigkeit für die Sicherheit der Kinder zu sorgen wurde dabei von allen unterstrichen.⁵⁶

Für den Lehrer Heshmael war das erhöhte Sicherheitsrisiko für die Kinder durch den zunehmenden Verkehr überhaupt der einzige Nachteil, den er sich zukünftig von der Straße erwartete:

“We need the bumps there, because of the children, we need to lower the accidents. So, I think only this might be a disadvantage that might arise.” (Heshmael Lehrer 2016 P35:84-85)



Abbildung 15 Nutzung der Straße als Abkürzung für den motorisierten Verkehr während des Straßenbaus
/ Foto Autorin 2016

⁵⁶ In folgenden Interviews: James Pastor 2016 P2:232-233; Joseph Komitee 2016 P8:69-73; Jecinta Direktor 2016 P16:11-11; Evans Komitee P19:33-33; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:167-168; Heshmael Lehrer P35:84-85

Gentrifizierung & Preissteigerungen

Durch die Otiende Ayany Link Road wurden die Dörfer Kianda, Soweto-West und Raila zugänglicher. Pkws, Busse und Transporter können das Gebiet einfacher passieren. Dadurch wurde die Lage entlang der Straße stark aufgewertet und der Wert von den Behausungen und Shops, die sich hier befinden, stieg. Die InterviewpartnerInnen gingen daher davon aus, dass Personen, die zur Miete wohnten, mit weiteren Erhöhungen zu rechnen hätten.⁵⁷ Diese Entwicklung hatte bereits durch die Ankündigung des Straßenbaus eingesetzt⁵⁸ und wurde auch bei anderen vorhergehenden Projekten beobachtet. (Gulyani and Bassett 2010:2210; Iweka and Adebayo 2015:1038)

Pastor James und Komitee Mitglied Joseph stellten die soziale Frage bei dieser Entwicklung, denn wirklich profitieren würden weiterhin nur jene, die im Besitz von Gebäuden waren:

“But you see again it will be very beneficial who own structures, because the price also along the roadside will go up. I remember, when we bought that structure, we bought it very expensive, because the road is passing, it is near to the road, now the price doubled. Now, after the road will be completed, even our structure here, the value will come up.” (James Pastor 2016 P2:82-82)

“And now the other challenge is that Kibera is for the poor people. And the reigns for the poor people is slow. And now, when the road is finished, it’s going to make the life for some people in Kibera to be hard because, houses along the road, the price is going to go up in the end. Which is going to be hard for other people, for other families. [...] Some are going to renovate them or build a new structure along the road. Which they are going to make them rich. It will bring rent at 2.000 or more than that. We have seen that in Makina.⁵⁹ Makina, we have seen what’s happening there. [...] So, it’s going to affect people in different ways.” (Joseph Komitee 2016 P8: 173-173)

Da Kibera sehr gut gelegen ist und die Anbindung durch die Straße steigt, ist anzunehmen, dass auch Personen in die Gegend ziehen werden, die sich das verteuerte Wohnen leisten können. Die bestehenden MieterInnen, denen die Preise zu hoch werden, werden verdrängt und müssen oft an Orte ziehen, die schlechtere Wohnbedingungen haben und zudem von Arbeitsmöglichkeiten weiter entfernt sind. (Iweka and Adebayo 2015:1041; Huchzermeyer 2008:26)

⁵⁷ In folgenden Interviews: James Pastor 2016 P2:76-82; Joseph Komitee 2016 P8:173-174; Victor Komitee 2016 P37:64-64

⁵⁸ Siehe Kapitel 5.3.1.1

⁵⁹ Makina ist ein Teil von Kibera, wie Soweto-West. Dort wurde ebenfalls ein Weg zu einer asphaltierten Straße umgebaut.

Auf der anderen Seite sahen Eigentümer und Anbieter von Dienstleistungen diese Entwicklung durchaus positiv, wie der Direktor einer Privatschule entlang der Straße. Er ging davon aus, dass Kibera in Zukunft von der Mittelschicht bewohnt sein würde. BewohnerInnen mit mehr finanziellen Ressourcen bedeuteten für ihn, dass er höheres Schulgeld einheben könne. Jene, die es sich dann nicht mehr leisten könnten in Kibera zu wohnen, sollten ihm zu Folge zurück auf das Land oder in einen anderen Slum gehen. (Henry Direktor 2016 P20:26-33)

5.3.2.2 Erwartete positive Auswirkungen und Wahrnehmungen

Vor allem in schwierigen Situationen kann die Aussicht auf eine Verbesserung in der nahen Zukunft eine wichtige Stütze sein. Diese Wahrnehmung hatte ich auch bei vielen meiner InterviewpartnerInnen, wenn wir auf die Zeit nach der Fertigstellung der Straße zu sprechen kamen. Bis auf zwei Personen erwähnten alle InterviewpartnerInnen positive Auswirkungen, die sie sich von der Straße nach ihrer Fertigstellung erwarten – sowohl für sich persönlich als auch für ihre Mitmenschen und Umgebung.⁶⁰ Durch die Analyse der Interviews konnten fünf Punkte der erwarteten positiven Auswirkungen und Wahrnehmungen durch die Straße herausgearbeitet werden. Die erwähnten positiven Erwartungen decken sich mit den Potentialen, die Straßen in der Aufwertung und Verbesserung der Lebenssituationen in Slums nach UN-Habitat haben. Demnach erweitern sie das Angebot an Waren und Dienstleistungen und fördern das Zugehörigkeitsgefühl zur Stadt, auch wird die wirtschaftliche Entwicklung angekurbelt und die öffentliche Sicherheit erhöht. (UN-Habitat 2012:2)

Zugehörigkeit & Einbindung in das Stadtgefüge

Kibera wirkt durch die dichte Besiedelung und die wenigen Straßen abgeschottet vom Rest der Stadt, die es umgibt. Mit der Straße wird Kibera geöffnet und mehr in das bestehende Stadtgefüge eingebunden. „The road opens Kibera“, war eine Aussage, die mehrere

⁶⁰ In folgenden Interviews: James 2016 P2; Moses Sozialarbeiter 2016 P7; Joseph Komitee 2016 P8; Makena ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P9; Jecinta Direktor 2016 P16; Robert Ladenbesitzer 2016 P18; Evans Komitee 2016 P19; Henry Direktor 2016 P20; Dorothy Lehrerin 2016 P21; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P23; Eric & Jack Dorfvorsteher 2016 P26; Reuben Pastor 2016 P31; Stacy Lehrerin 2016 P32; Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34; Heshmael Lehrer 2016 P35; Faith ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P36; Victor Komitee 2016 PP37; Tabitha ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P40

InterviewpartnerInnen als den zukünftigen Vorteil von der Straße erwähnten.⁶¹ Die Öffnung Kiberas durch die Straße wird von ihnen auch als eine Art Grundvoraussetzung für all die weiteren erwarteten positiven Auswirkungen genannt, wodurch sich die Menschen eine Erleichterung für viele ihrer alltäglichen Probleme und Herausforderungen erhoffen. Für UN-Habitat werden Straßen als Startpunkt für die physische Integration einer informellen Siedlung in das bestehende Stadtgefüge gesehen. (UN-Habitat 2012:2)

So argumentierte auch das Komitee in ihrer Sensibilisierungs- und Überzeugungsarbeit der lokalen Bevölkerung für den Straßenbau, wie Komiteemitglied Evans erzählte:

„The Committee explained the benefits: The Slum is enclosed. Through the road Kibera will open for transport, communication and business will be easier. Those things will be on the door step.“ (Evans Komitee 2016 P19:5-6)

Die Sozialarbeiterin Esther unterstreicht die positiven Entwicklungen, die auf die Öffnung Kiberas durch die Straße folgen könnten:

„Ok, it is ok, because also the road is good. Like the way Felix is saying, now this road is going to open Kibera. To open in a way that the transport, the businesses, because somebody will come from very far, just to see all the business that they can do here and maybe employ people. You know roads are good, they open spaces.“ (Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:311-311)

Bessere Mobilität & Versorgung mit Waren

Eine der erwarteten Folgen durch die Öffnung Kiberas ist die verbesserte Anbindung und Zugang zu Mobilität. Bisher mussten die Menschen zu Fuß nach Otiende oder in Richtung Ayany zum Kibera Drive gehen, um in ein Matatu⁶² steigen zu können. Die Bevölkerung ging davon aus, dass die neue Straße nach der Fertigstellung auch von Matatus frequentiert werden würde und es somit für die AnrainerInnen leichter sein würde in das Stadtzentrum oder in andere Teile der Stadt zu gelangen.⁶³

⁶¹ In folgenden Interviews: James Pastor 2016 P2:10-11; Evans Komitee 2016 P19:5-19; Henry Direktor 2016 P20:4;26; Felix Hausmeister & Esther Socialworker 2016 P23:311-311; Reuben Pastor 2016 P31:2-3; Heshmael Lehrer 2016 P35:12-13

⁶² Als „matatus“ werden in Nairobi private Sammeltaxis bezeichnet. Die Kleinbusse fahren an fixen Routen, halten jedoch entlang dieser je nach Bedarf. Sie dominieren den Transport Sektor und prägen entsprechend auch das Stadtbild. (Wa-Mungai 2010:352)

⁶³ In folgenden Interviews: James Pastor 2016 P2:10-18; Robert Ladenbesitzer 2016 P18:15-19; Evans Komitee 2016 P19:30-30; Henry Direktor 2016 P20:4-5; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:15-16; Reuben Pastor 2016 P31:2-2; Heshmael Lehrer 2016 P35:12;84; Faith ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P36:66-66; Tabitha ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P40:24

„Now we will also have a smooth transportation from town to here. [...] Most of the vehicles will be now passing here. So, when I will be interested to go to town, I will be taking a vehicle from here. And not walking up to the other side.“
(Heshmael Lehrer 2016 P35:84-85)

Auch Güter mussten in der Regel von diesen Orten zu Fuß oder mit Scheibtruhen transportiert werden. Pkws oder Pick-Ups konnten nur schwer durchfahren. Vor allem bei oder nach Regenwetter war die Straße kaum passierbar. Dies war allerdings nicht nur aufgrund des Untergrunds der Fall, sondern auch wegen der Steigung und des Gefälles der Straße. Dazu kam, dass eine Fahrt mit einem Motorrad- oder Pkw-Taxi aufgrund der schlechten Fahrbedingungen im Vergleich zu einer gleichlangen Strecke auf einer asphaltierten Straße um einiges teurer war. Die BewohnerInnen erwarteten sich daher nicht nur ein besseres Angebot sich von A nach B bewegen zu können, sondern gleichzeitig auch ein preiswerteres.⁶⁴

Kinder, die außerhalb von Kibera in die Schule gingen, würden anschließend den Bus direkt ab der neuen Straße nehmen können, was ihre Sicherheit erhöhen würde, fügte der Ladenbesitzer Robert noch einen weiteren Vorteil in diesem Punkt hinzu. (Robert Ladenbesitzer 2016 P18:19-19)

Pastor James hatte genau diese Entwicklungen bei der neuen Straße in Makina⁶⁵ beobachtet und erhoffte sich dieselben für die Straße in Soweto-West:

„Yeah, roads, if done properly, people are going to benefit. I’ve seen from the other road which was built on the other side from Makina to Lindi, Simanga, High-Rise. I’ve seen matatus started going, charging very little fair, like 20 bob. So, the transportation has become easier.“ (James Pastor 2016 P2:18-18)

Von einer besseren Einbindung in das Straßengeflecht der Stadt und einer verbesserten Mobilität erwarteten sich die InterviewpartnerInnen auch eine verbesserte Versorgung mit Waren und Dienstleistungen. Die Waren würden sich nach der Fertigstellung der Straße leichter transportieren lassen, wodurch wiederum nicht nur das Angebot, sondern auch der Preis besser werden sollte.⁶⁶

⁶⁴ In folgenden Interviews: James Pastor 2016 P2:10-18; Robert Ladenbesitzer 2016 P18:15-19; Evans Komitee 2016 P19:30-30; Henry Direktor 2016 P20:4-5; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:15-16; Reuben Pastor 2016 P31:2-2; Heshmael Lehrer 2016 P35:12;84; Faith ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P36:66-66; Tabitha ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P40:24

⁶⁵ Makina ist ein Village von Kibera. Dort wurde zuvor ebenfalls ein Weg zu einer asphaltierten Straße umgebaut.

⁶⁶ In folgenden Interviews: Joseph Komitee 2016 P8:183-184; Reuben Pastor 2016 P31:2-3; Victor Komitee 2016 P37:64-65; Tabitha ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P40:5-6

Die ehemalige Ladenbesitzerin Tabitha freute sich bereits auf die neuen Lebensmittel, die sie anschließend auch in ihrem Laden anbieten und verkaufen wollte:

“Road will bring goods from outside, that where impossible to pass before, like selling fish or butchery.” (Tabitha ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P40:21)

Der bisherige unebene Weg aus gestampfter Erde und altem Müll verwandelte sich bei Regen in eine matschige Bahn. Hinzu kam das starke Gefälle und so war der Weg bei oder nach starken Regenfällen beinahe unmöglich zu passieren. Dadurch waren die Menschen in diesen Zeiten in ihrer Mobilität und damit auch in ihren wirtschaftlichen oder schulischen Entwicklungsmöglichkeiten sowie der Teilhabe am sozial-gesellschaftlichen Leben stark eingeschränkt. Nach den Bauarbeiten wird die Straße geebnet und asphaltiert sein. Dann werden die Menschen bei Regen nicht mehr in dieser Intensität beeinträchtigt sein, wie Komiteemitglied Evans unterstrich:

„The other great thing, it will be an all-weather road. So, rain will then not affect people, as now. The muddy road is now almost impossible to pass.” (Evans Komitee 2016 P19:31-31)

Dieser Verbesserung blickten die InterviewpartnerInnen mit Vorfreude entgegen.⁶⁷

Verbesserte Sicherheitslage

Die mangelnde Sicherheit in Kibera ist ein alltägliches Problem für die lokale Bevölkerung. Einsatzfahrzeuge, egal ob Feuerwehr, Polizei oder Rettung, haben es schwer, im Ernstfall an den konkreten Ort zu gelangen. Vor allem in einem Notfall zählt allerdings jede Minute. Feuer kann sich in einem dicht besiedelten Gebiet sehr schnell ausbreiten und den Kreis an betroffenen Personen und Häusern schnell erhöhen.

Pastor Reuben erzählte von den Herausforderungen eines Brandes vor Ort:

“Another thing is that most place we had no good roads. When there was fire and burning houses the fire brigade cannot enter to put out the fire. So, it depended on the people to come and support and climb on the roofs of the houses and pour water on the houses to ensure that the fire gets out. So that was a problem here in Kibera.” (Reuben Pastor 2016 P31:02-02)

⁶⁷ In folgenden Interviews: Evans Komitee 2016 P19:31-31; Elijah Pastor 2016 P33:22-23; Heshmael Lehrer 2016 P35:84-84; Tabitha ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P40:08-08

Die Menschen erwarteten sich von der neuen Straße, dass Einsatzfahrzeuge deutlich näher an den Ort des Geschehens kommen können und sich so die Sicherheits- und Versorgungslage der lokalen Bevölkerung verbessern wird.⁶⁸ Durch den verbesserten Zugang für Einsatzfahrzeuge wird beispielsweise das Risiko, dass sich ein Feuer weitere ausbreitet und damit andere Häuser und Personen trifft, reduziert, wie Felix, Hausmeister einer Schule, erklärte:

“Another benefit is security. For example, here houses get burned every now and then and fire fighters cannot penetrate. Maybe a house is burning in the middle of this area, so when you have a good road network, fire fighters will come and will penetrate and maybe will put out the fire before it escalates further.” (Felix Hausmeister 2016 P23:19-20)

Seine Kollegin, die Sozialarbeiterin Esther, fügte die Vorteile der Straße für Rettungseinsätze hinzu. In ihrer Arbeit wird sie täglich mit den Sorgen und Problemen von vielen Familien konfrontiert und zur Zeit der Interviews standen viele dieser Probleme auch im Zusammenhang mit dem Straßenbau. Daher unterstrich sie in ihrer Aussage auch, dass ordentlich errichtete Straßen mit einem ganzheitlichen Konzept für die betroffenen Personen wünschenswert wären:

“And also, for a long time if you are from Kibera, we are having a problem, even an ambulance if somebody is sick, to come in, is a lot of problem. Even the lady that is in labour. The way to carry them to the road is a problem. So, if they can structure very nice for the roads, without affecting so many people, it can be good.” (Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:311-312)

Dem entgegnete ein anderer Anrainer, der Ladenbesitzer Rodgers, dass die Vorteile der Straße gegenüber den Verlusten für den Straßenbau überwiegen würden und zog dabei wie Felix die erhöhte Sicherheit bei Feuer als Beispiel heran:

“We want to open our streets, so that fire brigade can enter. Even we are damaging houses, this is better, than losing everything because of fire.” (Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34:58-58)

Nicht nur in der Sicherheitsfrage in Bezug auf Feuer und Notfälle, sondern auch was die Kriminalität betrifft erhofften sich die InterviewpartnerInnen eine Verbesserung durch die neue

⁶⁸ In folgenden Interviews: James Pastor 2016 P2:10-10; Moses Sozialarbeiter 2016 P7:25-63; Joseph Komitee 2016 P8:165-166; Jecinta Direktor 2016 P16:14-14; Robert Ladenbesitzer 2016 P18:16-16; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:19;311; Eric & Jack Dorfvorsteher 2016 P26:12-13; Reuben Pastor 2016 P31:2-2; Grace Lehrerin 2016 P32:28-29; Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34:8;58; Victor Komitee 2016 P37:8-8; Tabitha ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P40:27-27

Straße. Die dichte Bebauung und die fehlenden Straßen und Beleuchtungssysteme machten die Siedlung schwer kontrollierbar und zu einem attraktiven Ort, um unterzutauchen.⁶⁹

Rodgers sah auch in dieser Problematik eine Lösung durch die Straße:

“The police fears of going inside the area, because they don’t know where the paths are leading. The road will improve security. We are waiting for that.” (Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34:58-59)

Durch die Straße wird die Umgebung zugänglicher und die Menschen dadurch auch der staatlichen Kontrolle leichter ausgesetzt. Für Pastor Reuben hat diese Entwicklung bereits mit dem Straßenbau begonnen:

„And most of the people are exposed here in Kibera. Nothing now is hidden. And the government now can move easily, in case there is a problem, here in Kibera.“ (Reuben Pastor 2016 P31:2-2)

Mit dem Straßenbau wurde auch die Errichtung von weiteren Sicherheitsleuchten angekündigt. Davon erwarteten sich die Menschen eine erhöhte Sicherheit bei Nacht und damit die Möglichkeit, abends unterwegs zu sein, Besorgungen zu tätigen oder die öffentlichen Sanitäreinrichtungen aufzusuchen, mit einem geringeren Risiko überfallen zu werden oder sexuell belästigt zu werden, wie der Hausmeister Felix beschrieb:

„Another thing is that after the road they erect security lights. So, maybe at night it is going to be just like day time, so people can move easily without being mugged or rubbed on the way.“ (Felix Hausmeister 2016 P23:19-20)

Wenn die Menschen durch die verbesserte Sicherheitslage abends länger unterwegs sein könnten, werden auch die Geschäfte länger offen haben, was sich wiederum positiv auf die lokale Wirtschaft auswirken kann und wenn es nach dem Komiteemitglied Victor geht, auch hoffentlich wird:

„Also, the time when they used to close their businesses, will now extend, because the lights will be there. People will remain, cars will be there.“ (Victor Komitee 2016 P37:64-64)

⁶⁹ In folgenden Interviews: James Pastor 2016 P2:18-18; Joseph Komitee 2016 P8:187-188; Robert Ladenbesitzer 2016 P18:18-18; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P34:19-24; Eric & Jack Dorfvorsteher 2016 P26:12-13; Reuben Pastor 2016 P31:2-2; Elijah Pastor 2016 P33:28-29; Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34:58-59; Victor Komitee 2016 P37:64-65

Wirtschaftliche Entwicklung

All diese erwarteten positiven Auswirkungen sind wichtige Voraussetzungen, um wirtschaftliche Tätigkeiten vor Ort ausbauen, intensivieren und einfach gesagt verbessern zu können. Zusammen würden sie zu einer wirtschaftlichen Entwicklung des Gebiets entlang der Straße und der unmittelbaren Umgebung führen – so die Hoffnung der InterviewpartnerInnen.⁷⁰

Die Öffnung Kiberas und der erleichterte Zugang würde nach Meinung der AnrainerInnen zu mehr Durchzugsverkehr führen, wovon sie sich eine erweiterte Kundschaft erwarteten.⁷¹ Mehr Kundschaft erhöhe die Chancen auf mehr Umsatz und damit auch Gewinne. Darauf freute sich auch Komiteemitglied Joseph. Er musste im Zuge des Straßenbaus wie viele andere, sein Geschäft verkleinern. Jedoch war er zuversichtlich was die zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten betraf, sobald die Straße fertig gestellt sei:

“Even those people who will pass in the vehicle, they can stop and buy. Because now we shall have more vehicles passing along the road. So, you will now, not only depend on the people within you to buy. You can now, people who are passing by, now they are from town, they are going home and maybe their car will stop here, they can buy tomato, they can buy anything.” (Joseph Komitee 2016 P8:183)

Während des Straßenbaus waren die LadenbesitzerInnen und VerkäuferInnen sehr eingeschränkt in ihrer Tätigkeit und Möglichkeiten.⁷² Für die Zeit nach der Fertigstellung der Straße erhofften sich mehrere InterviewpartnerInnen, ihre Verkaufsfläche wieder erweitern oder ihre Verkaufsstände wieder aufstellen zu können⁷³, wie auch der Ladenbesitzer Rodgers und die Kellnerin Faith:

„So, we are expecting when they finished the road, to see where they will reach, so I will also extend my shop. To give me way, at least to breath. Because now I’m not breathing at this side. So, we are expecting them to complete their construction, so that we can be on the other side. And on the other hand, these grocery

⁷⁰ In folgenden Interviews: Moses Sozialarbeiter 2016 P7:46-46; Joseph Komitee 2016 P8:183-187; Jecinta Direktor 2016 P16:14-14; Robert Ladenbesitzer 2016 P18:17-18; Evans Komitee 2016 P19:5-28; Henry Direktor 2016 P20:5-26; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:11-15;311; Eric & Jack Dorfvorsteher 2016 P26:60; Reuben Pastor 2016 P31:32-33; Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34:58-59; Heshmael Lehrer 2016 P35:12-84; Faith ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P36:66-92; Victor Komitee 2016 P37:64-64; Tabitha ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P40:22-26

⁷¹ In folgenden Interviews: James Pastor 2016 P2:82-82; Joseph Komitee 2016 P8:183-184; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:15-15; Heshmael Lehrer 2016 P35:84-84

⁷² Näheres siehe Kapitel 5.3.1.1 Beeinträchtigungen während der Bauphase

⁷³ In folgenden Interviews: Jecinta Direktor 2016 P16:10-10; Evans Komitee 2016 P19:38-38; Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34:50-50; Faith ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P36:56-56; Tabitha ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P40:12-12

women, they are just waiting for them, so that they can sell. You know now, they can't sell, because the stones are on the road.” (Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34:50-50)

„Maybe, the constructor or the people doing the work are too slow. Because we were promised, that after the construction, the remaining space we can go back and build another business. So, we still have some hopes. I would like to open a shop on the road, too.” (Faith ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P36:56-56)

Im Zusammenhang mit der Hoffnung, die die InterviewpartnerInnen an die Straße nach ihrer Fertigstellung haben, wurde öfters „Entwicklung“ erwähnt. Das Positive an der Straße sei, dass sie uns „Entwicklung“ bringt.⁷⁴

„The road is positive, because it will ease transport and bring development.” (Henry Direktor 2016 P20:5-5)

Entwicklung wird in den Aussagen im Sinne von wirtschaftlicher Entwicklung gesehen. Wobei Infrastrukturen, wie auch die Straße, eine wichtige Rolle spielen, denn sie ermöglichen oder erleichtern diese. Dabei wurde von den InterviewpartnerInnen ein Fokus auf die eigenständige Entwicklung, im Sinne von „Empowerment“, gelegt. Sie brauchen die Straße, damit sie besser handeln können und dadurch konsumieren sie mehr oder fragen weitere Dienstleistungen bei ihren NachbarInnen nach. Hierdurch können wiederum mehr Jobs geschaffen werden und diese sind in Anbetracht der hohen Arbeitslosigkeit von großer Wichtigkeit.⁷⁵ Pastor Reuben sah Entwicklung als Weg, um auf eigenen Beinen stehen zu können und Veränderung vor Ort bewirken zu können, die ihm zufolge dringend benötigt wird:

“All what we want is development, because we are moving forward. Though we have problems here and there, I'm for the roads and we need the roads! [...] People can move from one level to another. So, that there is a transformation in the lives of people. And these very people can have something to put on the table and can work. Either with their own hands, the instruments god gave them, to bring a change in that area. So, there will be changes here, new ideas come. People's lives can be transformed, so they will not have self-pity. But instead insure that, instead of self-pitying, they can do something. Accept the way they are and do something and bring a change in the area. That's the type of development I want to see.” (Reuben Pastor 2016 P31:32-33)

⁷⁴ In folgenden Interviews: Moses Sozialarbeiter 2016 P7:46-46; Joseph Komitee 2016 P8:183-187; Joseph Komitee 2016 P10:373-374; Jecinta Direktor 2016 P16:14-14; Robert Ladenbesitzer 2016 P18:17-18; Evans Komitee 2016 P19:5-28; Henry Direktor 2016; P20:5-26; Felix Hausmeister & Esther Sozialarbeiterin 2016 P23:11-15;311; Eric & Jack Dorfvorsteher 2016 P26:60; Reuben Pastor 2016 P31:32-33; Rodgers Ladenbesitzer 2016 P34:58-59; Heshmael Lehrer 2016 P35:12-84; Faith ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P36:48-92; Victor Komitee 2016 P37:64-64; Tabitha ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P40:22-26; Eric & Jack Dorfvorsteher 2016 P43:126-128

⁷⁵ Siehe auch Kapitel 4.2 Kibera

Makena hatte schon konkrete Pläne für die Zeit nach dem Straßenbau. Sie will mit Früchten und Seifen handeln. Letztere stellt sie selbst her, was sie bereits in kleinen Mengen machte. Das wichtigste ist für sie dabei, endlich nicht mehr auf die finanzielle Unterstützung von anderen angewiesen zu sein:

„Even vending fruits. I’ll just buy one unga and then I can cook like that. I will start small. [...] And from there I know how to make this soap. So, I make them sometimes. So, when the road will come, I’ll continue with this work. And till then I pray to God to give me money and then I’ll see what I can do. Because now I don’t have money to be a shopkeeper. But I want to be depending on myself. And right now I’m depending on someone else’s pocket.“ (Makena ehemalige Ladenbesitzerin 2016 P9:154-159)

5.3.2.3 Zusammenfassung Zukunft – Erwartungen an die Straße

Die Erwartungen an die Straße nach der Fertigstellung waren vorwiegend positiv. Sie öffne Kibera zum Rest der Stadt. Kritisch und negativ wurden Preissteigerungen für Wohnen und ein damit einhergehender Prozess der Gentrifizierung gesehen. Von der fertigen Straße erwarteten sich die BewohnerInnen zum einen die Lösung aktueller Probleme, wie erhöhte Sicherheit und Verbesserung der Mobilität bei Regen. Zum anderen erwarten sie wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten, durch den erleichterten Handel mit Waren und neue KundInnen von außen.

Wie in Kapitel 5.3.1.3 zeigt die folgende Grafik die interviewten Personen und ihre Einschätzung der zukünftigen Situation nach Fertigstellung des Straßenbaus sowohl in Bezug auf sie persönlich, als auch in Bezug auf die Nachbarschaft. Für die Darstellung wurden Codes, die die Hoffnungen und Erwartungen an die zukünftige Situation wie „hopes to get space back after road is finished“ oder „road will ease business and development“, beschreiben und beurteilen vier verschiedenen Gruppen zugeteilt: Road personal positive, Road personal negative, Road society positive, Road society negative.⁷⁶

⁷⁶ Da die Interviews qualitativ und offen geführt wurden, haben nicht alle Personen die gleichen Fragen bekommen und demnach sind die Daten nicht vollständig vergleichbar. Die grafische Darstellung der qualitativen Daten ist ein Zugang die Aussagen der InterviewpartnerInnen zu veranschaulichen.

In dieser Darstellung fehlen drei InterviewpartnerInnen, da diese Personen entweder nichts über ihre Hoffnungen und Erwartungen erwähnten oder lediglich in Bezug auf eine Ebene (persönlich oder gesellschaftlich). Daher konnten sie in dieser Grafik nicht dargestellt werden.

In der Grafik zeigt sich sehr gut, dass die Menschen sehr hoffnungsvoll in die Zukunft blicken. Sie steht daher in starkem Kontrast zur Grafik über die aktuelle Situation. Auffallend ist auch, dass selbst Personen, die die aktuelle Situation sehr negativ beurteilten, in Hinblick auf die erwarteten Auswirkungen durch die Straße sehr positiv gestimmt sind (mit Ausnahme jener drei Personen, die sich nicht in der Darstellung befinden).

Die Straße hat das Potenzial, dass wirtschaftliche Entwicklung angekurbelt wird, jedoch ist anzunehmen, dass aufgrund der dargelegten Folgen, jene Personen, die bereits im Besitz von Häusern oder Läden sind, am meisten davon profitieren werden.

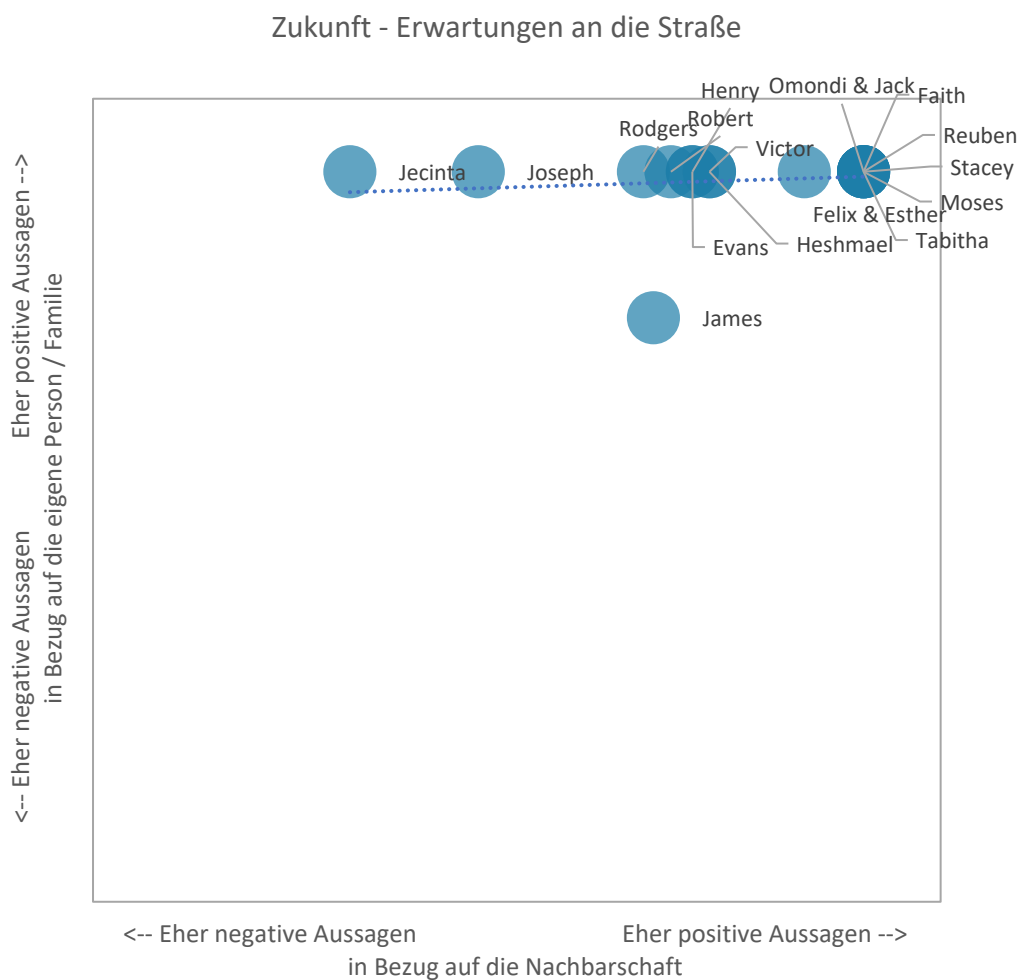


Abbildung 16 Zukünftige Erwartungen an die Straße / Grafik Autorin 2019

5.3.3 Gesamtwahrnehmung des Straßenbaus

Um ein ganzheitliches Bild der Aussagen der InterviewpartnerInnen über den Straßenbau zu erhalten, ihre Wahrnehmungen und Positionen dazu sowohl was die aktuelle Situation als auch ihre zukünftigen Erwartungen betrifft, wurden die Daten zusammengeführt.

Die folgenden Grafiken zeigen wie bereits in den vorhergehenden Kapiteln, wie sich die Personen über den Straßenbau äußerten und wie sie demnach die Gesamtsituation in Bezug auf ihr persönliches Leben als auch die Nachbarschaft wahrnahmen, sei es eher positiv oder eher negativ. Auffallend ist, dass die Personen jeweils sowohl für ihre persönliche Situation als auch die Situation ihrer Nachbarschaft eine ähnliche Sicht haben, sei es eher positiv oder eher negativ.

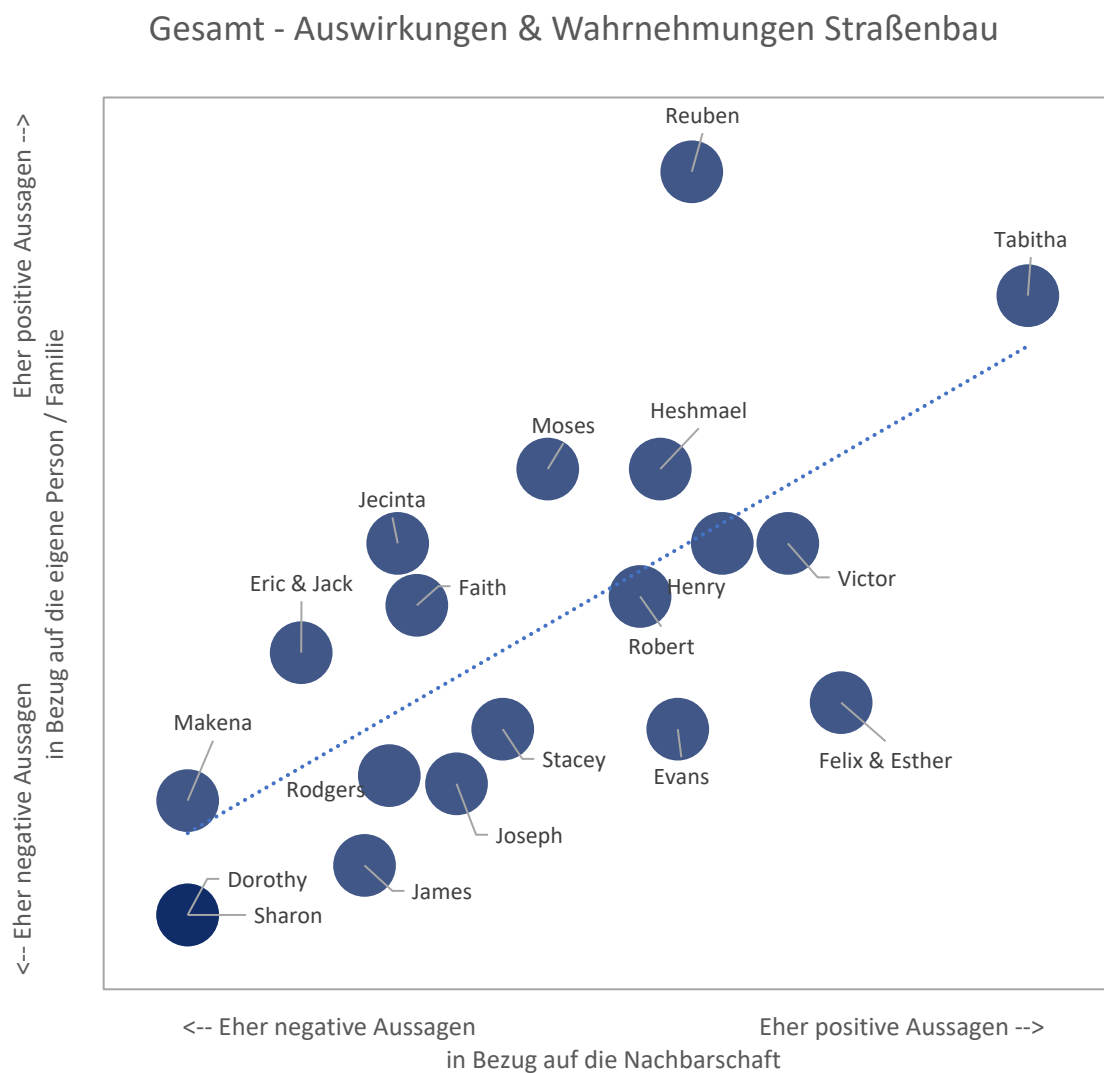


Abbildung 17 Auswirkungen & Wahrnehmungen des Straßenbaus / Grafik Autorin 2019

Abbildung 18 hebt die Geschlechterzugehörigkeit der InterviewpartnerInnen hervor. Sie zeigt, dass die Wahrnehmungen der Männer positiver war als jene der Frauen. Ausschließlich negative Äußerungen sind lediglich bei Frauen vorgekommen, was mit der fehlenden Einbindung der Frauen in das Komitee zusammenhängen kann.

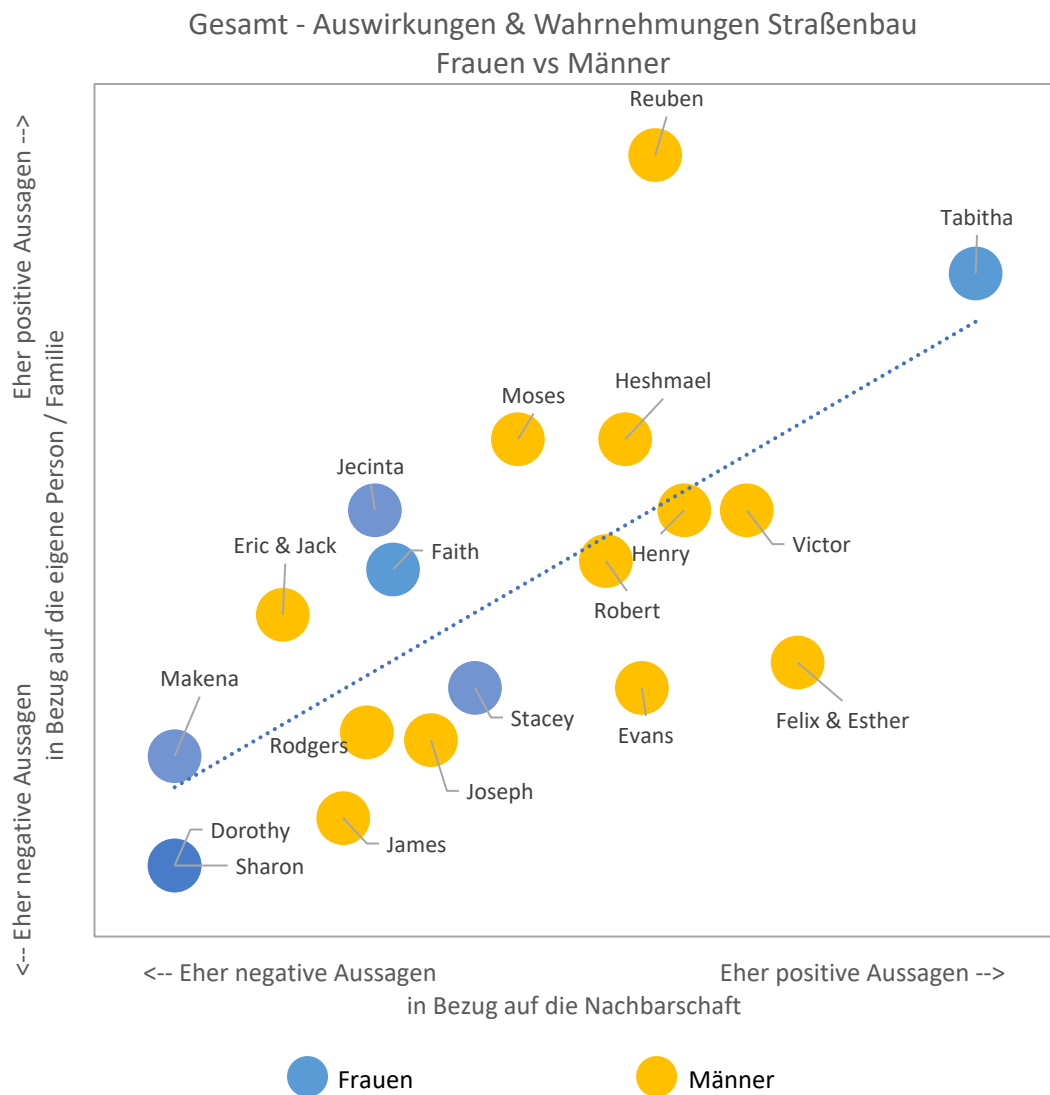
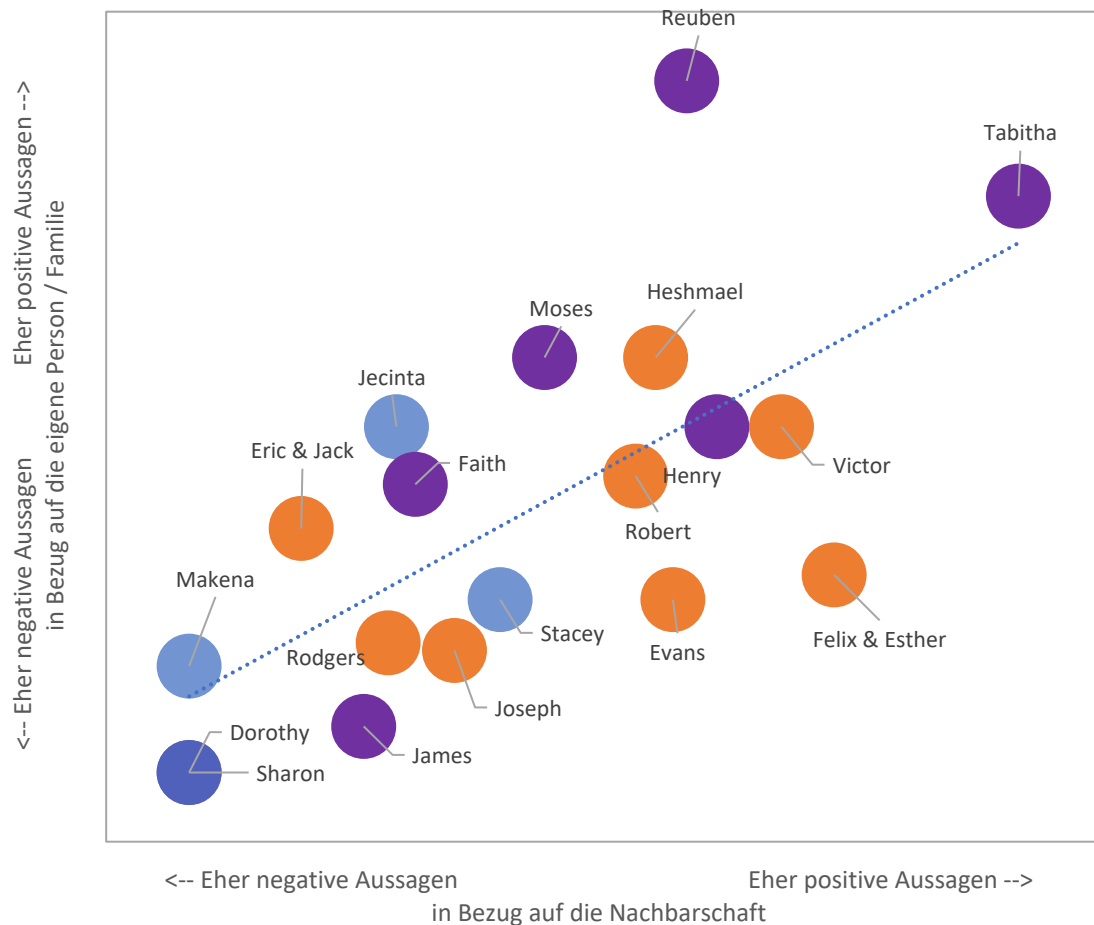


Abbildung 18 Auswirkungen & Wahrnehmungen des Straßenbaus - Frauen und Männer im Vergleich / Grafik Autorin 2019

Gesamt - Auswirkungen & Wahrnehmungen Straßenbau Informationsfluss



- Waren zum Treffen in Orthodox Church eingeladen und anschließend zum Teil auch Komiteemitglieder
- Habend die Informationen über den Straßenbau zufällig erfahren
- Haben die Informationen durch den Markierungsprozess erhalten

Abbildung 19 Auswirkungen & Wahrnehmungen des Straßenbaus – Informationsfluss / Grafik Autorin 2019

Die Themen Kommunikation und Informationsfluss waren sehr wichtig für die InterviewpartnerInnen. Wie in Kapitel 5.2 beschrieben, hat die lokale Bevölkerung auf unterschiedlichen Wegen von der Straße erfahren. Die offizielle Einbindung der Bevölkerung beschränkte sich auf das Komitee und auch hier hatten nicht alle Betroffenen die Möglichkeit sich zu beteiligen. Abbildung 13 zeigt welche Personen wie von der Straße erfahren haben. Allerdings lässt sich hier kein Zusammenhang zwischen der Gesamtwahrnehmung der Straße und der Art und Weise der Information oder der Einbindung erkennen.

Gesamt - Auswirkungen & Wahrnehmungen Straßenbau Wohnraum direkt betroffen oder nicht



Abbildung 20 Auswirkungen & Wahrnehmungen des Straßenbaus - Betroffenheit des Wohnraums / Grafik Autorin 2019

Ein deutlicher Zusammenhang ist allerdings zwischen der Gesamtwahrnehmung und der Betroffenheit des eigenen Wohnraums von der Straße erkennbar. Reuben und Emelda verloren zwar im Zuge des Straßenbaus ihre Läden, allerdings waren ihre persönlichen Wohnräume nicht betroffen. Beide nehmen die Straße mit Abstand positiver war, sowohl für sich persönlich als auch die Nachbarschaft.

5.4 Zusammenfassung der Analyseergebnisse

Die direkten Auswirkungen des Baus der Otiende Ayany Link Road trafen die lokale Bevölkerung spürbar in ihrem Alltag. Neben materiellen Verlusten hatten sie aufgrund der Bautätigkeiten wirtschaftliche Einschränkungen, die sich durch die Verzögerung der Fertigstellung länger als geplant zogen. Im Gegensatz zum „state of the art“ in Punkto Slum-Upgrading von Seiten der Forschung und internationalen Organisationen, wurde die lokale Bevölkerung kaum informiert oder eingebunden. Die Beteiligung fand nur im Rahmen der notwendigen Rückbauten durch das Komitee statt und auch hier war nur eine kleine und lediglich männlich besetzte Gruppe an Personen eingebunden. Auch war der Straßenbau nicht Teil eines größeren vernetzten Projekts. Die fehlende Koordination mit bestehenden Projekten und deren verantwortlichen Organisationen, wie Kenya Power, hat laut den InterviewpartnerInnen maßgeblich zur Verzögerung des Baus beigetragen und die negativen Auswirkungen für die Nachbarschaft erhöht. Der fehlende ganzheitliche Zugang von Seiten der Regierung, der weder der kenianischen Verfassung noch den Richtlinien von internationalen Organisationen entsprach, und die vermutete Korruption wurde von der lokalen Bevölkerung vielfach kritisiert.

Abseits von den aktuellen mehrheitlich negativen Auswirkungen und Wahrnehmungen hatten die InterviewpartnerInnen eine Reihe von positiven Erwartungen an die Straße nach ihrer Fertigstellung. Die Menschen freuten sich, durch die Straße in das Straßennetz von Nairobi eingebunden zu werden. Damit einher ging auch das Gefühl, nicht mehr so stark vom Rest der Stadt abgeschottet zu sein und ein Stück mehr dazu zu gehören. Die neue Straße biete die Grundlage für wirtschaftliche Entwicklung, so die gleichlautende Meinung der InterviewpartnerInnen. Sie würde die Mobilität nicht nur für die BewohnerInnen selbst, sondern auch für Personen von außen erleichtern. Die Versorgung mit Waren und Dienstleistungen würde in den Dörfern Kianda, Soweto-West und Raila leichter und günstiger werden. Auch erwarten sich die InterviewpartnerInnen, dass die Sicherheit steigt, da die Gegend im Notfall von Einsatzfahrzeugen besser erreicht werden kann und Polizei sowie staatliche Behörden einen besseren Zugang haben werden. Zusätzlich sollen mehr Leuchten aufgestellt werden, die es mehr Menschen ermöglichen, auch nach Sonnenuntergang Erledigungen zu tätigen oder am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Diese erwarteten Entwicklungen haben das Potenzial, sich auch positiv auf die lokale Wirtschaft auszuwirken.

Mehr wirtschaftliches Treiben wird allerdings das erwartete erhöhte Verkehrsaufkommen zusätzlich steigern, was sich wiederum negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken kann, allen voran für die FußgängerInnen und im Speziellen die Kinder. Die InterviewpartnerInnen betonten daher, wie wichtig die Errichtung von Bremsschwellen sei, um das Tempo der Kraftfahrzeuge zu drosseln. Eine weitere Schattenseite des erwarteten wirtschaftlichen Aufschwungs ist eine befürchtete und bereits erfolgte Preissteigerung für Mieten und Häuser. Nach Aussagen von InterviewpartnerInnen war die Einleitung einer Gentrifizierung bereits nach Ankündigung des Straßenbaus zu spüren, da sowohl Mieten als auch Preise für Häuser sprunghaft erhöht wurden. In Anbetracht dieser Befürchtungen stellten zwei Interviewpartner auch die Frage, für wen diese Straße gebaut werde. Profitieren würden nur jene Personen, die bereits Eigentum besitzen, die ärmsten der Armen müssten sich nach einer gewissen Zeit eine Unterkunft suchen, die sie bezahlen können und würden daher auch nicht von den positiven wirtschaftlichen Entwicklungen, die durch die Straße in Gang gesetzt würden, profitieren können – eher im Gegenteil.

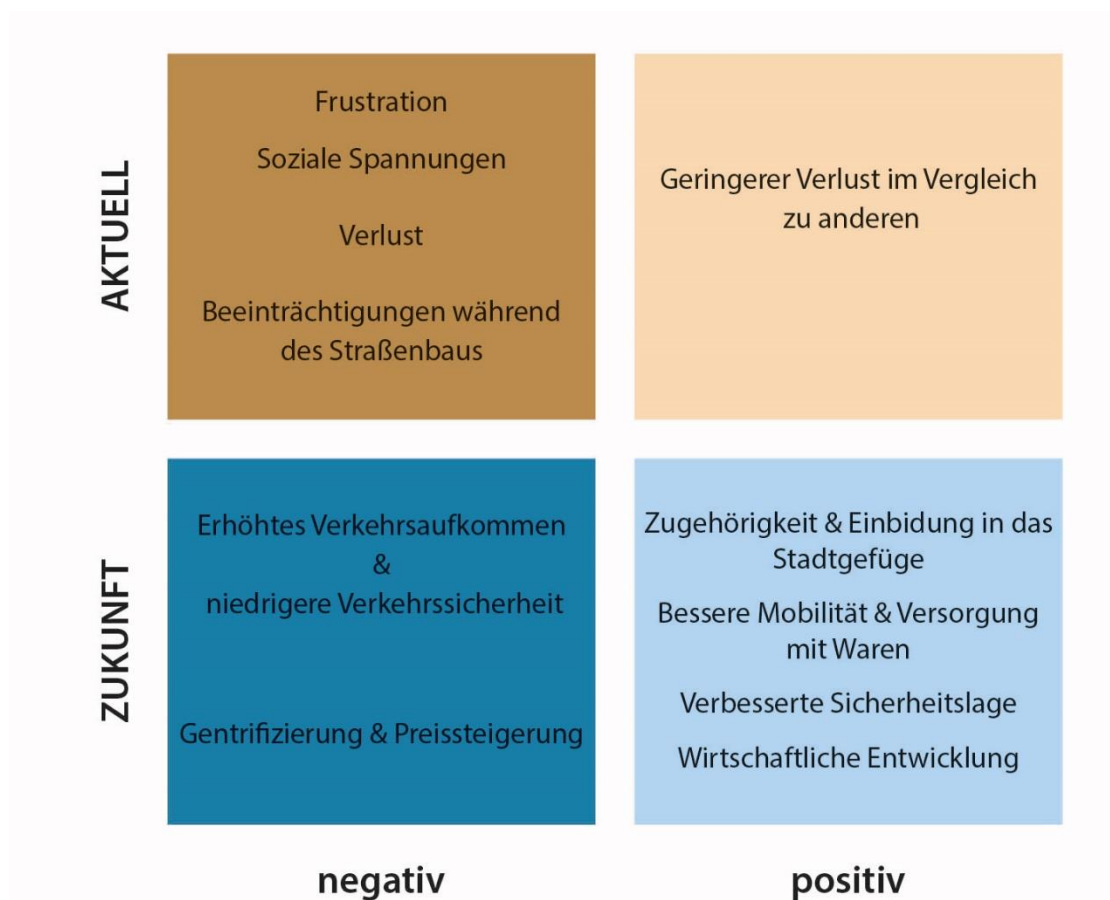


Abbildung 21 Auswirkungen & Wahrnehmungen des Baus der Otiende Ayany Link Road / Grafik Autorin 2019

5.5 Kontextualisierung

Für die Einbettung der Ergebnisse dieser Arbeit wurden aufgrund der historischen und lokalen Vergleichbarkeit Fallstudien zu Slum-Upgrading Projekten in Kibera herangezogen. Aufgrund des Sitzes von UN-Habitat in Nairobi gab es in Kibera einzelne beforschte Slum-Upgrading Projekte, während ähnliche Maßnahmen in anderen Gegenden wenig erforscht sind. Die Fallstudie von Mitra et al. 2017 analysiert drei Slum-Upgrading Projekte in Kibera: KENSUP in Soweto East, Nairobi Railway Relocation Action Plan (RAP) und die Service-led Kibera Slum Upgrading Initiative des National Youth Services (NYS). Auch Nowara (2019) und MacDonald (2014) widmen sich in ihren Studien dem Pilotprojekt von KENSUP in Soweto East. Cronin (2011) verglich verschiedene Slum-Upgrading Projekte, unter anderem zwei Projekte in Kibera, wobei es sich ebenfalls um KENSUP und ein NGO Projekt in Silanga handelte. Charbonneau (2015) hingegen untersuchte ebenfalls Nairobi RAP.

Wie auch beim Bau der Otiende-Ayany Link Road musste die lokale Bevölkerung auch im Fall von KENSUP und Nairobi RAP Verluste für den Bau von Infrastruktur oder Wohnraum in Kauf nehmen. Bei KENSUP erhoben Structure Owners Beschwerden bei Gericht gegen das Gesamtprojekt, da die Behausungen zerstört werden, sie allerdings nicht kompensiert werden sollten. Lediglich die BewohnerInnen bekamen als Ersatz eine Wohnung zugesprochen. Durch diese Gerichtsverfahren wurde das Projekt zeitlich verzögert. (Mitra et al. 2017:109; MacDonald 2014:112) Ein anderer Zugang wurde beim Nairobi RAP gewählt. Zwar erhielten auch hier nur jene Personen eine Wohnung, die auch entlang der Bahngleise wohnten, aber es wurde mit den Menschen gesprochen und verhandelt, um Konflikte möglichst gering zu halten. In diesem Zusammenhang erhielten Structure Owners auch einmalige Zahlungen für die verlorenen Häuser. (Mitra et al. 2017:117; Charbonneau 2015:18) Bei der Erweiterung der Straße im Rahmen des NYS Projekts waren kaum Wohnräume, sondern hauptsächlich Geschäftslokale betroffen. Durch den raschen Bau der Straße spürten diese bald die positiven Auswirkungen durch eine erhöhte Geschäftstätigkeit. Allerdings führte die Errichtung des Kanals zur Verdrängung von BewohnerInnen und die Unklarheit über Entschädigung für Structure Owners und die BewohnerInnen führte zu Protesten. (Mitra et al. 2017:116)

Die Auswirkungen sowohl der Soweto East Access Road als auch jener, die im Rahmen des NYS Projekts erweitert wurde, ähneln den Erwartungen, die die lokale Bevölkerung an die Otiende-Ayany Road nach der Fertigstellung hatte. Mehr als Dreiviertel der Befragten gaben an, dass

die Soweto East Access Road positive Auswirkungen auf ihre Lebensbedingungen hatte. Als wesentliche Veränderung wurde allen voran der erhöhte Verkehr genannt, gefolgt von einer Verbesserung der lokalen Wirtschaft und allgemeinen Sicherheit. Allerdings waren auch Verdrängung und ein Anstieg der Verkehrsunfälle unter den fünf meist genannten Auswirkungen der Straße. (MacDonald 2014:45) Auch beim NYS Projekt verbesserte sich für die lokale Bevölkerung die wirtschaftliche Situation der kleinen Läden und die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Die Erschließung durch Matatus brachte darüber hinaus auch Jobmöglichkeiten für die lokale Jugend. (Mitra et al. 2017:119)

Eine weitere Gemeinsamkeit der Projekte mit den Ergebnissen der Otiende-Aynay Link Road ist der Wunsch der Bevölkerung, eingebunden zu werden. (Mitra et al. 2017:115; MacDonald 2014; Cronin 2012:271; Charbonneau 2015:49; Nowara 2019:172) Auffallend ist, dass bei jenen Projekten oder Teilprojekten unter Teilhabe von internationalen Organisationen oder CBOs die lokale Bevölkerung deutlich früher und durchgehender eingebunden war. Wie das Nairobi RAP zeigt, kann durch sinnvolle Befragung und Rücksprache mit den betroffenen Personen von Beginn an die Zustimmung gegenüber dem Projekt sichergestellt werden. Die zeitige und durchgehende Einbindung der Bevölkerung sowie die vergleichsweise hohe Transparenz und Einhaltung des Zeitrahmens führten zur Annahme und Aneignung des Projekts und Vertrauen von Seiten der Bevölkerung und schlussendlich zum Erfolg. (Mitra et al. 2017:115) In den Interviews war die mangelnde Einbindung und Transparenz im Rahmen der Errichtung der Otiende-Ayany Link Road ein wichtiges Thema und negative Wahrnehmung kann mitunter darauf zurückgeführt werden.

Ein weiterer Unterschied, der sich auf die Wahrnehmungen auswirkt, ist der Zeitpunkt der Forschung in den jeweiligen Studien. Da der Straßenbau im Fall der Otiende-Ayany Link Road noch nicht fertiggestellt war, hatten die InterviewpartnerInnen erst wenig Möglichkeiten, die positiven Auswirkungen der Straße erfahren zu können. Immer wieder wurde erwähnt, dass man auf das „Gute“ der Straße sehnlichst warten würde, wobei noch keine oder kaum positive Auswirkungen realisiert waren. Die Erwartungen in Bezug auf die zukünftige Situation waren aber eindeutig positiv. Beispielsweise spürten die BewohnerInnen in Soweto East positive Veränderungen, da sie bereits zum Teil in neuen Wohnungen lebten. Sie hatten allerdings noch weitere Erwartungen an positiven Veränderungen der Wohn- und Lebenssituation, sobald das Projekt fertiggestellt wäre. Die Autorin merkte an, dass der anfängliche Erfolg des Projekts und

der allgemeine Optimismus von Seiten der InterviewpartnerInnen die Möglichkeit einer großen Enttäuschung hervorbringen kann, wenn die Erwartungen nicht erfüllt werden. Diese Erfahrungen würden sich weiter negativ auf zukünftige ähnliche Projekte auswirken. (MacDonald 2014:102) Zu hohe Erwartungshaltung kann sich demnach auch als Risiko herausstellen, vor allem wenn es, wie im Fall der Otiende-Ayany Link Road wenig bis keine projektbegleitende Kommunikation und Informationsflüsse gibt, um die Erwartungen in einem realistischen Rahmen halten zu können.

Nach der Studie von Mitra et al. haben Projekte die integriert sind, mit verschiedenen Sektoren zusammenarbeiten und einen partizipativen Zugang haben ein stärkeres Potential, nachhaltig für die Slumbevölkerung wirksam zu sein. Das NYS Projekt, eine multi-sektorale Initiative mit dem Ziel, arbeitslose Jugendliche für lokale Infrastrukturarbeiten zu beschäftigen, hatte nach den AutorInnen viel Potential, das leider in der Implementierung und aufgrund des großen Korruptionsskandals nicht ausgeschöpft wurde. (Mitra et al. 2017:119) Auch die Otiende-Ayany Link Road hätte das Potential für ein multi-sektorales Projekt gehabt. Die fehlende Koordination mit bestehenden sowie geplanten Projekten, wie last-mile von Kenya Powers oder dem anstehenden Bau des Abwasserkanals, wurde in den Interviews mehrfach kritisiert. In Ansätzen fand zwar Beteiligung der Bevölkerung durch das Komitee statt und auch AnrainernInnen konnten als TagelöhnerInnen direkt vom Straßenbau mitprofitieren. Wie allerdings in den vorhergehenden Kapiteln ausgeführt, ging es nicht über diese Ansätze hinaus.

Auch in einer weiteren Hinsicht hätte der Straßenbau Potential gehabt. Ein grundlegendes Thema bei Slum-Upgrading Projekten ist die Schwierigkeit, sie in die allgemeine Stadtplanung zu integrieren, da Slums als Spezialgebiete gesehen werden, die gesonderte Projekte benötigen. Wie von internationalen Organisationen und in Studien aufgezeigt, müssen die Projekte für eine nachhaltige Verbesserung der Lebensbedingungen der Menschen in Slums im Kontext der Entwicklung der gesamten Stadtplanung und Entwicklung integriert sein. (Huchzermeyer 2008:23; Mutero and Chege 2019; Andavarapu and Edelman 2013:191; Iweka and Adebayo 2015:1039; UN-Habitat 2012:12; Minnery et al. 2013:168) Im Fall der Otiende-Ayany Link Road wurde im Sinne des Straßennetzes auf städtischer Ebene gedacht und geplant, da dadurch eine Lücke im Straßennetz und eine Verbindung zwischen Stadtteilen geschaffen wurde. Allerdings mangelte es an der durchgehenden wirksamen Einbindung der lokalen Bevölkerung, der Koordination mit parallelen Infrastrukturprojekten und an der Einhaltung internationaler sowie nationaler Richtlinien und rechtlicher Rahmenbedingungen.

Dies kann darauf zurückzuführen sein, dass es sich nicht um eine mit internationalen Mitteln direkt geförderte und nicht als Slum-Upgrading Projekt bezeichnete Maßnahme handelte. Daher stand sie nicht im Fokus der Aufmerksamkeit war bzw. Fördergeber forderten Partizipation, Entschädigungs- und andere Begleitmaßnahmen nicht explizit ein. Daher stellt diese Masterarbeit eine wichtige Ergänzung zu Forschungsprojekten dar, die sich mit international geförderten Infrastrukturprojekten befassen.

6 Conclusio und Ausblick

Ein Straßenbau in einem Slum ist für die Bevölkerung ein Hoffnungsschimmer auf eine Verbesserung der Lebensrealitäten – dies ist im Rahmen dieser Arbeit deutlich geworden. Da die Sichtweisen der betroffenen lokalen Bevölkerung im Zentrum der Arbeit standen, war es notwendig die Daten vor Ort durch Gespräche und Interaktionen mit der betroffenen Bevölkerung und relevanten Stakeholdern zu erheben. Der flexible und gleichzeitig fokussierte Zugang der Grounded Theory hat sich sowohl in der Erhebung der Daten, als auch in der anschließenden Analyse als sehr geeignet erwiesen.

Die nach wie vor große Zuversicht auf positive Auswirkungen der Straße in der Zukunft ist bei der Analyse der Interviews deutlich ins Auge gestochen. Demgegenüber wurde die aktuelle Situation während des Straßenbaus von den InterviewpartnerInnen, aufgrund der Rahmenbedingungen und den Entwicklungen des Straßenbaus, vor allem negativ wahrgenommen. Die lokale Bevölkerung musste die Rückbauten und Verluste ohne jegliche Entschädigung oder finanzielle Unterstützung durchführen. Auch gab es für jene Personen, deren Wohnraum aufgrund der Rückbauten komplett verloren ging, keinen Umsiedlungsplan. Während des Straßenbaus war die Situation für die verbleibenden kleinen Läden und DienstleisterInnen schwierig, da ihre Lokalitäten durch die Umbauten und Bauarbeiten nur schwer erreichbar waren. Durch die Verzögerung der Fertigstellung der Straße verlängerte sich auch der Zeitraum der wirtschaftlichen Einbußen für die lokale Bevölkerung. Die mangelhafte Kommunikation und Koordination unterschiedlicher Stakeholder im Rahmen der Bauarbeiten erhöhte die Skepsis von Seiten der AnrainerInnen zusätzlich. Neben den Verlusten und Beeinträchtigungen während des Straßenbaus führte die aktuelle Situation bei den InterviewpartnerInnen zu Frustration und sozialen Spannungen untereinander. Vor allem die Wahrnehmung, schlechter behandelt worden zu sein und daher mehr verloren zu haben als die NachbarInnen, sorgte für wachsendes Misstrauen und eine schrumpfende Solidarität in der Nachbarschaft. Die Veränderungen durch den Straßenbau wurden von den interviewten Personen unterschiedlich

wahrgenommen. Vor allem die unterschiedliche Betroffenheit in Bezug auf den eigenen Wohnraum hat sich auf die Wahrnehmung des Projekts ausgewirkt. Jene Personen, deren persönlicher Wohnraum nicht direkt betroffen war, nahmen den Straßenbau insgesamt positiver wahr.

Die Stimmung änderte sich beim Großteil der InterviewpartnerInnen, sobald es um die Erwartungen an die Straße nach ihrer Fertigstellung ging. Viele von ihnen gerieten ins Schwärmen während sie von ihren Hoffnungen und Erwartungen an die Straße berichteten. In Bezug auf die Potenziale, die eine Straße für die Aufwertung eines Slums haben kann, entsprachen die Aussagen der InterviewpartnerInnen auch den Erfahrungen von UN-Habitat (UN-Habitat 2012:37): Sicherheit, verbesserte Mobilität und Möglichkeiten für wirtschaftliche Entwicklung und eine Öffnung und Einbindung in die bestehende Stadt Nairobi wurde vor allem von der Straße erwartet.

Dass die Straße „Entwicklung“ bringen soll, wurde von mehreren InterviewpartnerInnen angesprochen. Die Analyse hat ergeben, dass die Menschen unter „Entwicklung“ mehrheitlich wirtschaftliche Entwicklung verstehen. Auffallend war, dass die Möglichkeit, unabhängig von anderen finanziellen Zuwendungen zu werden und eigenständig für ein gutes Leben für die eigene Familie sorgen zu können, als besonders essenzielles Ergebnis von wirtschaftlicher Entwicklung gesehen wurde.

Nach der Partizipationspyramide von Straßburger und Rieger (2019) kann bei der Einbindung der lokalen Bevölkerung im Fall des Baus der Otiende Aynay Link Road nicht von Partizipation gesprochen werden. Aus den Interviews ging hervor, dass nicht alle BewohnerInnen im Vorfeld der Entscheidung des Straßenbaus informiert wurden. Information entspricht der ersten Stufe der Pyramide, die allerdings nur als eine „Vorstufe zur Partizipation“ bezeichnet wird.

Jene Personen, die zu den Treffen vor dem Bau eingeladen wurden und anschließend Teil des Komitees waren, konnten in gewisser Weise an der Entscheidung mitwirken. Nach ihren Aussagen konnten sie KURA und die ausführende Firma zu einer Verlängerung der Zeit für den Rückbau bewegen. Dies entspricht der Stufe vier und damit auch der ersten Stufe der tatsächlichen Partizipation. Als Komitee hatten sie im Rahmen des Sensibilisierungsprozesses gewisse Freiheiten und Entscheidungsbefugnisse, was weiteren Stufen der Partizipation betrifft. (Straßburger and Rieger 2019:23f.) Allerdings handelte es sich dabei nach wie vor lediglich um die Einbindung weniger Personen von der Gesamtgruppe an Betroffenen. Da für den Bau von

Straßen in Slums oft aufgrund der dichten Besiedelung Behausungen weichen müssen und damit auch Personen ihr Zuhause verlieren, empfiehlt UN-Habitat die Einbindung der Bevölkerung von Anbeginn der Planung eines nachhaltigen Slum-Upgrading Projekts. Planung, Rechtssicherheit und Partizipation der Menschen sind die drei Aspekte, die demnach als Grundlage für eine effektive Aufwertung zusammengehören müssen. Die Straße wird als geeignetes Medium gesehen, um diese Elemente zusammenzuführen. Auch spricht sich UN-Habitat für eine geplante Umsiedelung von Personen aus, wenn der Straßenbau nicht anders möglich ist oder einer Kompensation bzw. finanzieller Unterstützung der betroffenen Personen. (UN-Habitat 2012:22–36) Die von UN-Habitat empfohlenen Punkte wurden demnach im Fall der Otiende Aynany Link Road kaum oder gar nicht umgesetzt, was darauf zurückgeführt werden kann, dass dieses Projekt nicht, wie beispielsweise KENSUP, im internationalen Fokus stand. Daher zeigt diese Masterarbeit beispielhaft, dass bei einem solchen „Nebenschauplatz“ die Empfehlungen nicht berücksichtigt und die Belange der Bevölkerung vernachlässigt werden.

In Zeiten des Klimawandels, der die Länder in der Nähe des Äquators besonders betrifft, wird das Wachstum der Städte weiterhin aufrechterhalten bleiben und demnach auch der Bedarf an leistbarem Wohnraum. Das Fehlen von integrierten Entwicklungsplänen und leistbarem Wohnraum (low-cost housing) in Nairobi, aber auch Städte in Kenia allgemein, wird auch von Kimeri-Mbote in ihrem Kenya Land Governance Report für die Weltbank kritisiert. (Kimeri-Mbote 2016:94) ForscherInnen und internationale Organisationen sind sich einig, dass Slums ohne ganzheitliches Konzept auch zukünftig ein essenzieller Bestandteil Nairobis sein werden. (Huchzermeyer 2008:23; World Bank 2010; Mutero and Chege 2019; Andavarapu and Edelman 2013:191; Iweka and Adebayo 2015:1039; UN-Habitat 2012:12)

Zwar entsprechen weder der Bau der Otiende Aynany Link Road 2015 bis 2016 noch die Zwangsräumungen für den Bau der Stadtautobahn 2018 diesem ganzheitlichen Ansatz, aber in einzelnen Projekten bewegen sich gewisse Institutionen und politische Ebenen in Nairobi in diese Richtung. Beispielsweise arbeitet die Regierung des Countys Nairobi aktuell mit der Muungano Alliance⁷⁷ an einem partizipativen Planungsprozess, dessen Ergebnis ein integraler Local Physical Development Plan (LPDP) für den Slum Mukuru in Nairobi sein wird. Dieser Plan

⁷⁷ Muungano Alliance ist ein Zusammenschluss von Muungano wa Wanavijiji, AMT und SDI-Kenya. Diese sind CBOs von und für die einkommensschwache urbane Bevölkerung.

soll die Prioritäten der lokalen Bevölkerung widerspiegeln und in Einklang mit den Planungsnormen einer inklusiven und nachhaltigen Stadt stehen. (Mutero and Chege 2019:10)

In einem Update zur Straße im Herbst 2017 bestätigte Pastor James gewisse positive Entwicklungen, die sich die InterviewpartnerInnen eineinhalb Jahre zuvor von der Straße erwartet hatten, wie die Öffnung Kiberas, bessere und einfachere Verkehrsverbindung in die Stadt und erleichterter Zugang zu Krankenhäusern und Gesundheitseinrichtungen. Jedoch sind gleichzeitig auch Befürchtungen von InterviewpartnerInnen eingetroffen, wie die unvollständige Fertigstellung des Kanals und die fehlende Errichtung der geplanten und budgetierten Gehsteige und den von der Bevölkerung erwünschten „road bumps“, die FußgängerInnen, allen voran Kinder, vor Verkehrsunfällen schützen würden.

“The road is completed from Ayany to Otiende. It has been tarmacked but not marked or provided with bumps. The Road has become very busy serving the southland to town and vehicles from the airport and the coast going to Nairobi trade fair at Jamhuri park. The road is very busy in the morning and in the evening. The road has made to St Mary Hospital and Langata subcounty Hospital reachable. The road has also come with its challenges. Regular accidents caused by speedy motorcycle and speeding cars are recorded nearly every day. The drainage was not fully completed and left uncovered resulting to people dumping waste which remain uncollected or cleaned for a while causing health hazard. The footpath was not constructed at all causing people to walk on the road which causes more congestion on the road and contributes to more road accidents.” (James Pastor 2017: Mail 24.10.2017)

Inzwischen gibt es “road-bumps” auf der Otiende Ayany Link Road, wie der Screenshots von Google-Streetview zeigt. Auf Nachfrage dazu bestätigte Pastor James, dass die lokale Bevölkerung die Straße an bestimmten Stellen selbst aufgebrochen und mit Material aufgeschüttet



Abbildung 22 Otiende Ayany Link Road / Google-Street View 2018

hat, um diese Bremsschwellen zu errichten, den Verkehr zu verlangsamen und schlussendlich die Verkehrssicherheit für alle Beteiligten, aber vor allem die FußgängerInnen, zu erhöhen.

Um eine abschließende fundierte Aussage zu den Auswirkungen des Straßenbaus auf die betroffene Bevölkerung treffen zu können, wären weitere Studien notwendig, die den Stand fünf Jahre nach Fertigstellung untersucht und inwiefern die Erwartungen eingetroffen sind.

Die Wahrnehmungen und Stimmung des Großteils der betroffenen InterviewpartnerInnen während des Straßenbaus brachte Julius von KCODA sehr gut auf den Punkt. Natürlich wollen die Menschen in Kibera bessere Lebensbedingungen mit besseren Anbindungen, erleichterten Zugang für Personen und Waren sowie ein Kanalsystem und sauberes Wasser. Und dafür muss auch Platz gemacht werden. Die essenzielle Frage dabei ist nicht das ob, sondern das wie:

„So, we need a good tarmacked road, definitely there is also movement of people, where the marking passed. We want clean water, we want sewage line passing. So, if you talk about, we want development, we want all those things, then the people also have to realize that they have to move, to give space. So, it is normal. It's only how do we do it? Do we do it with human face or do we just do it, so that it violent the rise of the people.“ (Julius KCODA 2016 P38:20-20)

7 Quellenverzeichnis

Amnesty International

2009 Kenya, the Unseen Majority: Nairobi's Two Million Slum-Dwellers. London: Amnesty International Publications.

Andavarapu, Deepika/Edelman, David J.

2013 Evolution of Slum Redevelopment Policy. *Current Urban Studies* 1(4): 185–192.

Anderson, Mark/Keziah, Mwelu

2013 KENYAN SLUM UPGRADING PROGRAMS: KISIP & KENSUP. Berkeley University: 12.

Balaton-Chrimes, Samantha

2017 Recognition, Coloniality and International Development: A Case Study of the Nubians and the Kenya Slum Upgrading Project. *Postcolonial Studies* 20(1): 51–67.

Birch, Eugenie

2013 Slums – Past, Present and Future. <https://unhabitat.org/slums-past-present-and-future-eugenie-birch-university-of-pennsylvania/>, accessed July 16, 2019.

Bird, Julia/Piero Montebruno/Tanner Regan

2017 Life in a Slum: Understanding Living Conditions in Nairobi's Slums across Time and Space. *Oxford Review of Economic Policy* 33(3): 496–520.

Breuer, Franz

2009 Der Forschungsstil der Grounded Theory. In *Der Forschungsstil der Grounded Theory*. 1. Aufl. Pp. 39–114. VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Buckley, Robert M./Kalarickal, Jerry

2005 Housing Policy in Developing Countries: Conjectures and Refutations. *The World Bank Research Observer* 20(2): 233–257.

Cambridge Dictionary Online

Slum. <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english-german/slum>, accessed August 13, 2019.

Candiracci, Sara/Syrjänen, Raakel

2007 UN-HABITAT and Kenya Slum Upgrading Programme (KENSUP). <https://unhabitat.org/books/un-habitat-and-kenya-slum-upgrading-programme-kensup/>, accessed July 16, 2019.

Charmaz, Kathy

2014 Constructing Grounded Theory. Second. London; Thousand Oaks, Calif: SAGE Publications Ltd.

Charbonneau, Adèle

2015 Community-led Railways Relocation Plan in Kibera, Nairobi, Kenya. How Does the Nairobi RAP Project Highlight Tensions in Implementing Development--driven Relocation Project in Slums of Developing Countries? Science Po.

CIA World Factbook Online

Kenya. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ke.html>, accessed July 3, 2019.

Cities Alliance

About Slum Upgrading | Cities Alliance. <https://www.citiesalliance.org/About-slum-upgrading>, accessed July 16, 2019.

Cronin, Victoria Louise Molly

2012 Slum Upgrading in India and Kenya: Investigating the Sustainability. University of Cambridge.

Cummings, Clare/Obwocha, Beatrice

2018 At the Crossroads. The Politics of Road Safety in Nairobi. Overseas Development Institute.

Dados, Nour/Connell, Raewyn

2012 The Global South. Contexts 11(1): 12–13.

Dannecker, Petra/Vossemer, Christiane

2014 Qualitative Interviews in der Entwicklungsforschung. Typen und Herausforderungen. In: Dannecker, Petra/Englert, Birgit [Hrsg.]: Qualitative Methoden in der Entwicklungsforschung. 1. Aufl. Pp. 153-175. Gesellschaft, Entwicklung, Politik, 15. Wien: Mandelbaum-Verl.

Davis, Mike

2007 Planet der Slums. Ingrid Scherf, tran. 2.,. Berlin Hamburg: Assoziation A.

Denzin, Norman K.

2012 Triangulation 2.0. Journal of Mixed Methods Research 6(2): 80–88.

Desgroppes, Amélie/Taupin, Sophie

2011 Kibera: The Biggest Slum in Africa? Les Cahiers d'Afrique de l'Est / The East African Review (44): 23–33.

Dorling, Danny

2017 Slums: The History of a Global Injustice, by Alan Mayne. Times Higher Education (2324).

Duden Online

Slum. Duden online. <https://www.duden.de/suchen/dudenonline/slum>, accessed August 13, 2019.

Dupont, Véronique

2016 *The Politics of Slums in the Global South: Urban Informality in Brazil, India, South Africa and Peru*. London; New York: Routledge.

Englert, Birgit/Dannecker, Petra

2014 *Praktische und ethische Aspekte der Feldforschung*. In: Dannecker, Petra/Englert, Birgit [Hrsg.]: *Qualitative Methoden in der Entwicklungsforschung*. 1. Aufl. Pp. 233–265. Gesellschaft, Entwicklung, Politik, 15. Wien: Mandelbaum-Verl.

FAO

2019 Kenya. <http://www.fao.org/kenya/fao-in-kenya/kenya-at-a-glance/en/>, accessed September 20, 2019.

Fox, Sean

2014 *The Political Economy of Slums: Theory and Evidence from Sub-Saharan Africa*. *World Development* 54: 191–203.

Frankenhoff, C. A.

1967 *Elements of an Economic Model for Slums in a Developing Economy*. *Economic Development and Cultural Change* 16(1): 27–36.

Gabler Wirtschaftslexikon Online

Slum. Gabler Wirtschaftslexikon. <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/search/content>, accessed August 13, 2019.

Gilbert, Alan

2007 *The Return of the Slum: Does Language Matter?: The Return of the Slum: Does Language Matter?* *International Journal of Urban and Regional Research* 31(4): 697–713.

Golla, Rajiv

2018 *“The Rich Man’s Road”: Nairobi Slum Demolished for Highway*. *The Guardian*, August 20. <https://www.theguardian.com/cities/2018/aug/20/it-will-not-benefit-us-we-dont-have-cars-nairobi-kibera-community-cleared-road>, accessed November 6, 2019.

Gulyani, Sumila/Bassett, Ellen M.

2010 *The Living Conditions Diamond: An Analytical and Theoretical Framework for Understanding Slums*. *Environment and Planning A: Economy and Space* 42(9): 2201–2219.

Gulyani, Sumila/Bassett, Ellen M./Talukdar, Debabrata

2014 *A Tale of Two Cities: A Multi-Dimensional Portrait of Poverty and Living Conditions in the Slums of Dakar and Nairobi*. *Habitat International* 43: 98–107.

Gulyani, Sumila/Talukdar, Debabrata

2008 *Slum Real Estate: The Low-Quality High-Price Puzzle in Nairobi’s Slum Rental Market and Its Implications for Theory and Practice*. *World Development* 36(10). Special Section (Pp. 2045–2102). *The Volatility of Overseas Aid: 1916–1937*.

Huchzermeyer, Marie

2008 *Slum Upgrading in Nairobi within the Housing and Basic Services Market: A Housing Rights Concern*. *Journal of Asian and African Studies* 43(1): 19–39.

2011 Cities with “Slums”: From Informal Settlement Eradication to a Right to the City in Africa. Claremont: UCT Press.

Iweka, Anthony C. O./Adebayo, Anthony K.

2015 Global Slum Upgrading Practices: Identifying the Contemporary Challenges. *Journal of Construction Project Management and Innovation* 5(1): 1034–1044.

Jedwab, Remi/Vollrath, Dietrich

2015 Urbanization without Growth in Historical Perspective. *Explorations in Economic History* 58: 1–21.

K’Akumu, O.A./Olima, W.H.A.

2007 The Dynamics and Implications of Residential Segregation in Nairobi. *Habitat International* 31(1): 87–99.

Kameri-Mbote, Patricia

2016 Kenya Land Governance Assessment Report. World Bank.

Klopp, Jacqueline

2012 Towards a Political Economy of Transportation Policy and Practice in Nairobi. *Urban Forum* 23(1): 1–21.

Klopp, Jacqueline M./Lumumba, Odenda

2017 Reform and Counter-Reform in Kenya’s Land Governance. *Review of African Political Economy* 44(154): 577–594.

KNBS

2009 Kenya Population Census 2009. Kenya National Bureau of Statistics.

KURA

2018 Strategic Plan 2018 - 2022. Nairobi: Kenya Urban Roads Authority.

Ledant, Martin

2011 Access to Water in Nairobi: Mapping the Inequities beyond the Statistics. Global Water Operators’ Partnerships Alliance (GWOPA); French Institute for Research in Africa (IFRA).

LIPortal Online

Kenia. <https://www.liportal.de/kenia/>, accessed July 18, 2019.

Lonsdale, John

2010 Town Life in Colonial Kenya. In: Charton-Bigot, Helene/Rodrigues-Torres, Deyssi [Hrsg.]: *Nairobi Today: The Paradox of a Fragmented City*. Pp. 3–21. Dar es Salam, Tanzania: Mkuki Na Nyota Publishers.

Mayne, Alan

2017 *Slums: The History of a Global Injustice*. London: Reaktion Books.

Mbaria, John

2015 Road Construction in Kenya ‘Too Costly.’ *The East African*, February 15.

<https://www.theeastafican.co.ke/news/Kenya-most-expensive-countries-in-Africa-to-construct-roads-/2558-2619524-7im431/index.html>, accessed August 13, 2019.

Médard, Claire

2010 City Planning in Nairobi: The Stakes, the People, the Sidetracking. In: Charton-Bigot, Helene/Rodriguez-Torres, Deyssi [Hrsg.]: Nairobi Today: The Paradox of a Fragmented City. Pp. 25–60. Dar es Salam, Tanzania: Mkuki Na Nyota Publishers.

Ministry of Transport, Infrastructure, Housing and Urban Development

The Kenya Informal Settlement Improvement Project (KISIP) – Housing and Urban.
<http://www.housingandurban.go.ke/project/jet-hotels/>, accessed November 15, 2019.

Minnery, John/Argo, Teti/Winarso, Haryo/Hau, Do/Veneracion, Cynthia C./Forbes, Dean/Childs, Iraphne

2013 Slum Upgrading and Urban Governance: Case Studies in Three South East Asian Cities. Habitat International 39: 162–169.

Mitra, Shreya/Mulligan, Joe/Schilling, Janpeter/Harper, Jamilla/Vivekananda, Janani/Krause, Lisa

2017 Developing Risk or Resilience? Effects of Slum Upgrading on the Social Contract and Social Cohesion in Kibera, Nairobi. Environment and Urbanization 29(1): 103–122.

Mukeku, Joseph

2018 Urban Slum Morphology and Socio-Economic Analogies: A Case Study of Kibera Slum, Nairobi, Kenya. Urbanisation 3(1): 17–32.

Mutambo, Aggrey

2015 How Kibaki Kept Grabbers at Bay. Daily Nation, January 25. <https://www.nation.co.ke/news/politics/How-Kibaki-kept-grabbers-at-bay/1064-2602214-9ckm49z/index.html>, accessed September 20, 2019.

Mutero, James/Chege, Mary

2019 Towards a Financing Mechanism for Slum Upgrading at Scale in Nairobi. Bridging the Affordability Gap. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

Mutisya, Emmanuel/Yarime, Masaru

2011 Understanding the Grassroots Dynamics of Slums in Nairobi: The Dilemma of Kibera Informal Settlements. International Transaction Journal of Engineering, Management, & Applied Sciences & Technologies 2: 17.

Myers, Garth

2015 A World-Class City-Region? Envisioning the Nairobi of 2030. American Behavioral Scientist 59(3): 328–346.

Nairobi City County

2014 Nairobi Integrated Urban Development Master Plan. Nairobi: Nairobi City County. <https://www.kpda.or.ke/documents/Nairobi%20Integrated%20Urban%20Development%20Master%20Plan.pdf>, accessed September 21, 2019.

Nairobi News

2017 Uhuru Issues Nubians with Title Deed for 288 Acres Kibra Land. Nairobi News, June 2.

<https://nairobinews.nation.co.ke/news/uhuru-issues-nubians-title-deed-288-acres-kibra-land>, accessed September 20, 2019.

NaMATA

2019 Nairobi Metropolitan Area Transport Authority (NaMATA). <http://www.namata.go.ke/index.php/about-us/our-functions>, accessed November 13, 2019.

Nowara, Nick

2019 Slum Upgrading in Nairobi und 349. In: Altrock, Uwe/Kurth, Detlef/Kunze, Ronald/Schmidt, Holger/Schmitt, Gisela [Hrsg.]: Quartiersentwicklung im globalen Süden: Jahrbuch Stadterneuerung 2018. Pp. 165–187. Jahrbuch Stadterneuerung. Wiesbaden: Springer Fachmedien.

OHCHR

1991 General Comment No.4: The Right to Adequate Housing (Art.11 (1) of the Covenant).

Reicher, Christa

2014 Städtebauliches Entwerfen. 3rd edition. Springer Vieweg.

Republic of Kenya

2007 Kenya Vision 2030. Nairobi: Republic of Kenya.

2008 Nairobi Metro 2030 – A World Class African Metropolis: Building a Safe, Secure and Prosperous Metropolitan. Nairobi: Ministry of Nairobi Metropolitan Development.

2010 The Constitution of Kenya. Nairobi: National Council for Law Reporting.

2017 Sessional Paper No. 1 of 2017 on National Land Use Policy. Nairobi: Ministry of Lands and Physical Planning.

Rodriguez-Torres, Deyssi/Charton-Bigot, Helene [Hrsg.]

2010 Nairobi Today : The Paradox of a Fragmented City. Dar es Salam, Tanzania: Mkuki Na Nyota Publishers.

Saglio-Yatzimirsky, Marie-Caroline

2013 Megacity Slums: Social Exclusion, Space and Urban Policies in Brazil and India. World Scientific.

Schultz, Ulrike

2014 Über Daten nachdenken. Grounded Theory Studien in entwicklungsbezogener Forschung. In: Dannecker, Petra/Englert, Birgit [Hrsg.]: Qualitative Methoden in der Entwicklungsforschung. 1. Aufl. Pp. 75–93. Gesellschaft, Entwicklung, Politik, 15. Wien: Mandelbaum-Verl.

Smedt, de Johan

2009 “No Raila, No Peace!” Big Man Politics and Election Violence at the Kibera Grassroots. African Affairs 108(433). JSTOR: 581–598.

Straßburger, Gaby/Rieger, Judith

2019 Partizipation kompakt: Für Studium, Lehre und Praxis sozialer Berufe. 2. Auflage. 2., überarbeitete. Beltz Juventa.

Syrjanen, Raakel

2008 UN-Habitat and the Kenya Slum Upgrading Programme: Strategy Document. Nairobi, Kenya: United Nations Human Settlements Programme.

T. Milam, Ronald/Birnbaum, Marc/Ganson, Chris/Handy, Susan/Walters, Jerry

2017 Closing the Induced Vehicle Travel Gap Between Research and Practice. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board 2653: 10–16.

Tilve, Priyanka

2018 Kenya: Kibera Demolitions Leave Thousands Homeless.

<https://www.aljazeera.com/news/2018/07/kenya-kibera-demolitions-leave-thousands-homeless-180724135042042.html>, accessed November 21, 2019.

Turner, John

1968 Uncontrolled Urban Settlement. Problems and Policies, vol. International social development review. Urbanization: Development Policies and Planning. New York: United Nations.

UN-Habitat

2003 The Challenge of Slums: Global Report on Human Settlements. London ; Sterling, VA: Earthscan Publications.

2008 State of the World Cities 20102/011. Bridging the Urban Divide. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

2012 Streets as Tools for Urban Transformation in Slums. A Street-Led Approach to Citywide Slum Up-grading. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

2014a A Practical Guide to Slum Upgrading Programmes. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

2014b Kibera. Integrated Water Sanitation and Waste Management Project. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

2016 Slum Almanac 2015-2016.

United Nations

2018 World Urbanization Prospects - Population Division - United Nations. <https://population.un.org/wup/>, accessed September 21, 2019.

United Nations Millennium Development Goals. <https://www.un.org/millenniumgoals/envIRON.shtml>, accessed November 15, 2019.

Wa-Mungai, Mbugua

2010 Hidden \$ Centz: Rolling the Wheels of Nairobi Matatu. In: Charton-Bigot, Helene/ Rodriguez-Torres, Deyssi [Hrsg.]: Nairobi Today: The Paradox of a Fragmented City. Pp. 351–364. Dar es Salam, Tanzania: Mkuki Na Nyota Publishers.

World Bank

2001 Operational Manual - OP 4.12 - Involuntary Resettlement.

2006 Inside Informality: Poverty, Jobs, Housing and Services in Nairobi's Slums. Report No. 36347-KE. World Bank.

2010 Project Information Document (PID). Appraisal Stage. Kenya Informal Settlements Improvement Program (KISIP). AB6074. Nairobi: World Bank.

2015 Bringing Electricity to Kenya's Slums: Hard Lessons Lead to Great Gains. World Bank.

<https://www.worldbank.org/en/news/feature/2015/08/17/bringing-electricity-to-kenyas-slums-hard-lessons-lead-to-great-gains>, accessed November 21, 2019.

World Bank Open Data

2019 Data Bank of the World Bank. <https://data.worldbank.org/>, accessed October 15, 2019.