





## DANKSAGUNG

*Zu allererst möchte ich meiner Mama danken, denn sie glaubt immer an mich und unterstützt mich bei allem was ich tue. Dann danke ich meinem Vater für seine offene Kritik und seine Geduld bei den Verbesserungen der Diplomarbeit.*

*Ganz besonders danke ich meiner Diplomarbeitbetreuerin Dr. Marie-France Chevron für ihre Zeit und ihre profunde Kritik an der Arbeit, die sie immer besser werden ließ.*

*Ich möchte allen Menschen in Ouagadougou danken, die mir geholfen haben diese Arbeit zu verwirklichen und von denen ich viel lernen konnte. Vor allem aber danke ich Innocent Bansé, Omar Yoda und Boureima Ouattara, die mich tatkräftig unterstützt haben und mit denen ich viele schöne Erinnerungen verbinde.*

*Außerdem danke ich Sascha Vanicek, der mich jeden Tag aufs neue in meinen Vorhaben bestärkt und mich glücklich macht. Er ist auch für das Layout der Arbeit verantwortlich.*

*Als letztes möchte ich all den lieben Leuten – egal ob in Graz, Wien oder Ouagadougou – danken!*



## INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung.....	3
1.1. Persönlicher Zugang zum Thema .....	3
1.2. Fragestellung und Aufbau der Arbeit.....	5
2. Theoretische Auseinandersetzungen mit den Themen Raum, Stadt und Straße.....	7
2.1. Der Raumbegriff in den Sozial- und Kulturwissenschaften.....	7
2.1.1. Der soziale Raum.....	8
2.1.1.1. Der soziale Raum bei Durkheim.....	8
2.1.1.2. Der sozial produzierte Raum bei Lefèbvre.....	9
2.1.2. Raum und Macht.....	10
2.1.3. Raum, Macht und Geschlecht.....	12
2.1.4. Raum und Ort.....	13
2.1.5. Raum und Stadt.....	15
2.2. Die Stadt als Forschungsfeld in der Kultur- und Sozialanthropologie.....	16
2.2.1. Anfänge der Stadtforschung in der Kultur- und Sozialanthropologie.....	16
2.2.2. Neue Forschungsfelder der urbanen Anthropologie.....	19
2.2.3. Forschungen zu afrikanischen Städten.....	21
2.2.3.1. Städte in Afrika.....	21
2.2.3.2. Zwei theoretische Ansätze zu afrikanischer Stadtentwicklung.....	22
2.3. Die Straße als Forschungsfeld.....	25
2.3.1. Das Straßenleben in der Forschung.....	26
2.3.2. Die Straße im afrikanischen Kontext.....	28
3. Überblick über das Untersuchungsfeld.....	30
3.1. Die Entstehung der Sahelzone.....	30
3.1.1. Ursprung.....	30
3.1.2. Die arabisch-islamischen Einflüsse.....	31
3.1.3. Europäische Interventionen.....	31
3.2. Basisdaten zu Burkina Faso.....	32
3.2.1. Geographie.....	32
3.2.2. Bevölkerung.....	32
3.2.3. Wirtschaft.....	34
3.3. Ouagadougou – eine Stadt im Sahel.....	35
3.3.1. Geschichte der Stadt Ouagadougou.....	35
3.3.1.1. Die Gründung Ouagadougous.....	35
3.3.1.2. Die ersten Reisenden und die Eroberung durch die Franzosen .....	36
3.3.1.3. Die Unabhängigkeit.....	38
3.3.1.4. Die Projekte ZACA und Ouaga 2000.....	39
3.3.2. Ouagadougou heute.....	40
3.3.2.1. Die Verstädterung.....	40
3.3.2.2. Die Struktur der Stadt.....	41
3.3.2.3. Plätze und Straßen.....	44
3.3.2.4. Die urbanen Bewegungen in Ouagadougou.....	46
4. Ergebnisse der empirischen Arbeit.....	47
4.1. Vorgangsweise und Methode.....	47

4.1.1. Der Zugang zum Feld.....	47
4.1.2. Die Teilnehmende Beobachtung.....	47
4.1.3. Die Interviews.....	48
4.1.4. Probleme der Feldforschung.....	51
4.1.5. Auswertung.....	51
4.2. Präsentation der Forschungsergebnisse.....	52
4.2.1. Einführung in die Thematik.....	52
4.2.2. Definitionsversuche:.....	53
4.2.3. Die Multifunktionalität der Straße.....	58
4.2.3.1. Die Straße als Verkehrsweg.....	59
4.2.3.2. Die Straße als Ort des Handels und des Konsums.....	62
4.2.3.3. Der informelle Handel in Ouagadougou.....	65
4.2.3.4. Die Straße als Ort der Kommunikation und Information .....	67
4.2.3.5. Die Straße als ritueller und symbolischer Ort.....	69
4.2.3.5.1. Opfertagen, Wesen, Geister.....	69
4.2.3.5.2. Gebet und Feste .....	71
4.2.3.6. Die urbane Landwirtschaft.....	72
4.2.3.7. Die Straße als Platz des Sports und der Bildung.....	74
4.2.3.8. Die Straße als Ort der Begegnung und des Vergnügens.....	75
4.2.3.8.1. Die Begegnungen.....	75
4.2.3.8.2. Parenté à Plaisanterie.....	76
4.2.3.8.3. Der Maquis als Teil des Straßenlebens.....	77
4.2.3.8.4. Die Prostitution.....	78
4.2.3.9. Weitere Aspekte des Straßenlebens.....	79
4.2.4. Genderaspekte.....	80
4.2.4.1. Die Frauen in der Stadt.....	80
4.2.4.2. Die unterschiedliche Nutzung der Straße durch Frauen und Männern .....	81
4.2.4.3. Das Beispiel der Grins als Alltagspraxis .....	82
4.2.4.4. Die Stellung der Frau in der Gesellschaft und die heutigen Entwicklungen ..	84
4.2.4.5. Ein Beispiel für die Straße als geschlechterspezifischer Raum.....	87
4.2.5. Die sinnliche Wahrnehmung der Stadt.....	87
4.2.5.1. Die Atmosphäre in Ouagadougou.....	88
4.2.5.2. Geruchsraum – Akustischer Raum.....	90
4.2.5.3. Innenstadt – Peripherie.....	92
4.2.5.4. Ouaga bei Nacht.....	93
5. Conclusio.....	95
5.1. Zusammenfassung.....	95
5.2. Abschließende Überlegungen .....	97
6. Literatur und Quellenverzeichnis.....	99
6.1. Bibliographie.....	99
6.2. Internetquellen.....	105
6.3. Interviews.....	106
6.4. Feldforschungsberichte.....	107
7. Abbildungsverzeichnis.....	108
8. Anhang.....	109

## 1. EINLEITUNG

### ***1.1. Persönlicher Zugang zum Thema***

Als Studentin der Kultur- und Sozialanthropologie wollte ich wenigstens ein Semester in einem außer-europäischen Land studieren. Dafür suchte ich ein Land, in dem ich mit den Menschen in ihrer eigenen Sprache kommunizieren konnte. Da ich am Institut für Afrikawissenschaften der Universität Wien die westafrikanische Sprache Bambara gelernt hatte, wählte ich für das Auslandssemester die Stadt Ouagadougou in Burkina Faso. Der Studienaufenthalt von März bis September 2009 bot mir Gelegenheit, das Land, die Menschen und ihre Kultur kennen zu lernen. Da sich die Universität in der Hauptstadt des Landes befindet, verbrachte ich den Großteil meines sechsmonatigen Aufenthalts in Ouagadougou.

Schon bald nach meiner Ankunft in Afrika bemerkte ich die Lebendigkeit und die für Europäer ungewöhnliche Nutzung der Straßen. MopedfahrerInnen, RadfahrerInnen, Passanten, Eselkarren und Ziegen beleben das Bild, ebenso wie fliegende HändlerInnen, urbane Landwirtschaft und rituelle Tätigkeiten - man spürte den Puls des sozialen Lebens. Gleichgültig ob untertags oder zu später Stunde, mir schien, als sei auf den Straßen immer etwas in Bewegung. Der Duft von Erdnussauce oder gekochten Bohnen stieg mir in die Nase und da sah ich schon die Frauen am Straßenrand stehen, die ihr Essen verkauften. Neben ihnen boten die Händler alle Produkte des täglichen Bedarfs zum Verkauf an - bunte Handtücher, Kosmetikartikel, große Sofas und Matratzen, sowie Holztische, die an Ort und Stelle fertig gestellt wurden. Zwischen den Utensilien standen oder saßen Menschen und plauderten, hörten Musik und waren in der Regel gut gelaunt. Wenn ich mit dem Fahrrad zur Universität fuhr, hatte ich manchmal während des gesamten Weges einen Gesprächspartner. Ein Fahrradfahrer oder Mopedfahrer fuhr neben mir her und wir unterhielten uns, ohne von den Rädern abzusteigen. In dieser Stadt der Mopeds und Fahrräder gehört es zum Straßenbild, dass sich die Menschen auf ihren Fahrzeugen sitzend unterhalten und sogar miteinander flirten.

Offenbar spielte sich ein Großteil des Alltagslebens in Ouagadougou auf den Straßen ab. Dafür gibt es einsichtige Gründe: In den kleinen Häusern und Höfen leben nicht selten Großfamilien zusammen. Das könnte ein Mann mit mehreren Ehefrauen sein, die in der Regel mehrere Kinder haben und vielleicht auch Enkelkinder. Diese Wohnsituation ist selbst für afrikanische Verhältnisse eng. Außerdem kann es in den Betongebäuden mit Blechdächern unerträglich

heiß werden und deshalb fliehen die BewohnerInnen gleichsam auf die Straße. In der Regel aber ist es das menschliche Bedürfnis nach sozialer Interaktion und Kommunikation, das die Menschen in der Stadt auf den Straßen verweilen lässt.

Als Österreicherin kam ich nicht umhin, die Straßen in Ouagadougou mit den Straßen in Wien zu vergleichen. Während ich dort fröhliche und lebendige Leute sah, sah ich in Wien meist mürrische Gesichter und Menschen, die ständig in Eile sind. Es gibt kein längeres Verweilen auf den Straßen, keine wirkliche Kommunikation und vor allem keine laute Musik, wie sie in Ouagadougou an jeder Straßenecke zu hören ist. Die Straßen in Wien sind in der heutigen Zeit dem Verkehr gewidmet, und nicht für ökonomische Interaktion und menschliche Kommunikation ausgelegt. Alles hat seine Ordnung, Spontaneität und Kreativität sind nicht vorgesehen und nicht erwünscht. Wenn in Österreich Menschen auf den Straßen zusammen kommen, dann zumeist nur punktuell, zum Beispiel bei Straßenfesten, Demonstrationen, Flohmärkten oder Unfällen.

Was mich aber an den Straßen in Ouagadougou so fasziniert, ist die Tatsache, dass sich das alltägliche Leben zum Großteil dort abspielt. Ich habe es genossen, sofort unter Menschen zu sein, die miteinander redeten, lachten oder diskutierten, wenn ich aus meinem Hof gekommen bin. Auf der Straße war es laut, bunt und vor allem lebendig. Ich beschloss daher nach Ouagadougou zurück zu kommen und die Rolle der Straße für das tägliche Leben, zum Gegenstand meiner Diplomarbeit zu machen. Im Sommer 2010 kehrte ich nach Burkina Faso zurück und führte meine Feldforschung durch.

Burkina Faso ist eines der ärmsten Länder der Welt, es gäbe daher auch andere interessante Themen – die Menschenrechtssituation, die Situation alleinstehender Frauen oder das große Thema der Migration nach Europa – die für meine Arbeit in Betracht gekommen wären. Da ich nicht die endlose Liste der 'Mängelberichte' über Afrika verlängern wollte, entschloss ich mich, ein 'positives' Forschungsthema zu wählen. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Straße als Lebensraum nur positive Aspekte aufweist. Der Fokus meiner Arbeit liegt auf der Produktivität und Dynamik, die dort erzeugt werden. Dieser Lebensraum bietet in einem Land, in dem der Staat seinen Bürgern/Bürgerinnen keine Sozialleistungen zur Verfügung stellt, die Möglichkeit ökonomisch zu überleben und für völlig Mittellose ist die Straße Lebensraum im wörtlichen Sinne. Die soziale Komponente der Interaktion auf der Straße, ist aus diesem Grund aus kultur- und sozialanthropologischer Sicht überaus interessant und ergiebig.

## ***1.2. Fragestellung und Aufbau der Arbeit***

Die vorliegende Arbeit befasst sich mit der multifunktionellen Nutzung der Straße in Ouagadougou. Entsprechend lautet die untersuchungsleitende Hauptfrage: Inwieweit ist die Straße ein Ort sui generis, der das Leben der Stadtbevölkerung nachhaltig beeinflusst?

Um diese Frage beantworten zu können, werde ich wie folgt vorgehen. Im ersten, dem theoretischen Kapitel der Arbeit, befasse ich mich mit den Themen Raum, Stadt und Straße. Zunächst gehe ich auf die Kategorie „Raum“ in den Kultur- und Sozialwissenschaften ein, wobei ich die für diese Arbeit relevanten Aspekte bestimmter Raumtheorien anführe. Dazu gehören etwa die Definition des sozialen Raums durch Durkheim und Lefèbvre, die Verbindung von Raum und Macht bei Bourdieu, die Interpretation von Raum und Ort bei Certeau und schließlich das Verhältnis von Raum und Geschlecht nach Massey. Der zweite theoretische Teil, die Stadt als Forschungsfeld in der Kultur- und Sozialanthropologie, gliedert sich in einen geschichtlichen Abschnitt, dann folgt die Darstellung aktueller Forschungsfelder und der letzte Teilabschnitt beschäftigt sich mit Forschungen zu afrikanischen Städten. Im letzten Teil der theoretischen Auseinandersetzung befasse ich mich mit der Straße als Forschungsfeld, wobei ich im besonderen auf die afrikanischen Straßen eingehen werde.

Das zweite Kapitel dient der Abgrenzung des Untersuchungsfeldes. Nach einer Beschreibung des Sahelraums, präsentiere ich einige relevante Daten zu Burkina Faso, um schließlich auf die Stadt Ouagadougou – den Ort der Feldforschung – einzugehen. Nach einem geschichtlichen Überblick, beschreibe ich die heutigen Entwicklungen, sowie die Struktur der Stadt, insbesondere die der Straßen.

Im dritten Kapitel, dem empirischen, stelle ich das Forschungsdesign, die Vorgangsweise bei der Erhebung, die Methode und die Ergebnisse der Feldforschung dar. Neben einer teilnehmenden Beobachtung wurden auch die 35 qualitativen Interviews ausgewertet. Die empirische Auswertung der Daten beginnt im ersten Teil mit einer Einführung in die Multifunktionalität der Straße. Zunächst versuchen BürgerInnen der Stadt ihren Begriff von Straße zu erklären und ihre unterschiedlichen Nutzungsformen zu beschreiben. Diese Nutzungsformen gehen von der Straße als Verkehrsweg, über die Straße als Ort des Handels und der Kommunikation, bis hin zur Straße als ritueller und symbolischer Ort.

Der zweite Teil beschreibt die geschlechtsspezifische Nutzung des Straßenraums. Anhand der *Grins* wird die traditionelle männliche Art und Weise der Nutzung der Straße beschrieben und der Weiblichen gegenübergestellt. Dabei wird die aktuelle Stellung der Frau in der Gesellschaft ebenso wie die sich abzeichnende künftige Entwicklung beschrieben.

Der dritte Teil des empirischen Kapitels ist der sinnlichen Erfahrbarkeit der Stadt gewidmet. So wird zunächst versucht die Atmosphäre der Stadt anhand unterschiedlicher Gerüche und Geräusche einzufangen und verschiedene Stadtteile dadurch zu charakterisieren. So lassen sich mit sinnlichen Kategorien etwa die Innenstadt von der Peripherie abgrenzen oder das Nachtleben der Stadt vom geschäftigen Treiben am Tag differenzieren.

Der Schluss der Arbeit besteht in einer Zusammenfassung der theoretischen Ansätze und ihre Verknüpfung mit den Ergebnissen der empirischen Forschung. Damit wird auch die eingangs gestellte Forschungsfrage, welchen Einfluss die Straße auf das soziale Leben in Ouagadougou hat, beantwortet.

## 2. THEORETISCHE AUSEINANDERSETZUNGEN MIT DEN THEMEN RAUM, STADT UND STRASSE

### ***2.1. Der Raumbegriff in den Sozial- und Kulturwissenschaften***

Die Verwendung des Raumbegriffs in der Kultur- und Sozialanthropologie ist nicht unumstritten. Seine Bedeutung wird im Kontext von historischen und kulturellen Gegebenheiten regelmäßig neu bewertet. So stellt „Raum“ für Mader und Halbmayr (2004: 7) „in seinen verschiedenen Dimensionen [...] ein zentrales Ordnungsschema im Rahmen der Strukturierung und Interpretation von Welt dar [...] In Zeiten der Globalisierung erfährt der Raum sowohl eine Neustrukturierung als auch eine Neubewertung“. Bachmann-Medick (2010: 288 f.) beschreibt diese „neue“ Verwendung des Raumbegriffs folgendermaßen:

„Denn in der neuen Konzeptualisierung meint Raum gerade nicht Territorialität, Behälter von Traditionen oder gar Heimat, im Unterschied zum bisherigen Raum- und Ortsverständnis etwa in der Volkskunde. Raum meint soziale Produktion von Raum als einem vielschichtigen und oft widersprüchlichen gesellschaftlichen Prozess, eine spezifische Verortung kultureller Praktiken, eine Dynamik sozialer Beziehungen, die auf die Veränderbarkeit von Raum hindeuten“.

Seit den 1990er Jahren werden daher in der Kultur- und Sozialanthropologie zunehmend traditionelle Raumkonzepte in Frage gestellt (vgl. Mader und Halbmayr 2004: 7 f.). Kulturen und Gesellschaften lassen sich nicht auf ein bestimmtes Land oder ein Gebiet begrenzen. So kritisieren zum Beispiel auch Gupta und Ferguson (1997) die allgemeine Konzeption einer räumlich-starren Verortung von Menschen und Kulturen, sowie deren vermeintliche Homogenität. Sie zeigen, dass die Subjekte der Forschung nicht unbedingt an einem bestimmten Ort verankert sein müssen. Dies gilt vor allem in unserem Zeitalter, das von Mobilität geprägt ist. Der Begriff der De-Territorialisierung ist folgerichtig, allerdings ist es daher besonders wichtig den Raumbegriff neu und klar zu definieren.

Die Ansätze und Theorien die nachstehend dargestellt werden, gehen davon aus, dass der „Raum“ nicht nur als physischer Ort interpretiert wird, sondern dass er die Menschen als handelnde Subjekte einschließt.

## 2.1.1. DER SOZIALE RAUM

### 2.1.1.1. DER SOZIALE RAUM BEI DURKHEIM

Émile Durkheim gilt als einer der ersten in der Kultur- und Sozialanthropologie, der sich mit dem Konzept des sozialen Raums beschäftigt hat. Er betont, dass die Erfahrung von Raum immer sozial konstruiert ist. Seine Untersuchungen in diesem Zusammenhang wurden für die Entwicklung der Kultur- und Sozialanthropologie wegweisend. (Vgl. Gupta & Ferguson 1997: 40)

Es ist für Durkheim unzureichend „das räumliche Substrat sozialer Organisationen allein als unveränderlichen physischen Raum zu definieren“ (Dünne 2008: 289). Er trennt daher in seinen Arbeiten den Begriff des sozialen Raums vom geographischen Raum.

In diesem Sinne prägte er Ende des 19. Jahrhunderts in der französischen Tradition der Soziologie die Begriffe des *sozialen Substrats* und der *Sozialmorphologie* (vgl. Chevron 2001). Das soziale Substrat ist die materielle Grundlage auf dem das soziale Leben beruht und besteht vor allem aus der Bevölkerung selbst und allen materiellen Faktoren, die Einfluss auf Größe, Dichte und das kollektive Leben dieser Bevölkerung haben können. Es ist die Basis aller sozialen Handlungen einer Gesellschaft. Dieses soziale Substrat ist dynamisch und kann sich bei Änderungen in Größe, Dichte oder Siedlungsform der Bevölkerung verändern. Chevron (2001) hat bereits auf die Bedeutung des Begriffs für die Kultur- und Sozialanthropologie hingewiesen, indem sie schrieb:

„Für Durkheim ist die Sozialmorphologie die Wissenschaft, die sich mit der Form befasst, welche eine Gesellschaft im ‚Raum‘, das heißt unter bestimmten räumlichen Gegebenheiten, annimmt. Die Form, das sind in diesem Zusammenhang die konkreten und materiellen Erscheinungen, wie sie auf der Erde zu beobachten sind. Wie in der biologischen Morphologie ist die Form hier stets in Entwicklung begriffen, und diese Entwicklung, die in den Veränderungen von der Grundform zum Vorschein kommt, bestimmt auch alle anderen soziale Bereiche“ (ebd. 36).

Mit der Sozialmorphologie werden einerseits soziale Handlungsweisen und andererseits technische, wirtschaftliche und politische Tätigkeiten einer Gesellschaft beschrieben. Jedoch waren für Durkheim nur die rein morphologischen Aspekte bedeutend, die ökologische Sichtweise, in die sie zweifelsohne eingebunden waren, beachtete er nicht (vgl. Chevron 2001).

### 2.1.1.2. DER SOZIAL PRODUZIERTE RAUM BEI LEFÈBVRE

Mit seinem Buch „The production of space“ (1974) war Henri Lefèbvre einer der ersten, der die Produktionsbedingungen des Raums, sowie seine sozialen, materiellen und symbolischen Aspekte in den Vordergrund stellte (vgl. Schuster 2010: 44). In seiner umfangreichen Untersuchung kommt er zu dem Schluss, dass jede Gesellschaft oder Produktionsweise einen ihr eigenen Raum produzieren würde (vgl. Lefèbvre 2010 [1974]: 31), da er die Meinung nicht teilt, wonach der Raum vor den „Dingen“, die ihn erfüllen existiert. Laut Lefèbvre ist die relationale Auffassung von Raum wichtig, die er so beschreibt: „space is neither a 'subject' nor an 'object' but rather a social reality – that is to say, a set of relations and forms“ (Lefèbvre [1974] 2010: 116). Schmid bringt Lefèbvres theoretischen Ansatz folgendermaßen auf den Punkt (2005: 204): „Es gibt keinen Raum vor der Praxis, der Raum an sich, als universelle Kategorie, existiert nicht. ‚Raum‘ wird produziert, und es gilt, diesen produktiven Prozess zu erfassen“.

Die Produktion dieses relationalen Raums beschreibt Lefèbvre durch das Zusammenspiel einer von ihm entworfenen dialektischen Triade. Dies sind der wahrgenommene Raum (*espace perçu*), der konzipierte Raum (*espace conçu*) und der erlebte Raum (*espace vécu*). An anderer Stelle bezeichnet er die Triade mit den Begriffen *räumliche Praxis*, *Raumrepräsentation* und *Repräsentationsräume* (vgl. Lefèbvre [1974] 2008: 333, Schmid 2005: 192).

Die *räumliche Praxis* beschreibt, wie wahrgenommene Räume genutzt werden. Sie umfasst die Produktion und Reproduktion von Räumen und schafft die räumliche Gestaltung des sozialen Verhaltens von Akteuren. Sie stellt materielle Realität her und bezieht sich gleichzeitig auf den mentalen Akt vor der Wahrnehmung des Raumes, ohne den eine Wahrnehmung nicht möglich wäre. Die *Raumrepräsentation* geht von der Annahme aus, dass Raum gedanklich erfasst werden muss. Dieses Konzept bezeichnet die Vorstellungen, Gedanken, Wissen, Codes, Diskurse, Zeichen etc. die, die physische Welt überlagern und mit gedacht werden. Dies entspricht auch dem mentalen Raum der Wissenschaftler, Architekten, Urbanisten, Stadtplaner, Künstler, die ihn immer wieder zerlegen und neu aufbauen (vgl. Lefèbvre 2008: 333, Schmid 2005: 210 ff.). Die *Repräsentationsräume* sind die gelebten Räume der alltäglichen Erfahrung. Sie sind von Bildern, Symbolen und dem Imaginären durchzogen. Sie sind Darstellungsräume.

„Die Räume der Repräsentation sind keine Repräsentationen des Raumes und sie verweisen nicht auf den Raum selbst, sondern auf ein Anderes, Drittes. Sie repräsentieren gesellschaftliche ‚Werte‘, Traditionen, Träume – und nicht zuletzt auch kollektive Erfahrungen und Erlebnisse“ (Schmid 2005: 223).

Zusammenfassend kann man sagen, dass für Lefèbvre diese drei Aspekte den Raum produzieren. Raum wird „immer gleichzeitig gelebt, konzipiert und wahrgenommen“ (Schuster 2010: 44). Diese drei Ebenen sind daher nicht voneinander zu trennen oder einzeln zu analysieren. Sie beziehen sich dialektisch aufeinander, überschneiden und beeinflussen sich und bedingen einander sogar (vgl. Schmid 2005: 210 ff., Beiskammer 2008: 72 ff.).

Der Ausgangspunkt der vorliegenden Arbeit ist in Anschluss an Lefèbvre die These, dass „sozialer Raum“ immer produziert wird und nicht an sich existiert. Entsprechend werden die unterschiedlichen „Räume“ auf den Straßen Ouagadougous untersucht.

### 2.1.2. RAUM UND MACHT

Bei Pierre Bourdieu ist das Konzept des sozialen Raums eng mit Macht und Herrschaft verbunden, denn er meint: „In einer hierarchisierten Gesellschaft gibt es keinen Raum, der nicht hierarchisiert wäre und nicht Hierarchien und soziale Abstände zum Ausdruck brächte“ (Bourdieu 1997: 160).

Um zu veranschaulichen wie sich soziale und räumliche Strukturen aufeinander beziehen, trennt Bourdieu den physischen vom sozialen Raum. Der physische Raum könne nur als abstrakter Raum begriffen werden, indem man davon absieht, dass er eigentlich „ein bewohnter und angeeigneter Raum ist, das heißt eine soziale Konstruktion und eine Projektion des sozialen Raumes“ (Bourdieu 1991: 28). Daher ist der physische Raum für Bourdieu zugleich immer auch *angeeigneter* physischer Raum, der immer schon sozial konstruiert ist, ähnlich wie dies für Ratzel der Fall war (vgl. Ratzel [1894] 2008: 390 f.). Obwohl der soziale Raum sich also mehr oder weniger vollständig innerhalb des physischen Raums realisiert, ist er nicht mit ihm ident (vgl. Bourdieu 1991: 28). Der soziale Raum ist in Subräume oder „Macht-Felder“ (das universitäre, das künstlerische, das wirtschaftliche Feld etc.) unterteilt. Innerhalb dieser Machtfelder, die sich gegenseitig überlappen können, kämpfen die einzelnen Akteure und Akteurinnen um ihre Positionen. Voraussetzung für eine machtarke Position ist

der Besitz von genügend akkumuliertem Kapital (vgl. Bourdieu 1997: 164; Barlösius 2004: 155 f.). In weiterer Folge ist auch die Art dieses Kapitals für die jeweilige Position im sozialen Raum wichtig.

Bourdieu unterscheidet hierbei zwischen dem *ökonomischen*, dem *kulturellen* und dem *sozialen* Kapital. Unter *ökonomischem* Kapital wird in diesem Sinne der materielle Besitz, wie zum Beispiel Geld und Eigentum verstanden. Das *kulturelle* Kapital umfasst kulturelle Güter, Bildung und nicht zuletzt die oft damit einhergehenden Bildungstitel. Das *soziale* Kapital beruht auf den sozialen Beziehungen und Netzwerken, die sich eine Person im Laufe der Zeit angeeignet hat (vgl. Barlösius 2004: 158; Schuster 2010: 36).

Die Akteure und Akteurinnen, die innerhalb der sozialen Felder agieren, haben nun aufgrund ihres *ökonomischen*, *kulturellen* und *sozialen* Kapitals jeweils unterschiedliche Chancen sich Güter und Dienstleistungen anzueignen (vgl. Bourdieu 1991: 26 ff.). Bei der Verteilung dieser Güter im Raum „kommt es zu Konzentrationen von höchst seltenen Gütern und ihren Besitzern an bestimmten Orten des physischen Raums“ (Bourdieu 1997: 161). In Wien wäre das zum Beispiel der Kohlmarkt im 1. Bezirk, an dem sich die teuersten Geschäfte des ganzen Landes befinden. In Ouagadougou, der Stadt, in der ich meine Forschung durchgeführt habe, wäre hier die Straße *Avenue Kwamé N'Krumah* zu nennen, in der sich die meisten Banken, Hotels und Regierungsorganisationen befinden.

Entsprechend der Gesellschaftsinterpretation von Bourdieu bestimmt der Kapitalbesitz die Verteilung der Macht im sozialen Raum. Das Kapital fördert soziale Ungleichheit, indem es den Zutritt zu bestimmten „Räumen“ gewährt oder verhindert. Um es deutlich zu sagen, wer nicht über das entsprechende Bildungskapital verfügt, für den ist eine anspruchsvolle Theatervorstellung oder ein Museumsbesuch bedeutungslos. Und wer keine adäquate finanzielle Mittel oder soziale Kontakte vorweisen kann, wird nicht in den Golfklub aufgenommen. Seine Kapitalismuskritik fasst Bourdieu so zusammen: „Der Mangel an Kapital verstärkt die Erfahrung der Begrenztheit: er kettet an einen Ort“ (Bourdieu 1997: 164).

Laut Löw (2001: 183) gelingt es Bourdieu allerdings nicht, die strukturierende Wirkung von Räumen zu erfassen. Die Wechselwirkungen zwischen sozialen und materiellen Raum beschreibt er einseitig, nur das Soziale würde Auswirkungen auf das Materielle haben. „Der physische Raum bleibt ein Behälterraum, der das Soziale enthält und widerspiegelt, ohne wiederum selbst strukturierend auf soziale Prozesse einzuwirken“ (Schuster 2010: 40).

Außerdem meint Schroer (2006: 83), dass in Bourdieus Theorie dem sozialen Raum die typischen Eigenschaften des physischen Raums anhaften würden, wie etwa dauerhaft, starr oder unbeweglich. Daher können sich soziale Veränderungen nur schwer durchsetzen und auch sozialer Wandel würde sich nur sehr langsam vollziehen.

Trotzdem ist Bourdieus Konzept des sozialen Raums für meine Arbeit brauchbar, da es einerseits durch die Analyse der verschiedenen Kapitalsorten die Machtbeziehungen im sozialen Raum erklären kann und andererseits doch eine – wenn auch nur eine einseitige – relationale Beziehung von physischen und sozialen Raum impliziert.

### 2.1.3. RAUM, MACHT UND GESCHLECHT

Da die vorliegende Arbeit das Verhältnis von Raum, Macht und Geschlecht thematisiert, soll hier kurz auf theoretische Ansätze dazu eingegangen werden. Eine der grundlegenden Arbeiten zu diesem Themenkomplex stammt von Doreen Massey (2007). Sie interpretiert Raum als Sphäre, die immer in Bewegung und Veränderung begriffen ist. Raum definiert sich als Wechselbeziehung zwischen globalen Einflüssen und lokalen Gegebenheiten und zeugt von entsprechender Vielfalt. Raum könne nicht statisch sein, da die gleichzeitige Koexistenz von unterschiedlichen sozialen Beziehungen immer dynamisch ist. „Entstanden aus sozialen Beziehungen ist Raum in diesem Sinne immer gefüllt mit Macht und Symbolen, ein komplexes Netz von Herrschaftsverhältnissen und Unterwerfungen, von Solidarität und Kooperation“ (ebd. 128).

Bezug nehmend auf Massey beschäftigen sich deutschsprachige Geographinnen in dem Sammelwerk „Geschlechterbeziehungen, Raumstrukturen, Ortsbeziehungen“ (2010) auch mit diesem Thema. Räume sind nicht geschlechtsneutral heißt es in der Einleitung. Wie Männer oder Frauen den (öffentlichen) Raum nutzen, ist nicht geschlechterbiologisch oder städtebaulich vorgegeben, sondern durch bestimmte Gesellschaftsstrukturen bestimmt. Wenn man also Geschlechterverhältnisse im Raum analysieren möchte, muss man immer auch die Machtverhältnisse dahinter mitdenken (vgl. Bauriedl / Schier / Strüver 2010: 10 ff.).

Ein Beispiel für die Geschlechterverhältnisse im Raum führt Strüver (2010: 220 f.) in ihrer Untersuchung „KörperMachtRaum und RaumMachtKörper“ an: Wenn eine Frau einen Park in der Nacht als Angst-Raum beschreibt, so ist diese Angst weder dem Park noch der Frau inhärent, sondern ist durch Machtverhältnisse der Gesellschaft konstruiert. So werden Räume als Medium gesellschaftlicher Prozesse interpretiert, deren Vermeidung sowie Bevorzugung in

diesem Sinne zu verstehen ist. Wucherpfennig (2010) schlägt vor, den Identitätskategorien in Verbindung mit Geschlecht größere Bedeutung zu-zumessen, wenn sie schreibt:

„Räume sind damit konsequent als gesellschaftlich konstituiert und als von gesellschaftlichen Normen und Ideologien sowie von interdependenten Identitäts- und Differenzkategorien zu betrachten, umgekehrt sind die drei Ebenen der Identitätskonstruktion, der gesellschaftlichen Strukturen und Institutionen und der symbolischen Repräsentationen stets auch in ihren räumlichen Manifestationen und Wechselwirkungen zu analysieren“ (ebd. 66 f.).

Laut Doan (2010: 300) werden Räume von Männern und Frauen verschieden erlebt. Diese unterschiedlichen Lebenswelten sind durch die sichtbaren und unsichtbaren Grenzen definiert, die durch soziale Strukturen entstehen.

Diese Interpretation der Beziehung zwischen Raum und Geschlecht bestätigt die vorliegende Arbeit. Sie befasst sich mit der geschlechterspezifischen Nutzung von Räumen, also mit Fragen wie Frauen und Männer den Raum gestalten und nutzen und wie darin die geschlechtsspezifische Machtverteilung sichtbar wird.

#### 2.1.4. RAUM UND ORT

Michel de Certeau unterscheidet in seinem Werk „Kunst des Handelns“ (1988) zwischen Raum (*espace*) und Ort (*lieu*). Ein Ort wird durch die Ordnung der einzelnen Elemente definiert. So meint er etwa: „Ein Ort ist also eine momentane Konstellation von festen Punkten“ (ebd. 218). Es können sich daher nicht zwei Dinge an ein und derselben Stelle befinden. Ein Raum hingegen ist „ein Geflecht von beweglichen Elementen“ (ebd. 218). Der Raum ist das Ergebnis von Aktionen und Bewegungen, durch die er auch immer wieder verändert und transformiert wird, daher besitzt er nicht die Stabilität eines Ortes. Anders ausgedrückt charakterisiert sich ein Ort durch das *Dasein* von Objekten und der Raum durch *Handlungen* von Menschen (vgl. ebd. 219).

Laut Certeau ist die Straße ein Beispiel für einen spezifischen Raum. Er schreibt: „Insgesamt ist der Raum ein Ort, mit dem man etwas macht. So wird zum Beispiel die Straße, die der Urbanismus geometrisch festlegt, durch die Gehenden in einen Raum verwandelt“ (ebd. 218, Hervorhebung im Original). Nach ihm schließen sich Räume und Orte nicht aus, sie bedingen sich und zwischen ihnen gibt es Übergänge und enge Beziehungen. Unaufhörlich würden sich

also Räume in Orte und Orte in Räume verwandeln (vgl. ebd. 219 f.).

Etwas anders theoretisiert Fritzsche (2000) den Unterschied zwischen Raum und Ort. Für ihn stehen nicht so sehr die *Handlungen*, sondern mehr die *Beziehungen* zwischen Objekten, die sich an unterschiedlichen Orten befinden, im Vordergrund. So meint er: „Ein einzelnes Objekt konstituiert noch keinen Raum, erst wenn zwei oder mehrere miteinander in Beziehung treten, etabliert sich Raum als das Dazwischenliegende. Raum ist ein sichtbar gemachtes Netzwerk“ (ebd.: 19). Daher würde vor allem die Wahrnehmung dieser Beziehungen den relationalen Charakter des Raums ausmachen.

Ähnlich wie Certeau beschreibt auch Martina Löw (2001) den Ort als etwas Fixes „einen Platz, eine Stelle, konkret benennbar, meist geographisch markiert“ (ebd. 199) an dem etwas platziert werden kann. Weiters betont sie: „Der Ort ist somit Ziel und Resultat der Platzierung [...] und nicht selbst plaziertes Element“ (ebd. 198). Jeder Ort sei außerdem durch etwas Eigenes und Charakteristisches gekennzeichnet (vgl. Schuster 2010: 49).

Raum ist für sie andererseits die Verknüpfung verschiedener Orte und deren Zusammenwirken, ähnlich wie dies Fritzsche durch die Beziehungen der verschiedenen Objekte ausdrückt. Dieselben Orte können nach Löw bei verschiedenen Beteiligten verschiedene Räume hervorbringen. Ein Beispiel hierfür sieht sie in der Klagemauer in Jerusalem. Dieser Ort konstituiert für Juden und Jüdinnen sowie für muslimische PalästinenserInnen jeweils unterschiedliche heilige „Räume“ (vgl. ebd. 200 f.).

In Anlehnung an Bourdieu arbeitet Löw mit einem relationalen Raumbegriff. Sie geht davon aus, dass es nur *einen* Raum gibt und unternimmt keine Trennung in einen physischen oder sozialen Raum. Ihrer Ansicht nach gibt es keinen sozialen Raum ohne materielle Güter und keinen materiellen Raum ohne soziale Beziehungen (vgl. ebd. 15). In Folge möchte Löw von dem, vor allem in der Humangeographie vorherrschenden, *Container Raum*-Denken wegführen, in dem Raum als ein starrer Behälter, der unabhängig von sozialen und materiellen Verhältnissen existiert, dargestellt wird. In einer Arbeitshypothese versteht sie Raum als: „eine relationale (An)Ordnung von Körpern, welche unaufhörlich in Bewegung sind, wodurch sich die (An)Ordnung selbst ständig verändert“ (ebd. 131). Der Begriff (An)Ordnung, in dieser Schreibweise, verweist hier auf die Ordnungsdimension der gesellschaftlichen Strukturen, sowie auf die Handlungsdimension, die sich auf das Anordnen der Körper im Raum bezieht

(vgl. Schuster 2010: 48). Daher platzieren Menschen, als Teil der Raumkonstruktionen, sich selbst sowie soziale Güter im Raum. Dabei können soziale Güter durch Geruch, Geschmack und Geräusche den Raum beeinflussen und verändern (vgl. Löw 2001: 155, 195). Die Möglichkeit Räume zu konstituieren, hängt daher auch von materiellen Gegebenheiten ab, insofern wirken sich physischen Gegebenheiten wiederum auf den sozialen Raum aus.

Um aber nun die sozialen Güter im Raum platzieren und anordnen zu können, sei der Zugang zu diesen Gütern erforderlich. Ähnlich wie Bourdieu thematisiert Löw, dass dieser Zugang in hierarchisch gegliederten Gesellschaften asymmetrisch sei. Männer hätten mehr Möglichkeiten als Frauen sich Raum anzueignen und höhere Klassen hätten aufgrund ihres *ökonomischen* Kapitals, aber auch in Zusammenhang mit ihrem *kulturellen* und *sozialen* Kapital größeren Zugriff auf Raum als niedrigere Klassen (vgl. Schuster 2010: 49).

Während eine Analyse der konstituierenden ökonomischen Komponenten des Raums in der Untersuchung nicht berücksichtigt wird, ist die geschlechtsspezifische Machtverteilung sehr wohl ein Thema. Außerdem ist das Verhältnis zwischen Raum und Ort Teil der Untersuchung.

#### 2.1.5. RAUM UND STADT

Die vorgestellten, unterschiedlichen Raumtheorien lassen sich zur Erforschung der Stadt sehr gut anwenden. Denn der urbane Raum ist durch das Zusammendrängen von diversen Lebens-„Räumen“ charakterisiert. Hierbei überlagern sich symbolische, mentale, kulturelle und soziale „Räume“. So kommt die Kulturanthropologin Katschnig-Fasch (2002: 120) zu dem Schluss, dass Städte „[...] immer Mittelpunkt der räumlichen Verortung von Sozialem, von Kulturellem und von Zeitbefindlichen [...]“ waren.

Räume bestimmen also das Leben in den Städten, sie haben gesellschaftliche Funktionen und ermöglichen den BewohnerInnen sich auszudrücken und Sinnbezüge herzustellen. Dass Raum und Stadt in engem Zusammenhang stehen, zeigen auch die folgenden Seiten. Immer wieder taucht die Raum-Kategorie bei Theorien zur Stadt auf. Viertel werden als homogene Räume betrachtet und *global cities* werden als ein global, vernetzter Raum gedacht.

## **2.2. Die Stadt als Forschungsfeld in der Kultur- und Sozialanthropologie**

Die Stadt ist ein interdisziplinäres Forschungsfeld. So beschäftigen sich etwa Soziologie, Volkskunde, Humangeographie, Architektur und Geschichte mit der Stadt. Klare Grenzen zwischen diesen Disziplinen zu ziehen, ist nicht immer nötig und sinnvoll, da sie sich gegenseitig beeinflussen und ergänzen können. Die Stadt wird aus verschiedenen Blickwinkeln heraus betrachtet und dieser Perspektivenwechsel ermöglicht vielfältigere und umfassendere Forschungen. Die moderne, deutsche Bezeichnung „Urbane Ethnowissenschaften“ verknüpft zum Beispiel Ethnologie, Volkskunde und Soziologie. Besonders im Forschungsbereich der Stadtethnologie arbeiten Ethnologie und Volkskunde oft zusammen (vgl. Antweiler 2006: 363 ff.). Die Stärke der Kultur- und Sozialanthropologie liegt in der dichten Beschreibung kultureller Prozesse sowie in der Konzentration auf die Sichtweise involvierter Personen (vgl. Dürr 2005: 2). Somit kann also die urbane Anthropologie Nützliches zur Stadt-Forschung beitragen.

### **2.2.1. ANFÄNGE DER STADTFORSCHUNG IN DER KULTUR- UND SOZIALANTHROPOLOGIE**

Ihren Ursprung hat die urbane Anthropologie in der *Chicago School* der Soziologie der 1920er Jahre. Im Mittelpunkt der Forschungen standen innerstädtische Segregationsprozesse, sowie die Entstehung und die Ausdehnung von MigrantInnenvierteln in Chicago. Das hierbei zur Anwendung kommende sozialökologische Modell sollte erklären, wie in einer kulturell und sozial heterogenen Stadt, räumlich getrennte und kulturell weitgehend einheitliche Viertel entstehen konnten, wie zum Beispiel *Little Italy* oder *China Town*. Diese Stadtteile grenzten zwar aneinander, wurden aber als separate Bestandteile der Stadt angesehen – oder als homogene Räume – die sich kaum gegenseitig beeinflussten. Wichtige Vertreter der frühen *Chicago School* wie Robert E. Park, Ernest Burgess, Nels Anderson, Paul Cressey erforschten oft in Milieustudien und Monographien soziale Randgruppen und ethnische Minderheiten (vgl. Kokot 1991: 1f., Hengartner / Kokot / Wildner 2000: 4). In „The City“ beschreibt Robert E. Park, der stark von Durkheim beeinflusst war, die Stadt wie folgt:

“The city is, rather, a state of mind, a body of customs and traditions, and of the organized attitudes and sentiments that inhere in these customs and are transmitted with this tradition. The city is not, in other words, merely a physical mechanism and an artificial construction. It is involved in the vital processes of the people who compose it; it is a product of nature, and particularly of human nature” (Park [1925] 2004:19).

Doch schon bald war dieses sozialökologische Modell heftiger Kritik ausgesetzt, denn es berücksichtigte nicht, dass Menschen, die in bestimmten Vierteln lebten, auch außerhalb dieser soziale Kontakte hatten. Daher stellten diese Viertel keine in sich geschlossenen Einheiten, die vom Rest der Stadt abgegrenzt waren, dar, denn sie tauschten sich aus und beeinflussten sich gegenseitig.

Trotzdem hatten die Methoden der *Chicago School*, dies sind die Ethnographie, ein mikroskopischer Zugang, qualitative Reportage-Techniken und Dokumentenanalysen großen Einfluss auf die weitere ethnologische Stadtforschung. Denn dieser Einsatz ethnographischer Methoden trug wesentlich dazu bei, dass die Ethnologie sich dafür mehr interessierte. Auch der wichtige, theoretische Text von Louis Wirth „Urbanität als Lebensform“ (1938) entstand in diesem wissenschaftlichen Umfeld (vgl. Antweiler 2006: 364). Wirths Definitionsmerkmale einer Stadt: Größe, Dichte, Heterogenität können laut Kokot (1991) zwar in vielen Fällen als Minimal Kriterien als Definition gelten, aber für eine ethnologische Theorie von „Stadt“ reichen sie nicht aus.

In den 1940er Jahren forschten Robert Redfield und seine Schüler in Mittel- und Südamerika zu Themen wie Stadttypen, Kontinuum zwischen Land und Stadt, MigrantInnen und städtischer Armut. Auch die britische Sozialanthropologie setzte sich in den 1930er und 1940er Jahren im Rahmen der *copper belt studies* mit der Stadt auseinander. Sie erforschten im sogenannten Kupfergürtel des südlichen Afrikas (heute Sambia und Demokratische Republik Kongo) multiethnische Städte. Ihr Fokus war das dynamische Beziehungsgeflecht zwischen verschiedenen Gruppen und ihre Methodik die Situations- und Netzwerkanalyse (vgl. Hengartner / Kokot / Wildner 2000: 5, Antweiler 2006: 364).

In der US-Kultur- und Sozialanthropologie etablierte sich die *urban anthropology* als eigenständige Teildisziplin der Ethnologie zu Beginn der 1970er Jahre. Mit der Gründung der Zeitschrift „Urban Anthropology“ im Jahre 1972 stellt dies zugleich einen Wendepunkt in der US-amerikanischen ethnologischen Stadtforschung dar. Unter dem Schlagwort *cities in context* wurde die Einbindung der Städte in überlokale Zusammenhänge gefordert. Nicht nur die lokalen Besonderheiten, sondern auch nationale und globale Zusammenhänge sollten berücksichtigt werden. Es gab verschiedene Meinungen hinsichtlich der Erforschung der Mikro- und Makroebene bei Studien zu Städten. Wichtige Fragen waren, welche dieser Ebenen mehr

Beachtung verdiene oder wie beide gleichermaßen in Forschungen über Städte einfließen können. Eine andere Frage war, ob sich die urbane Anthropologie mit bestimmten Aspekten in der Stadt oder mit vergleichenden Studien der Stadt als Ganzes befassen sollte, *anthropology in cities vs. anthropology of cities* (vgl. Hengartner / Kokot / Wildner 2000: 5, Antweiler 2006: 364). Auch der schwedische Sozialanthropologe Ulf Hannerz beschreibt diesen Gegensatz:

“It is another fact of the same realities of research that the field of urban anthropology has been quite widely defined. More often than not it is taken to include all the studies where the city is the locus rather than the focus. Ethnicity and poverty, for example, may occur *in* the city, but they are not by definition phenomena typical of the city” (Hannerz 1980: 3).

Dieses Zitat beschreibt den Gegensatz von *cities as locus* und *cities as focus*. Demnach bezieht sich *cities as focus* auf das Forschungsfeld Stadt, in dem „typische“ städtische Phänomene sowie die Stadt selbst als Gegenstand der urbanen Anthropologie erforscht werden sollten. *Cities as locus* geht hingegen eher auf spezifische Bereiche wie zum Beispiel Ethnizität oder Armut ein. Diese Forschungsfragen können also demzufolge in der Stadt vorkommen und untersucht werden, jedoch dient die Stadt hier nur als Kulisse, denn dieselben Phänomene könnten auch in einem ländlichen Umfeld auftauchen. Die Stadt ist also in diesem Fall nur ein Ort, an dem ethnologische Forschungen durchgeführt werden können.

Forschungen in Bezug auf das Dorf in der Stadt, das so genannte *urban village* (ein Begriff, der von Herbert J. Gans in den 1960ern geprägt wurde) befassten sich zumeist nur mit Teilen der Stadt. Wie zuvor schon die Vertreter der *Chicago School* betrachteten auch hier die ForscherInnen einzelne Viertel als abgeschlossenes Ganzes, wie man sie in einem Dorf vorfindet, aber die in Wirklichkeit nicht so deutlich vorhanden waren. Die Vorliebe der Ethnologie für das Kleinräumige ergibt sich aus methodischen Gründen, da es somit einfacher ist die ganzheitliche Betrachtung des Forschungsgegenstands in den Vordergrund zu stellen (vgl. Lindner 2004: 147 f., Welz 1991: 31). Auffällig ist in der ethnologischen Stadtforschung, dass von Anfang an nach dem „Anderen“ in der „eigenen“ Gesellschaft gesucht wird. Bevorzugte Untersuchungsräume der Stadt waren daher Ghettos, Slums, Favelas, Bidonvilles etc. (vgl. Lindner 2004:148 f.).

Auch in den späten 1980er und in den 1990er Jahren standen besondere Gruppen, wie Minderheiten, MigrantInnen aber auch, wenn auch ungleich seltener, Eliten im Vordergrund der Forschungen der urbanen Anthropologie. Vor allem Phänomene wie Globalisierung, Modernisierung und Transformationsprozesse wurden in Metropolen untersucht. Der Begriff *Global City*, des gleichnamigen Buches (*The Global City*, 1991) von der niederländischen Soziologin Saskia Sassen ist für diese Zeit prägend und wichtig für viele nachfolgenden Studien über Städte. In diesem Werk beschreibt Sassen anhand von Beispielen wie New York, Tokio und London, die neue strategische Rolle dieser Städte für die internationale Wirtschaft. Sie kontrollieren sozusagen die Weltwirtschaft und sind der Sitz wichtiger Finanzfirmen, sowie Produktionsstätten innovativer Ideen. Gleichzeitig befinden sich in diesen globalen Städten die größten Märkte für Produkte und Innovationen (vgl. ebd.: 3 f.).

In weiterer Folge bilden diese *global cities* durch starke Vernetzung und Informationsfluss einen gemeinsamen globalen Raum „der nicht nur als virtueller [Raum] in Erscheinung tritt, sondern auch in seiner Lokalisierung spezifische städtische Räume hervorbringt, die sich in ihren Strukturen grundlegend unterscheiden“ (Löw 2001: 268).

### 2.2.2. NEUE FORSCHUNGSFELDER DER URBANEN ANTHROPOLOGIE

In der urbanen Anthropologie findet man unterschiedliche theoretische Ansätze, wie in der Essayammlung von Hannerz deutlich wird („Exploring the City“ 1980, „Transnational Connections“ 1996). Es gibt jedoch keine übergreifende Theorie der Stadt und eine eindeutige, allgemeingültige Definition des Begriffes ist daher nicht möglich.

Antworten etwa auf die Fragen, warum die Stadt als Lebensraum etwas Besonderes darstellt oder welche Strukturen das Handeln in den Städten beeinflussen, hängen von der jeweiligen Wissenschaftsdisziplin ab und werden entsprechend unterschiedlich ausfallen (vgl. Löw 2008: 40).

Die Stadtethnologie wäre prädestiniert dafür Antworten auf die oben gestellten Fragen zu geben. Sie wird jedoch in theoretischen Abhandlungen oft nur nebenbei erwähnt und es existieren kaum Einführungen und Lehrbücher für dieses Teilgebiet der Ethnologie. Obwohl seit 2007 bereits über 50% der Weltbevölkerung in Städten lebt und eine erhebliche Anzahl von Forschungsarbeiten zur Stadtanthropologie existiert, wurde bisher kein eindeutiges Forschungsziel festgelegt. Der Ethnologe Antweiler etwa (2006) sieht den Forschungsfokus der urbanen Anthropologie folgendermaßen:

„Trotz ihrer enormen Vielfalt hat die Stadtethnologie einen Forschungsfokus, nämlich das Zusammenleben von vielen Menschen in dichten gebauten Umwelten, die einander zum Großteil dauerhaft fremd bleiben, so dass es einen permanent existierenden öffentlichen Raum gibt. Städte bilden eine besondere Form der Gemeinschaft“ (ebd. 370).

Der Großteil der Forschungen zur Stadt hat das soziale, kulturelle und ökonomische Zusammenleben von Menschenmassen zum Gegenstand. So behandeln sie „klassische“ Themen, wie die Land-Stadt-Migration, die wachsende kulturelle Vielfalt, die Veränderung der sozialen Beziehungen in der Stadt oder die Kriminalität und ähnliche spezifische Themen. Ein kleinerer Teil der Forschungen widmet sich Themen wie der kollektiven Identität, Geschlechterbeziehungen, Homosexualität, Raumnutzung, Bauformen, Konsumverhalten und urbanen Mythen (vgl. Antweiler 2006: 367).

Ein Beispiel für eine rezente Forschung ist das Buch des Ethnologen Bastian Bretthauer (1999) „Die Nachtstadt–Tableaus aus dem dunklen Berlin“. Darin beschreibt er anhand von Gefühlen und Erlebnissen wie BerlinerInnen ihre Stadt in der Nacht wahrnehmen. Diese Untersuchung ist für die vorliegende Arbeit bedeutend, da es sich um ein paralleles Thema handelt, nämlich um die Wahrnehmung der Nacht in der Stadt, im Falle meiner Arbeit, der Nacht in der Stadt Ouagadougou (vgl. Kap. 4.2.5.4.).

In diesem Zusammenhang ist auch das interdisziplinäre Werk „Senses and the city“ von Madalina Diaconu et al. (2011) interessant, weil auch hier die Stadt als Gefühlslandschaft präsentiert wird. In der Einleitung beschreibt Diaconu (2011: 7) den städtischen Raum folgendermaßen: „Urban space represents neither a neutral, nor an empty container, but evolves as a dynamic environment through its dwellers’ bodily engagement whose very sensory experience ‘opens’ and constitutes the space as atmosphere“. Daher stehen haptische und olfaktorische Untersuchungen im Zentrum der Aufsatzsammlung. So ist etwa ein Artikel der besonderen Atmosphäre der Wiener Kaffeehäuser gewidmet (vgl. Mateus-Berr 2011).

Andere aktuelle Forschungsbereiche sind Mauern und Grenzen in der Stadt. Es geht hierbei um die sogenannten *gated communities*. Das sind geschlossene Wohnanlagen von Eliten, die durch Zäune und Sicherheitseinrichtungen von anderen Stadtteilen abgetrennt sind und die mit der Absicht errichtet worden sind, sich von der ärmeren Bevölkerungsschicht abzugrenzen. Bauman (2008: 110) beschreibt diese Tendenz sich abzuschotten folgendermaßen:

„Weltweit findet man mittlerweile in fast allen Städten Räume und Bereiche, die mit anderen 'wertvollen' Räumen, sei es am Ende der Stadt oder über nationale, internationale und sogar globale Entfernungen hinweg, aufs engste vernetzt sind. Doch gleichzeitig findet man an solchen Orten nicht selten eine spürbare und wachsende Entfremdung von räumlich nahen, sozial und ökonomisch aber weit entfernten Orten und Menschen“.

So dreht sich nach Baumans These (vgl. ebd.: 108 ff.) die ehemalige Schutzfunktion der Stadt um. Seit etwa 100 Jahren wird die Stadt nicht mehr mit Sicherheit, sondern eher mit Gefahren und Armut assoziiert. Oft dienen Häuser oder Räume nicht Begegnungen. Sie sind keine Treffpunkte oder begünstigen die Integration, sondern trennen vielmehr die Menschen voneinander. Inwieweit diese Behauptung auch auf die Stadt Ouagadougou zutrifft, wird im empirischen Teil der Arbeit gezeigt.

Wenig Aufmerksamkeit wird in der urbanen Anthropologie so interessanten Themen wie Reihenhaussiedlungen, Kaufhäusern oder der Videoüberwachung des öffentlichen Raumes geschenkt. Auch städtische Umweltstudien oder Untersuchungen zur städtischen Landwirtschaft gibt es vergleichsweise wenig (vgl. Antweiler 2006: 368).

### 2.2.3. FORSCHUNGEN ZU AFRIKANISCHEN STÄDTEN

#### 2.2.3.1. STÄDTE IN AFRIKA

Das subsaharische Afrika zählt zu den Gebieten der Erde, in denen die wenigsten Menschen in der Stadt leben, mit einem Verstädterungsgrad von nur 37,3%. Allerdings ziehen auch dort seit Ende des 20. Jahrhunderts immer mehr Menschen in die Städte und die jährliche Verstädterungsrate lag für 2010 bei 3,55%.

In Afrika gibt es seit 2010 48 Städte mit über eine Million, 2 mit über 5 Millionen und Lagos und Kairo haben sogar mehr als 10 Millionen EinwohnerInnen (vgl. UN 2007). Die Urbanisierung Afrikas setzte im Vergleich zum Rest der Welt erst relativ spät ein. Ende des 19. Jahrhunderts lebten 5% der Bevölkerung Afrikas in der Stadt. 1960 waren es 12% städtische Bevölkerung während in Europa zur selben Zeit 56,9% in Städten wohnten (vgl. UNDP 2007; Gugler 1996: 219 f.). Dennoch gab es auch in Afrika bereits Jahrhunderte vor Christus bedeutende Städte, wie etwa Meroë im heutigen Sudan und Djenné und Timbuktu im heutigen Mali (vgl. ebd.: 212 ff.). Etwa im 12. Jahrhundert nach Christus entwickelten sich dann die Städte Kano,

Zaria, Ife, Benin, Mogadishu und Mombasa. Etwas später, im 16. Jahrhundert wurden Luanda, Accra, Kumasi und Ouagadougou gegründet. Die Gründe warum an bestimmten Punkten Städte entstanden, erklärt Gugler (1996: 217) mit geographischen Besonderheiten: „The urban history of Africa followed the vagaries of long-distance trade until the twentieth century. Cities were located where trade arrived across major obstacle: the Sahara or the seas”.

Die Hauptperiode der Gründung afrikanischer Städte war das späte 19. und das frühe 20. Jahrhundert, denn im Zuge der europäischen Kolonialisierung Afrikas entstanden Machtzentren, die aus unterschiedlichen Gründen Menschen anzogen. So entwickelten sich Bamako, Abidjan, Lomé, Brazzaville, Kinshasa, Addis Ababa, Nairobi, Kampala (vgl. O`Connor 1983: 25).

Neben der kolonialen Stadt schlägt O`Connor (1983) in seiner Studie „The African City“ folgende zusätzliche Typen von Städten vor, nämlich die indigene, die islamische, die europäische, die duale und die hybride Stadt. Er kommt zu dem Schluss, dass sich die meisten Städte in Richtung der hybriden Stadt entwickeln würden, die er so definiert: „those cities which combine indigenous and alien elements in roughly equal proportions, but which are to a larger extent integrated, rather than merely juxtaposed as in the dual city” (ebd.: 40). Das beste Beispiel für eine frankophone hybride Stadt sieht O`Connor in Ouagadougou, da sie lange Zeit Machtzentrum des Mossi-Königreichs war und in der Kolonialzeit zur Hauptstadt der französischen Kolonie Obervoltas gemacht wurde (vgl. ebd.: 41).

### ***2.2.3.2. ZWEI THEORETISCHE ANSÄTZE ZU AFRIKANISCHER STADTENTWICKLUNG***

Die Formulierung von Stadttheorien geschieht in der Regel unter einem westlichen Blickwinkel. Man geht dabei von der geschichtlichen Entwicklung einiger wirtschaftlich relevanter (meist westlicher) Städte aus. Daher spiegeln europäische Studien über afrikanische Städte einen gewissen Afrikapessimismus wieder. Entsprechend werden afrikanische Städte als global unbedeutend und 'wirtschaftlich irrelevant' betrachtet (vgl. Janowicz 2008b: 239 f.; Myers & Murray 2006: 10). So fassen Myers und Murray (2006: 2 f.) die Tendenz afrikanische Städte zu analysieren folgendermaßen zusammen:

„Limiting the study of urbanization in Africa to such bleak themes as sprawling slums, inadequate social service provision, neglected infrastructure, predatory crimes and random violence, personal failures, poverty and ignorance, disease, and self-destructive behavior not only leaves a great deal of room for misunderstandings, misconceptions, and even inadvertent stereotypes about African cities and their residents, but also tends to ignore the resourcefulness, inventiveness, and determination of the countless millions of ordinary people who somehow manage to successfully negotiate the perils of everyday life”.

Sie schlagen vor, dass sich das Augenmerk der Forschung eher darauf richten sollte, zu analysieren, warum sich eine Stadt in eine bestimmte Richtung entwickle. Überdies seien AfrikanerInnen nicht Opfer struktureller Prozesse, sondern sie wirken selbst aktiv in die Entwicklung ihrer Stadt ein (vgl. Myers & Murray 2006: 3). Es sei zudem schwierig eine einheitliche Kategorie für afrikanische Städte zu entwickeln, weil jede einzelne Stadt, aufgrund unterschiedlichster Entwicklungen in der Vergangenheit und Gegenwart, einen eigenen Charakter hat (vgl. Simone 2004: 17).

Im Folgenden stelle ich zwei theoretische Ansätze vor, die den Eigenheiten afrikanischer Städte eher gerecht werden. Der erste Ansatz ist das Modell der *ordinary cities* und der zweite ist die Theorie der Eigenlogik der Städte. Janowicz (2008b) hat in seinem Artikel „Afrikas gewöhnliche Städte und ihre Eigenlogik“ beide Ansätze herausgearbeitet.

Das Modell der *ordinary cities* von Robinson (2002) kritisiert den gängigen Theorie- und Entwicklungsdualismus in der internationalen Urbanisierungsforschung. Eine eigenständige Theorie südlicher Städte werde demnach vor allem dadurch verhindert, dass diese in erster Linie aus entwicklungstheoretischer Perspektive betrachtet werden (vgl. ebd.: 531). Robinson kritisiert diesen Dualismus vor allem deswegen, da er Städte ökonomisch kategorisiert und in ihrer Bedeutung hierarchisch gliedern würde. Denn für die globale Wirtschaft verschwinden 'strukturell irrelevante' Städte von der Weltkarte.

Ähnlich sieht auch Janowicz (2008b) das stadttheoretische Defizit, indem er meint, dass südliche Städte in den Theorieansätzen nicht berücksichtigt würden:

„Was somit in der internationalen Stadtforschung als Leerstelle aufscheint, ist eine angemessene Integration der Entwicklung südlicher Städte in der Theoriebildung, die in kreativer Weise ein Nachdenken über die Komplexität und Diversität urbaner Räume jenseits von Residualkategorien und Hierarchisierungen vorantreiben würde. Eine Theoriebildung, die damit Städte,

*global cities* und *Third-World-Cities*, nicht primär in ihrer Differenz sondern in ihrer >Gewöhnlichkeit< theoretisierend wahrnimmt“ (ebd.: 243, Hervorhebung im Original).

Robinson schlägt im Anschluss an das Buch von Amin und Graham (1997) „The ordinary city“ vor, alle Städte als *ordinary cities* zu betrachten. Diese gewöhnlichen Städte „are understood to be diverse, modern and distinctive with the possibility to imagine (within the not inconsiderable constraints and uneven power relations) their own futures and distinctive forms of city-ness“ (Robinson 2002: 15 f.). Dies würde zu einer kosmopolitischen Richtung in der Stadtforschung führen, in der alle Städte gleichermaßen miteinbezogen werden sollen. In gleicher Weise kritisiert auch Malaquais (2005/2006), dass die euro-amerikanische Stadt zumeist als Norm des urbanen Zentrums präsentiert wird. Da es aber viel mehr Städte im nicht-industrialisierten Süden gibt, sollten sie eigentlich den normativen Standard der Stadttheorien darstellen.

Der zweite stadtheoretische Ansatz, der hier dargestellt wird, ist die *Eigenlogikthese*, die seit 2008 an der TU Darmstadt Forschungsschwerpunkt ist. „Städtische Eigenlogik bezeichnet die dauerhaften Dispositionen, die an die Sozialität und Materialität von Städten gebunden sind und konstituiert sich in einem relationalen System globaler, lokaler und nationaler Bezüge“ (Löw 2008: 49). Der Ansatz verlangt also, dass nicht ausschließlich *in* Städten geforscht werden soll, sondern, dass die *Städte* selbst und ihrer Eingebundenheit in globale und lokale Systeme erforscht werden sollen (Berking & Löw 2008: 7). Dies ist jedoch nicht auf afrikanische Städte beschränkt, die Autoren des Sammelband „Die Eigenlogik der Städte“ (2008) zeigen dies vor allem anhand von Städten in Deutschland. Hannerz (1980: 3) beschreibt dies, wie bereits oben zitiert, mit den Schlagwörtern *cities as locus* und *cities as focus*.

Laut Eigenlogikthese sollten Städte in ihrer Eigenart und Besonderheit zum Gegenstand der Sozialforschung gemacht werden. Denn Phänomene wie etwa die Straßenkinderproblematik oder der informelle Handel sind immer in ortsspezifische Kontexte eingebunden (vgl. Löw 2008: 42). Wie Löw (2008: 43) schreibt: „Das Eigene der Städte entwickelt sich sowohl aufgrund historisch motivierter Erzählungen und Erfahrungen als auch im relationalen Vergleich zu formgleichen Gebilden, das heißt zu anderen Städten. Städtische Eigenlogik betont sowohl die eigensinnige Entwicklung einer Stadt als auch deren daraus resultierende Kraft der Strukturierung von Praxis“. Daher wird ein offener, explorativer Vergleich mit anderen Städten gefordert. Die Eigenlogik stellt aber kein Kategorisierungsschema dar und

unterscheidet sich von bisherigen Stadttheorien auch dadurch, dass sie das Interesse auf das Prozesshafte legt und sie deshalb keine Möglichkeit zur Hierarchisierung von Städten gibt. Damit ist sie dem Konzept der *ordinary cities* sehr nahe (vgl. Janowicz 2008: 249, Robinson 2002: 548).

Ein Beispiel, das den beiden Theorien gerecht wird, ist der Sammelband „Urban Africa“ von Simone und Abouhani (2005). Die Beiträge beschäftigen sich in erster Linie mit dem Prozess der Veränderung. Die Autoren zeigen die Belastbarkeit, den Optimismus und den Einfallsreichtum der Städte. Es ist ein Versuch afrikanische Städte in ein positives Licht zu rücken. Simone (2004), der Herausgeber des Sammelbands, fasst an anderer Stelle den Charakter dieser Städte so zusammen:

„In city after city, one can witness an incessant throbbing produced by the intense proximity of hundreds of activities: cooking, reciting, selling, loading and unloading, fighting, praying, relaxing, pounding, and buying, all side by side on stages too cramped, too deteriorated, too clogged with waste, history, and disparate energy, and sweat to sustain all of them. And yet they persist“ (ebd.: 1).

In der vorliegenden Arbeit wird die Stadt Ouagadougou im Sinne der *ordinary cities* und der *Eigenlogik* der Städte betrachtet werden. Daher werde ich nicht kategorisieren und generalisieren, sondern Besonderheiten und Dynamiken der Straßen beschreiben und analysieren. In diesem Sinne möchte ich zu einer positiveren Bewertung afrikanischer Städte beitragen. Die BewohnerInnen Ouagadougous wecken das Stadtpotential, indem sie diese kreativ und dynamisch nutzen und gestalten.

### **2.3. Die Straße als Forschungsfeld**

Die Straße als integraler Teil einer Stadt ist immer häufiger Gegenstand der Kultur- und Sozialwissenschaften. Die Forschungen sind unterschiedlich und reichen von Untersuchungen der Alltagswelt bis hin zu spezifischen Momenten, wie Straßenfesten, politischen Demonstrationen und religiösen Prozessionen. Im Folgenden werde ich auf, in dieser Hinsicht sehr unterschiedliche Studien der Straße als sozialen Raum Bezug nehmen.

### 2.3.1. DAS STRASSENLEBEN IN DER FORSCHUNG

Die theoretischen Ansätze, die in Folge dargestellt werden, haben einen unterschiedlichen Zugang zur Straße als Lebensraum. Eine volkskundliche Studie dazu ist *Street Life* von Gisela Welz (1992). Sie forschte im Sommer 1985 in einem Slum von Brooklyn, New York über die außer-ordentliche Nutzung der Straße, die sie mit dem Begriff *Street Life* bezeichnet. Diese alternative Art die Straße zu beanspruchen taucht vor allem in den amerikanischen Großstädten auf. Dabei wird ein Teil des täglichen Lebens auf der Straße verbracht, was nicht selten den Verkehr behindert und dadurch Probleme mit den städtischen Behörden schafft.

*Street Life* wird von der Autorin einerseits als die Antwort auf die Defizite und die Lebensbedingungen der BewohnerInnen des Slums charakterisiert, die sich die Umwelt aneignen. Andererseits ist es eine Reaktion auf die kulturellen Werte der amerikanischen Großstadt, die abgelehnt werden. Zudem verletzt diese Art der Nutzung der Straße die gesellschaftlichen Ordnung. Außerdem ist es der aussichtslose Versuch in einer von Gewalt geprägten Umwelt Sicherheit herstellen zu wollen. Versucht wird dies durch eine hierarchische soziale Kontrolle des Straßenlebens, die mit Hilfe von Gewalt aufrechterhalten wird (vgl. Welz 1992: 1 ff.). Aus der Sicht einer ökologisch argumentierenden Kulturanthropologie ist *Street Life* aus der Wechselbeziehung von defizitärer Umwelt und kultureller Praxis hervorgegangen (vgl. Welz 1992: 4 ff.).

Der Theologe Bernd Beuscher (1997) beobachtet die zunehmende Entvölkerung der Straßen in Deutschland und schreibt in seinem Artikel „King oft the Road“: „Haben Sie in den letzten Jahren in Deutschland noch Leute vor ihren Häusern auf der Straße feierabendlich hin- und herflanieren, palavern, streiten und lachen, spielen oder sitzen und schauen und träumen gesehen?“ (ebd. 163). Er kommt zu dem Schluss, dass die Straße als Ort der Begegnung und des Spiels in Deutschland nur noch selten genutzt wird. Viel eher werden reale, menschliche Begegnungen durch virtuelle Kontakte ersetzt. Organisierte Straßenfeste, die den Versuch darstellen, die Straße sozial zu beleben, können diese Entwicklung nicht aufhalten.

Auch die soziologische Arbeit „StrassenLeben“ von Katharina Novy (1993) analysiert warum die Straßen in Wien immer weniger als sozialer Raum genutzt werden. Unter anderem geht sie der Frage nach, warum die multifunktionale Nutzung der Straße in vorindustrieller Zeit heute einer monofunktionalen gewichen ist. Novy beschreibt, dass der wichtigste Faktor dafür die ökonomische und technische Entwicklung ist, die zu der „Verhäuslichung“ des Menschen in

der Stadt geführt habe. Sie führt Befürworter und Gegner der Straße als sozialen Raum an. Die einen meinen die Straße könne als sozialer Raum genutzt werden und daher wären kleine Wohnungen ausreichend. Die Gegner argumentieren, dass die Straße nur deshalb als sozialer Raum genutzt werde, weil die Wohnungen zu klein und Spielplätze und andere soziale Einrichtungen nur ungenügend vorhanden seien. Überdies ist es im Zeitalter der Massenkommunikationsmittel für die BürgerInnen einer Stadt nicht mehr notwendig auf die Straßen zu gehen, um sich zu informieren und soziale Kontakte zu knüpfen (ebd. 22 ff.).

Auch wenn eine intensive und multifunktionale Nutzung der Straße in Städten des Nordens nicht unbedingt die Norm ist, zeigen die nächsten Beispiele, dass eine solche möglich und wichtig für eine Stadt sein kann. Das folgende Zitat entstammt dem Buch „Tokyo. Die Straße als gelebter Raum“ (2010) das im Zuge eines Projekts an der ETH Universität Zürich entstanden ist.

„Straßen bilden seit jeher das Grundgerüst jeder Stadt. Sie sind ihre Lebensadern. Ohne Straßen gibt es keine Stadt. Erst der unbebaute Raum ermöglicht die sinnvolle Nutzung der gebauten Struktur. Der Straßenraum bildet einen für das Leben der Menschen wichtigen Verbindungs- und Aufenthaltsraum, er verbindet innen und außen, das Private mit dem Öffentlichen“ (ebd. 10).

Bei dem Züricher Projekt *Taking to the Streets* von 2008-2011 geht es um die Schnittstelle zwischen menschlichem Handeln im urbanen Raum und der gebauten Umwelt. Es zeigt wie diese beiden Seiten aufeinander wirken und sich gegenseitig beeinflussen. Anhand von vier Städten (Tokyo, Berlin, Shanghai und Zürich) werden aktuelle Diskurse zu Stadt, Raum und Öffentlichkeit beschrieben. Im ersten Teil der Forschung geht es um Tokyo. Hierbei wurde besonderes Augenmerk auf die Perspektive der Menschen gelegt, die die Straße als Fußweg benutzen. Denn in asiatischen Städten sind es bis heute vor allem die Straßen und nicht so sehr die Plätze, die als gelebter Raum Teil des täglichen Lebens sind.

Bei dem zweiten Forschungsprojekt *Sensing the street: Eine Straße in Berlin* geht es um die sinnliche Wahrnehmung der Straße. Auf der Homepage heißt es: „Farben, Töne, Gerüche. Die Straße ist nicht nur Verkehrs- und Geschäftsraum: Beim Gang durch die Straße werden Sinneseindrücke, Stimmungen und Empfindungen ausgelöst. Sie wird als eigene Geschmackslandschaft wahrgenommen“. Bei diesem Projekt des Instituts für Europäische Ethnologie an

der Humboldt Universität zu Berlin, ging es darum, durch drei ausgewählte Straßen Berlins, den städtischen Raum sinnlich erfahrbar zu machen. Im Vordergrund standen vor allem Empfindungen, Stimmungen und Atmosphären, die durch das Spazieren auf diesen Straßen ausgelöst wurden. Von April 2006 bis September 2007 wurden die Forschungsergebnisse in drei Ausstellungen präsentiert. Diese Projekte zeigen wie aktuell und spannend das Thema Straße ist. Von verschiedenen Blickwinkeln aus, werden Straßen nicht nur beobachtet sondern auch gefühlt und erlebt.

In meiner Diplomarbeit *Gelebte Straße*, werden die Straßen Ouagadougous auf ihre Alltagsfunktion hin untersucht. Die außer-gewöhnlichen, spezifischen Momente des Straßenlebens werden darin nicht berücksichtigt. Außerdem sind nicht nur die Aktivitäten und vielschichtigen Funktionen der Straße von Bedeutung, wichtig ist vor allem auch die sinnliche Wahrnehmung durch die Bevölkerung sowie die Atmosphäre der Straße.

### 2.3.2. DIE STRASSE IM AFRIKANISCHEN KONTEXT

Die Zeitschrift „Politique Africaine“ widmete 1996 eine ganze Nummer der Ausgabe dem Thema der Straße („*Du côté de la rue*“). In der Einleitung werden verschiedene Aspekte der Straße angeführt: diese sind die Straße als Ort um sich `durchzuwursteln` (*Rue de la débrouille*), die Straße als sozialer Ort (*Rue de la recomposition sociale*) die Straße als Ort der Gewalt (*Rue de la violence*) oder die Straße als Ort der Rede (*Rue de la parole*) (vgl. Decoudras & Lenoble-Bart 1996: 3 ff.).

In den Beiträgen werden Themen wie Straße als Ort der politischen Manifestation (vgl. Lafargue 1996), oder das Betteln auf den Straßen, Straßengang und Straßenkinder (vgl. Gillard & Pédenon 1996; Rodriguez-Torres 1996) behandelt. In einigen Studien wird der informelle Handel im Sinne einer „Ökonomie der Gehsteige“ beschrieben. Eine andere Arbeit beschäftigt sich mit der Hauptstadt Madagaskars und zwar mit dem Rhythmus des Straßenlebens in Antananarivo (Spindler 1996). Dort fällt auf, dass die Straßen in der Dunkelheit völlig verlassen sind, während am Tag das Leben pulsiert.

Eine einheitliche Definition der „afrikanischen Straße“ ist schwierig, da es *die* afrikanische Straße nicht gibt. Die Nutzung der Straße ist vielfältig und ihre Funktion hängt davon ab, ob man sich in einem reichen oder armen Viertel befindet. Selbst einzelne Straßen im selben

Viertel haben unterschiedliche Realitäten. „Les rues ne se vivent pas de la même façon, et ne vivent pas de la même façon“ (Lafargue 1996: 25). Lafargue, der die afrikanischen Straßen untersucht hat, sieht die Straße weder als einen öffentlichen noch als einen privaten Raum, sondern als einen wandelbaren Ort, an dem sozialer Austausch stattfindet und an dem sich unterschiedliche Menschen für kurze Zeit begegnen, um sich dann wieder voneinander zu trennen (ebd. 26).

Die Herausgeber des Bandes „Côté de la rue“ schreiben in der Einleitung, dass sich die Zukunft vieler Städte des Südens auf den Straßen abspielt und dass daher eine dynamische und kreative Definition der Straße sinnvoll wäre:

„L'avenir du monde se joue dans les villes et celui des villes du Tiers monde dans la rue, lieu de déracinement, de violence certes, mais aussi lieu fluctuant d'identités qui s'entremêlent, laboratoire improvisé de formes de relations sociales et de solidarités nouvelles, carrefour de compétences et d'initiatives, support stimulant pour l'innovation et l'expression de la parole“ <sup>1</sup>(Decoudras/Lenoble-Bart 1996:12).

Wie in der Fragestellung meiner Arbeit formuliert, gehe ich davon aus, dass die Straße weder ein privater noch ein öffentlicher Raum ist, denn sobald die Bevölkerung einen Großteil ihres Lebens auf der Straße verbringt, kann die Straße kein rein öffentlicher Ort mehr sein. Die Funktionen der Straße sind vielschichtig und die Straße kann nicht auf diesen Dualismus reduziert werden. Ich werde vor allem die Bewegung, Wandelbarkeit und Flexibilität der Straßen in Ouagadougou analysieren, denn sie sind Gegenwart und Zukunft vieler afrikanischer Städte.

---

<sup>1</sup>, „Die Zukunft der Erde wird sich in den Städten abspielen und die der Städte in der 'dritten Welt' auf der Straße, als Ort der Entwurzelung, der Gewalt zwar, aber auch als Ort von fließenden Identitäten, die sich vermischen, als improvisiertes Laboratorium sozialer Beziehungen und neuer Solidaritäten, als Kreuzung von Kompetenzen und Initiativen, als belebender Träger von Innovation und Ausdruck der Sprache“ (Übersetzung der Autorin 2012).

### 3. ÜBERBLICK ÜBER DAS UNTERSUCHUNGSFELD

#### **3.1. Die Entstehung der Sahelzone**

Die Sahelzone ist eine semiaride Übergangszone zwischen der Sahara im Norden und der Trocken- bzw. Feuchtsavanne im Süden. Neben Burkina Faso umfasst der Sahel die Staaten Mali, Niger, Senegal, Gambia und Mauretanien.

Der Name Sahel ist abgeleitet von dem arabischen Wort *Es-Sahil* und bedeutet Ufer oder Küste. Denn im Vergleich zur Sahara erschien der Sahel als fruchtbarer und üppiger Lebensraum. Da die Grenzen der Sahara nicht starr sind, ist die Sahelzone räumlich nicht genau abgrenzbar und das „rettende Ufer“ kann sich nach Norden oder Süden verschieben (vgl. Hammer 2005: 18f.).

##### 3.1.1. URSPRUNG

Für die Entstehung des Sahelraums sind als erstens die Wüstenbildung der Sahara und die Austrocknung ihres Südrandes verantwortlich. Auf dem fruchtbaren Gebiet jenseits des Südrandes siedelten sich Nomaden an und ab dem 8. Jahrhundert entstanden mächtige Königreiche. Vom 8. bis 11. Jahrhundert entstand das Reich Ghana, ab dem 12. Jahrhundert wurde das Mandingue Großreich Mali gebildet und schließlich entstand das Songhay-Reich Gao (vgl. Hammer 2005: 13 ff.; Grell 2006: 21 ff.).

Verantwortlich für den wirtschaftlichen und kulturellen Aufschwung des Sahelraums zwischen dem 8. und dem 16. Jahrhundert war der Transsahara-Handel. Gold, Salz, Lederwaren und Sklaven wurden nach Nordafrika gebracht. Pferde, Kupfer, Zucker sowie Güter wie Teppiche, Schmuck und Kleider wurden in den Süden transportiert. Dadurch wurde die Sahara zu einem wichtigen Knotenpunkt für den Handel und zu einem verbindenden Element zwischen Norden und Süden. Handel bedeutet nicht nur den Austausch von Waren, sondern vor allem auch von Ideen (vgl. Hammer 2005: 10 ff., Leisinger / Schmitt 1992: 19 ff.). Die Betreiber dieses Handels waren reiche Kaufleute aus dem Maghreb und sie organisierten die Karawanen und setzten die Kaufs- und Verkaufspreise der Waren fest (vgl. Ki-Zerbo 1978: 169).

Mit dem zunehmenden Seehandel im 16. Jahrhundert verlor die Handelsroute durch die Sahara zunehmend an Bedeutung. Die Handelskarawanen ziehen zwar heute noch durch die Wüste,

doch durch den Einsatz von Lastwagen und Flugzeugen zum Transport von Gütern wurden sie unbedeutend. So meint Hammer dazu (2005: 17): „Der Wandel des Sahels von einem Zentrumsraum zu einem peripheren, marginalen Raum spiegelt sich nirgendwo so gut wie im Aufstieg und Rückgang des Transsahara-Handels“.

### 3.1.2. DIE ARABISCH-ISLAMISCHEN EINFLÜSSE

Stark geprägt wurde der Sahelraum durch die arabische und islamische Kultur. Im 11. Jahrhundert wurde die Sahara erstmals ausgehend von Nordwest-Afrika von den Almoraviden gewaltsam zum islamischen Glauben bekehrt. Die Islamisierung war jedoch nur oberflächlich und betraf in der Regel nur die herrschenden Königsfamilien, während das Volk kaum davon betroffen war (vgl. Kettermann 2001). Auf lange Sicht jedoch spielte der Islam und die arabische Kultur eine wichtige Rolle für die wirtschaftliche, geistliche und kulturelle Entwicklung des Sahels. Die arabische Sprache wurde zu einer wichtigen Verkehrssprache und das Handelssystem war durchwegs arabisch geprägt. In dieser ersten Phase standen vor allem die ausgleichenden, verbindenden und toleranten Eigenschaften des Islams im Vordergrund (vgl. Hammer 2005: 17).

Die zweite Phase der Islamisierung im 18. und 19. Jahrhundert verlief weit blutiger. Sie kann als „radikal, revolutionär-populär und militant-fundamentalistisch“ (Hammer 2005: 56) beschrieben werden. Die Ausbreitung des Islams wurde durch den Dschihad, das heißt mit militärischen Mittel, vorangetrieben.

Die dritte Phase, die seit der Kolonialisierung des Sahelraums anhält, ist vor allem eine Ausbreitung des Islams unter den großen Massen. Mit dem Islam werden Sehnsüchte und die Hoffnung auf Verwirklichung von Werten wie Solidarität, Gerechtigkeit, Toleranz und Wohlstand verbunden (vgl. Hammer 2005: 56).

### 3.1.3. EUROPÄISCHE INTERVENTIONEN

Im 19. Jahrhundert fanden erste europäische Entdeckungsreisen und Expeditionen im Sahelraum statt. Zumeist wurden sie aus britischen Quellen finanziert, wie die Reisen des deutschen Entdeckers Heinrich Barth, der von 1850-1855 mehrmals die Sahara durchquerte und den Sahel wohl am differenziertesten beschrieb (vgl. Hammer 2005: 57).

Europa war vor allem an Rohstoffen aller Art, Handelswegen und Anbauprodukten interessiert. Der Sahelraum erschien als sagenumwobener Ort, indem es großen Reichtum gab. Frankreich wollte daher, aufgrund seiner Rohstoffknappheit billige Rohstoffe importieren und verarbeitete Güter exportieren. Außerdem versuchte Frankreich durch die Eroberung großer Teile Afrikas weltmachtpolitische Vorteile gegenüber Großbritannien und Deutschland zu erlangen. Dies führte auch zur Berliner Kongo-Konferenz von 1884/85, die Regeln für die Aufteilung Afrikas festsetzte. Nach einem Wettlauf der europäischen Großmächte um die „besten“ Gebiete war der Kontinent 1902, trotz großen Widerstands von afrikanischer Seite, schließlich in Einflusszonen aufgeteilt, wobei der größte Teil des Sahels unter französischer Herrschaft stand. Damit begann die Zeit der französischen Kolonialisierung mit dem Ziel der wirtschaftlichen Ausbeutung und der kulturellen Unterwerfung der afrikanischen Völker (vgl. Hammer 2005: 57 ff.).

## **3.2. Basisdaten zu Burkina Faso**

### **3.2.1. GEOGRAPHIE**

Burkina Faso liegt in Westafrika und ist ein Binnenstaat mit einer Fläche von 274 200 km<sup>2</sup>. Nachbarstaaten sind Mali, Niger, Benin, Togo, Ghana und Côte d'Ivoire. Die höchste Erhebung ist der Tenakourou (749 Meter) im Westen an der Grenze zu Mali. Das Land wird durch drei Quellflüsse durchzogen, wobei der Mouhoun ganzjährig Wasser führt und die beiden anderen Flüsse Nazenon und Nakambe in der Trockenzeit versiegen.

In Burkina herrscht das tropische Wechselklima mit Regen- und Trockenzeit. Es regnet in den Monaten Juni bis Oktober, wobei im Süden die meisten Niederschläge fallen. Die Trockenzeit beginnt im November und endet im März. Die heißesten Monate sind März, April und Mai. Die Temperaturen können auf über 45 Grad steigen. Die Durchschnittstemperaturen liegen zwischen 21 und 26 Grad, wobei sie im Dezember bis auf 5 Grad sinken können (vgl. Grell 2006: 15 f.).

### **3.2.2. BEVÖLKERUNG**

Laut United Nations Development Programme lebten 2010 ca. 16 Millionen Menschen in Burkina Faso. Die Hauptstadt ist Ouagadougou, die 2006 laut UN Habitat ca. 1.475.000 EinwohnerInnen zählte. Andere Städte sind Bobo-Dioulasso, Koudougou, Ouahigouya, Tenko-

dogo, Fada N’Gourma und Banfora. Seit Einführung einer neuen Verfassung im Jahre 1991 ist Burkina Faso eine laizistische präsidentiale Republik mit Mehrparteiensystem. Seit 1987 ist der Staatspräsident Blaise Compaoré (vgl. Badiel 2010, UNDP 2010).

Die Lebenserwartung beträgt 53,7 Jahre und die Muttersterblichkeitsrate liegt bei 560 von 100.000 Lebendgeburten. Die Alphabetisierungsrate liegt bei den über 15-jährigen bei 28,7 %. Jedoch gibt es große Unterschiede zwischen der Stadt und dem Land. In den ländlichen Gegenden liegt die Alphabetisierungsrate oft nur bei weniger als 10%. Im Jahre 2010 benutzt eine von 100 Personen das Internet (vgl. UNDP 2010).

In Burkina Faso leben etwa 60 verschiedene Ethnien. Die größte Gruppe ist die der Mossi im Zentrum des Landes, mit einem Anteil von ca. 48%. Die Mandevölker, zu denen unter anderem die Bobo, Bissa und Samo zählen, sind vor allem im Süden und Westen Burkina Fasos beheimatet. Die Fulbe und Tuareg, einst nomadische Völker, bewohnen den Norden des Landes. Andere Ethnien sind die Gourounsi, Sénoufo, Lobi, Dogon, Bwa, Gourmantché, etc.

Von den über 60 gesprochenen Sprachen des Landes sind Französisch als Amtssprache, Mooré (Sprache der Mossi), Djoula (im Westen) und Fulfulde (Sprache der Fulbe im Norden) die wichtigsten Verkehrssprachen. Der burkinische Staat versucht die ethnische Vielfalt als kulturellen Reichtum und als Besonderheit des Landes zu fördern (vgl. Ki-Zerbo 1978: 244, Badiel 2010).

Burkina Faso, einst Obervolta, war von 1896 bis 1960 französische Kolonie. Im Jahre 1984 wurde das Land in Burkina Faso umbenannt. Das Wort *Burkina* stammt aus dem Mooré (aufrechte, ehrenwerte Person) und Faso aus dem *Djoula* (Haus des Vaters – Vaterland). Das Wort *Burkinabè*, die offizielle Bezeichnung für Menschen mit burkinischer Staatsangehörigkeit, bekam die Nachsilbe -bè, aus der Fulfulde-Sprache. So bedeutet Burkina Faso also „Land der Aufrechten“ oder auch „Land der Unbestechlichen“. Diese Wortkreation spiegelt die ethnisch-kulturelle Vielfalt des Landes wieder, wobei die Namensgebung mit dem Ziel verbunden war, interethnischen Konflikten entgegenzuwirken (vgl. ÖFSE 1994: 33).

Diese Umbenennung des Landes von der französischen Fremdbezeichnung Obervolta hin zur eigenen Bezeichnung Burkina Faso, ging von dem 34-jährigen Präsidenten Hauptmann Thomas Sankara aus, der 1983 durch einen Staatsstreich an die Macht kam. Vier Jahre später, 1987 fiel er einem Putsch zum Opfer und wurde ermordet. Doch trotz seiner kurzen Amtszeit

ist die Ära Sankaras, auch Zeit der Revolution genannt, eine der wichtigsten in der Geschichte Burkina Fasos. Sein Ziel war es das ganze Land umzugestalten. Sankara wurde bald durch seinen Mut zu Veränderung und durch seine radikale anti-imperialistische Vorgangsweise bekannt. Die Macht der reichen bürgerlichen Schicht und der traditionellen Autoritäten sollte gebrochen werden. Außerdem wollte er das Land aus postkolonialen Abhängigkeiten befreien und stellte dem eine Politik der Selbstbestimmung, mit dem Fokus auf grundlegende Bedürfnisse, entgegen (vgl. Englebert 1998: 151, Schicho 2001: 153 ff.). „Zum ersten Mal verkündet eine Regierung, dass es notwendig ist, sich auf die eigene Kraft zu verlassen, um die Ziele einer Selbstversorgung mit Nahrungsmitteln und einer selbstbestimmten Entwicklung zu realisieren“ (Otayek 1985: 7 zit. nach Schicho 2001: 154) Bis heute wird Thomas Sankara als politische Ikone verehrt und ist für viele Burkinabè ein Mythos. Seine Schlagworte wie Umverteilung, Gerechtigkeit und Integrität fehlen in der heutigen Politik völlig. Daher ist Sankara besonders unter der jungen Bevölkerung eine Art Held, weil sie, wie er daran glauben, dass es möglich ist die Lebensbedingungen durch eine Umverteilung der ökonomischen Güter im eigenen Land zu verbessern (vgl. Undreiner 2009: 90 f.).

In Burkina Faso ist die Religionsfreiheit in der Verfassung verankert und unterschiedliche religiöse Praxis wird im täglichen Leben respektiert. Ca. 48% der Burkinabè sind Muslime und 12% Christen, meist Katholiken. Offiziell ist die Zahl der Anhänger traditioneller Religionen auf ca. 40% zurückgegangen. Genaue Zahlen sind jedoch schwierig zu erheben, da sich islamisch und christliche Religionen oft mit den traditionellen, naturreligiösen Glaubensvorstellungen vermischen. Es gibt daher im Selbstverständnis der Praktizierenden keine klaren Trennungslinien (vgl. ÖFSE 1994: 10, Badiel 2010).

### 3.2.3. WIRTSCHAFT

Laut Österreichische Forschungsstiftung für internationale Entwicklung (ÖFSE) gehört Burkina Faso zu den am „wenigsten entwickelten“ und ärmsten Ländern der Welt. Die Ursachen hierfür sieht die ÖFSE (2004) vor allem in der fortschreitenden Wüstenbildung in der Sahelzone, ungenügender Infrastruktur und in der schwachen Ressourcenausstattung des Landes.

Über 80% der Bevölkerung lebt von der Landwirtschaft, jedoch stößt das Land in der Subsistenzlandwirtschaft an die Grenzen der ökologischen Belastbarkeit der kargen Böden. Es werden nämlich stark zehrende Nahrungsmittel wie Sorghum-Hirse, Bohnen, Mais, Reis, Wurzelknollen angebaut und intensive Viehzucht betrieben. Exportiert werden neben dem Hauptrohstoff Baumwolle (50% des Exports), Erdnüsse, Sesam, Karité, Cashewnüsse und Foniohirse. Es gibt bedeutende Bodenschätze, wie Mangan, Zink und Gold, die jedoch, außer Gold, kaum abgebaut werden. Aufgrund der schwachen Wirtschaft und der unregelmäßigen Ernteerträge migrierten etwa 2 bis 3 Millionen Burkinabè in die Nachbarländer, um zu arbeiten, vor allem in die Elfenbeinküste (vgl. ÖFSE 2004, Badiel 2010).

Der Human Development Index betrug im Jahr 2011 0,331. Dieser Wert liegt für alle erfassten Länder zwischen 0 und 1 und setzt sich aus drei wesentlichen Elementen zusammen: Gesundheit, Bildung und Einkommen. Damit liegt Burkina Faso an 181. Stelle von 187 erfassten Ländern. Österreich beispielsweise liegt an 19. Stelle mit einem Wert von 0,885 (vgl. UNDP 2011). Laut *The World Factbook*<sup>2</sup> lebten in Burkina Faso 2004 46,4% der Bevölkerung unterhalb der Armutsgrenze.

### **3.3. Ouagadougou – eine Stadt im Sahel**

#### **3.3.1. GESCHICHTE DER STADT OUAGADOUGOU**

Die geographische Lage, der Handel sowie die Politik spielten eine große Rolle in der Entstehung von Ouagadougou. Die Stadt befindet sich zwischen den Sahara-Ausläufen des Niger-Flusses und der Waldzone von West-Afrika und ist daher seit dem 16. Jahrhundert ein wichtiges Handelszentrum zwischen der Sahara und den Regenwäldern Oberguineas.

##### **3.3.1.1. DIE GRÜNDUNG OUAGADOUGOUS**

Für die Gründung von Ouagadougou gibt es keine schriftlichen Aufzeichnungen, dagegen eine Reihe unterschiedlicher mündlicher Überlieferungen. Eine dieser Legenden besagt, dass im 12. Jahrhundert *Zabra Soba Koumbemba*, der kriegerische Anführer und Erdpriester vom Volke der Ninisi, in dieser Region wohnte. Da er sehr geachtet wurde, nannte man sein Dorf *Wogé Zabra Soba Koumbemb'tenga*.

<sup>2</sup> <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/uv.html>

In Mooré ist *Wogé* das Ansehen und *tenga* heißt das Dorf. Der Name des Dorfes veränderte sich mit der Zeit durch die Malinke Händler in: *Ouaga* für *Wogé* und *dougou* (Malinke Wort für Dorf) für *tenga* (vgl. Skinner 1974: 17 f.). Im selben Jahrhundert sollen die Mossi unter *Naba Oubri* in diese Gegend gekommen sein. Die Herrscher der Mossi heißen *Mogho Naba*, was so viel heißt wie König der Welt oder König des Universums. Die Mossi-Kaiser herrschten über ein Land ohne Grenzen, denn diese waren nicht von Bedeutung. Die Menschen konnten nach alter Tradition Land nicht besitzen, sondern nur bebauen und bearbeiten (vgl. Grell 2006: 43).

Alle diese Mossi-Herrscher und viele ihrer untergeordneten Befehlsträger gehören dem königlichen Geschlecht an. *Naba Oubri* nahm das Dorf *Wogé Zabra Soba Koumbemb' tenga* nicht gleich ein, sondern schloss einen Pakt mit *Zabra Soba*. Gemeinsam eroberten sie die umliegenden Gebiete. Erst in der Zeit von *Mogho Naba Niandfo* (1441-1511) dem 9. Nachfolger von *Oubri*, kam Ouagadougou unter die Herrschaft der Mossi und wurde zur Hauptstadt der Oubridynastie. Im 17. Jahrhundert wurde Ouagadougou unter der Herrschaft von *Mogho Naba Ouaraga* zu einem bedeutenden kulturellen und wirtschaftlichen Zentrum. *Mogho Naba* errichtete einen Königshof (*Na'Tenga*) und legte den Grundstein für die aktuelle Struktur der Stadt. Seine Gefolgsmänner umgaben diesen Palast mit ihren Weilern. Diese kleinen Dörfer wurden später zu Stadtteilen, die heute noch so benannt sind (zum Beispiel *Dapoya*, *Samandin*, *Ouidi*, *Goungha* oder *Larlé*) (vgl. Skinner 1974: 17 f.).

### **3.3.1.2. DIE ERSTEN REISENDEN UND DIE EROBERUNG DURCH DIE FRANZOSEN**

Aufzeichnungen von europäischen Reisenden zeigen, dass das vorkoloniale Ouagadougou aus einem Komplex von Dörfern gebildet wurde, die über 12 Kilometer verstreut waren. Fußwege verbanden den Königspalast (*Na'Tenga*) mit dem Markt. Etwa 5000 Personen wohnten in der königlichen Hauptstadt, die aufgrund der Stärke des Mossi-Reiches nie von Mauern umgeben war. So wunderten sich die beiden französischen Kolonialherrscher Hauptmann Binger (1887) und Hauptmann Voulet (1896) über den dörflichen Charakter und die rudimentäre Architektur der Stadt (vgl. Dupuis et al. 2010: 9 f.; siehe Abb. 1).

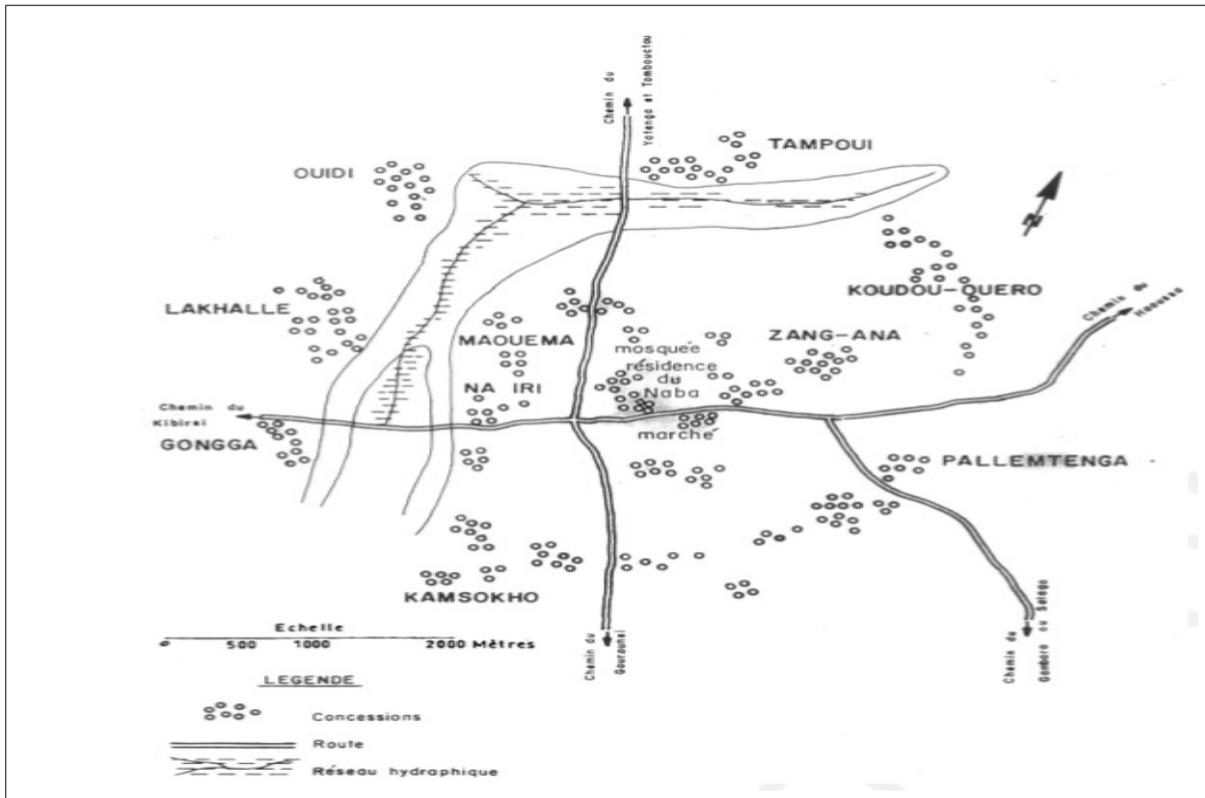


Abbildung 1: Skizze von Ouagadougou von Hauptmann Binger 1888 (nach Dupuis et al. 2010)

Ouagadougou erlangte durch die strategisch wichtige Position als Handels- und Marktzentrum an Ansehen. Karawanen, die zwischen Timbuktu und Nord-Ghana sowie der Elfenbeinküste und Niger verkehrten, machten dort Halt (vgl. Skinner 1974: 18 f.).

Die Eroberung Ouagadougous durch die Franzosen am 5. September 1896 markiert eine neue Ära in der Geschichte der Stadt. Nachdem der damalige Herrscher von Ouagadougou *Mogho Naba Wobogo*, nach der Ankunft der Franzosen geflohen war, erhob sich die Bevölkerung um den, vom französischen Heer zerstörten Palastkomplex *Na'Tenga* wieder aufzubauen.

Dann warteten sie auf die Rückkehr ihres Herrschers, dieser kam jedoch nie wieder zurück. Stattdessen wurde 1897 sein Bruder von den Franzosen zum neuen *Mogho Naba Sighiri* erhoben. Die Bevölkerung akzeptierte von nun an die Herrschaft Frankreichs und die Eroberer konnten damit beginnen Ouagadougou zu transformieren. Die Stadt wurde zu einem Militärstützpunkt, von dem aus die Franzosen das restliche Land unter ihre Herrschaft brachten. Der *Mogho Naba* beschaffte den Franzosen Güter, Baustoffe und Arbeitskräfte für den weiteren Ausbau der Hauptstadt. Daher wurde ein Teil der ländlichen Mossi-Bevölkerung nach Ouaga-

dougou geschickt, um an diesem Ausbau zu arbeiten. Viele blieben nach diesen Arbeiten in der Stadt, weil sie sich dort bessere Arbeitsmöglichkeiten erhofften, als auf dem Land (vgl. Skinner 1974: 23 ff.).

1904 wurde die Kolonie *Haut-Sénégal et Niger* gegründet, wobei Ouagadougou zur Hauptstadt eines *cercle* (französische Verwaltungseinheit) gemacht wurde. Die Einwohnerzahl stieg auf 8.000 an. Die französischen Kommandanten ließen Straßen bauen, Bäume pflanzen, Sümpfe trocken legen und Staumauern für Dämme errichten. Da diese Arbeiten kostspielig waren, verlangte die Besatzungsmacht von der Bevölkerung hohe Steuern. Da die Steuerlast für die Landbewohner am größten war, sahen sich viele gezwungen in die Hauptstadt zu migrieren. Dadurch entstand eine zweite Migrationswelle vom Land in die Stadt, die größer war als die vorangehende von der Zwangsarbeit ausgelöste Migration (vgl. Skinner 1974: 25 ff.).

1919 wurde Obervolta von den Franzosen zur eigenständigen Kolonie mit Ouagadougou als Hauptstadt (ca. 19.000 EinwohnerInnen) ernannt. Wegen finanziellen Bankrotts verloren sie diesen Status 1932. Das Land wurde zwischen den Kolonien Côte d'Ivoire, Sudan (heutiges Mali) und Niger aufgeteilt. 1947 wurde die Kolonie Obervolta wieder eingeführt, jedoch an die Bedingung geknüpft, Arbeitskräfte und Baustoffe für den Bau der Eisenbahn zur Verfügung zu stellen. Die Eisenbahnlinie zwischen Abidjan und Ouagadougou wurde 1954 fertig gestellt. Seit 1952 gibt es in Ouagadougou einen internationalen Flughafen und im Jahr 1953 wurden die ersten Straßen asphaltiert (vgl. Skinner 1974: 25 ff., Grell 2006: 31 f., Dupuis et al. 2010: 15).

Die Aufgabe Obervoltas bestand während der gesamten Kolonialzeit vor allem darin, Arbeitskräfte für die Kolonien und Soldaten für die Weltkriege zu rekrutieren (vgl. Badiel 2010). Ouagadougou wurde aufgrund der Einförmigkeit der Architektur, während der Kolonialzeit als *Bancoville* bezeichnet. Der Großteil der Häuser, die ohne bestimmte Ordnung angelegt sind, ist aus traditionellen Lehmziegeln (*banco*), die in der Sonne getrocknet werden, gebaut (vgl. Dupuis et al. 2010: 12).

### **3.3.1.3. DIE UNABHÄNGIGKEIT**

Am 5. August 1960 wurde Burkina Faso von Frankreich unabhängig. Nach der Unabhängigkeit explodierte das Bevölkerungswachstum im Ouagadougou. Der wichtigste Grund dafür war die Landflucht nach den großen Dürrekatastrophen in den Jahren 1973/74 und 1983/84.

1985 zählte Ouaga 441.514 EinwohnerInnen. Im ganzen Land stieg die Verstädterung von 6,4% auf 12,5%. Durch Migration der Landbevölkerung in die Elfenbeinküste, Ghana und Gabon, war der Verstädterungsgrad jedoch in diesen Ländern ungleich höher als in Burkina Faso (vgl. Dupuis et al. 2010: 16).

Im Laufe der Revolution von 1983 bis 1987, unter Hauptmann Thomas Sankara, kam es in Ouagadougou zu gravierenden Veränderungen. Die Stadt wurde 1983 in 30 *secteurs* unterteilt, um die bisherigen 66 Viertel, die die Grundlage der traditionellen Chefs waren, abzuschaffen und somit ihre Machtbasis zu zerstören. Die Stadt Ouagadougou diente als revolutionäres Vorbild für Veränderungen in anderen Städten, um die herrschende gesellschaftliche Schicht zu entmachten und ihr Land neu zu verteilen.

Einer der Leitsprüche der Revolution „un ménage, une parcelle“, also jedem Haushalt seine Parzelle, wurde mit großem Enthusiasmus verfolgt. Zwischen 1985 und 1987 wurden die großen Ländereien in Ouaga und Bobo-Dioulasso in 60.000 Parzellen aufgeteilt. Auch wenn diese Operationen (*lotissements commandos*) vielen mittellosen Menschen Nutzungsrechte auf Land gewährleisteten, so waren sie doch mit einschneidenden sozialen Veränderungen verbunden, weil die Aufteilung des Landes großflächige Umsiedlungen und Vertreibung von BewohnerInnen aus ihren bisherigen Wohnorten zur Folge hatte (vgl. Dupuis et al. 2010: 21 ff.).

Als nach der Ermordung Sankaras 1987 Blaise Compaoré an die Macht kam, mischte sich der Staat nicht mehr so direkt in die Wohnungspolitik ein. Seine Bemühungen waren, unter Einfluss der Weltbank, eher die Dezentralisierung und die Privatisierung der Immobilien. Um die Verteilung der Parzellen kümmerte sich nun die Stadtverwaltung und nicht mehr der Staat. Compaorés Projekte in Ouagadougou konzentrierten sich auf die Errichtung eines öffentlichen Straßennetzes, auf ein Abwassersystem und die Errichtung von Wasser-, Strom-, und Telefonnetzen (vgl. Dupuis et al. 2010: 44). Zu dieser Zeit wurde auch der erste „Wolkenkratzer“ Ouagadougous im Zentrum der Stadt errichtet. Das Gebäude hat 12 Stockwerke und ist das Verwaltungszentrum der BCEAO (*Banque Central des Etats de l'Afrique de l'Ouest*) (vgl. Dupuis et al. 2010: 32).

#### **3.3.1.4. DIE PROJEKTE ZACA UND OUAGA 2000**

Ab den 1990er Jahren begann der Staat unter Präsident Compaoré mit zwei großen Projekten die Stadt umzustrukturieren. Er errichtete 10 Kilometer vom Zentrum entfernt *Ouaga 2000*,

ein Verwaltungs- und Regierungsviertel. Im Zentrum wurde die kommerzielle Zone ZACA (*Zone d'Activités Commerciales et Administratives*) errichtet.

In einer ersten Phase hatte das Projekt ZACA das Ziel, das Zentrum der Stadt um den großen Markt und um das Viertel *Koulouba* zu renovieren und umzugestalten. Die Innenstadt sollte dynamischer, besser strukturiert und angenehmer für BesucherInnen werden. Da Ouagadougou die Hauptstadt des Landes ist, sollte das Zentrum attraktiver gestaltet werden, nicht zuletzt für in- und ausländische Investoren (vgl. Dupuis et al. 2010: 57). Die zweite Phase des Projekts bestand darin die kommerzielle Zone rund um die *Avenue Kwamé N'Krumah* um etwa 200 Hektar auszuweiten. Da sich aber in diesem Gebiet auch Wohnviertel befanden, musste die Bevölkerung ihre Wohnungen verlassen. Manche wurden mit Gewalt an den Stadtrand umgesiedelt, wobei nicht alle die versprochenen Entschädigungen bekamen (vgl. Ouedraogo 2005: 39 ff.).

Im Zuge des zweiten Projekts, *Ouaga 2000*, entstand ein neues Viertel in der südlichen Peripherie der Stadt, mit etwa 3000 Hektar, um die Innenstadt zu entlasten. Der Präsidentenpalast und einige Regierungsinstitutionen wurden dorthin verlegt. Naturgemäß wurden in dem Viertel repräsentative Villen und teure Wohnungen gebaut und die Infrastruktur auf höchsten Standard gebracht. Das Ziel war einerseits die staatlichen Verwaltungsorgane umzustrukturieren und andererseits den „Neureichen“ Platz und luxuriöse Wohnmöglichkeiten zu schaffen. Denn die sogenannten Viertel der Reichen wie *Petit Paris* oder *La Zone du Bois* in Zentrumsnähe, waren schon überlastet und konnten der großen Nachfrage nicht standhalten (vgl. Dupuis et al. 2010: 66 f.). Im Jahre 2003 wurden, den durch das ZACA Projekt vom Zentrum vertriebenen Menschen, Parzellen in *Ouaga 2000* angeboten. Viele wollten jedoch nicht in der „brousse“ (im Busch) wohnen, denn für sie galt das Zentrum als Stadt und die Peripherie, *Ouaga 2000* eingeschlossen, als „Buschland“ (vgl. Ouedraogo 2005: 45).

### 3.3.2. OUAGADOUGOU HEUTE

#### 3.3.2.1. DIE VERSTÄDTERUNG

Seit 2005 hat Ouagadougou über eine Million EinwohnerInnen. Doch ist der Verstädterungsgrad von Burkina Faso, der von 9% (1991) auf 16,9% (2001) gestiegen ist und heute bei etwa 20,4% (2010) liegt, eher gering. Im Vergleich dazu liegt der Verstädterungsgrad in den Nachbarstaaten Mali bei 33% und der Côte d'Ivoire bei 44,4% (2009) (vgl. ÖFSE 1994, UNDP 2010).

Als Hauptstadt profitiert Ouagadougou am meisten vom Bevölkerungswachstum. Zwischen 1996 und 2006 lag die Verstärkerungsrate pro Jahr in Burkina Faso bei 7,6% und 46,4% der StadtbewohnerInnen Burkina Fasos lebten 2006 in Ouagadougou (vgl. Dupuis et al. 2010: 1). In Ouagadougou, wie in vielen Hauptstädten Afrikas, ist das Bevölkerungswachstum einerseits durch natürliches Wachstum und andererseits durch Landflucht begründet. Das Wachstum der Stadt bringt Probleme für den Verkehr, da sich aufgrund der Ausdehnung der Stadt, die Menschen immer größere Distanzen zurücklegen müssen. Die räumliche Anordnung von den Wohnvierteln und den administrativ-politisch, kommerziellen Vierteln bewirkt, dass sich die Menschen mit Verkehrsmittel zu ihren Arbeitsplätzen begeben müssen (vgl. Bamas 2003: 59).

### 3.3.2.2. DIE STRUKTUR DER STADT

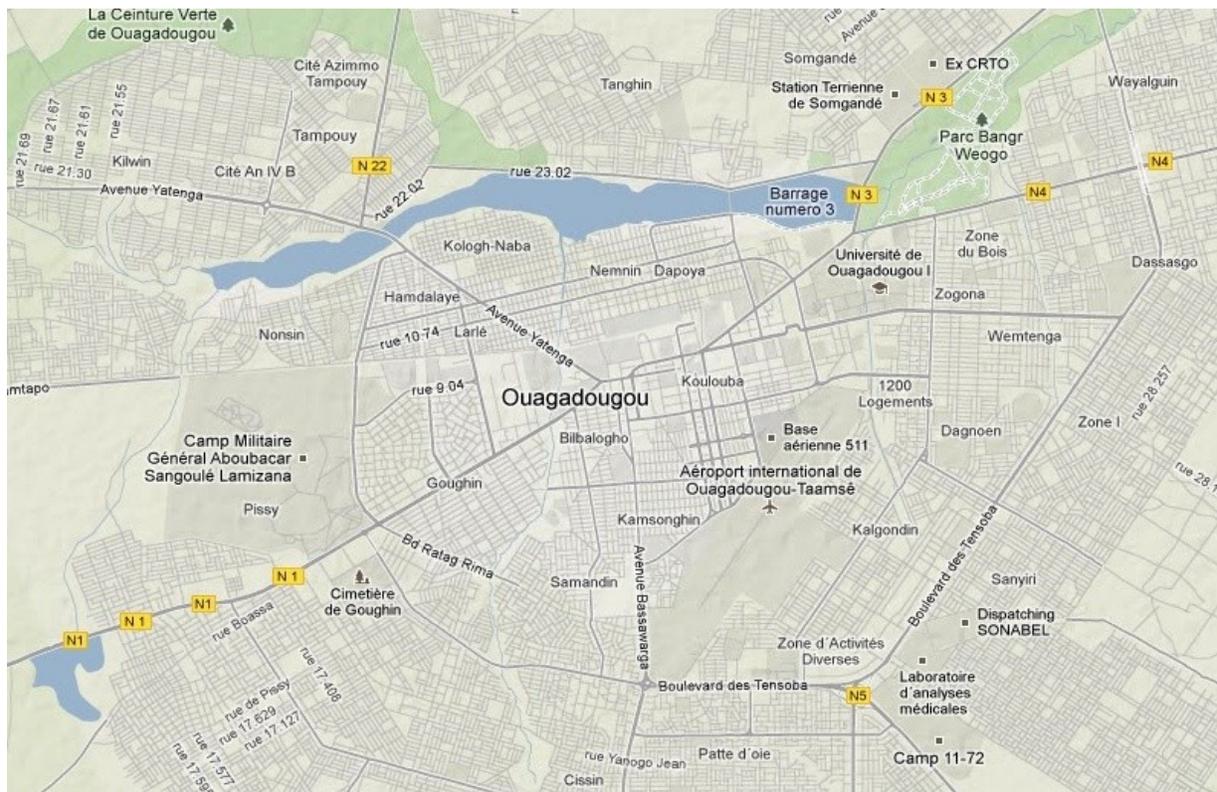


Abbildung 2: Karte Ouagadougou heute (<http://maps.google.com>)

2012 hat Ouagadougou laut Hochrechnungen bereits über 2 Millionen EinwohnerInnen und die Fläche der Stadt beträgt 268,3 km<sup>2</sup> (Lange 2012, Boyer 2009: 31). Die Hauptstadt, die in der Provinz Kadiogo liegt, ist seit 1984 in 5 *Arrondissements* (Bezirke) aufgeteilt, die wiederum in 30 *Secteurs* (Teilgebiete) sowie 17 Dörfer gegliedert sind. Diese sind von 1 bis 30

schneckenförmig von innen nach außen angelegt (siehe Abb. 2). Die ersten 12 Teilgebiete befinden sich im Bezirk *Baskuy*. Die weiteren Teilgebiete befinden sich in den Bezirken *Bogodogo*, *Boulmiougou*, *Nongremassom* und *Signoghin* (vgl. Dupuis et al. 2010: 26).

Zum Großteil waren diese Teilgebiete einst traditionelle Viertel (*quartiers populaires traditionnels*), wo ungeplante Siedlungen, die nicht in Parzellen aufgeteilt waren, entstanden sind (vgl. Compaoré / Nebie 2003: 14). Trotz Neubenennungen sind die alten Namen der Viertel wie *Ouidi* oder *Larlé*, die heute zu dem Teilgebiet 11 (Kologh Naba) zählen, noch bekannt. Sie wurden nach den Ministern des Mogho Nabas, die in den jeweiligen Vierteln lebten, benannt. *Ouidi naaba* war zum Beispiel der Minister der Kavallerie und *Larlé naaba* der Premierminister (vgl. Ouedraogo 2005: 36). Fast auf der Hälfte der Oberfläche von Ouagadougou sind ordnungsgemäße Siedlungen erbaut worden (siehe Abb. 3). Darunter versteht man Häuser, Siedlungen und traditionelle Bauten, die von der Stadtverwaltung genehmigt wurden. Ca. 12% der Oberfläche nehmen der Flughafen, der Bahnhof, die Militärlager, die Industrie-Zonen, die Grünflächen und die Seen ein. Auf dem Rest der Fläche, zwischen 33 und 40%, wurden ungeplante Siedlungen errichtet, in denen in der Regel keine Infrastruktur vorhanden ist. So haben etwa nur 23% der Haushalte Strom und nur 19% einen eigenen Wasseranschluss (vgl. Dupuis et al. 2010: 2, Boyer 2009: 34 ff.).



Abbildung 3: Ouidi, ein ordnungsgemäßes Viertel (<http://maps.google.com>)

In den spontan-gewachsenen Siedlungen werden die Häuser zum Großteil aus einfachen Lehmziegeln gebaut, weil sie billig hergestellt werden können. Die Lehmbauten in den offiziell gewidmeten Parzellen, sind aufwändiger (siehe Abb. 4). Etwa 33% der Lehmhäuser Ouagadougous befinden sich in ordnungsgemäßen Siedlungen (vgl. Boyer 2009: 38). Religiöse Bauten befinden sich zu 84% in ungeplanten Siedlungen, da sie im Zuge von Parzellierungen nicht zerstört werden können und diese Parzellen automatisch den religiösen Führern zugesprochen werden (vgl. Boyer 2009: 35 f.).



Abbildung 4: Lehmhäuser in ordnungsgemäßen Viertel © Jasmin Thomas 2010

Man kann laut Stanislas Bamas (2003), Professor für Transportwesen an der Universität von Ouagadougou, die Stadt Ouagadougou in drei Untereinheiten einteilen: Zentrum, enge Peripherie (*pericentrale*) und weite Peripherie.

Das Zentrum korrespondiert mit den Sektoren 1 bis 4, um den *Place de la Nation* und *Rond-Point des Nations Unies*. Im Zentrum befinden sich das Generalsekretariat der Regierung, einige Ministerien, Botschaften, und öffentliche Einrichtungen wie zum Beispiel CNSS (*Caisse Nationale de la Sécurité Sociale*) SONABEL (*Société Nationale d'Electricité du Burkina*) oder ONATEL (*Office National des Télécommunications du Burkina Faso*). Auch der große Markt *Rood Woko*, internationale Banken und Organisationen, Versicherungsgebäude, die große Moschee, Kinos, das Krankenhaus *Yalgado*, sowie die Universität befinden sich im Zentrum der Stadt (vgl. Bamas 2003: 60 ff.).

Die enge Peripherie (zentrumnahes Gebiet) umschließt die Sektoren 5 bis 14. Diese Viertel sind meist in Parzellen aufgeteilt und die Infrastruktur ist mittelmäßig. An diese wiederum knüpfen spontane Siedlungen an, zumeist ohne städtebauliche Genehmigung errichtet und mit mangelhafter sanitärer Infrastruktur. Diese ungeplanten Viertel umfassen die Sektoren 15-30 und werden als weite Peripherie bezeichnet (vgl. Bamas 2003: 60 ff.). Inmitten dieser ungeplanten Siedlungen jedoch befindet sich auch das oben erwähnte Verwaltungszentrum *Ouaga 2000*.

### 3.3.2.3. PLÄTZE UND STRASSEN

Einer der wichtigsten Plätze ist *La place des Nations-Unies* im Zentrum der Stadt. Das Monument in der Mitte des Kreisverkehrs stellt eine blaue Erdkugel dar, die das Wahrzeichen der Vereinten Nationen trägt. Nicht weit davon entfernt ist der *Place des Cinéastes*, auf dem 1987 im Zuge des 10. Jubiläums des FESPACO<sup>3</sup> das grün-rote Kunstdenkmal von dem Architekten Ali Fao und dem Urbanisten Ignace Sawadogo, aufgestellt wurde. Es stellt eine Skulptur aus Filmrollen, Spulen, Kameras und Objektiven dar.

Diese Plätze in Ouagadougou sind eher Orte des Transits als Räume der Begegnung und wie die beiden genannten Beispiele zeigen, sollen die Hauptmonumente auf diesen Plätzen, die vom Ende der revolutionären Periode stammen, die Weltoffenheit der Hauptstadt symbolisieren (vgl. Dupuis et al. 2010: 30). Auch der riesige *Place de la Nation* ist kein Ort der Begegnung, denn es ist ein verbotener Platz inmitten der Stadt. Er ist nur für bestimmte Veranstaltungen (politische, religiöse, sportliche, kulturelle oder militärische), die vom Staat

<sup>3</sup> FESPACO ist die Abkürzung für das *Festival panafricain du cinéma et de la télévision de Ouagadougou* wofür Ouagadougou internationales Ansehen erlangt hat.

autorisiert werden, geöffnet. Es ist außerdem verboten diesen eingezäunten Platz, auf dem die Fackel der Revolution, als großes Monument zu sehen ist, zu fotografieren.

Die Straße Avenue Kwamé N'Kruhmah, die den Flughafen mit der Innenstadt verbindet, ist die imposanteste im ganzen Lande. Viele private und internationale Unternehmen haben dort repräsentative Gebäude errichtet. Als eine der wenigen Straßen in der Stadt ist sie die ganze Nacht beleuchtet.

Von der Bevölkerung wird sie als eine Straße für AusländerInnen und für die reichen und mächtigen Ouagalais/es gesehen, die völlig abgehoben ist vom alltäglichen Leben der StadtbewohnerInnen (vgl. Dupuis et al. 2010: 30 ff.). Die meisten Straßen in Ouagadougou aber sind für den Alltag der BewohnerInnen sehr wichtig, denn hier befinden sich unter anderem Verkaufsstände mit Nahrung und Produkten des täglichen Bedarfs (siehe Abb. 5).

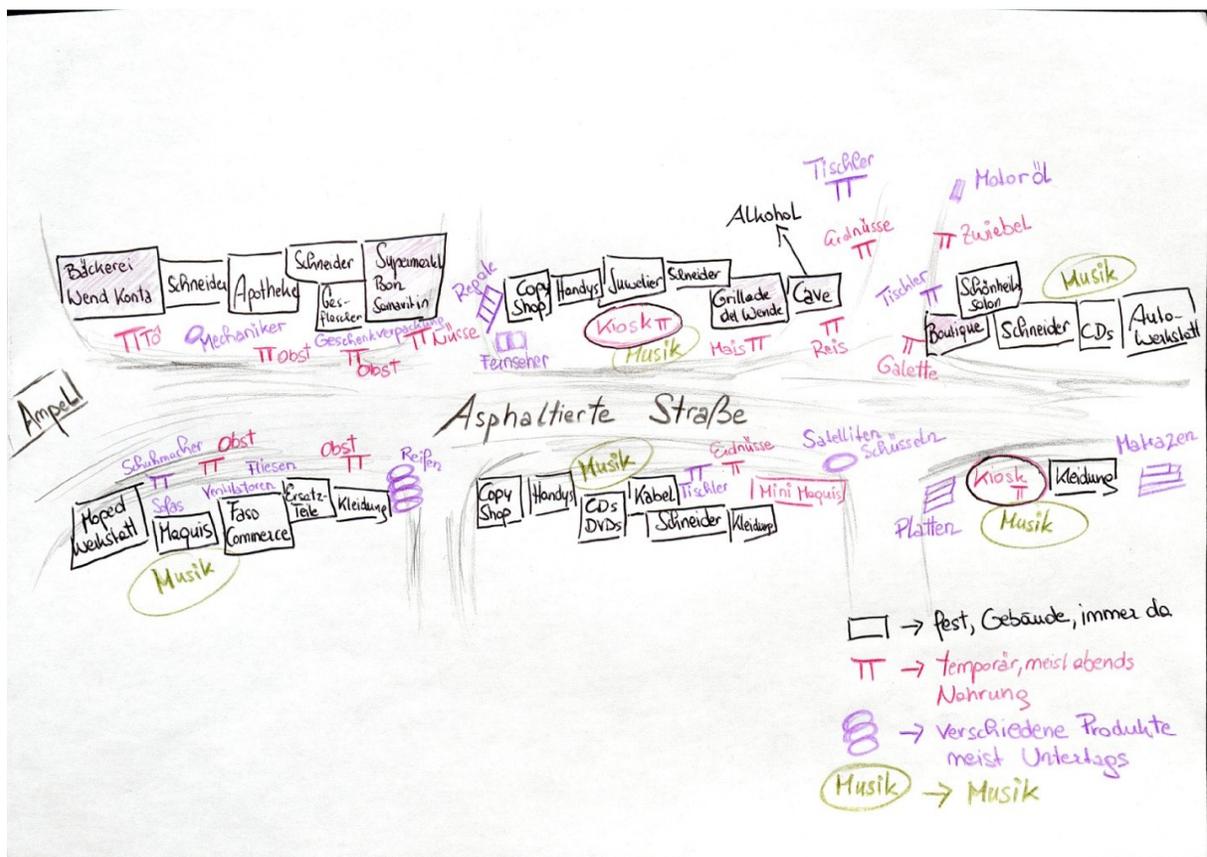


Abbildung 5: Eine Straße in Ouidi

### 3.3.2.4. DIE URBANEN BEWEGUNGEN IN OUAGADOUGOU

Der Verkehr in Ouagadougou ist von Mopeds, Motorrädern und Fahrrädern geprägt und es bewegen sich nur wenige Fußgänger oder Autos auf der Straße. Der öffentliche Verkehr ist schlecht organisiert und die Busse und Sammeltaxis sind hoffnungslos überfüllt. Daher nehmen die individuellen Verkehrsmittel, nämlich Zweiräder, noch mehr zu. Jeder Haushalt hat durchschnittlich zwei bis drei Mopeds oder Fahrräder, daher ist Ouagadougou auch als „Stadt der Zweiräder“ (*capitale à deux roues*) bekannt (vgl. Prothmann 2009: 34, Bamas 2002: 239).

Wie erwähnt ist die räumliche Verteilung der Wohnungen und der Arbeitsplätze in verschiedenen Zonen für das gewaltige Verkehrsaufkommen verantwortlich. Daher kommen jeden Morgen große Menschenmengen in die Innenstadt, um in den Behörden, in den Verwaltungsgebäuden und in den kommerziellen Viertel zu arbeiten, ihre Angelegenheiten zu erledigen oder um einzukaufen. Und sie bewegen sich am Abend wieder aus der Stadt hinaus und kehren in ihre Wohnungen und Häuser in die Peripherie zurück. Die Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsplatz wird immer größer und Kosten und Zeitaufwand für diese Wege werden immer höher (vgl. Bamas 2002: 239). Laut einer Studie von Bamas (2003: 60 ff.) von 2001 bewegen sich an Werktagen zwischen 6 Uhr Früh und 20 Uhr, 130.000 Fahrzeuge (Autos, Räder, Mopeds, Karren etc.) zwischen Zentrum und Peripherie.

Gehsteige gibt es nur vereinzelt in Ouagadougou, nämlich auf den Straßen 4,5 und 7. Das sind Straßen im Zentrum der Stadt. Daher ist das Zu-Fuß-Gehen auf den anderen Straßen gefährlich und unangenehm. Dazu kommen die Hitze, der Staub und in der Regenzeit der Schlamm auf den Straßen, die nur vereinzelt asphaltiert sind. Kurz gesagt, es gibt keinen Platz für Fußgänger auf den öffentlichen Straßen. Daher heißt es etwa: „On peut donc retenir que la marche à pied, ne dispose pas d'appui organisé au plan des infrastructures de voirie“ (Bamas 2003: 60 ff.). Zudem werden Menschen, die zu Fuß gehen als arm und mittelos eingestuft, da sie sich offenbar kein Fahrzeug leisten können.

Da auch sperrige Objekte, etwa Blech, Zement-, Hirse- oder Reissäcke, Türen, Tische, diverse Handelsware etc. ungesichert auf Fahrrädern oder Mopeds transportiert werden, behindern sich die VerkehrsteilnehmerInnen gegenseitig. Auf den Straßen sind Lastwägen ebenso unterwegs wie von Hand oder Eseln gezogene Karren und zu den Verkehrsstoßzeiten entsteht naturgemäß ein chaotisches Durcheinander von Menschen, Fahrzeugen und Tieren. Diese urbanen Bewegungen und Transporte, dieses bunte rege Treiben ist charakteristisch für die Straßen Ouagadougous.

## 4. ERGEBNISSE DER EMPIRISCHEN ARBEIT

### 4.1. *Vorgangsweise und Methode*

#### 4.1.1. DER ZUGANG ZUM FELD

Den Zugang zum Forschungsfeld erleichterten mir Freunde und Bekannte, die ich im Jahr 2009 kennen gelernt hatte. Sie waren an meiner Arbeit interessiert und nahmen sich viel Zeit für mich. Ich führte daher einen Teil der Interviews mit ihnen, denn aufgrund ihrer unterschiedlichen Zugänge zur Straße waren sie als InterviewpartnerInnen gut geeignet.

Da sich meine Arbeit um das Thema der Nutzung und Wahrnehmung der Straße durch ihre BewohnerInnen dreht, war es mir wichtig, dass die interviewten Personen aus unterschiedlichen sozialen Schichten kommen. So führte ich Gespräche mit einem Polizeipräsidenten, mit einem Pflanzenverkäufer, mit einer Universitätsprofessorin ebenso wie mit einer Köchin, die nicht lesen und schreiben konnte.

In Burkina Faso ist die Amtssprache Französisch, daher führte ich die Interviews auch in dieser Sprache. An die stilistischen Eigenheiten des Französischen in dieser Region war ich bereits von meinem Studienaufenthalt 2009 gewöhnt und konnte daher problemlos mit den Menschen kommunizieren.

#### 4.1.2. DIE TEILNEHMENDE BEOBACHTUNG

Die Teilnehmende Beobachtung ist in der Kultur- und Sozialanthropologie eine zentrale Methode. Doch setzt sich die Teilnehmende Beobachtung aus einem in sich widersprüchlichen Verhalten zusammen, denn Teilnehmen bedeutet Nähe und Beobachtung Distanz (vgl. Häuser- Schäublin 2003: 38). Als Methode ist es bei der Teilnehmenden Beobachtung wichtig, möglichst nah am täglichen Leben der Menschen teilzunehmen und Gespräche mit ihnen zu führen.

Ich versuchte mich daher möglichst viel auf den Straßen aufzuhalten und betrachtete die Geschehnisse aus unterschiedlichen Blickwinkeln. So saß ich oft einfach nur am Straßenrand und sah den Menschen zu, ich ging durch Märkte und spazierte durch die Stadt, in der Absicht, möglichst viele Eindrücke zu sammeln. Wenn ich ein Sammeltaxi nahm, um an einen bestimmten Ort zu kommen, oder bei Bekannten auf dem Moped mitfuhr, bekam ich unmittelbaren Zugang zur Alltagswelt der Menschen.

Relevante Daten für meine Forschung sammelte ich, wenn ich bei Bekannten zum Tee einge-

laden war. Denn die traditionelle Tee-Zubereitung in West-Afrika nimmt Stunden in Anspruch. Naturgemäß wird dabei über alltägliche Dinge gesprochen, die die Menschen bewegen. Wie etwa über Fußball, politische Ereignisse und Beziehungsprobleme.

Eine ergiebige Quelle für die Beantwortung der Forschungsfrage waren „Straßenlokale“. Die häufigste Art ist der *Maquis*. In der Regel sind dies halbüberdachte Gebäude, in denen man alkoholische Getränke, Limonade und einfache Speisen kaufen kann. Oft gibt es dort laute Musik und eine große Tanzfläche. In Kapitel 4.2.3.8.3. werde ich noch genauer darauf eingehen. Eine andere Art Straßenlokal ist der *Kiosk*. Der *Kiosk* ist mit den Würstelbuden in Wien vergleichbar. Es ist ein einfacher Verschlag aus Blech, an dem die Menschen auf Hockern sitzen und Speisen oder Café konsumieren. Dann gibt es noch die ganz einfachen Straßenrestaurants, die jedoch mit unserem Begriff des Restaurants wenig gemeinsam haben. Sie bestehen oft nur aus Holzbänken und eine oder mehreren Damen verkaufen vorgekochte Speisen.

Um den Unterschied der Atmosphäre auf der Straße zwischen Tag und Nacht zu erleben, war ich nicht selten bis in die frühen Morgenstunden unterwegs. Außerdem war es mir wichtig, meinen Fokus nicht nur auf ein einziges Viertel zu legen, sondern auf die gesamte Stadt. Ich wollte einen differenzierten Eindruck zwischen dem Zentrum der Stadt und den angrenzenden Wohnvierteln bekommen. Im Ganzen stand das alltägliche Leben und nicht außergewöhnliche Situationen und besondere Ereignisse im Mittelpunkt meines Interesses.

Stadt- und Straßenpläne waren ebenso Teil meiner Forschungsdaten wie Texte von Liedern, die auf den Straßen gespielt wurden. Ich hielt in meinen Beobachtungen oft inne und machte mir Skizzen. Außerdem führte ich ein Tagebuch, in dem ich meine Eindrücke festhielt.

#### 4.1.3. DIE INTERVIEWS

Neben der teilnehmenden Beobachtung war ein zweiter wichtiger Punkt meiner Feldforschung die Interviews. Ich führte 34 Interviews durch, die ich wörtlich aufzeichnete. Im Falle eines Interviews, bei dem der Partner nicht wollte, dass es aufgezeichnet wird, erstellte ich ein Gedächtnisprotokoll. Die Gespräche dauerten von ein paar Minuten bis zu einer Stunde. Die ersten 9 waren leitfadengestützte Interviews. Hier verwendete ich immer den gleichen Interviewleitfaden mit Fragen zu Bedeutung, Funktion und Atmosphäre der Straße. Bei den Inter-

views 10-33 ging es mir auch darum, mehr über die soziale oder finanzielle Situation der InterviewpartnerInnen zu bekommen. Hierbei stellte ich den InterviewpartnerInnen individuelle Fragen in Bezug auf ihre Tätigkeit auf der Straße. Das Interview mit dem Verkehrspolizeichef von Ouagadougou hatte einen etwas anderen Charakter, da er vor allem auf die Verkehrssituation in Ouagadougou hinwies und mir auch konkrete Zahlen und Daten zu Unfällen und Fahrzeugen auf den Straßen lieferte.

Im Folgenden werde ich die InterviewpartnerInnen der 9 langen Interviews kurz vorstellen. Unter diesen InterviewpartnerInnen war der Professor für Wirtschaftsrecht an der Universität von Koudougou, Robert Yougbaré, der 10 Jahre in Belgien und Frankreich gelebt hat. Durch seinen Auslandsaufenthalt konnte er mir seinen persönlich gefühlten Unterschied zwischen europäischen Straßen und den Straßen in Burkina Faso mitteilen.

Ramatou Séré, Studentin und Praktikantin bei *Radio et Télévision du Burkina*, vermittelte mir dagegen den Standpunkt einer typischen jungen Studentin, die sich zu diesem Thema noch kaum Gedanken gemacht hatte.

Madame Badini, Professorin für Soziologie an der Universität von Ouagadougou, konnte wiederum verständlicherweise sehr qualifiziert über das Thema „Straße“ sprechen, und konnte mir auch Literaturhinweise geben.

Bei dem Architekten Theodore standen die baulichen Verhältnisse der Straße im Vordergrund. Außerdem macht er mich auf die Besonderheiten der jugendlichen Treffpunkte auf den Straßen aufmerksam.

Der DJ Omar Yoda eröffnete mir die kulturelle Bedeutung von Liedertexten und erzählte über seine Kindheitserfahrungen auf den Straßen.

Mit Michel Gnanou, der als technischer Assistent bei der deutschen Botschaft tätig ist, führte ich das ausführlichste Interview, da er viel über die Unterschiede der Straßennutzung zwischen dem Zentrum und der Peripherie und über den Handel zu sagen wusste.

Der Student Innocent Bansé, kam erst mit 20 Jahren aus dem Nachbarstaat Côte d'Ivoire nach Burkina Faso, um in Ouagadougou zu studieren. Obwohl seine Eltern aus Burkina Faso stammen, fühlt er sich als Ivorer und erklärte mir Unterschiede und Besonderheiten der Straßen in Ouagadougou, im Gegensatz zu Abidjan.

Der Beamte Aboubacar Ouattara vermittelte mit persönlichen Eindrücken, indem er von den guten und schlechten Erfahrungen, die er auf der Straße gemacht hatte, erzählte.

Ein Bronzekünstler erzählte mir, dass es für ihn sehr wichtig sei, dass sich sein Geschäft nahe einer stark frequentierten Straße befinde, da dies für den Verkauf aber auch für seine sozialen Kontakte gut sei.

Die Interviews 10-33 waren erheblich kürzer als die anderen Interviews und die Fragen wurden nicht nach einem strikten Interviewleitfaden geführt. Oft waren diese Interviews spontan und die Fragen bezogen sich auf die Situation der jeweiligen InterviewpartnerInnen. Diese kamen im Fall der Interviews 10-33 aus verschiedenen sozialen Schichten. Es waren Verkäuferinnen von Stoffen oder Lebensmitteln, Wächter von Häusern der Reichen, Studenten an der Universität von Ouagadougou, eine Schneiderin, ein Beamter, ein Hotelier aber auch ein Krieger des Königs<sup>4</sup>. Bei diesen Interviews befragte ich sie über ihre jeweilige Aktivitäten auf der Straße, ihre Definition der Straße und über ihre persönlichen Eindrücke. Bei einigen Interviews war es von Vorteil, dass mich ein Student der Universität von Ouagadougou, Innocent Bansé, begleitete, dadurch waren die PartnerInnen weniger skeptisch und redeten offener mit mir.

Durch die 9 leitfadengestützten Interviews, die auf demselben Interviewleitfaden basierten, konnte ich eine qualitative Analyse nach Mayring (1993) machen, auf die später noch eingegangen werde. Fragen dieser 9 Interviews bezogen sich auf die multifunktionelle und geschlechterspezifische Nutzung der Straße, sowie auf persönliche Eindrücke und Erlebnisse auf den Straßen.

Die so- genannten situationsbedingten Interviews entstanden dadurch, dass ich den Leitfaden nicht bei allen Interviews anwenden konnte, da nicht alle InterviewpartnerInnen gleich viel Zeit hatten. Oft waren es Menschen, die gerade auf den Straßen arbeiteten oder Besorgungen zu erledigen hatten. Andererseits war es mir dadurch aber möglich spezifische Fragen zu stellen und auf Situationen näher einzugehen.

Diese Mischung von langen und kurzen, sowie allgemeinen und spezifischen Interviews, ermöglicht es den Lebensraum der Straße einerseits im Allgemeinen zu beschreiben und andererseits auch den Einblick in spezifische Situationen zu geben.

---

<sup>4</sup> Krieger des Königs werden die Reiter genannt, die den König begleiten wenn er seinen Palast verlässt, um Besuche zu machen.

#### 4.1.4. PROBLEME DER FELDFORSCHUNG

Ein zentrales Problem, welchem ich bei der Durchführung der Interviews begegnete, war, dass die Fragen oft geschlechtsspezifisch beantwortet wurden. Bei weiblichen Interviewpartnerinnen musste ich oft mehr nachfragen und die Gespräche verliefen im Allgemeinen weniger flüssig. Oft hatte ich den Eindruck, dass manche Frauen dachten, es sei nicht so wichtig, was sie zu sagen hätten. Andere hatten sich noch nie Gedanken über das Leben auf der Straße gemacht, da für sie diese Art von Leben selbstverständlich ist. Die männlichen Interviewpartner hingegen redeten meist ausführlicher und offener, sie ließen auch persönliche Erfahrungen und Vorstellungen in die Antworten miteinfließen.

Es sei hier ein Beispiel angeführt, um dieses Problem zu veranschaulichen. Bei den Interviews mit zwei Verkäuferinnen war auch ein ihnen bekannter Mann anwesend. Dieser gab vor, mir helfen zu wollen und die Frauen ermutigen zu wollen, offen und ausführlich zu reden. Tatsache war aber, dass er die meiste Zeit redete und ich wenige Informationen von den Interviewpartnerinnen bekam.

Im Gegensatz zu den eher schüchternen Frauen war es unkomplizierter, mit Männern zu reden. Die Männer hatten zumeist auch mehr Zeit, Fragen zu beantworten, da sie nicht so viel zu tun hatten. Daraus ergibt sich auch die geschlechtsspezifische Aufteilung der InterviewpartnerInnen, während ich 2 der langen und 8 der kurzen Interviews mit Frauen geführt habe, führte ich 7 der langen und 18 der kurzen Interviews mit Männern.

#### 4.1.5. AUSWERTUNG

Zunächst habe ich die Interviews wörtlich transkribiert, danach wandte ich die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring (1993) und die Analyse von Leitfadenterviews nach Schmidt (2005) an den Interviews an. Die Qualitative Inhaltsanalyse ist eine Methode, um sprachliches Material schrittweise zu bearbeiten und systematisch zu analysieren. Mit meiner Fragestellung im Hinterkopf las ich die Interviews mehrmals durch und bildete dann induktiv, anhand der neun langen Interviews, Kategorien. Diese Kategorien stellte ich nun zu einem Codierleitfaden zusammen. Mit diesem Codierleitfaden ordnete ich einzelne Interviewpassagen den genau beschriebenen Kategorien oder Subkategorien zu. Hierbei bezog ich auch die kürzeren situationsbedingten Interviews mit ein.

Die teilnehmende Beobachtung wertete ich folgendermaßen aus. Aus meinen Tagebuch und Skizzen erstellte ich Feldforschungsberichte, die im nachfolgenden Kapitel (Präsentation der Forschungsergebnisse) einfließen und verarbeitet werden, um konkrete Situationen zu veranschaulichen.

## **4.2. Präsentation der Forschungsergebnisse**

### 4.2.1. EINFÜHRUNG IN DIE THEMATIK

Bei meiner Untersuchung standen sowohl die soziale Funktion der Straße wie auch ihre grundlegende Multifunktionalität im Vordergrund. Multifunktional bedeutet hier, dass die Straße nicht nur Mittel zur Fortbewegung ist, sondern auch andere Aspekte von Bedeutung sind, wie zum Beispiel, die Nutzung der Straße als sozialer Interaktionsraum und als Stätte des Konsums.

Ich erforschte die subjektive Perspektive der StadtbewohnerInnen auf den kulturellen Lebensraum „Straße“, daher standen der erlebte Raum, sowie Atmosphären, Einstellungen und Erfahrungen im Mittelpunkt. Die Straße selbst war nicht nur im Sinne einer modernen, asphaltierten Straße definiert, sondern sie umschloss die Sandstraßen, die unebenen Wege, die es in den Wohnvierteln gibt, wie auch die Straßen und Plätze direkt vor den Häusern. Und noch wichtiger war der Randbereich der Straße, wo die Menschen verkaufen, konsumieren, produzieren etc.

Ich näherte mich dieser Thematik von zwei Seiten. Einerseits befragte ich die Menschen zur Funktion und Nutzung der Straße durch die BewohnerInnen. Die zentralen Forschungsfragen waren: Wie wird Straße definiert? Welche Tätigkeiten werden ausgeübt? Ist eine Multifunktionalität zu erkennen? Welche Bevölkerungsgruppen nutzen die Straße und in welcher Art und Weise? Andererseits wollte ich von den InterviewpartnerInnen wissen, wie die Straße wahrgenommen wird, wie Atmosphäre beschrieben wird, was sie auf der Straße erlebt haben, welche Gefühle und Einstellungen sie zur Straße haben.

Das Ergebnis der Forschung möchte ich so vorstellen: Zuerst werde ich darauf eingehen, wie „Straße“ von der Bevölkerung Ouagadougous, genauer gesagt von meinen InterviewpartnerInnen, definiert wird. Was verstehen sie unter dem sozialen Raum „Straße“. Wird die Straße überhaupt als solche gesehen, oder sind andere Aktivitäten wichtiger.

Danach werde ich die einzelnen Funktionen der Straße, die ich in Kategorien unterteilt habe, genauer beschreiben. Dieser erste Teil wird ethnographischen Charakter haben. Ich beziehe mich hierbei auf die durchgeführten Interviews sowie auf meine teilnehmende Beobachtung. Die dichten Beschreibungen (Geertz 1983) sollen dazu führen, sich die konkrete Situation auf den Straßen in Ouagadougou vor Augen halten zu können.

Die Aufzählung der Funktionen erfolgt natürlich nur auf der Grundlage der gesammelten Daten. Daher hat die vorgestellte Einteilung nur transitorischen Charakter. Nutzungsformen variieren, verändern sich, verschwinden, je nach Situation der Bevölkerung und der Stadt im Allgemeinen. Die Ergebnisse stellen eine Moment-Aufnahme der Straße aus der Sicht einer westlichen Frau dar.

Nach der Beschreibung der einzelnen Funktionen der Straße, werde ich meine Ergebnisse in Bezug auf Genderbeziehungen präsentieren. Männer und Frauen nutzen die Straßen unterschiedlich. Diese Unterschiede werde ich, neben den Einstellungen und Gefühlen, die Frauen und Männer gegenüber der Straße haben, genau anführen.

Der letzte Teil ist der Atmosphäre der Straße gewidmet. Dort werde ich beschreiben, wie die Straßen der Stadt von der Bevölkerung wahrgenommen und interpretiert werden. Ich beschäftige mich mit den sinnlichen Eindrücken, also welche Rolle Geruch, Lärm und Musik im alltäglichen Straßenleben spielen.

#### 4.2.2. DEFINITIONSVERSUCHE:

Was versteht man unter einer Straße im urbanen Raum? Die Beschreibungen und Ansichten gehen weit auseinander. Thomas Hengartner (1999: 317) gibt folgende Definition des Straßensbegriffs aus der Sicht der Volkskunde: „Straße im urbanen Raum ist mehr als bloß Verkehrsweg oder auch Bestandteil des persönlichen Wegnetzes, Schleuse zwischen Wohnort und Arbeitsort. Sie ist in der Stadt vielmehr auch der kurze Weg, auf dem Konsum, Kommunikation und Austausch stattfinden“. Dagegen ist die Straße für viele Menschen oft auch nur der kurze Weg, um von einem Ort zu einem anderen zu kommen.

Aber was verstehen nun die Menschen in Ouagadougou unter einer Straße? Im Folgenden werde ich die Definitionen der interviewten Personen wiedergeben und analysieren. Dabei werden viele Textpassagen auf Französisch sein, aber in den Kommentaren erklärt und teilweise übersetzt werden.

Robert Yougbaré, Universitätsprofessor an der Universität von Koudougou, beschreibt den Einfluss, den die Atmosphäre einer Straße auf die Stimmung eines Menschen ausüben kann. Wenn er sich eingesperrt oder alleine fühlt, geht er auf die Straße und seine Stimmung ändert sich. Es fällt ihm schwer einen ganzen Tag lang nicht auf die Straße zu gehen. So sagt er (Int. 1, 2010: 7-12): «Quand je me sens renfermé, le réflexe c'est sortir dans la rue et, une fois dans la rue, je vois du monde, je vois des passagers et ça change. Voilà, ça me fait déjà sortir de chez moi, donc je me sens moins seul [...] Ici il m'arrive difficilement de faire une journée sans sortir dans la rue.» Robert spürt den Ruf der Straße, er fühlt, dass sie lebt, auch wenn er zu Hause ist und sich nicht direkt auf der Straße befindet. In diesem Sinne meint er weiter (ebd.: 16-17): «[...] il y a une pression. Il y a un appel de dehors, tu sens la rue vivre même de chez toi».

Für Théodore, den Architekten, ist die Straße ein Ort der Begegnung. So sind wir auch bei unserem Interview an einem Tisch neben der Straße gesessen und tranken ein Bier. Er betont, dass auch dieser Tisch am Straßenrand, ein gestaltender Teil der Straße ist. Nicht nur Menschen und Fahrzeuge, die die Straße zur Fortbewegung nutzen, sondern auch alles was sich rund herum abspielt gehört zum „Raum“ der Straße. Dazu sagt er zum Beispiel (Int. 6, 2010: 3-4): « Bon, une rue pour moi c'est un espace ou presque tout le monde se croise. Nous, par exemple, actuellement on est assis sur une rue».

Auch der Student Innocent Bansé betont den sozialen Charakter der Straße. Dort begegne man vielen Menschen und könne Freundschaften schließen. Vor allem bei dem gemeinsamen Tee-Trinken am Rande der Straße, tauscht man Gedanken aus und genießt die Atmosphäre der Geschäftigkeit um sich herum. Man begutachtet das neue Auto eines Freundes und grüßt die Menschen, die vorbei gehen. Er meint in unserem Gespräch (Int. 5, 2010: 18-21): «Voilà prendre du thé au bord de la rue, je pense que c'est un lieu de convivialité où on peut se faire des amis ou bien on peut échanger facilement quoi avec des amis. Puis on regarde la beauté aussi de la rue quoi, ceux qui passent. Il y a tout, il y a des belles voitures. Il y a tout qui passe dans la rue».

Aboulaye, auch Student an der Universität von Ouagadougou, sieht in der Straße einen Raum der Begegnung und des Austausches. Für ihn ist die Straße aber auch ein Ort, an dem man sich durchschlagen kann, indem man versucht das Beste aus der eigenen Situation zu machen. Hier versuche man irgendwie, sein Brot zu verdienen, um überleben zu können. Er sagt dazu (Int.

23, 2010: 5-8): «Mais la rue, bon, ça peut se définir également pour certaines personnes comme un endroit où se rencontrer, partager. [...] ou bien un endroit où se chercher comme on le dit dans notre jargon, ça veut dire se débrouiller dans la vie, essayer de trouver ce qu'on peut, son pain quoi.»

«Se débrouiller» ist in ganz Westafrika ein Thema. Da viele Menschen in westafrikanischen Staaten keine geregelten Arbeitsstellen haben, sind sie darauf angewiesen sich mit Gelegenheitjobs und kleinen Gefälligkeiten über Wasser zu halten. Gerade die Straße bietet hierfür ein wichtiges Feld, da sich dort viele Menschen treffen und sich daher informelle Arbeitsmöglichkeiten ergeben können.

Die übrigen Interviewpartner erklärten mir in ähnlicher Art und Weise ihren Zugang zur Straße. Ein älterer Mann sagte mir, dass auf den Straßen gefahren, geplaudert, geschaut wird, dass dort auch Ideen ausgetauscht werden und dass vor allem auch die HändlerInnen die Straßen in Beschlag nehmen. Das drückt er folgendermaßen aus (Int. 19, 2010: 5-6): «Aussi bien pour circuler, pour causer, pour regarder, pour échanger, et les commerçants également l'utilisent.»

Für Sanvi, den Besitzer eines Frisörsalons, ist auf der Straße Platz für verschiedene Tätigkeiten. Es gibt Menschen, für die die Straße ihr tatsächlicher Lebensraum ist, die auf der Straße leben und wohnen. Er macht darauf aufmerksam, dass die Straße auch ein Ort sein kann, wo Menschen mit Kriminalität konfrontiert werden. Für einige Jugendliche ist die Straße der Ausgangspunkt ihrer kriminellen Karriere. Jedoch kann die Straße auch für manche Menschen das Leben verändern. Das heißt, sie erzieht, bildet und ernüchtert. Sanvi sagt dazu (Int. 15, 2010: 8-20): «Pour certains, la rue c'est l'endroit où ils vendent, pour d'autres c'est là où ils sont couchés, pour d'autres c'est dans la voie qu'ils apprennent la délinquance [...] dans la rue tu peux rencontrer quelqu'un qui peut changer ta vie [...] On peut dire aussi la voie éduque, une éducation, un lieu de rencontre, dans la voie tu peux rencontrer des amis».

Im Zuge der Teilnehmenden Beobachtung sind mir sind folgende Dinge bemerkenswert erschienen. Frauen verkaufen – auf der Straße sitzend – ihr Gemüse oder selbst-zubereitetes Essen. Fleisch wird von Männern gebraten, Mechaniker sitzen am Straßenrand mit dem notwendigsten Werkzeug, andere bieten Telefonwertkarten, Kaugummis, Taschentücher oder Zigaretten an. Musik dröhnt aus kleinen Geschäften, die CDs und Kassetten verkaufen oder aus einem der Lokale am Straßenrand, von denen es fast alle 100 Meter eines gibt. Die Menschen grüßen sich, unterhalten sich, sitzen vor dem Haus in Gruppen auf Plastikstühlen

zusammen, um Tee zu trinken - Möbelstücke werden gefertigt und verkauft, daneben spielen Kinder mit einem alten Ball Fußball, fliegende Händler kommen und bieten Handtücher, Plastikeimer oder Erdnüsse an, und verschwinden wieder. Zu bestimmten Zeiten breiten Muslime ihre kleinen Gebetsteppiche auf und drehen sich in Richtung Mekka und beten am Straßenrand. Das Bild der Straße wird aus einer Mischung von traditionell afrikanischer Kleidung, Fußballtrikots aus Asien und europäischen Anzügen geprägt.

Bunte Farben, angenehme Gerüche, aufgetürmtes Obst, daneben Menschen, die laut durcheinander reden, handeln, kaufen, verkaufen. Mopeds, Fahrräder, Eselkarren, alte grüne Taxis und moderne Autos fahren laut hupend durch die Straßen Ouagadougous. Nebeneinander, nacheinander, durcheinander – auf den Straßen spielt sich der Großteil des Lebens ab. Direkt vor den Wohnungstüren werden Holzmöbel, Flipflops, Orangen oder Kekse verkauft (siehe Abb. 6).



Abbildung 6: Dapoya © Stefan Martens 2008

Michel Gnanou, ein Burkinabè, der an der deutschen Botschaft in Ouaga arbeitet, beschreibt die Straße folgendermaßen (Int. 4, 2010: 7-12): «D’abord, ici c’est pas très souvent indiqué par le nom [...] J’indique comment il faut venir, mais pas par le nom de la rue, par le nombre de rues à gauche ou à droite, après avoir pris telle voie».

Zur Orientierung in der Stadt bedient man sich nur selten der Namen der Straßen, sagt Michel, dagegen beschreibt man einfach, wo und wie oft man links oder rechts abbiegen muss, um ans Ziel zu gelangen. In der Regel sind die Straßennamen überhaupt nicht bekannt. Michel sagt auch, dass er den Namen der Straße, in der er wohnt auch nicht kenne. Auch ich weiß bis heute

nicht, wie die Straße hieß, in der ich in Ouagadougou gewohnt habe. Wichtig war zu wissen, dass sich das Lebensmittelgeschäft *Le Bon Samaritain* und die Bäckerei *Wend Konta* in derselben Straße befanden, in der ich wohnte. Diese beiden Orientierungspunkte waren allen bekannt, die in dieser Gegend wohnten.

Im Folgenden komme ich auf die Sichtweise der Frauen. Welche Charakteristika schreiben sie den Straßen zu? Alles bisher Zitierte sind Aussagen von Männern.

Ramatou Séré, Studentin an einer Filmhochschule, sieht in der Straße einen Weg, der durch Häuser begrenzt ist und einen flüssigen Verkehr erlaubt. So sagt sie dazu (Int. 7, 2010: 11-12): «Moi j'aurais dit une rue, c'est une voie qui est bornée par des maisons et qui permet une circulation fluide».

Auch eine kaufmännische Angestellte ist mit ihrer Erklärung kurz und bündig. Die Straße sei ein Ort, um sich ohne Probleme fortbewegen zu können: «La rue c'est un endroit, c'est juste fait pour permettre d'aller, de déplacer facilement sans problème, je dirais» (Int. 30, 2010: 5-6). Als ich eine Schneiderin befragte, bekam ich eine ähnliche Antwort: «La rue, c'est un lieu de déplacement pour moi» (Int. 32, 2010: 6). Die Straße sei für sie einfach nur ein Ort um sich fortbewegen zu können, nicht mehr und nicht weniger.

Diese Aussagen waren bei allen drei interviewten Frauen also ähnlich, sie beschrieben die Straße als Verkehrsweg, der es ihnen erlaubt ihre Besorgungen zu erledigen. Sie sehen die Straße nicht als sozialen Ort, um sich auszutauschen oder um sich über Wasser halten zu können („se débrouiller“).

Ausführlicher äußert sich Madame Badini, Professorin an der Fakultät der Soziologie der Universität von Ouagadougou. Sie sagt dazu (Int. 2, 2010: 33-40): «Bon, pour moi, la rue est à la fois un espace physique d'abord, mais c'est aussi un espace social. À partir du moment où la fonction attribuée à la rue relève de la représentation que la société se fait de la rue en tant que telle. En parlant par exemple des usages, on voit, que ces usages [sont] multiples. Là, ça va depuis [...] J'allais dire la représentation physique et la représentation singulière. De temps en temps quand les gens ont des sacrifices à faire, ils disent bon il faut faire ça dans la rue. Donc, ils jettent des galettes, des cories, de l'argent, du tissu [...]».

Für Madame Badini ist die Straße also zugleich physischer Ort wie auch sozialer Raum. Die Gesellschaft schafft sich ihre eigenen Repräsentationen der Straße, indem sie die Straße auf

verschiedenste Weise nutzt. Manchmal nutzen die Menschen die Straße für Opfertgaben, hierbei werden Backwaren, Geld, Stoffe oder Muscheln auf die Straßen gelegt.

Ein letzter Gedanke erscheint mir noch interessant. Der Hotelier David betont, dass man sehr unterschiedliche Bekanntschaften im Internet machen kann, dies sei jedoch nicht dasselbe, als wenn man Beziehungen direkt auf der Straße knüpfen kann. Diese besondere Nähe und Qualität von direkten Beziehungen zu Menschen kann einem das Internet nicht bieten. Wer nur zu Hause bleibt, kann die Welt nicht begreifen und verstehen. Es geht ihm auch um das Wissen an sich, das man nicht über das Internet erlangen kann. Dazu sagt er (Int. 11, 2010: 21-23): « On peut pas rester chez soi et puis apprendre tout. Je peux avoir toutes les connaissances sur le net, mais quand je sors dans la rue je peux voir ce que tu n'as jamais vu sur le net ».

Der bekannte Schriftsteller und Anwalt aus Burkina Faso, Maître Titinga Frédéric Pacere, der sich aktiv für eine Namensgebung der Straßen in Ouagadougou eingesetzt hat, schreibt im Vorwort zur Straßenkarte von Ouagadougou aus dem Jahre 2005, dass die Straße in Afrika ein wichtiges Verbindungsglied zwischen den Menschen darstelle. Außerdem habe die Straße nach ihm, besonders in Ouagadougou, die Aufgabe, bestimmte Werte der Kultur und Geschichte der Bevölkerung zu bewahren. Auf den Straßen sehe man, wie in der Gesellschaft gelebt wird. Hier ließen sich die sozialen Beziehungen in der Gemeinschaft erahnen. Und durch die Straße würden die Legenden und Heldensagen weiter gegeben.

Seine Stellungenahme im Folgenden spiegelt seine Meinung wieder (Titinga 2005: 1): «En Afrique, la rue est un trait d'union vivant entre les hommes, leurs demeures, leurs milieux intérieurs et extérieurs de vie [...] A Ouagadougou, la rue a voulu se doubler d'une autre mission, celle d'être un laboratoire des valeurs essentielles du peuple, de son Histoire, de sa Culture, pour préservation, connaissance et enseignement dans le temps et au-delà du temps. La rue ne sera pas seulement pour le passage et orientation géographiques des hommes: elle sera porteuse de l'histoire des hauts faits du vécu, de l'organisation sociale des communautés, de la légende et de l'épopée ».

#### 4.2.3. DIE MULTIFUNKTIONALITÄT DER STRASSE

Die Straßen in Ouaga<sup>5</sup> sind laut Michel, der als Techniker bei der deutschen Botschaft arbeitet, der Ausgangspunkt und Beginn vieler Unternehmungen: dort bekommt man Informationen,

<sup>5</sup> Ouaga ist die Kurzform für Ouagadougou.

treibt Handel und trifft unterschiedliche Menschen (vgl. Int. 4). Die Straße werde von allen Menschen benutzt, ob es nun Frauen, Männer, Kinder, junge oder alte Menschen sind. Die Straße sei ihr Lebensraum, und wer sie benutzt, nimmt am Leben teil. Jeden Tag kommen hier die Menschen zusammen, um zu reden, sich auszutauschen, zu beobachten, zu trinken, zu essen, zu kaufen, zu verkaufen, sich fortzubewegen. Und für viele ist es der Ort, um den eigenen Lebensunterhalt zu bestreiten (vgl. Int. 4, 8, 18, 19, 20, 23). Im Folgenden Teil werde ich auf Basis der analysierten Interviews und der Teilnehmenden Beobachtung während der Feldforschung, die unterschiedlichen Funktionen der Straße, die ich nach Kategorien geordnet habe, darstellen.

#### **4.2.3.1. DIE STRASSE ALS VERKEHRSWEG**

Die Straße in Ouagadougou ist zunächst, wie überall sonst auch, Verkehrsweg. Naturgemäß ist das für viele Menschen die primäre Funktion der Straße. Die Straße wird von allen Menschen als Verkehrsweg genutzt, ob sie nun ein Auto, ein Moped, ein Fahrrad oder einen Schubkarren haben. Laut dem Polizeipräsidenten Bazié gibt es in Ouaga derzeit ca. 62.500 Autos, 750.000 Mopeds und 500.000 Fahrräder. Auf die Bevölkerung bezogen heißt das, dass ca. 60% der Bevölkerung ein Moped, 40% ein Rad und weniger als 5% ein Auto besitzen (vgl. Int. 34). Ouaga ist also eine Stadt der Mopeds. Ohne dieses Fahrzeug ist es schwierig mobil zu bleiben, da der öffentliche Verkehr nicht gut ausgebaut ist. Es gibt zwar Sammeltaxis, also Taxis, die gleich mehrere Personen mitnehmen, aber diese fahren nicht überall hin, sondern haben bestimmte Routen. Außerdem sind sie meist überfüllt und fahren unregelmäßig. In Taxis, die für vier Passagiere vorgesehen sind, werden oft sechs oder mehr Personen mitgenommen (vgl. Int. 4 und 5). Der Beruf des Taxifahrers ist offenbar noch eine Domäne der Männer, denn ich habe nie eine Frau am Steuer gesehen. Im Gegensatz zu den privaten Autos, die sehr wohl auch von Frauen gelenkt werden.

Durch die Überfüllung der Fahrzeuge kommen die Menschen naturgemäß in engen körperlichen Kontakt und man unterhält sich meist zwanglos. Laut Theodore, dem Architekten, kann man in den Taxis Freundschaften schließen oder sogar seine/n zukünftige/n Ehefrau/Ehemann kennen lernen (vgl. Int. 6). Die Sammeltaxis sind oft sehr alt, abgenützt und stark beschädigt, deswegen bedarf es oft einer gewissen Technik, um die Türen aufzumachen. Bei einer Taxifahrt, die ich selbst miterlebt habe, hatte der Fahrer keinen Schlüssel für das Auto und musste

Kabel kurzschließen, um den Wagen zu starten. Außerdem ist es üblich, dass ein Taxifahrer auf seiner Fahrt Besorgungen macht oder zum Beispiel erst mal zu Verwandten fährt, um sie zu begrüßen. Oftmals erscheinen die Taxifahrer etwas sprunghaft, da sie ihre Wege sehr genau kalkulieren müssen. Ein Beispiel: Ich sitze in einem Taxi und nach ein paar Minuten hält der Taxifahrer am Straßenrand bei einem Mann der nach *Tampouy* (ein Stadtteil von Ouaga) möchte. Der Taxifahrer meint, dort fährt er nicht hin und fährt weiter. Nach 150 Metern hält ihn wieder ein Mann an, der auch nach *Tampouy* will. Der Taxifahrer lässt ihn einsteigen und fährt dann rückwärts die Straße entlang, um den ersten Mann auch mitzunehmen. Denn für ihn rentiert sich dieser Weg nur, wenn mehr als eine Person dort hinfährt.

Als ich im Sommer 2009 mit zwei Freunden, Sascha und Johannes, ein Taxi nahm, blieb der Taxifahrer während der Fahrt mitten in der Stadt plötzlich stehen, stieg aus und urinierte gegen die nächste Mauer. Danach stieg er ein, drehte sich zu uns um und sagte: „Ha, das kann man in Europa nicht machen! Das geht nur in Afrika!“.

Für Michel (vgl. Int. 4), der bei der deutschen Botschaft arbeitet, ist es zu Fuß auf den Straßen von Ouagadougou nicht angenehm. Es ist heiß, es ist staubig, die Leute fahren disziplinos, außerdem fehlt der Platz für die Fußgänger. Besonders in der Regenzeit ist es schwierig, sich zu Fuß fortzubewegen, weil sich die Sandstraßen in Schlammwege und kleine Teiche verwandeln. Nach wenigen Metern sind die Schuhe völlig durchnässt und die Kleidung mit Schlamm bespritzt.

In dem Buch „Les transports et la ville en Afrique“ (2002) beschreibt Bamas, dass die Zahl der FußgängerInnen zwischen Februar 1996 und Februar 2000 in Ouagadougou jährlich um 5% sank. Die Straße wird zumeist nur von HändlerInnen als Fußweg benutzt, da sie sich kein Auto oder ähnliches Transportmittel leisten können. Aber auch SchülerInnen und BettlerInnen gehen zu Fuß (vgl. ebd.: 240).

Unfälle sind unvermeidlich auf den Straßen von Ouagadougou. Laut dem Polizeipräsidenten Victor Bazié gab es dort im Jahr 2008 7.388 gemeldete Unfälle, bei denen 112 Menschen ums Leben kamen (vgl. Int. 34). Im Vergleich dazu, gilt dass es in Wien 2008 laut Statistik Austria 27 Verkehrstote für 4.852 Unfälle gab.<sup>6</sup>

Auf die Frage nach den negativen Seiten des Straßenlebens fielen einigen meiner InterviewpartnerInnen vor allem Verkehrsunfälle ein. Da sich wenige VerkehrsteilnehmerInnen an die

<sup>6</sup> [http://www.statistik.at/web\\_de/index.html](http://www.statistik.at/web_de/index.html)

Regeln halten, sind Unfälle vorprogrammiert. Nicht selten sterben dabei Menschen, diese Unfälle seien schmerzvoll, sagt Bouba (vgl. Int. 3), ein Beamter, der schon selbst mehrfach in Unfälle verwickelt worden war. Theodore, der Architekt, erzählt von einem Unfall, an dessen Folgen er zwei Monate lang gelitten hat. Für ihn ist die Straße, vor allem in der Nacht, eine „insécurité totale“ (vgl. Int. 6). Diese „totale Unsicherheit“ hängt auch damit zusammen, dass die Straßen oft eng und schlecht gebaut sind. Überdies laufen manchmal Tiere frei auf den Straßen herum und bilden eine zusätzliche Gefahrenquelle. Madame Badini, Professorin der Soziologie, meint, dass von Seiten der Behörden gegen dieses Phänomen der „divagation“ (frei umherlaufende Tiere) gekämpft wird, da es Unfälle provoziert. Jedoch greift die Stadtverwaltung nicht hart durch, da diese Tiere für die Subsistenzsicherung vieler Familien wichtig sind (vgl. Int. 2).

Tiere werden auf den Straßen auch als Transportmittel benutzt. Esel ziehen Leiterwagen oder werden mit Säcken bepackt und behindern somit auch den motorisierten Verkehr. Abdoulaye, ein Krieger des Königs, erzählte mir, dass er noch vor fünf Jahren mit seinem Pferd ungehindert durch die Stadt reiten konnte, um Besorgungen zu machen. Außerdem seien die Krieger des Königs mit ihren Pferden zu den *Maquis* oder Tanzveranstaltungen geritten. Dort hätten sie die Tiere an die Bäume gebunden. Jetzt sei dies aber nicht mehr möglich, da zu viele Menschen und Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs seien. Abdoulaye hat jetzt außerdem ein Moped und reitet sein Pferd nur zu feierlichen Anlässen oder um zu trainieren (vgl. Int. 10).

Dieses Problem der Enge beschreibt Reinprecht (2002) anhand der innerstädtischen Gehöfte in Bamako, Mali. Er meint, dass die Städte des Sahels durch eine Verengung des unmittelbaren Lebensraums charakterisiert seien (ebd. 45 f.). Da sich ein großer Teil des Lebens in Afrika auf der Straße abspielt, wird auch hier das Problem der Enge sichtbar. Nicht nur die motorisierten Verkehrsmittel, sondern auch die sperrigen Güter, die auf der Straße transportiert werden, machen den Raum enger.

An der Lenkstange von schnell fahrenden Mopeds hängen manchmal bis zu 30 an den Beinen zusammengebundene Hühner. Ein Taxi vollgefüllt mit Bananen fährt vorbei und große Wasser-Tonnen werden durch die Straßen geschoben. Fahrräder, Matratzen, Stühle, Tische werden mit Mopeds transportiert. Gasflaschen, die man auf den Tankstellen auffüllen lässt, werden auf Fahrräder gepackt, und während der Fahrt immer mit einer Hand festgehalten. Eselkarren schaffen den Müll weg, Autoreifen werden auf Fahrradlenkern befördert. Auf Taxi-

dächern werden Möbel und Türen – notdürftig festgebunden – von einem Ort zum anderen gebracht. Man kann sich gut vorstellen, dass diese Art Güter zu transportieren die Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigt. Das einzige, sagt mein Kollege Innocent scherzend, was nicht auf Mopeds oder Fahrrädern transportiert wird, sind Hausdächer.

#### **4.2.3.2. DIE STRASSE ALS ORT DES HANDELS UND DES KONSUMS**

Durch das in den letzten Jahren gesteigerte Konsumverhalten wird die Straße mehr und mehr zu einem kommerziellen Ort. In allen kleinen Gassen, die an die Gehöfte anschließen, wo man sich früher nur zum Tee trinken traf, sind nun VerkäuferInnen und HändlerInnen zu finden. Es gibt keinen abgegrenzten Geschäftsbereich auf der Straße. Heutzutage bevölkern die HändlerInnen alle Straßen, meint Robert, Professor für Recht an der Universität von Koudougou (vgl. Int. 1).

Die Menschen benutzen den Straßenrand, um ihre Produkte zur Schau zu stellen und zu verkaufen. Im Folgenden zitiere ich aus meinem Feldforschungsbericht vom 03.08.2010 um das Gefühl zu vermitteln, was es heißt durch die Straßen von Ouaga zu spazieren:

„Ich schiebe mein Fahrrad entlang der *Avenue de l'Armée*, sie führt vom Zentrum Richtung Norden nach Ouidi, in das Viertel, in dem ich wohne. Es ist ca. 18 Uhr, es ist nicht viel Platz, Autos und Mopeds fahren gefährlich nahe an mir vorbei, sie streifen mich fast. Der Himmel wird immer dunkler und ich sehe Blitze aufleuchten. Es stinkt nach Abgasen, gemischt mit dem Geruch von Orangen. Frauen mit Bergen von Orangen, Papaya, Zitronen und Mangos sitzen hintereinander am Straßenrand. Hinter den Obst-Frauen taucht ein Berg Kartoffeln auf, daneben steht eine alte Waage. Unter einem Baum sehe ich schön neben einander gereichte Kinderschuhe und links davon Sporttaschen. Als starker Wind aufkommt, wird es auf der Straße hektisch, denn er ist das Vorzeichen eines folgenden Wolkenbruchs. Also versuchen die Menschen möglichst schnell ihre Produkte in Sicherheit zu bringen und nach Hause zu kommen. Ich komme an einer Tankstelle vorbei, kleine Jungen wollen mir Telefonwertkarten verkaufen, die sie auf einem Holzstab befestigt hatten. Ich drehe mich nach rechts und sehe vor einer Ampel eine einsame Maispflanze, die sich tapfer dem Wind entgegen beugt. Auf der Straße taucht ein großer LKW auf, der mit weißen Säcken überbeladen ist, ganz oben auf sitzen zwei Jungen. Der Verkehr nimmt zu, alle flüchten vor dem Regen und wollen nach Hause, eine ältere Frau räumt schnell die Erdnüsse weg, die sie auf einem kleinen Holztisch

zum Verkauf angeboten hatte. Die Brücke von *Ouidi* taucht auf und vor mir zieht ein alter Mann allein mit all seiner Kraft einen, mit Holz beladenen Karren. Auf der anderen Straßenseite fährt ein voll beladenes Taxi, Säcke sind aufs Dach geschnallt und dahinter tritt ein Esel, der einen Müllwagen zieht. Kurz vor der Brücke riecht es verbrannt, es liegt Rauch in der Luft und mein Blick fällt auf einen kleinen Müllhaufen, den jemand angezündet hatte. Gleich daneben sitzen Frauen, die kleine, würfelartige Kuchen, die in Glasbehälter gepackt sind, verkaufen.

Nach der kleinen Brücke kommt das Fußballfeld, das am Abend in einen *Maquis* umgewandelt wird. Um dieses Feld errichten einige Männer eine Mauer. An den Aluminiumgittern der Absperren spiegeln sich die Blitze am Himmel wieder. Ein kleines Mädchen hält mir ihre Schüssel mit Reis entgegen und lächelt mich an. Die Boutiquen beginnen schon zu schließen. Aus einem Männerhosen-Geschäft namens *Obama Style* dröhnt noch Musik. Auf der anderen Straßenseite knien zwei Männer auf ihrem Teppich und verrichten ihr rituelles Gebet<sup>7</sup>.

Am Beispiel des Fußballfeldes kann man erkennen, dass derselbe Ort zu verschiedenen Tageszeiten unterschiedliche Funktionen hat. Es existieren also verschiedene „Räume“ an ein und demselben Ort. Am Tag dient der Platz zum Fußballspielen, am Abend jedoch werden Tische und Stühle aufgestellt und die Menschen vergnügen sich und konsumieren dort.

Auch an anderen Stellen lassen sich dieser Wandel und die Flexibilität des Raumes ausmachen. Ein Stück Boden zwischen einer befahrenen Straße und einem kleinen Geschäft kann am Tag einem Mechaniker 'gehören', der mit Reifen und Schraubenzieher auf Kunden wartet, und gegen Abend kann der gleiche Ort einer Frau als Verkaufsstelle für ihren Reis dienen. Es ist die Straße, die es ermöglicht Geld zu verdienen und somit das Überleben zu sichern. So sagt Sanvi (Int. 16, 2010: 23-24), der einen Frisörsalon betreibt und gleichzeitig im Stoffgeschäft seiner Tante arbeitet: «Sans la rue, tu ne peux pas vivre, c'est la rue même qui te permet de développer tes commerces». Auch der Bronze-Künstler erzählt mir, er habe für sein Geschäft, in dem er Bronze-Statuen verkauft, eine Straße gesucht, in der sich viele Leute aufhalten. Nur so könne sein Geschäft funktionieren (vgl. Int. 8).

Mit Michel, der bei der deutschen Botschaft arbeitet, führe ich gegen 20 Uhr ein Interview in einem *Maquis*, im Zentrum der Stadt. Er erklärt mir, dass man hier am Tag alles kaufen kann. VerkäuferInnen kommen mit Uhren, Hosen, Handys, Schuhen, Kassetten, Videos etc. und die

<sup>7</sup> Feldforschungsbericht *Avenue de l'Armée*, am 03.08.2010.

Kunden des *Maquis* diskutieren viel und kaufen dann oft die Produkte. Es ist praktisch, man braucht dort nur zu sitzen und zu warten, bis die HändlerInnen kommen, außerdem sei die Ware eher günstig (vgl. Int. 4).

Ein gutes Geschäft auf den Straßen sind Lebensmittel und gekochtes Essen. Vor den *Maquis* wird oft gekocht, man findet gebratenen Fisch oder Fleisch, sowie Reis mit diversen Saucen. Außerdem gibt es Brochetten (Fleischspießchen) mit scharfen Gewürzen. Die Speisen werden dann in das Lokal gebracht oder man kann das Essen auch mitnehmen, wenn man kein teures Getränk im Lokal bezahlen kann oder will.



Abbildung 7: Attieké mit Fisch © Jasmin Thomas 2010

„La restauration populaire se trouve dans la rue“ (Int. 1, 2010: 157-158) sagt Robert, Professor für Recht. Er meint damit, dass die meisten Menschen auf der Straße essen (siehe Abb. 7). Es ist oft billiger, als die Zutaten auf dem Markt zu kaufen und zu Hause zu kochen. Vor allem viele Männer bevorzugen die Straßenküche, wenn sie keine Frau haben, die für sie Essen zu bereitet.

Straßenrestaurants, oft von Frauen betrieben, bieten Bohnen, *Attieké* (eine Art Maniok-Gries, siehe Abb. 7) mit Fisch, fetten Reis, Spaghetti etc. an. Zumeist verfügen sie über kleine Holzbänke und Tische, damit man sich zum Essen hinsetzen kann. Bunte Plastikbecher mit Leitungswasser stehen auf den Tischen und größere Wasserkübel befinden sich unterhalb der Tische, um sich die Hände zu waschen. Besteck gibt es meist nicht. Die Portionen sind unterschiedlich groß, je nachdem wie viel man bezahlen will. Für 100 CFA Franc (*Franc de la Communauté Financière d’Afrique*)<sup>8</sup> bekommt man eine kleine Portion, für 400 CFA Franc eine sehr große. Auch *Kioske* bieten Essen an. Hier kann man Spagetti, Leber, Omelette mit Baguette, Reis und oft auch Kaffee und Tee kaufen.

<sup>8</sup> 100 CFA Francs entsprechen etwa 15 Euro-Cent.

Auf den Straßen von Ouagadougou findet man Nahrungsmittel, Handys und Medikamenten bis hin zu BHs und Unterhosen, also alle Güter des täglichen Bedarfs. In der Innenstadt und in der Nähe von gut besuchten Maquis sieht man SchuhputzerInnen. SchneiderInnen hingegen halten sich eher in den Wohnvierteln auf und suchen ihre KundInnen in den Gehöften auf. Sie machen auf sich aufmerksam, indem sie ihre Scheren zusammenschlagen und damit ein lautes metallisches Geräusch erzeugen. Schnell werden dann mittels der kleinen Nähmaschine, die sie bei sich haben, Knöpfe angenäht und Löcher gestopft.

Diese Beschreibung zeigt wie flexibel die Menschen in ökonomischer Hinsicht sind. Noch ein anderes Beispiel: Eines Nachts, als ich mit einem Bekannten unterwegs war, hatte sein Moped eine Panne. Auf unserem Weg zum nächstgelegenen Mechaniker kamen wir gegen drei Uhr in der Früh an einer belebten Straße vorbei. An einer Ecke saß ein älterer Mann an einem kleinen Holztisch, der Sandwiches an die NachtschwärmerInnen verkaufte. Da sich neben seinem Stand auch ein Mechaniker befand, kauften wir auch eines seiner Sandwiches. Auf einmal hörte ich das Meckern einer Ziege und sah, dass sich hinter dem Mann etwa 10 bis 15 lebendige Ziegen befanden. Ich fragte nach und erfuhr, dass derselbe Mann, der Sandwiches verkaufte, gleichzeitig diese Ziegen feilbot, da das Fastenfest vor der Tür stand.<sup>9</sup>

Hier sieht man den Erfindungsreichtum der Menschen. Der Mann der kurz vor dem Ramadan-Ende seine Ziegen verkaufen möchte, sieht seine Möglichkeit dies in der Nacht auf einer belebten Straße zu tun. Gleichzeitig verkauft er auch Sandwiches, um einen kleinen Nebenverdienst zu erhalten.

#### **4.2.3.3. DER INFORMELLE HANDEL IN OUAGADOUGOU**

Es ist schwierig zu sagen, wie viel Prozent des Handels in Ouagadougou informell ist. Aber Hammer (2005: 161) beispielsweise, geht davon aus, dass in den Städten des Sahels „weit mehr als die Hälfte der Bevölkerung ihr Überleben über informelle Tätigkeiten, die weder staatlich anerkannt noch primär traditionell geregelt sind, sichern“. Calvès (2007: 295) betont, dass in den frühen 1990er Jahren über 80% der bezahlten Jobs in Ouagadougou außerhalb des formellen Sektors stattfanden. Außerdem wächst die Anzahl der ungesicherten Arbeiten im informellen Sektor von Jahr zu Jahr.

---

<sup>9</sup> vgl. Feldforschungsbericht Ziegenverkauf, am 06.09.2010.

Hammer argumentiert, dass der informelle Sektor für viele Menschen eine Chance darstellt, da viele, die vom formellen Sektor ausgeschlossen sind, hier ein Einkommen finden. Ohne den informellen Sektor könnten viele Menschen in den Sahelstaaten gar nicht überleben. Jedoch warnt Hammer davor, den informellen Sektor insgesamt positiv zu bewerten, denn „die Einkommen im informellen Sektor sind zu groß, um direkt zu sterben, aber meist doch zu gering, um gut zu leben und beispielsweise für die nächste Generation Ausbildungsinvestitionen zu ermöglichen“ (Hammer 2005: 163). Außerdem werden oft informelle, lukrative Tätigkeiten in gesetzlich zugelassenen Bereichen formalisiert und an HändlerInnen übergeben, die in diese Branche investieren können. Daher können sie eine breitere Auswahl von Produkten und Dienstleistungen bieten und den informell Tätigen wird somit die Einkommensquelle genommen (vgl. Hammer 2005: 164).

Auch Madame Badini, Professorin der Soziologie, weist auf die paradoxe Situation in Ouaga hin. Einerseits will die Stadtverwaltung den Handel reglementieren und stellt Boutiquen für HändlerInnen auf, damit ihre Tätigkeit „legalisiert“ wird. Andererseits jedoch muss man, um diese Boutique benutzen zu können, Geld investieren. Das können sich die meisten jedoch nicht leisten. Somit müssen sie sich weiterhin mit informellem Straßenhandel durchschlagen (vgl. Int. 2).

Eine Wirtschaftsstudentin meint im Interview, dass die Straßenhändler gezwungen sind dieser Tätigkeit nachzugehen, da sie nicht die gleichen Qualifikationen haben, wie Menschen, die ihr Gewerbe angemeldet haben. Trotzdem sei der informelle Handel für das Wachstum der Wirtschaft wichtig (vgl. Int. 13). Außerdem sind unangemeldete Tätigkeiten für viele Menschen lebenswichtig, wie auch ein Wächter bemerkt: «La rue, c'est un lieu pour eux, pour s'en sortir de leur galère» (Int. 27, 2010: 8).

Ein Beispiel für informelle Arbeit sind die Mechaniker, die sich in der Nacht auf den Straßen niederlassen. Oft haben sie keine oder nur eine geringe Ausbildung, jedoch profitieren sie von der großen Nachfrage. In der Nacht sind in Ouaga viele Menschen mit dem Moped unterwegs und so passiert es nicht selten, dass der Motor kaputt geht, die Bremsen versagen oder die Reifen durch herumliegenden Müll aufgeschlitzt werden. Wenn man also mitten in der Nacht eine Reifenpanne hat, ist es praktisch, dass an jeder Ecke ein Mechaniker sitzt, der sie beheben kann.

#### 4.2.3.4. DIE STRASSE ALS ORT DER KOMMUNIKATION UND INFORMATION

Neuigkeiten verbreiten sich am schnellsten auf der Straße. Noch bevor das Fernsehen von einem Ereignis berichtet, ist man gewöhnlich schon durch Freunde oder Bekannte darüber informiert, meint Bouba, der Beamte. Außerdem würde man nicht am Gesellschaftsleben teilnehmen, wenn man nicht auf die Straße geht (vgl. Int. 3).

Ramatou, Filmstudentin und Praktikantin bei RTB (*Radio Télévision du Burkina*) erzählt, dass man Freunde und Bekannte auf den Straßen trifft. Von ihnen erfährt man, was in der Nachbarschaft passiert, wer Hochzeit feiert, wer ein Kind bekommen hat und wer sich ein neues Moped gekauft hat. So werden die Neuigkeiten weiter gegeben und ausgetauscht (vgl. Int. 7).

In den *Maquis* und den *Kiosken* erfährt man, wo es Arbeit gibt, und auch Jobangebote werden häufig auf Anzeigetafeln neben den Straßen ausgehängt. Der Wächter eines Hauses in einem „Weißenviertel“ erzählt, dass ihn viele Leute nach Arbeit fragen. Sie hoffen, dass er Informationen hat, in welchen Häusern Angestellte gebraucht werden (vgl. Int. 26). Menschen, die keinen Fernseher haben, sagt Sanvi, der Frisörsalonbesitzer, sind darauf angewiesen, sich auf der Straße Informationen zu holen (vgl. Int. 16). Aber auch Madame Badini, Professorin der Soziologie meint (Int. 2, 2010: 79-81): «C'est un lieu d'échange aussi, donc on peut accéder à certains informations de bouche à oreille. C'est un espace de communication sociale».

Doch, wie vertrauenswürdig und zuverlässig sind die Informationen die man auf der Straße erhält? Auf diese Frage meint Robert, der Professor für Recht, dass diese Informationen nicht immer zuverlässig sind, denn durch die mündliche Weitergabe werden sie verfälscht und nicht selten entsprechen die Inhalte den Tatsachen nicht mehr (vgl. Int. 1).

Dass die Straße für Demonstrationen genutzt wird, wurde kaum erwähnt. Nur Professorin Badini ging darauf ein. Sie meinte, dass bei einer Manifestation die Straße nicht nur als physischer Ort zu sehen ist. In diesem Fall ist sie stark symbolisch besetzt, denn die Bevölkerung trägt auf der Straße ihre sozialen Kämpfe aus. Außerdem nutzen PolitikerInnen die Straße, um die Aufmerksamkeit der BewohnerInnen auf anstehende Wahlen zu lenken oder um Werbung für die eigene Partei zu machen (vgl. Int. 2).

Werbung ist auf den Straßen allgegenwärtig. Oft fahren Autos mit großen Lautsprechern am Dach durch die Straße, um auf Medikamente, Veranstaltungen oder nicht-alltägliche Produkte, wie frisch eingetroffenen Fisch aufmerksam zu machen. Auf dieselbe Art informiert die Stadt-

verwaltung die BürgerInnen über besondere Ereignisse, wie den Tag der Frau, eine AIDS Kampagne oder über eine Vereinsveranstaltung.

Mit lauter Musik versuchen DJs die Aufmerksamkeit der Passanten auf spezielle Sonderangebote zu lenken oder preisen die gute Qualität eines Produktes. Omar Yoda, mit welchem ich ein Interview durchführte, ist DJ und macht Werbung für unterschiedliche Unternehmen, wie Telefonnetzprovider, Internetcafés oder Instantkaffee von Nestlé. Ich besuchte ihn bei seiner Arbeit. Im Folgenden folgt eine Beschreibung meiner Eindrücke bei diesem Besuch vom 03.09.2010, wie ich sie in meinem Tagebuch festhielt:

*„Vouloir est pouvoir, quand on veut on peut, il suffit d’y croire et tu vas voir. Vouloir est pouvoir, quand on veut on peut, il suffit d’y croire et tu vas avoir“<sup>10</sup>*

Diese zwei Textzeilen dröhnen aus den großen Boxen vor einem Internet Café im Stadtteil Wemtenga. Die Musik ist laut, um möglichst viele Menschen auf die Aktion des Internet-Cafés aufmerksam zu machen. Die Aktion besteht darin, dass eine Computerausbildung in den Ferien statt 40.000 nur 20.000 CFA kostet. Die Aufgabe von DJ Omar ist es, dafür zu werben. Er spielt bekannte Musikstücke und redet zwischendurch immer wieder ins Mikrofon: *Promo Vacances 2010, c’est le moment de se former!* sagt er auf Französisch, doch manchmal übersetzt er den Satz auch auf Mooré, einer der am häufigsten gesprochenen Sprachen in Ouaga. Der Satz lautet etwa: jetzt ist der Zeitpunkt, um sich weiter zu bilden!

Es ist ein Freitag und auf der Straße vor uns gehen viele Menschen mit traditionellen Gewändern und einem Gebetsteppich über der Schulter, in Richtung Moschee. Omar bittet einen Mann, der gerade vorüber geht, durchs Mikrofon, auch für ihn zu beten. Außerdem kommentiert er vieles, wenn hübsche Frauen vorbei gehen, wenn jemand gähnt oder wenn jemand gerade etwas isst, fragt er durchs Mikrofon, bin ich eingeladen? Die Passanten müssen über seine Witze lachen. Da er dort wohnt, wo er arbeitet, kennt er viele, die vorbei gehen und er begrüßt sie.

Auf der großen Straße gegenüber fährt ein Mann mit einem braun-gelben Nescafé T-Shirt auf einem Fahrrad, Omar ruft: Nescafé, Nescafé komm her! Also kommt dieser und Omar kauft einige Probepackungen von der neuen Nescafé Sorte Ingwer-Zitrone. Manchmal bleiben Leute auch stehen und erkundigen sich nach dieser Aktion. Eine Frau mit Bananen auf dem Kopf

---

<sup>10</sup> Wollen ist Können, wenn man will dann kann man auch, es genügt daran zu glauben und du wirst sehen  
Wollen ist Können, wenn man will dann kann man auch, es genügt daran zu glauben und du wirst haben.

kommt vorbei, dann ein Mädchen, das Erdnüsse verkauft, ein Mann mit bunten Plastikbechern, ein Wagen mit Socken, ein kleiner Junge der Lose verkauft. Das große Glück! Einem kleinen Jungen, der Kolanüsse bei sich hat, kauft Omar einige ab. Er meint, das gebe ihm die Kraft weiter durchs Mikrofon zu reden und zu singen.

Omar spielt ein Lied von Arafat (einem der bekanntesten DJs der Elfenbeinküste) und Kinder, die gerade den Kanal reinigen, hören damit auf und beginnen zu tanzen. Außerdem kommen immer wieder Freunde von Omar zu ihm an den DJ-Tisch und erzählen Witze über das Mikrofon. Für diese Arbeit verdient Omar nicht viel, und dennoch ist es anstrengend den ganzen Tag zu reden. Er wechselt sich mit einem DJ-Kollegen ab, damit er nicht den ganzen Tag durcharbeiten muss. Doch er macht diese Arbeit auch, um die Leute auf sich aufmerksam zu machen. Es ist eine Art Werbung für ihn selbst, so hat er die Chance andere Angebote zu bekommen und auf Hochzeiten oder auf anderen Festen zu animieren, Musik aufzulegen und damit ein bisschen mehr Geld zu verdienen“.<sup>11</sup>

#### **4.2.3.5. DIE STRASSE ALS RITUELLER UND SYMBOLISCHER ORT**

Dass die Straße auch als symbolischer und ritueller Ort Bedeutung hat, fiel mir eines Tages auf, als ich in den frühen Morgenstunden spazieren ging. Ich befand mich auf einer unasphaltierten Straße und sah eine Kalebasse mit Samen und Stofffetzen mitten auf einer Kreuzung liegen. Ich wunderte mich darüber und fragte daher bei meinen InterviewpartnerInnen nach.

##### **4.2.3.5.1. OPFERGABEN, WESEN, GEISTER**

Mir wurde erklärt, dass Opfergaben in Form von Nahrung, Stoffen, Muscheln, Kolanüsse, Geld etc. in Ouaga sehr lange Tradition haben und noch immer üblich sind. Diese Gaben werden deswegen mitten auf Kreuzungen gelegt, weil dieser Platz ein Symbol für Austausch darstellt, und weil sich an einer Kreuzung Menschen treffen, ob sie wollen oder nicht, sagt Michel (vgl. Int. 4).

Selbst in der Stadt bleiben einige Menschen ihren traditionellen Bräuchen, die sie aus den Straßen der Dörfer mitgebracht haben, verbunden. Das bedeutet, dass die Straße als ritueller Ort gesehen wird. Auf ihr kann man anderen Menschen durch Opfergaben Schaden zufügen, oder sich selbst vor diesen Flüchen schützen, indem man Rituale durchführt.

---

<sup>11</sup> Feldforschungsbericht *Promo Vacances*, am 03.09.2010

Viele BewohnerInnen Ouagadougous glauben, dass die Straße am Tag von den Menschen und in der Nacht von den Geistern der Verstorbenen benutzt wird. Wenn man sich zu spät auf den Straßen aufhält, könnte man auf diese Geistwesen treffen, die auch Schaden zufügen können. Dies erklärt Professorin Badini, die an der Fakultät für Soziologie an der Universität Ouagadougou unterrichtet (vgl. Int. 2).

Spät nachts als ich einmal mit einem Bekannten auf seinem Moped nach Hause fuhr, hielten wir am Straßenrand. Da kam uns eine weiß gekleidete Frau barfuß entgegen, die verstört wirkte. Mein Bekannter erklärte mir: Diese Frau ist schon tot, sie kommt vom Friedhof. Ich fragte ihn, ob er sie gekannt hätte, er verneinte und sagte: Sie ist ganz in weiß gekleidet, mitten in der Nacht ohne Schuhe allein unterwegs, da kann sie nur eine Tote sein.

Auch Theodore, der Architekt erzählte mir, dass er manchmal auf dem Weg zur Arbeit an Kolanüssen oder Hirsekörnern, die jemand auf die Straße gelegt hatte, vorbei kommt. Manche würden auch Hühner als Opfergaben schlachten und sie dann sorgfältig mitten auf einen Weg legen. Das machen sie, weil ihnen ein Marabut geraten hätte, wertvolle Dinge zu opfern, damit ihre Wünsche in Erfüllung gehen. Manche wünschen sich eine neue Arbeit, andere wollen ein Problem lösen oder eine Prüfung schaffen (vgl. Int. 6).

Michel erklärte mir, dass Nahrung als Opfergabe im Allgemeinen für den Wunsch nach Wohlstand und Gesundheit steht. Das können Hirse, Mais oder auch Hühner sein. Muscheln, Stroh, Stoffe etc. hingegen werden geopfert, um eine bestimmte Position zu erreichen oder um jemanden Schaden zuzufügen (vgl. Int. 4).

Emmanuel, der einen Kiosk betreibt, sagt, dass heutzutage jeder versuchen würde, besser zu leben und immer mehr zu besitzen. Um dies zu erreichen vertrauen die meisten auf Gott, und einige vertrauen auf die Hilfe der Marabus und Geister. Viele streng gläubige Muslime und Christen sehen in dem Anrufen von Geistern etwas Böses, das mit ihrer Religion nicht in Einklang zu bringen und daher verboten ist. Trotzdem gibt es auch gläubige Menschen, die Opfergaben auf den Straßen darbringen. Emmanuel stören diese Riten nicht, er habe sich selbst nichts vorzuwerfen, und so habe er auch nichts zu befürchten (vgl. Int. 17).

Da die Geister keine Augen hätten, könnten sie sehr gut hören und so würde es bereits reichen die Unwahrheit zu sagen, um von ihnen bestraft zu werden. Diese Wesen würden die Straßen ebenso wie die Menschen bewohnen und durch die Opfergaben könne man Kontakt mit ihnen aufnehmen, weiß Idrissa, der als Koch arbeitet. Mit Hilfe dieser Geister könne man Probleme

lösen oder sie helfen bei der Erfüllung von Wünschen. Idrissa erklärt allerdings, dass die meisten Opfergaben auf die Straßen gelegt werden, um Menschen Schaden zuzufügen oder um jemanden zu zerstören. Er meint, dass diese Riten für die Gesellschaft nicht gut wären, da sie dadurch den Ruf bekommen würde, primitiv und weniger entwickelt zu sein (vgl. Int. 27).

#### 4.2.3.5.2. GEBET UND FESTE

Andererseits wird die Straße auch für christliche und muslimische oder soziale Anlässe benutzt. Zeremonien, wie Hochzeiten, oder der Brauch des *Quarantième Jour* (ein Fest zur Würdigung einer Person, 40 Tage nach ihrem Tod) spielen sich auch auf der Straße ab. Zelte werden am Straßenrand aufgebaut, damit die Menschen dort zusammenkommen können, um zu essen, trinken, tanzen und zu musizieren. An manchen Tagen kann man auch an der Lautstärke und dem Fahrstil der VerkehrsteilnehmerInnen erkennen, dass eine Hochzeit im Gange ist. Dann fahren Gruppen von Moped-FahrerInnen wild, mit lautem Gehepe und Geschrei durch die Straßen. Abdoulaye, ein Krieger des Königs, erzählt, dass er und die anderen Reiter des Königs oft zu Hochzeiten eingeladen werden. Sie begleiten das Brautpaar mit ihren Pferden zur Kirche oder zum Rathaus und unterhalten die Gäste mit einer akrobatischen Show. Sie galoppieren dabei an den Menschen vorüber und vollführen einen Handstand im Sattel (vgl. Int. 10).



Abbildung 8: Gebetsteppiche im Zentrum der Stadt, © Jasmin Thomas 2010

Es gibt für Muslime keinen Ort an dem sie nicht beten können, sagt Theodore, der Architekt (vgl. Int. 6). Deswegen sind aufwendig gebaute Gotteshäuser nicht notwendig. Muslime beten auch neben der Straße, vor Geschäften, in Parks oder auch in der Innenstadt vor einem großen

Kreisverkehr (siehe Abb. 8). An großen muslimischen Feiertagen wird auch die Straße neben den Moscheen für den Verkehr gesperrt, wenn nicht alle Gläubigen im Gotteshaus Platz haben, und sie deshalb ihre Teppiche vor der Moschee ausbreiten müssen.

Theodore, der selbst Christ ist, weiß, dass für die Muslime der Ort an dem sie beten, keine Rolle spielt, sondern, dass es viel wichtiger ist, was sie im Herzen haben (vgl. Int. 6, 2010). Eine Wirtschaftsstudentin meint, dass der Straßenrand ein guter Platz zum Beten sei, weil es zeigt, dass man nichts zu verstecken hat. Man betet zu Gott, nicht mehr und nicht weniger (vgl. Int. 13).

Die religiöse Nutzung der Straße hat aber auch eine andere Seite. Kinder aus der Koranschule, die sogenannten *Talibés*, werden zum Betteln auf die Straße geschickt. Man trifft sie mit zerschissenen Gewändern und Blechdosen vor allem an Kreuzungen an, wo sie versuchen, von Auto- und MopedfahrerInnen Geld zu bekommen. Diesen *Talibés* schließen sich auch andere Kinder an, die nicht für religiöse Zwecke betteln, sondern arm sind oder keine Familie mehr haben (vgl. Int. 16 und 3).

#### **4.2.3.6. DIE URBANE LANDWIRTSCHAFT**

Landwirtschaft und Stadt schließen sich nicht aus, bereits in den ersten urbanen Siedlungen dieser Erde wurde Landwirtschaft betrieben. Eine Definition von urbaner Landwirtschaft findet sich bei Obuobie et al (2006). Hier heißt es (ebd. 1): „Urban and peri-urban agriculture can be defined as the production, processing and distribution of foodstuff from crop and animal production, fish, ornamentals and flowers within and around urban areas“. Städtische Landwirtschaft ist in Ouagadougou an vielen Orten sichtbar. Zum Beispiel auf einem Fußballfeld, dort werden auf dem kleinen Platz zwischen dem Spielfeld und der Laufbahn Bohnen gepflanzt.



Abbildung 9: Bvd. Charles de Gaulle © Jasmin Thomas 2010

Oft wird die Fläche zwischen Straße und dem befestigten Fußweg für den Anbau von Gemüse verwendet (siehe Abb. 9). Bewässert wird die Fläche in der Regenzeit, wenn das Wasser aus dem Kanal austritt und die Fahrbahn überschwemmt wird.

In der ganzen Stadt, sieht man neben der Straße kleine Beete, in denen Bohnen, Okra, Erdnüsse oder Mais angebaut werden. Für einige Menschen sind diese Felder überlebensnotwendig, und anderen, meistens Frauen ermöglichen sie ein Zusatzeinkommen. Die Früchte und das Gemüse, die sie dort ernten, können sie am Straßenrand verkaufen. In der Regel sind es aber die Männer, die für den Anbau von Gemüse auf den Freiflächen zuständig sind. Das Verhältnis ist etwa 60 zu 40% (Obuobie et al. 2006: 26). Manchmal hängt es von der Art der Pflanzen ab, ob sie von Männern oder Frauen angebaut werden. Frauen pflanzen eher traditionelles Gemüse als Beitrag zur Subsistenzsicherung, Männer dagegen haben eine Vorliebe für exotische Pflanzen, die einen größeren Ertrag versprechen. Der Straßenverkauf ist jedoch meist Frauen vorbehalten, während Männer oft den Gemüsegroßhandel übernehmen und etwa Restaurants beliefern (ebd.: 26 ff.).

Auch in Wohnvierteln wird jede Möglichkeit benutzt, Gemüse anzubauen. Aber man sieht Gemüseanbau auch direkt neben Tankstellen oder auf dem Universitätscampus. Laut Janowicz (2008a) hat die urbane Landwirtschaft einige Vorteile für die Stadt. Der Zugang zu den Produkten ist unmittelbar, lange Transportwege fallen weg und Verpackungsmaterialien werden nicht gebraucht. Die organischen Abfälle der Stadt

können für die urbane Landwirtschaft nutzbar gemacht werden und somit in den biologischen Kreislauf zurückgeführt werden. Außerdem ist sie, wie bereits erwähnt, für die Subsistenzsicherung vieler Familien unabdingbar. Aber die städtische Landwirtschaft bereitet auch Probleme: die Gemüsebeete müssen bewässert werden, obwohl Wasser in vielen Städten des Südens knapp ist. Laut einer Studie (ebd.: 327 f.) werden ca. 50% der Anbauflächen mit ungeklärten Haushaltsabwässern versorgt. Die Giftstoffe der Abwässer werden im Gemüse abgelagert und diese gesundheitsschädigenden Bohnen etc. werden von den Menschen gegessen. Besonders bei Kindern kann das zu Vergiftungen führen.



Abbildung 10: Ziegen auf Nahrungssuche © Jasmin Thomas 2010

Eine weitere Gesundheitsgefährdung stellt die Nutztierhaltung in großen Städten dar. Durch das Zusammenleben mit Tieren auf engstem Raum werden Krankheitserreger von Tieren auf Menschen übertragen. Zudem kann auch die unsachgemäße Entsorgung der tierischen Exkremente Folgen für die Gesundheit der Menschen in der Umgebung haben (ebd.: 328).

Wie bereits erwähnt (Kap. 4.2.3.1.) werden mitten in der Stadt, Tiere wie Ziegen, Schafe, Schweine, Hühner, Pferd, sogar Kamele gehalten (vgl. auch „Müllweiden“ in Chevron / Reinprecht / Traoré 2002: 138). Auf der Suche nach Nahrung wandern sie durch die Straßen der Stadt. Sie tauchen an stark befahrenen Straßen auf und stellen eine Gefahr für motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen dar. Es kommt daher regelmäßig zu schweren Unfällen.

#### **4.2.3.7. DIE STRASSE ALS PLATZ DES SPORTS UND DER BILDUNG**

Die Straße ist ein beliebter Platz für Ballspiele. Da es kaum Sportstätten für die vielen Kinder und Jugendlichen der Stadt gibt, spielen sie oft auf den Sandstraßen Fußball. Wenn man also

durch manche Wohnviertel fährt, muss man aufpassen, die spielenden Kinder nicht zu überfahren. Wenn eine große asphaltierte Straße noch nicht fertig gebaut ist, kann auch sie als Fußballplatz dienen. Diese nicht fertig gebauten Straßen eignen sich besonders gut, da noch keine Autos auf ihnen fahren und sie meist schon beleuchtet sind.

Die Beleuchtung der Straße nützen auch Kinder und Jugendliche, die lernen wollen. Laut der Studie „Ouaga. 2009“ haben in Ouagadougou nur ca. 23% der Haushalte Strom (vgl. Boyer 2009: 38). Es ist verständlich, dass die Straßenlampen daher zum Lesen oder um die Hausübungen zu machen verwendet werden. So wird die Straße zu einem Ort des Studiums. Jedoch lernt man dort nicht nur aus Büchern. David, der in einem Hotel arbeitet, meint, dass man auf der Straße alles was man zum Überleben braucht, lernen kann. Man muss daher nicht in ferne Länder reisen, um Erfahrungen zu sammeln (vgl. Int. 11).

Auch Frisörsalonbesitzer Sanvi sagt, dass die Straße die Erziehung von Kindern und Jugendlichen übernehmen kann. Dort würde man oft mehr lernen als zu Hause (vgl. Int. 15). Erziehung und Bildung können über die Straße und die dort geknüpften sozialen Kontakte, vermittelt werden.

#### **4.2.3.8. DIE STRASSE ALS ORT DER BEGEGNUNG UND DES VERGNÜGENS**

##### **4.2.3.8.1. DIE BEGEGNUNGEN**

Es ist leicht auf der Straße Leute anzusprechen und mit ihnen ins Gespräch zu kommen. Will ein Mann eine Frau kennen lernen, oder umgekehrt, ist die Straße ein guter Ort dafür. Der Bronzekünstler hat die Erfahrung gemacht, dass es sehr leicht ist, auf den Straßen zu flirten.

Robert, Professor an der Universität in Koudougou findet dagegen es sei nicht mehr so einfach wie früher, Frauen auf den Straßen anzusprechen. Männer hätten Angst vor der Reaktion der Frauen, die heute viel selbstbewusster sind und Männer auch abweisen. Deshalb gehen die Männer lieber in die *Maquis* und würden dort ihr Glück versuchen. In diesem Sinn sagt Robert (Int. 1, 2010: 191-192): «Donc la rue n'est plus un espace de rencontre entre l'homme et la femme».

Die Straßen werden genutzt, um sich zu erholen und um auf andere Gedanken zu kommen. Oft sitzen Männer auf Plastikstühlen am Straßenrand und suchen Schatten unter Bäumen. Sie unterhalten sich, spielen Karten oder Brettspiele. Außerdem beobachten sie was auf der Straße passiert, was die Kinder machen und wer mit dem Moped oder Auto vorbei kommt. Sie reden

dann darüber, wie sie einmal ein teures Auto haben werden, natürlich erst nachdem sie einen Job gefunden haben. Auf der Straße zu sitzen und sich dort mit anderen zu unterhalten, ist eine Tradition geworden. Abdoulaye, ein Student sagt, weil die Höfe sehr eng seien, und viele Menschen auf engem Raum wohnen müssten, gehen sie hinaus auf die Straße, um Luft zu schnappen (vgl. Int. 23).

Einige InterviewpartnerInnen meinen, dass die jungen Männer deswegen am Straßenrand sitzen würden, um die Aufmerksamkeit der Mädchen zu erregen. Das Straßenbild von Ouagadougou ist geprägt von Männern, die am Straßenrand gemütlich zusammen sitzen, diskutieren und Tee trinken. Auf diese Versammlungen, die so-geannten *Grins*, werde ich in Kap. 4.2.4.3. noch näher eingehen.

Die Menschen in Burkina Faso sind ein sehr fröhliches Volk, sie lachen viel und erzählen Witze. Als ich einmal an dem Kiosk meines Interviewpartners Emmanuel saß, kam ein hübsches Mädchen auf einem Moped vorbei. Sie fragte ihn im Vorbeifahren, ob er 5.000 CFA wechseln könne. Er bejahte und sie kam zurück. Obwohl er wusste, dass er das Wechselgeld für seine eigenen Kunden/Kundinnen brauchen würde, wechselte er den großen Schein. Er sagte ihr, dass er das nur für sie täte, da er sie schätze. Sie solle am Abend wieder vorbei kommen und ihn dafür in der Boutique nebenan auf einen Kuchen einladen. Als das Mädchen ihm zu verstehen gab, dass sie nicht kommen würde, drohte er ihr, dass er dafür sorgen werde, dass es in ihrer Straße nicht mehr regnen würde. Sie lachte und fuhr davon.

Diese Begebenheit verrät viel über den Umgang der jungen Menschen miteinander. Einen 5.000er Schein zu wechseln, ist nicht leicht, aber man hilft sich wenn es möglich ist. Zugleich scherzt und flirtet Emmanuel mit dem Mädchen. Es ist nicht ungewöhnlich, dass man in Ouagadougou direkt nach Geld und Geschenken fragt. Außerdem droht Emmanuel dem Mädchen mit einem Fluch, denn er wolle dafür sorgen, dass es in ihrer Straße nicht mehr regnet. Sie nimmt das zwar nicht ernst, dennoch zeigt dieser Satz, dass Flüche und Prophezeiungen in der heutigen Gesellschaft immer noch eine Rolle spielen.

#### **4.2.3.8.2. PARENTÉ À PLAISANTERIE**

Ein besonders interessantes Phänomen in Burkina Faso sind die Scherzbeziehungen, die auf Französisch *parenté à plaisanterie* heißen. Zwei verschiedene Ethnien formen eine Allianz, die es ihnen erlaubt, sich gegenseitig zu beschimpfen. Diese Beziehungen haben eine lange Tradi-

tion und sind dafür gedacht körperliche Auseinandersetzungen, und in weiterer Folge auch Kriege zu vermeiden, indem man sich verbal abreagiert. Beide Parteien wissen, dass diese Beschimpfungen nicht ernst gemeint sind und sie können später gemeinsam darüber lachen. Oft wird eine Person beschimpft, die man noch nicht kennt und von der man nur weiß, dass sie einer bestimmten Ethnie angehört.

Im Kontext der Straße erzählte mir mein Interviewpartner, der Student Innocent Bansé folgendes Beispiel. Er war eines Tages mit einem ausgeborgten Moped in der Stadt Ouagadougou unterwegs, um einen Freund abzuholen. Dabei fuhr er bei Rot über eine Ampel und wurde von der Polizei aufgehalten. Der Beamte konfiszierte das Moped, da er keine Papiere dafür hatte. Jedoch wusste Innocent, wenn er das Moped dort lassen würde, würde er es nicht mehr zurückbekommen. Daher versuchte er zu verhandeln und bot an, seinen Ausweis dort zu lassen. Nachdem er den Freund abgeholt hätte, würde er wieder kommen, um die Strafe zu bezahlen. Der Polizeibeamte war jedoch hartnäckig und gab ihm das Moped nicht zurück. Erst als er sah, wie verzweifelt mein Kollege war, nahm er den Ausweis, um ihn zu begutachten. Als er den Namen Bansé las, machte er sofort einen Witz: Deswegen siehst du also nicht gut und fährst bei Rot, weil du Bissa bist. Innocent wusste nun, dass der Polizist zur Ethnie der Gourounsi gehören müsste, denn mit ihnen hatten die Bissa eine Allianz. Also spielte er das Spiel mit und befahl dem Polizisten ihm seinen Ausweis zurück zu geben. Schließlich nahm er ihm den Ausweis einfach weg, setzte sich auf sein Moped und fuhr davon. Normalerweise wäre er für dieses Vergehen schwer bestraft worden, doch da die beiden Ethnien diese Art der Scherzbeziehungen haben, durfte er ungestraft so handeln (vgl. Int. 5).

Bei diesen Scherzbeziehungen sind alle Beteiligten auf derselben hierarchischen Ebene, gleichgültig ob sie Minister, Präsident oder Schuhputzer sind. Es ist in diesem Fall nicht möglich, die Macht, die man im ‚wirklichen‘ Leben über eine andere Person hat, geltend zu machen.

#### **4.2.3.8.3. DER MAQUIS ALS TEIL DES STRASSENLEBENS**

Das französische Wort *Maquis* ist ursprünglich ein Ausdruck aus Korsika, der eine dichte Vegetation, die für Menschen schwer zugänglich ist, beschreibt. Während des 2. Weltkriegs bezeichnete das Wort *Maquis* alle Verstecke der Aufständigen und wurde somit zu einem wichtigen Symbol der *Résistance* (vgl. Concours National de la Résistance et de la Déportation 2005: 20).

Somit ist also der *Maquis* ein Zufluchtsort, in den man sich begibt, wenn Gefahr droht. Vielleicht ist es etwas übertrieben ausgedrückt, meint Robert, aber im Ganzen hat ein *Maquis* noch immer diese Funktion. Die Menschen flüchten aus ihrem Leben, um sich zu betrinken und um ihre Probleme zu vergessen. In den *Maquis* erschafft man sich seine eigene Realität, die anders ist als das alltägliche Leben. Dort ist man zufrieden und feiert die Illusion (vgl. Int. 1).

Die *Maquis*, die man alle 50 Meter auf den Straßen findet, sind unterschiedlich. Einige haben ein Dach, andere nur teilweise und manche sind einfach eine Art Gastgarten. Viele haben eine Tanzfläche und daneben Plastikstühle und Tische. Dadurch, dass die Stadt immer in Veränderung begriffen ist, tauchen *Maquis* auf und verschwinden wieder. Sie haben also einen temporären Charakter. Manche sind nur monatelang „in“, andere sind jahrelang gut besucht. Auf jeden Fall muss den Gästen eine Show geboten werden. Wichtig ist die neueste Musik aus der Elfenbeinküste, ein DJ, der die Leute unterhält oder Veranstaltungen wie ein Tanzwettbewerb.

#### **4.2.3.8.4. DIE PROSTITUTION**

Prostitution findet in Ouagadougou fast ausschließlich auf der Straße statt. Knapp bekleidete Frauen stehen in der Nacht am Rande der großen Geschäftsstraße *Kwamé N’Krumah*, oder sitzen in bestimmten Straßenlokalen, um auf ihre Kunden zu warten.

Die meisten der Frauen, die es sich leisten können, in den *Maquis* zu konsumieren, sind in diesem Milieu nicht, um zu überleben, sondern um gutes Geld zu verdienen. Sie besitzen meist ein eigenes Moped und warten auf weiße wohlhabende Kundschaft. Frauen hingegen, die ihren Lebensunterhalt und den ihrer Familie, durch Prostitution bestreiten müssen, stehen auf den Straßen und sprechen die Männer an. Ihr Preis richtet sich nach der Nachfrage und ist entsprechend niedrig (vgl. Sigure 2006). Aber Prostitution ist nicht auf die Innenstadt beschränkt. Auch in den Vierteln ohne Strom sitzen Frauen am Straßenrand im Dunklen und warten auf ihre Kunden.

Es gibt also verschiedene Arten der Prostitution. Für manche Frauen ist es ein einträgliches Geschäft, da sie den Preis und die Männer selbst bestimmen können. Viele von ihnen sind „untertags“ Studentinnen und gehen nur am Wochenende der Prostitution nach. Für andere ist dieser Job, das einzige Mittel mit dem sie Geld verdienen können. Daher können sie auch mit Männern und Preisen nicht wählerisch sein, besonders wenn sie ihre ganze Familie mit dem Einkommen versorgen müssen. Vor diesem Hintergrund sagte mir auch ein burkinischer Studienkollege: Ich möchte eigentlich keine Tochter haben, ich habe Angst, dass sie dann eine Prostituierte wird.

#### 4.2.3.9. WEITERE ASPEKTE DES STRASSENLEBENS

Wie bereits in Kap 4.2.3.1. hingewiesen, kann es leicht dazukommen, dass Unfälle passieren, wenn die Straße als sozialer Raum genutzt wird. Darüber hinaus können Menschen auf der Straße überfallen und ausgeraubt werden. Es gibt Straßen, auf denen mehr Überfälle stattfinden als auf anderen. *Dapoya* ist zum Beispiel ein Viertel in dem es viele Kriminelle gibt, da es dort wenige Polizeikontrollen gibt. Dadurch ist dort eine Art Selbstjustiz der BürgerInnen sehr verbreitet.

So hörte ich zum Beispiel eines Nachts in diesem Viertel, als ich dort ein Konzert besuchte, wie ein Mann beschuldigt wurde, Handys gestohlen zu haben. Einige Menschen verfolgen ihn und stellen ihn schließlich. Alle redeten wild durcheinander und beschimpften den Mann, ohne sich anzuhören was er zu sagen hatte. Dann begannen sie ihn zu durchsuchen und obwohl er kein Handy bei sich hatte, schlugen sie ihn. Er blutete, doch sie hörten erst auf, als jemand die Polizei rief. Bevor diese eintraf, waren alle verschwunden.

Was diese Art der Selbstjustiz verursachen kann, wird in dem Artikel „Le gang Serena“ (1996) an einem Beispiel in Nairobi dargestellt. Hier beschreibt die Autorin Rodriguez-Torres wie vermeintliche VerbrecherInnen von einer wütenden Menge, dem *mob justice*, geschlagen und manchmal auf grausame Art getötet werden. Wenn ein Passant Dieb, Dieb schreit, stürzen sich die Menschen auf den oder die Beschuldigte/n, ohne zu überprüfen, ob er oder sie wirklich gestohlen hat oder nicht (ebd. 68 f.).

Auch der Student Innocent Bansé hat einmal gesehen, dass jemand auf offener Straße getötet wurde, weil er angeblich gestohlen hätte, jedoch passierte das nicht in Ouagadougou, sondern in einer großen Stadt der Elfenbeinküste (vgl. Int. 5).

Neben der Kleinkriminalität und dieser Selbstjustiz gibt es auch die unvermeidlichen Schlägereien zwischen Betrunknen. Ramatou, die Filmstudentin, hat sogar beobachtet, wie bei einer Auseinandersetzung eine Frau einem Mann ein Messer in den Bauch rampte (vgl. Int. 7). Eine Verkäuferin erzählte mir, dass sie einmal gesehen hatte, wie ein ca. 10 jähriges Kind ein anderes Kind auf der Straße erstochen hätte. Sie meinte, es wären Kinder gewesen, die auf der Straße wohnen und Drogen nehmen würden (vgl. Int. 16). Einige Kinder, die Taschentücher oder Ähnliches verkaufen wollen, versuchen den Gästen der *Maquis* Handys oder andere Wertgegenstände zu stehlen, vor allem wenn diese nichts kaufen wollen.

Neben dieser Straßenkinderproblematik ist die Obdachlosigkeit ein anderes Problem. Wenn man nachts durch die Straßen fährt, sieht man viele Menschen auf den Straßen und in den Eingängen von Geschäften schlafen. Offenbar gibt es auch in Ouagadougou eine beachtliche Anzahl von Menschen, unter ihnen viele Kinder, die kein zu Hause haben. Mit anderen Problemen der Straße, wie den Gestank von Müllhaufen oder verstopfte Abwasserkanäle befasst sich Kapitel 4.2.5.

#### 4.2.4. GENDERASPEKTE

In diesem Kapitel möchte ich auf Geschlechterdifferenzen im Alltag des Straßenlebens von Ouagadougou eingehen. Ich werde mich hierbei vor allem, um es in Henrietta Moores Worten auszudrücken, auf *differences between* und nicht auf *differences within* (Moore 1993) beziehen. Natürlich gibt es auch innerhalb verschiedener Frauengruppen aufgrund ihres sozialen Status und ihres Alters Unterschiede in Bezug auf die Nutzung des Straßenraums, doch mein Fokus hier, liegt auf den Differenzen zwischen den Geschlechtern.

##### 4.2.4.1. DIE FRAUEN IN DER STADT

Heutzutage leben in den meisten afrikanischen Städten mehr Frauen als Männer. Dies erklärt sich vor allem durch den Umstand, dass viele Männer ins Ausland emigrieren, um Geld zu verdienen (vgl. Coquery-Vidrovitch 1994: 139). Waren es in der Kolonialzeit vor allem die Männer, die allein oder mit ihren Ehefrauen in die Städte migrierten, so spielt seit den 1970er Jahren die unabhängige Migration der Frauen in die Städte eine immer größere Rolle. Frauen wie Männer migrieren meist aufgrund des sozialen Druckes, den die Familie oder die dörfliche Gemeinschaft auf sie ausübt. Oft werden die Frauen wegen ihres unsicheren Status in den Dörfern als geschiedene, verwitwete oder sterile Frau indirekt dazu gezwungen, in die Stadt zu fliehen. Einerseits ist es schwierig, den Familienhaushalt ohne das zusätzliche Einkommen des Ehemannes zu führen, andererseits ist die Migration in die Stadt, eine Möglichkeit den Vorurteilen und Gerede der Nachbarschaft zu entkommen. In manchen Fällen werden Frauen der Hexerei beschuldigt und werden aus diesem Grund gezwungen das Land zu verlassen. Im Gegensatz zu den Männern, ist die Rückkehr in das Heimatdorf oft nicht möglich und auch nicht immer erwünscht, wobei die Gründe hierfür sehr vielfältig sein können. Der Lebensmittelpunkt vieler Frauen ist die Stadt, während Männer oft in ihre Heimat zurückkehren, um dort ihren Lebensabend zu verbringen (vgl. Coquery-Vidrovitch 1994: 136 ff., Ludwar-Ene 1991: 126 ff.).

Auch in der Stadt Ouagadougou wohnen mehr Frauen als Männer. (vgl. Coquery-Vidrovitch 1994: 139). Auf den Straßen der Stadt sind Männer wie Frauen tätig. Der schnelle Blick wird keine großen Unterschiede in der Nutzung der Straße bemerken, da Frauen wie Männer sichtbar sind und keine geschlechtsspezifischen Auffälligkeiten zu sehen sind. Männer und Frauen fahren mit Mopeds und Rädern oder sitzen am Straßenrand.

Die Straße ist – wie wir schon gesehen haben – ein Ort der Begegnung oder wird als kommerzieller Raum von Frauen und Männer genutzt. Im Zuge meiner Beobachtungen, aber auch als Ergebnis der durchgeführten Interviews sind die Unterschiede in der geschlechtsspezifischen Art der Nutzung immer deutlicher geworden. Zuerst schildere ich die allgemeinen Unterschiede zwischen dem Handeln der Männer und dem der Frauen in Bezug auf die Straße. Danach gehe ich anhand eines Beispiels auf eine besondere Form der alltäglichen Nutzung der Straße näher ein. Im letzten Teil wird besonders die Stellung der Frau in der Gesellschaft analysiert werden und mögliche Erklärungen für die unterschiedlichen Verhaltensweisen von Frauen und Männern in Bezug auf die Straße gegeben werden.

#### **4.2.4.2. DIE UNTERSCHIEDLICHE NUTZUNG DER STRASSE DURCH FRAUEN UND MÄNNERN**

Laut Robert Yougbaré, dem Professor für Recht, nutzen Männer die Straße auf ‚optimale‘ Weise, da sie sich alle ihre Funktionen zu Nutze machen. Einerseits bewegen sie sich auf dieser fort und nutzen sie als Ort des Handels, andererseits können sie auf den Straßen zusammen kommen, um zu diskutieren und sich zu unterhalten. Die Straße steht ihnen offen und sie haben die Möglichkeit, die verschiedenen Optionen auszuschöpfen (vgl. Int.1).

Männer verkaufen Zigaretten, Taschentücher und Bonbons auf kleinen Tischen, die sich leicht auf- und abbauen lassen. Oder sie wandern mit ihrer Ware durch die Straßen, um KäuferInnen zu finden. Sie nutzen die Straßen als Sportstätte, wobei die soziale Funktion der Straße stark im Vordergrund steht. Der Ort auf und neben Straßen wird genutzt, um Tee zu trinken, zu spielen und sich zu unterhalten. Manchmal sitzen die Männer einfach vor den Höfen, um frische Luft zu schnappen. Ihre Handlungen sind vielfältig und sie sind niemandem Rechenschaft schuldig über das, was sie tun. Sie verbringen viel Zeit auf der Straße, weil die Höfe zu eng sind. Daher sitzen sie vor den Häusern, treffen dort Freunde oder verrichten Erledigungen. Sie gehen durch die Straßen und bleiben, besonders wenn es sich um ihr Viertel handelt, an den Ecken immer wieder stehen um Neuigkeiten auszutauschen und zu plaudern.

Frauen hingegen haben einen eingeschränkteren Aktionsradius. Wenn sie nichts zu tun haben, halten sie sich nicht allzu lange auf der Straße auf. Meist reduziert sich ihr Verweilen auf der Straße auf die Fortbewegung oder den Handel, wie es auch der Student Innocent ausdrückt: „Soit le déplacement soit la vente“ (Int. 5, 2010: 45). Oft sieht man Frauen auf den Straßen, die Speisen zubereiten oder Nahrungsmittel verkaufen oder kaufen. Sie nutzen die Straße für den Handel und können sich somit ein kleines Zusatzeinkommen sichern. Viele Frauen haben Besorgungen zu erledigen, und benutzen daher die Straße meist nur als Ort des Transits.

Vor allem die interviewten Frauen sagten, dass sie sich nicht viel auf den Straßen aufhalten würden. Sie würden sie nur nutzen, um von einem Ort zum anderen zu kommen oder um einzukaufen. Dies hat vor allem mit dem schlechten Ruf zu tun, den Frauen haben, die sich oft auf den Straßen aufhalten. Auf diesen Aspekt werde ich weiter unten noch zu sprechen kommen.

#### **4.2.4.3. DAS BEISPIEL DER GRINS ALS ALLTAGSPRAXIS**

Das Treffen am Straßenrand oder in den Höfen, um sich auszutauschen und zu diskutieren, wird als *Grin* bezeichnet. Gruppen von Männern (Frauen sind meist nicht dabei) kommen am Straßenrand zusammen, um gemeinsam Tee zuzubereiten, sich zu unterhalten, zu spielen und zu scherzen. Oft genügen raue Holzbänke oder alte Reifen als Sitzgelegenheit für die Gruppe. Die Zeremonie der Tee-Zubereitung kann stundenlang dauern und ist typisch für das Straßenleben in den Wohnvierteln. Diese *Grins* können als eine Art Stammtisch auf der Straße bezeichnet werden (vgl. Plattner 2010: 60). Oft steuert jeder in der Gruppe Geld bei, damit Tee, Zucker, Kohle und Minze gekauft werden kann. Manche Gruppen haben einen Geldgeber, einen Bekannten, der einen guten Job hat und meist nicht Teil der Gruppe ist. Diese Art Sponsor genießt großen Respekt, da er wie ein *koro* (älterer Bruder) behandelt wird (vgl. Kieffer 2006: 71).

Es ist nicht ganz klar, woher der Begriff des *Grin* ursprünglich stammt. Einerseits gibt es die Theorie, wonach die Bezeichnung auf den Namen des französischen Dramatikers und Satirikers Pierre Gringore (1475-1538) zurückzuführen sei (vgl. Plattner 2010: 60). Andererseits meint der burkinische Soziolinguist Abou Napon (2001), dass der Begriff aus dem Djoula kommen würde und ursprünglich von der Stadt Bobo-Dioulasso ausgehend, über Migranten aus dem Süden, seinen Weg in das sprachliche Vokabular der Burkinabè gefunden hätte. Auch

Julien Kieffer (2006) beschreibt in seinem Artikel „Les jeunes des «grins» de thé et la campagne électorale à Ouagadougou“, dass das Wort *Grin* im Djoula einfach Zusammenkunft bedeuten würde (ebd. 63). Dennoch sind diese *Grins* nicht nur in Burkina Faso zu finden, sondern sind Teil des Straßenlebens in vielen westafrikanischen Städten (vgl. Plattner 2010). Die Mitglieder der *Grins* sind zumeist junge Männer, wobei sich jung hier nicht auf das biologische Alter bezieht, sondern bedeutet, dass sie meist ledig sind und noch bei ihrer Familie wohnen. In der Regel haben sie keine fixe Anstellung, sondern nur Gelegenheitsjobs, sonst könnten sie nicht stundenlang an Tee-Zubereitungszeremonien teilnehmen (vgl. Kieffer 2006: 68). Hin und wieder wohnen die Mitglieder einer Gruppe in derselben Straße in der sie zusammen kommen, oder ihre Herkunft und ihr Beruf können ausschlaggebend für ihre Zugehörigkeit zu einem *Grin* sein.

Diese *Grins* sind für die Mitglieder Orte der Sozialisation, eine Art „Schule des Lebens“. Die Jugendlichen und Männer verbringen viel Zeit in diesen Tee-Runden und die Gruppe wird nicht selten als eine zweite Familie betrachtet. Diese *Grins* können auch als sozialer Ort der Stabilität gesehen werden, da die jungen Männer in den Ritualen ihren fixen Platz haben. Persönliche Probleme können zur Sprache gebracht und Lösungen gefunden werden. Dabei sind vor allem die Ratschläge der *koros* (der älteren „Brüder“) wichtig (vgl. Kieffer 2006: 70 f.). Nun war also bei der Feldforschung die Frage interessant, warum nur Männer diese Gruppen bilden und dabei unter sich bleiben und warum Frauen keine ähnliche Institution haben, die mit den *Grins* vergleichbar wäre.

Dazu habe ich die Menschen in Ouagadougou befragt. Die Antworten der GesprächspartnerInnen fielen in manchen Dingen unterschiedlich aus. Einig waren sich alle, dass es für Männer wichtig sei, über Politik, Gesellschaftsthemen und Fußball zu reden. Männer tauschen in den *Grins* Neuigkeiten aus, indem man Freunde und Kollegen trifft.

Bouba, ein Beamter, erklärte mir, dass der Tee für die hart arbeitenden Männer wichtig sei. Denn er würde ihnen Kraft verleihen, um ganze Nächte durchzuarbeiten. Auf die Frage ob die Frauen dies nicht bräuchten, um ihre Arbeiten mit mehr Kraft erledigen zu können, meinte er, dass diese nicht so hart wie Männer arbeiten würden (vgl. Int. 3). Tatsächlich aber werden die täglichen *Grins* von jenen Männern frequentiert, die nicht hart arbeiten. Für Michel, „Hausmeister“ an der deutschen Botschaft, sind die *Grins* nichts anderes als gemeinsam Zeit

totschlagen. Er hätte weder Lust noch Zeit an diesen Tee-Ritualen teilzunehmen und würde stattdessen Sport betreiben und Ausflüge machen (vgl. Int. 4).

Auch andere InterviewpartnerInnen übten Kritik an den *Grins*, indem sie sagten, dass dort die jungen Männer am Tag stundenlang zusammen sitzen würden, um Tee zu trinken, anstatt einer Arbeit nachzugehen. Doch sind nicht alle Männer in den Teerunden arbeitslos, sondern selbstständig und schlagen sich mit Gelegenheitsarbeit durch („se débrouiller“), wie in Kap. 4.2.2. bereits erwähnt.

Dann gibt es auch Gruppen von Menschen, wie Angehörige der Fulbe, ein einst nomadisches Volk aus dem Norden Burkina Fasos, die überall und zu jeder Tageszeit Tee trinken. Dies tun sie auch während sie arbeiten, vor ihren Geschäften oder direkt am Arbeitsplatz. Diese Zusammentreffen kann man aber streng genommen nicht als *Grins* bezeichnen. David, der in einem Hotel arbeitet, sieht diesen Austausch nicht als Zeitverlust, sondern als Lernprozess. So wissen die Männer, die auf der Straße sitzen alles was rund um ihren Hof und in der Nachbarschaft passiert. Außerdem würde man durch die ständigen sozialen Kontakte viel über den Umgang mit Menschen lernen (vgl. Int. 11).

Interessant bei den Interviews ist, dass die *Grins* von Außenstehenden lediglich als gemeinsames Tee-Trinken verstanden werden, während für die Teilnehmer der Gruppen der soziale Aspekt im Vordergrund steht.

#### **4.2.4.4. DIE STELLUNG DER FRAU IN DER GESELLSCHAFT UND DIE HEUTIGEN ENTWICKLUNGEN**

Frauen und Mädchen sind deswegen von den *Grins* ausgeschlossen, weil es gesellschaftlich nicht akzeptabel ist mit Männern Tee zu trinken. Aufgrund der Konsequenzen, die es für eine Frau haben könnte, würde sie nie vor Bekannten mit Männern zusammen sitzen. Das könnte ihre Chancen einen angesehen Lebenspartner zu finden erheblich verringern, denn Frauen, die sich viel auf der Straße aufhalten, sind meist Prostituierte, die dort ihre Kunden suchen.

Ein Bronzekünstler meinte, dass das gemeinsame Tee-Trinken von Frauen in der afrikanischen Kultur nicht verhaftet sei, sie würden deshalb das Wesentliche von diesem Ritual nicht verstehen (vgl. Int. 8). Laut Bouba, dem Beamten, würde die afrikanische Tradition der Frau ihren Platz im Haus zuweisen und sie solle nicht am öffentlichen Leben teilnehmen. Unter den gebildeten Menschen in den Städten würde diese Tradition aber immer schwächer werden und Frauen könnten das öffentliche Leben mitgestalten (vgl. Int. 3).

Ramatou, die Filmstudentin, meinte, wenn sich Frauen in diese Männergruppen wagen, würde man „seltsame Blicke von den Männern ernten“ (Int. 7). Es sei also nicht direkt verboten, sondern eine unausgesprochene Regel im sozialen Umgang. Überhaupt werden Mädchen und Frauen durch wertende oder abschätzende Blicke in ihrer Nachbarschaft in einer gewissen Weise kontrolliert. Teilweise wird diese Art der sozialen Kontrolle auch von Frauen durchgeführt (vgl. Feltz 2002: 56).

Auf die Frage warum Frauen nicht eigene *Grins* bilden würden, bekam ich folgende Antworten. Eine Schülerin meinte, dass sie sich nur auf der Straße aufhalten würde, wenn sie ein bestimmtes Ziel hätte, wie etwa einzukaufen (vgl. Int. 28). Eine Studentin sagte (Int. 30, 2010: 10-11): « Moi je n'ai jamais utilisé la rue comme espace social. Quand je sors c'est juste pour faire mes trajets, c'est tout, mais sortir et causer à gauche à droite, moi je trouve que c'est pas bien ». Diese Studentin möchte also die Straße nicht als sozialen Raum nutzen, da sie es nicht gut findet, einfach nur auf die Straßen zu gehen, um sich mit den Leuten zu unterhalten. Auch die Idee der *Grins* für Frauen ist für sie nicht denkbar.

Tatsächlich ist es offenbar so, dass die Frauen keine Zeit haben sich stundenlang zusammen zu setzen, denn neben ihren häuslichen Verpflichtungen und dem Großziehen der Kinder müssen sie auch noch ein Zusatzeinkommen erwirtschaften. Junge Mädchen werden an der Hausarbeit beteiligt und haben in der Regel nicht so viel Freizeit wie ihre Brüder (Ilboudo 2006: 119). Zur Erwerbstätigkeit der Frau schreibt Claudia Roth (1994) in ihrem Werk „Und sie sind stolz. Zur Ökonomie der Liebe, die Geschlechtertrennung bei den Zara in Bobo-Dioulasso, Burkina Faso“, dass Frauen von ihren Männern nicht finanziell abhängig sein wollen und ihre eigenen Entscheidungen treffen wollen. Die meisten der Frauen arbeiten daher im Haushalt und zusätzlich noch außerhalb, um ein eigenes Einkommen zu haben. Frauen sind daher nie arbeitslos (ebd.: 111).

Die meisten Antworten meiner InterviewpartnerInnen auf die Aufgabe und gesellschaftliche Stellung der Frau entspricht dem traditionellen afrikanischen Rollenbild. Jedoch verändern sich die traditionellen Rollen der Frauen und Männer. Ouagadougou ist aber eine moderne Stadt mit Internetcafés und Diskotheken. Damit verändern sich alte Strukturen. Besonders das Fernsehen wirkt sich auf die Geschlechterbeziehungen aus. Das alltägliche Leben beginnt sich dahingehend zu verändern, dass traditionelle Werte von Materiellen überlagert werden. Das Geld tatsächlich in Beziehungen eine immer größere Rolle spielt, beschreibt Roth (ebd.: 196):

„Materialismus und Liebe, materielle Interessen und Gefühle sind keine Gegenpole. [...] Die Haltung der Frauen, die im städtischen Kontext Materialismus genannt wird, da der begehrten Güter viele sind, basiert auf diesen Einstellungen. „Materialismus“ ist die mehrheitlich von Männern verwendete Bezeichnung für die Forderungen von Frauen, welche sie noch nicht ignorieren können, wenn sie mit ihnen zu tun haben wollen, und als solcher ein Vorbote, des in der Ehe beginnenden Kampfes ums Geld – und damit um Bereiche und Entscheidungsbefugnisse“.

Daher machen sich viele Männer Sorgen, dass sie ohne Geld und Geschenke keine Freundin bekommen werden. Selbst die Liedertexte spiegeln die neuen gesellschaftlichen Entwicklungen wieder. Ein Beispiel dafür ist die Ballade *Kardjiatou* von dem bekannten burkinischen Künstler Floby, die in den Straßen Ouagadougous oft aus Lautsprecherboxen zu hören ist. Die Situation einer jungen Frau vom Land, die in die Stadt zieht, wird darin sinngemäß so beschrieben: Als sie ankommt, ist sie ein einfaches Mädchen und ihr Freund erklärt ihr, wie junge moderne Frauen in der Stadt leben würden. Er lehrt sie sich zu schminken, sich modisch anzuziehen und sich elegant auf Stöckelschuhen zu bewegen.

*„Ti viiam lébga compliqué nonglem yél ka lé gomde yé ton’b banguin m’son na kinya.  
L’amour ya pa moyen fo...“<sup>12</sup>*

Das Lied erzählt weiter, wie das Leben mit der Zeit kompliziert wird. Denn die junge Frau sagt ihrem Freund nach einiger Zeit, er müsse mehr verdienen. Von Liebe ist nicht mehr die Rede, sondern nur noch von materiellen Dingen. Die letzte Strophe des Liedes zeigt, wie gut das Mädchen das Stadtleben verstanden hat, wenn sie ihren Freund für einen anderen Mann, der mehr Geld hat, verlässt.

Aber nicht nur das Verlangen nach materiellem Wohlstand, sondern auch das Streben junger Frauen nach Freiheit wird immer stärker. Es kommt vor, dass Mädchen, die aus muslimischen Familien stammen, zum Christentum konvertieren, einzig aus dem Grund einer einschränkenden Lebensweise zu entkommen. Man kann auch vermehrt beobachten, dass Mädchen sich im Schutz der Dunkelheit zu Männerrunden gesellen. Während des Tages würden sie sich nur kurz auf den Holzbänken nieder lassen, um Hallo zu sagen und sich dann sofort wieder entfernen. In der Nacht jedoch können sie bei den jungen Männern sitzen und mit ihnen diskutieren.

<sup>12</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=P8HEQFJfDSQ>

#### 4.2.4.5. EIN BEISPIEL FÜR DIE STRASSE ALS GESCHLECHTERSPEZIFISCHER RAUM

Aus der bisherigen Beschreibung geht hervor, dass die Straße als sozialer Raum von Männern und Frauen nicht auf die gleiche Art und Weise genutzt wird. Die unterschiedliche Nutzung ist primär durch gesellschaftliche Machtverhältnisse bedingt und nicht städtebaulich oder biologisch vorgegeben. Bauriedl, Schier und Strüver (2010) erkennen in der Nutzung des Straßenraums einen Spiegel für geschlechterspezifische Machtbeziehungen.

Dieses vorgegebene Verhältnis zwischen Mann und Frau kann sich sowohl einschränkend auf die Freiheit der Frau, wie auch des Mannes auswirken: Auch wenn er es wollte, könnte Robert, ein Professor an der Universität von Koudougou, nicht einfach auf den Markt gehen und Lebensmittel kaufen, das sei die Aufgabe der Frauen. Da er 10 Jahre in Europa gelebt hat, hätte er – wie er meinte – kein Problem selbst einkaufen zu gehen, doch in der Gesellschaft wird das als unmännlich beurteilt. Das war der Grund, warum er sich eine Haushälterin nahm, die diese Dinge erledigt (vgl. Int. 1).

An diesem Beispiel sieht man also, wie „durch die Gestaltung und Nutzung von öffentlichen Räumen sowohl Geschlechterhierarchien als auch die vergeschlechtlichte Codierung dieser Räume (re-)produziert werden“ (Bauriedl / Schier / Strüver 2010: 19).

Die festgelegte geschlechterspezifische Nutzung des Straßenraums schränkt also die Bewegungsfreiheit nicht nur der Frau sondern auch des Mannes ein. Und somit wirkt sich eine Entwicklung, die diese althergebrachten Strukturen auflockert, für beide Seiten durchaus positiv aus.

#### 4.2.5. DIE SINNLICHE WAHRNEHMUNG DER STADT

Wir verwenden den Begriff Atmosphäre ohne weiteres und wir verstehen, was damit gemeint ist, wenn von einer heiteren oder bedrückenden Atmosphäre gesprochen wird. Doch diesen Begriff genau zu definieren, fällt bisweilen schwer. Atmosphären haben mit Gefühlen zu tun, sind aber keine, sondern können nur bestimmte Gefühle erzeugen. Hauskeller (1995), definiert den Begriff Atmosphäre als Philosoph folgendermaßen:

„Vielmehr scheint die Wahrnehmung einer Atmosphäre den *Raum* als ganzen zu betreffen. Wir haben den Eindruck, als sei der Raum, so wie er sich uns darstellt, von einer Atmosphäre *erfüllt*, und das, was ihn zu erfüllen scheint, muß kein Gefühl sein, sondern dieses nur erregen“ (ebd: 13, Hervorhebung im Original).

Die Atmosphäre in einem Raum muss man spüren, um über sie reden und schreiben zu können. Räume produzieren bestimmte Atmosphären, so auch die Räume in der Stadt. Die Atmosphäre einer Stadt ist das, was sie ausstrahlt, ihr eigenes Flair, das den BewohnerInnen als selbstverständlich erscheint und von ihnen ständig durch ihre Lebensweise und ihre Tätigkeiten mitproduziert wird. So meint Böhme (1998: 154): „Die Atmosphäre einer Stadt ist eben die Art und Weise, wie sich das Leben in ihr vollzieht“.

#### 4.2.5.1. DIE ATMOSPHERE IN OUAGADOUGOU

Was mir auf den Straßen Ouagadougous sogleich aufgefallen ist, ist diese heitere und lebendige Atmosphäre. Auf den Straßen ist es laut, bunt und geschäftig. Trotzdem ist kein Stress zu spüren, die Menschen hasten nicht von einem Ort zum anderen, ohne zu verweilen. Die Straßen strahlen Lebendigkeit und Individualität aus. Die Aktivitäten und Handlungen der eben erwähnten StadtbewohnerInnen spielen dabei eine große Rolle. Das, was die Atmosphäre der Straße ausmacht, sind die Menschen, die sich auf ihr fortbewegen und verweilen. Um die Atmosphäre auf den Straßen aus meiner eigenen Wahrnehmung zu verdeutlichen, beschreibe ich nun eine kleine Szene, die ich in meinem Tagebuch festgehalten habe:

„Ein Fußballfeld am Tag, umfunktioniert zu einem großen, weitläufigen *Maquis* am Abend. Auf diesem Fußballfeld, das sich neben einer beleuchteten Straße befindet, wurden Plastikstühle und Tische in großen Abständen aufgestellt.



Abbildung 11: Ouaga bei Nacht © Jasmin Thomas 2010

Vor mir, in Richtung Straße, wird Mais gebraten und daneben ist ein kleiner Ofen aus Ziegelsteinen, der mit offenem Feuer betrieben wird. Auf diesen Ziegeln liegt ein Blech, auf dem gerade das Fleisch brät. Der Fleischverkäufer schneidet und verarbeitet es geschickt mit einem riesigen Messer. Unter seinem Verkaufsstand liegen Zwiebel-schalen auf dem sandigen Boden.

Die Leute fahren mit ihren Autos und Mopeds direkt zum Tisch, um sich das Geld für einen Parkplatz zu sparen. Teilweise fahren die Mopeds, auf diesem Feld sehr schnell, obwohl es schon recht dunkel ist.

Hin und wieder kommen Kunden und Kundinnen, die dieses Fleisch kaufen. Alles ist in oranges Licht getaucht und es liegt leichter Dunst über der Stadt. Vor allem über den Essensständen sind Rauchschwaden zu sehen. Neben unserem Tisch sind kleinere Wasserlacken, die Erde ist aufgeweicht und Straßenhunde laufen frei herum. Die leichte Brise des Windes ist zu spüren und es wird kühler. Der Mond über uns leuchtet. Musik erreicht uns von verschiedenen Richtungen, von Handys, von Autos, Motorgeräusche, Fahren, die Stimmen von jungen Frauen, die miteinander plaudern. Auf diesem Feld ist viel Platz, von dem Kellner ist weit und breit keine Spur“.<sup>13</sup>

Somit komme ich also zu den Ergebnissen meiner Feldforschung in Bezug auf die Atmosphäre der Straßen in Ouagadougou. Ich habe die InterviewpartnerInnen gefragt, wie sie die Straßen wahrnehmen, welche Erfahrungen sie mit ihnen gemacht haben.

Oft wurde erwähnt, dass die Atmosphäre als gut und positiv betrachtet wird. Die Stimmung auf den Straßen ist ausgelassen und sie sind sehr belebt. Es gibt viele fliegende HändlerInnen, sowie Moped- und RadfahrerInnen. *Maquis* findet man alle 50 Meter. Auf den Straßen vermischen sich Farben, Geräusche und Gerüche in allen erdenklichen Nuancen.

Madame Badini erklärt, dass die Straße zum Leben der Bevölkerung gehört. Bis zu einer bestimmten Uhrzeit würden die Menschen sogar draußen wohnen (vgl. Int. 2). Andere InterviewpartnerInnen betonen, dass sie neben der Straße sitzend, das Leben genießen würden. Eine Studentin meint, dass man die heitere Stimmung in der Stadt spüren würde, dass es aber während des Fastenmonats dort ein bisschen ruhiger zugehen würde. Sie meint, dass die Menschen, sich einbremsen würden, um am Ende des Monats wieder richtig feiern zu können (vgl. Int. 13).

Die Straße kann zu Glücksmomenten verhelfen, wenn man auf ihr etwas findet. Außerdem kann man Informationen bekommen oder Leute treffen, die das Leben verändern können. Robert, der Universitätsprofessor, meint, dass er die Straße sogar spüre, wenn er zu Hause ist. Er würde den Drang verspüren, hinaus zu gehen. Außerdem gäbe die Straße ihm Vertrauen, er fühle sich auf den Straßen sicherer als zu Hause. Auf den Straßen seien immer Menschen unterwegs, die in Notsituationen helfen würden (vgl. Int. 1).

---

<sup>13</sup> Feldforschungsbericht Atmosphäre am 27.07.2010.

Andere wiederum lobten die Warmherzigkeit der Stadt, man fühle sich in Ouagadougou wohl. Respekt gegenüber den Mitmenschen und auch die persönliche Freiheit seien dort wichtig. Trotzdem wurde auch darauf hingewiesen, dass man auf den Straßen vorsichtig sein müsse, da viele Unfälle passieren und man leicht angefahren werden könnte.

Es wurde auch erwähnt, dass Frauen im Allgemeinen mehr Angst auf und vor den Straßen hätten. Es gibt Straßen, die man in der Nacht als Frau allein nicht befahren sollte. Eine Schneiderin erklärte, dass sie sich nicht vor ihr Geschäft setzen würde, aus Angst vor Moped- und AutofahrerInnen (vgl. Int. 32).

#### **4.2.5.2. GERUCHSRAUM – AKUSTISCHER RAUM**

In seinem Artikel „Die Atmosphäre einer Stadt“ (1998) beschreibt der Philosoph Gernot Böhme, wie alle Städte und Viertel eigene Gerüche hätten:

„Die Gerüche sind ein Wesentliches Element der Atmosphäre einer Stadt, vielleicht sogar das Wesentlichste, denn Gerüche sind wie kaum ein anderes Sinnesphänomen atmosphärisch... Gerüche machen es möglich, Orte zu identifizieren und sich mit Orten zu identifizieren“ (ebd.: 150).

So fehlen auch die Gerüche in Ouagadougou nicht. Diese gehen meist von Akteuren und Akteurinnen der Stadt aus. Wenn der Geruch von gebratenem Huhn in die Nase steigt, dann weil jemand ein Huhn brät, oder aber man riecht verbranntes Plastik, das gerade jemand angezündet hat. Löw (2001: 195, Hervorhebung im Original) betont den Aspekt der Wahrnehmung um Räume zu konstituieren:

„[...]da nur darüber zum Ausdruck kommt, daß Menschen die sozialen Güter, die sie verknüpfen oder platzieren, *nicht nur sehen, sondern auch riechen, hören oder fühlen*. Geräusche sind an der Herausbildung von Räumen, zum Beispiel durch das Erklingen von Musik, das Ausrufen von Waren, das Tönen von Automotoren beteiligt“.

Da also die Wahrnehmung eine große Rolle in der Konstitution alltäglicher Räume spielt und in diesem Sinne auch wichtiger Bestandteil der Atmosphäre einer Stadt ist, möchte ich nun darauf eingehen, was meine InterviewpartnerInnen in Bezug auf Gerüche, Lärm und Musik zu sagen hatten. Die Gerüche der Stadt wurden in den Interviews eher mit Gestank assoziiert. Oft

war vom Kanal die Rede, der nicht ordentlich gesäubert wurde und auch vom Müll, der auf den Straßen liegt. Müll wird achtlos auf die Erde geworfen und auch dreckiges Wasser wird oftmals vor den Wohnhäusern entleert. Uringestank sowie Abgase wurden erwähnt. Das Problem der Müllentsorgung ist wirklich groß. Manchmal wird der Müll einfach in Ecken gesammelt und dann angezündet, was wiederum unangenehmen Geruch hervorruft und schädlich sein kann. Vor allem Plastikflaschen werden immer wieder angezündet, da sie billiges Brennmaterial sind (vgl. Chevron & Reinprecht 2002: 23).

Chevron und Reinprecht (2002) führten eine Forschung zur Müllverwertung und Abfallproblematik in Städten des benachbarten Lands Mali durch. Sie erklären das Müllproblem in Westafrika anhand drei Faktoren. Erstens sei ein Anstieg von nicht-verrottbarem Müll, wie etwa Plastik, zu verzeichnen, zweitens könne der Ausbau der urbanen Infrastruktur nicht mit dem schnellen Wachstum der Städte mithalten. Oft entstehen spontane Siedlungen, in denen es zumeist keinerlei Kanalisation oder befestigte Straßen gibt. Und drittens ist die Verwaltung oft mit der Müllproblematik überfordert, da manchmal weder Finanzierungsmöglichkeiten noch technologische Voraussetzungen vorhanden sind (ebd.: 21).

In meiner Feldforschung wurde neben dem Gestank des Kanals und des Mülls auch der Geruch von gebratenem Fleisch erwähnt, der anziehend wirkt. Außerdem wären die Gerüche von Straße zu Straße unterschiedlich, je nach dem in welcher Umgebung man sich gerade befindet. Jede Straße hätte sozusagen ihren eigenen Charakter (vgl. Int. 8).

Was den akustischen Straßenraum betrifft, so waren die Antworten der InterviewpartnerInnen eindeutig. Auf den Straßen ist immer Musik zu hören, man hat keine Wahl. Entweder kommt die Musik von einem *Maquis*, von Kassetten- und CD Verkaufsläden oder es werden einfach Lieder von Handys abgespielt. Dazu kommt, dass man nicht immer genau differenzieren kann, welche Musik oder Geräusche man gerade hört. Diese Mischung von Geräuschen wurde von Bouba als *Brouhaha* bezeichnet (vgl. Int. 3). Außerdem wurden noch die Motorgeräusche von verschiedenen Fahrzeugen und die Geräuschkulisse von Menschen, die sich unterhalten, erwähnt.

#### **4.2.5.3. INNENSTADT – PERIPHERIE**

Andere Auffälligkeiten in Ouagadougou sind die verschiedenen Atmosphären in unterschiedlichen Vierteln. Die Innenstadt rund um den großen Markt zum Beispiel ist den ganzen Tag über

belebt. Menschen strömen aus allen Ecken und Enden der Stadt herbei, um ihre Aktivitäten durchzuführen. Doch kaum wird es dunkel, verlagert sich der Mittelpunkt des Geschehens auf andere Stadtteile und die Innenstadt wirkt bis auf einige Straßen eher leer und verlassen. Denn *Maquis* sowie Wohnungen gibt es dort wenige. Auch Michel, Techniker an der deutschen Botschaft, ist dieser Umstand aufgefallen: «Donc les rues, quand on voit l'atmosphère au matin, dans la journée, les heures de pointes comme on dit, où les gens sont actifs, il y a beaucoup plus d'activités au centre-ville et moins d'activités dans les périphériques» (Int. 4, 2010: 120-123). Am Tag sind also viele Menschen in der Innenstadt und die Peripherie wirkt eher leer.

Doch wenn die Menschen von ihrer Arbeit in ihre Wohnungen zurückkehren, werden auch die Außenbezirke wieder belebter und die Musik in den *Maquis* lauter. Die Kinder spielen Fußball, die Mädchen flechten sich die Haare und Frauen grillen Erdnüsse (vgl. Int. 5).

In dem kürzlich errichteten modernen Stadtteil von Ouagadougou, *Ouaga 2000*, ist die Atmosphäre eine ganz andere. Die Lebendigkeit der Stadt verschwindet hier. Eine große Villa mit Garten grenzt an die nächste. Es spielt sich nicht viel auf den Straßen ab. Hier und da gibt es einen *Kiosk* oder eine *Boutique*, dort treffen aber meist nur die Wächter der Häuser zusammen, wenn sie gerade Besorgungen für ihre Arbeitgeber verrichten. Sie sind es auch, die manchmal an den großen Straßen zusammensitzen und Tee trinken, um sich die Zeit zu vertreiben. Denn fast jedes Haus dort hat einen Wächter, um sich gegen Einbruch zu schützen und um das Anwesen in Stand zu halten. Die Atmosphäre in *Ouaga 2000* wirkt eher trostlos und kalt. Die Häuser sind neu, die Straßen sind neu und doch fehlen die Menschen dort, die auf der Straße zusammenkommen. Auch ein Interviewpartner meint, dass es dort aufgrund der ganzen Sicherheitsmaßnahmen eher leer sei und die Menschen misstrauisch gegenüber diesem neu errichteten Prunk seien: « Ca dépend de chaque secteur, voilà tu vas aller peut être dans des zones, Ouaga 2000 par exemple, qui est quand même une icône du pays dans la ville. Mais je pense que c'est vide en quelque sorte à cause de la sécurité, les gens se méfient » (Int. 12, 2010: 20-23).

#### **4.2.5.4. OUAGA BEI NACHT**

Am Tag ist es in der Stadt Ouagadougou heiß, die Sonne brennt, trotzdem sind die Straßen belebt, viele HändlerInnen versuchen ihre Produkte zu verkaufen und die Menschen treffen

sich mit Bekannten und Freunden. Doch wie entwickelt sich die Straße bei Nacht? Was passiert auf den Straßen und wie ändert sich die Atmosphäre?



Abbildung 12: Straßenrestaurant bei Nacht © Jasmin Thomas 2010

Einerseits weicht der Handel dem Vergnügen. Die BewohnerInnen der Stadt entspannen sich und verkehren in den Maquis und kleinen Straßenrestaurants. Einige dieser Straßenlokale werden nur in der Nacht aufgebaut (siehe Abb. 12).

Am Straßenrand wird Fleisch und Fisch gegrillt. Viele *Maquis* haben erst am Abend und in der Nacht viele Gäste, denn nun haben die Menschen Zeit sich zu amüsieren und ihr Geld auszugeben. Dort werden dann Cola und Bier getrunken und das Fleisch von den Straßenständen verzehrt. Da es – wie bereits erwähnt – in vielen Vierteln keinen Strom gibt, ist dort nach Einbruch der Dunkelheit nicht viel zu tun. Daher kommen viele Menschen zu den beleuchteten Straßen um ihre Freizeit besser nutzen zu können.

Andererseits wurde in den Interviews betont, dass die soziale Dimension und das grundsätzliche Vertrauen in die Straße in der Nacht verschwinden würden. Die Straßen werden in der Nacht gefährlicher und man nähert sich den anderen Menschen nicht so leicht. Auch auf die Begrüßung, ein wichtiger Bestandteil des alltäglichen Handelns, wird in der Nacht zunehmend verzichtet. Denn aufgrund der Dunkelheit kann man nicht immer erkennen, ob die Vorübergehenden Freunde oder Fremde sind (vgl. Int. 8).

Trotzdem geht es in der Nacht vor allem an den Wochenenden in Ouagadougou lebhaft zu. Der nächtliche Rhythmus auf der Straße ist nicht wie in anderen Städten, so zum Beispiel Antana-

narivo in Madagaskar (vgl. Spindler 1996: 42) durch eine Atmosphäre von Angst und Terror gekennzeichnet. Dort heißt es etwa: „sortir la nuit, c’est tenter le diable, risquer sans cause de se faire attaquer, dépouiller, assommer, assassiner [...]“<sup>14</sup> (ebd. 42). Auch Hengartner (1999) schreibt in seinem Werk „Forschungsfeld Stadt“ über die Nacht in der Stadt:

„Die Nachtseite ist (nicht nur in der Volkskunde) oft zum Inbegriff von skeptischer Stadtablehnung geworden, gleichgesetzt mit den Schattenseiten, halblegalen Aktivitäten und verdrängten Seiten menschlichen Lebens in der Großstadt“ (ebd. 320).

Doch auch wenn es bei Zeiten zu Übergriffen und Diebstählen kommt, kann die nächtliche Atmosphäre in Ouagadougou als gelassen und friedlich beschrieben werden. Das Nachtleben ist ein wichtiger Teil des Straßenlebens insgesamt. Die BewohnerInnen lieben es zu feiern, wie auch eine junge Wirtschaftsstudentin meint: „Les gens aiment la fête, à Ouaga, ohlalaaa, les gens aiment la fête!“ (Int. 13, 2010: 28).

---

<sup>14</sup> „In der Nacht auszugehen, bedeutet den Teufel herauszufordern. Es bedeutet, dass man riskiert ohne Grund attackiert, beraubt, niedergeschlagen oder sogar getötet zu werden“ (Übersetzung der Autorin 2012).

## 5. CONCLUSIO

### 5.1. Zusammenfassung

In meiner Diplomarbeit beschäftigte ich mich mit den Straßen in Ouagadougou und ihren Einfluss auf das soziale Leben. Ouagadougou ist die Hauptstadt Burkina Fasos. Als einstiges Machtzentrum des Mossi-Reiches ist die Stadt heute eine schnell wachsende Stadt im Umbruch. Ihre Straßen werden im Vergleich, etwa zu europäischen Städten, auf sehr unterschiedliche Art genutzt. So vermischen sich Mopeds, Fahrräder und Autos mit Eselskarren und den bunten Waren der HändlerInnen, die sie entweder am Kopf oder in Schubkarren durch die Straßen transportieren. Am Straßenrand wird gekocht, gegessen, gebetet und debattiert. Im Ganzen sind die Straßen von Ouagadougou von einer Lebendigkeit geprägt, die durch die Kohabitation verschiedenster Ethnien gefördert wird.

Das zentrale Forschungsinteresse der Arbeit war durch folgende Frage charakterisiert: Wie beeinflusst die Straße das Leben der StadtbewohnerInnen? Um die Frage zu beantworten waren einerseits eine eingehende Auseinandersetzung mit Stadt- und Raumtheorien notwendig, andererseits wurde eine ausführliche Feldforschung unternommen. Dazu wurden die unterschiedliche Nutzung der Straße und ihre sinnliche Erfahrbarkeit beschrieben, wie sie während eines Forschungsaufenthalts in Ouagadougou von Juli bis September 2010 mittels einer teilnehmenden Beobachtung und qualitativer Interviews erhoben wurde.

Die Arbeit gliedert sich in einen theoretischen und einen empirischen Teil. Der theoretische Abschnitt befasst sich mit den drei großen Themenbereichen Raum, Stadt und Straße. Der Raumbegriff als Analysekategorie erlaubte es, sich dem Straßenraum von unterschiedlichen theoretischen Ansatzpunkten aus zu nähern. Im Anschluss an Lefèbvres Theorie (1974) „The production of space“ wurde die soziale Produktion von Raum auf den Straßen analysiert. Die Ergebnisse zeigten, dass, kontinuierlich, an verschiedenen Orten eine Vielzahl an „Räumen“ produziert wird. Fußballfelder werden am Abend zu Restaurants und Kreuzungen zu Schuhgeschäften. Ein Stück Erde, durch einige Steine von der Straße abgetrennt, erlangt große symbolische Bedeutung, wenn dieser Ort plötzlich die Funktion einer Moschee übernimmt. Klarer als Lefèbvre differenziert de Certeau (1988) zwischen Raum und Ort. Nach seiner Argumentation seien es die *Handlungen* der Menschen die Orte in Räume verwandeln würden. So kann eine Kreuzung durch eine Opfergabe als symbolischer Raum fungieren und bestimmte Gefühle bei

Vorüberkommenden auslösen. Etwa Angst, wenn die Opfertgabe darauf ausgerichtet ist, Menschen Schaden zuzufügen oder Missbilligung, wenn die vorbeikommende Person solche Rituale nicht gut heißt.

Löw (2001) argumentiert ähnlich wie Lefèbvre mit ihrer Theorie der Raumkonstitution, wonach derselbe Ort verschiedene Räume hervorbringen kann. So bilden etwa Männer in Ouagadougou die *Grins*, soziale Räume, in denen sie zusammenkommen, sich austauschen und zeremoniell Tee trinken. Die Mitglieder einer *Grin* finden in diesen Orten Zuflucht und Sicherheit. Außenstehende aber interpretieren diese *Grins* nicht selten als einen „Raum“ in welchem arbeitsscheue junge Männer die Zeit totschiagen.

Nach Massey (2007) lassen sich gesellschaftliche Strukturen an der Nutzung der Straßen erkennen. Sie sieht den Raum, der aus sozialen Beziehungen entstanden ist, als „ein komplexes Netz von Herrschaftsverhältnissen und Unterwerfungen“. Daher sind die Frauen und Männer auf der Straße in Ouagadougou immer einem gewissen sozialen Druck ausgesetzt. Frauen etwa können sich nicht dazusetzen und mitreden, wenn sich Männer in ihren Tee-Runden treffen und sich unterhalten. Entsprechend den traditionellen Rollenbildern sollten sich Frauen in einer vorgegebenen Weise verhalten. Die soziale Kontrolle durch die Nachbarschaft oder die eigene Familie ist ausgeprägt. Dadurch werden Frauen in ihrer persönlichen Freiheit stark beschnitten.

Doch auch Männer haben sich an die unausgesprochenen Regeln im sozialen Umgang zu halten, obwohl sie über ungleich mehr Freiheiten verfügen. Es würde nicht der sozialen Norm entsprechen, wenn sie etwa ihre Lebensmittel auf dem Markt einkaufen, oder die Hausarbeit verrichten wollten, selbst wenn sie dies möchten.

Als zweiter theoretischer Punkt wurde anhand von Forschungen zu afrikanischen Städten der Theorie- und Entwicklungsdualismus in der gegenwärtigen Stadtforschung herausgearbeitet, wonach Städte des Südens meist aus entwicklungstheoretischer Perspektive betrachtet werden. Darüber hinaus wird hier kritisiert, dass sie – weil man davon ausgeht, dass sie wirtschaftlich nicht bedeutungsvoll sind, in Stadttheorien nicht berücksichtigt werden. Die Ansätze der *ordinary cities* (Robinson 2002) einerseits und der *Eigenlogik der Städte* (Berking & Löw 2008) andererseits wirken dem entgegen, indem sie die Besonderheiten und Eigenheiten einer Stadt betonen und hierarchische Einteilungen vermeiden. Diese Theorien eignen sich für eine Charakterisierung der Stadt Ouagadougou besonders, da auch sie als Stadt des Südens als

'wirtschaftlich nicht relevante' Stadt betrachtet wird und global gesehen als unbedeutend gilt. Doch können, dank des Ansatzes der *ordinary cities*, Städte in ihrer Gewöhnlichkeit betrachtet werden und ihrer eigenständigen Entwicklung in eine beliebige Richtung wird Rechnung getragen. Das unterscheidet diesen Ansatz von Theorien, wie etwa der der *global city*, bei der es als Stadt darum geht, den wirtschaftlichen Anforderungen des Weltmarkts gerecht zu werden.

In dem Kapitel über theoretische Voraussetzungen ging es weiters um die Straße als sozialwissenschaftliches Studienobjekt. Zuerst wurden einige allgemeine Studien zur Straße als sozialen Raum präsentiert und dann wurde im speziellen auf die Analyse der Straße im afrikanischen Kontext eingegangen. Doch wie es *die* afrikanische Stadt nicht geben kann, so gibt es auch *die* afrikanische Straße nicht. Daher ging es im Ganzen vor allem darum zu zeigen, dass der Einfluss der Straße auf die Entwicklung einer Stadt maßgeblich ist.

## **5.2. Abschließende Überlegungen**

Das Leben in Ouagadougou ist von der Straße – als Ort des Handels, der Information, des Rituals, der Begegnung, der Landwirtschaft – geprägt. Entsprechend ist auch die Entwicklung der Stadt von der Straße abhängig. Das Straßenbild wird immer mehr von nicht-traditionellen Elementen, wie Internetcafés, Mobiltelefonen und Studierenden mit Notebooks geprägt, die die unausweichliche Folge der globalisierten Welt darstellen. Immer weniger Raum bleibt deshalb für traditionelles Verhalten und angestammte Rollenbilder. Der Drang der jungen Menschen, vor allem der Frauen, nach Freiheit und Selbstverwirklichung nimmt ebenso zu, wie das Streben nach Konsumgütern und materiellen Statussymbolen.

Die festgelegte geschlechterspezifische Nutzung des Straßenraums schränkt aber nicht nur die Bewegungsfreiheit der Frauen sondern auch der Männer ein. Und somit wirkt sich eine Entwicklung, die diese althergebrachten Strukturen auflockert, für beide Seiten durchaus positiv aus.

Es wäre wünschenswert, wenn die wissenschaftlichen Auseinandersetzungen mit Ouagadougou nicht davon ausgehen würden, dass sie eine „sich im Entwicklungsstadium befindliche“ Stadt sei, die in ein paar Jahren jeder x-beliebigen Metropole ähnlich sein wird. Viel eher sollte das Ineinandergreifen von Kulturen, Ideenreichtum, Räumen und Orten, die zusammen unterschiedliche Realitäten ausmachen, herausgearbeitet werden. Dabei ist aber

auch wichtig, dass man afrikanische Städte, wie etwa Ouagadougou nicht als „exotische“ Städte definiert, die in ihrer Außergewöhnlichkeit mit anderen nicht vergleichbar wären. Denn im Sinne einer *Eigenlogik der Stadt* ist ein explorativer, interdisziplinärer Vergleich zwischen Städten durchaus sinnvoll und gewollt.

## 6. LITERATUR UND QUELLENVERZEICHNIS

### 6.1. Bibliographie

- AMIN, ASH/ GRAHAM, STEPHEN (1997) The Ordinary City. In: *Transactions of the Institute of British Geographer*. Vol. 22. Nr. 4. 411-544.
- ANTWEILER, CHRISTOPH (2006) Stadtethnologie. In: Bettina Beer / Hans Fischer (Hg.) *Ethnologie. Einführung und Überblick*. Berlin. Reimer Verlag. 361-374.
- BACHMANN-MEDICK, DORIS (2010) Spatial Turn. In: Doris Bachmann-Medick (Hg.) *Cultural Turns. Neuorientierungen in den Kulturwissenschaften*. Reinbeck bei Hamburg. Rowohlt Taschenbuch Verlag. 4. Auflage. 284-328.
- BAMAS, STANISLAS (2002) O comme Ouagadougou ou la singularité par les deux roues. In: Xavier Godard (Hg.) *Les transport et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*. Paris. Karthala. 239-248.
- BAMAS, STANISLAS (2003) Les transport urbains à Ouagadougou. Diagnostic et perspectives. In: CRET *Etudes urbaines à Ouagadougou, Burkina Faso*. Pessac. Presses Universitaire de Bordeaux. 59-90.
- BAUMAN, ZYGMUNT (2008) In Einsamkeit vereint. In: Zygmunt Bauman (Hg.) *Flüchtige Zeiten. Leben in Ungewissheit*. Hamburg. Hamburger Edition. 107-139.
- BAURIEDL, SYBILLE / SCHIER, MICHAELA / STRÜVER, ANKE (2010) Räume sind nicht geschlechtsneutral. In: Sybille Bauriedl / Michaela Schier / Anke Strüver (Hg.) *Geschlechterverhältnisse, Raumstrukturen, Ortsbeziehungen. Erkundungen von Vielfalt und Differenz im spatial turn*. Münster. Westfälisches Dampfboot. 10-25.
- BARLÖSIUS, EVA (2004) *Kämpfe um soziale Ungleichheit. Machttheoretische Perspektiven*. Wiesbaden. VS, Verlag für Sozialwissenschaften.
- BEISKAMMER, FLORIAN (2008) *Die soziale Anatomie des Raums. Eine strategische Positionierung des Raums im sozialwissenschaftlichen Diskurs*. Universität Wien. Diplomarbeit.
- BERKING, HELMUTH / LÖW MARTINA (2008) *Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege für die Stadtforschung*. Frankfurt/Main. Campus Verlag.
- BEUSCHER, BERND (1997) „King of the road“ oder „viator mundi“. Ein Straßenzustandsbericht. In: Hans-Jürgen Hohm (Hg.) *Straße und Straßenkultur. Interdisziplinäre Beobachtungen eines öffentlichen Sozialraumes in der fortgeschrittenen Moderne*. Konstanz. Univ.- Verl. Konstanz. 161-174.

- BÖHME, GERNOT (1998) Die Atmosphäre einer Stadt. In: Gerda Breuer (Hg.): *Neue Stadträume. Zwischen Musealisierung, Medialisierung und Gestaltlosigkeit*. Frankfurt, Main, Basel. 149-162.
- BOURDIEU, PIERRE (1991) Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum. In: Martin Wentz (Hg.) *Stadt-Räume*. Frankfurt/Main. Campus Verlag. 25-34.
- BOURDIEU, PIERRE (1997) *Die verborgenen Mechanismen der Macht*. Hamburg. VSA-Verlag.
- BRETTAUER, BASTIAN (1999) *Nachtstadt. Tableaus aus dem dunklen Berlin*. Frankfurt/Main. Campus Verlag.
- CALVÈS, ANNE-EMMANUÈLE (2007) Too poor to marry? Urban Employment Crisis and Men's First Entry into Union in Burkina Faso. In: *Population*, Vol.62, Nr. 2, 293-311.
- CERTEAU, MICHEL DE (1988) *Kunst des Handelns*. Berlin. Merve-Verlag.
- CHEVRON, MARIE-FRANCE (2001) *Mensch und Umwelt in der französischen Ethnologie. Auswirkungen des geographisch-morphologischen Paradigmas*. Horn, Wien. Berger.
- CHEVRON, MARIE-FRANCE / REINPRECHT, CHRISTOPH (2002) Verstädterung, Umwelt und Abfallproblematik in den Städten Westafrikas am Beispiel von Mali. In Marie-France Chevron / Christoph Reinprecht / Gaossou Traoré (Hg.) *Umwelt und Urbanität in Westafrika. Beiträge zur Müllverwertung und Abfallproblematik*. Wien. Brandes und Apsel. 16-38.
- CHEVRON, MARIE-FRANCE (2010) Einführung in die urbane Anthropologie. Vorlesung Sommersemester 2010. Universität Wien.
- COQUERY-VIDROVITCH, CATHERINE (1994) *Les Africaines. Histoire des femmes d'Afrique noire du XIX<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*. Paris. Editions Desjonquères.
- DECOUDRAS, PIERRE-MARIE/ LENOBLE-BART, ANNIE (1996) La rue. Le décor et l'envers. In: *Politique Africaine* 63. *Du coté de la rue*. Karthala. 3-12.
- DIACONU, MADALINA (2011) Foreword. In: Madalina Diaconu / Eva Heuberger / Ruth Mateus-Bert / Lukas Marcel Vosicky (Hg.) *Senses and the city. An interdisciplinary approach to urban sensescapes*. Wien. Lit. Verlag. 7-9.
- DOAN, PETRA L. (2010) Gendered Space. In: Roy Hutchison (Hg.) *Encyclopedia of Urban Studies*. Los Angeles. SAGE Publ. 298-302 .
- DÜRR, EVELINE (2005) *Identitäten und Sinnbezüge in der Stadt. Hispanics im Südwesten der USA*. Münster. Lit. Verlag.
- ENGLBERT, PIERRE (1998) *Burkina Faso. Unsteady Statehood in West Africa*. Boulder, Colorado: Westview Press.

- FELTZ, NINA (2002) Bewegung und die Aneignung öffentlicher Räume in Lebensläufen von Frauen und Mädchen. In: Caroline Kramer (Hg.) *FREI-Räume und FREI-Zeiten: Raum-Nutzung und Zeit-Verwendung im Geschlechterverhältnis*. Baden-Baden. Nomos Verlagsgesellschaft. 49-59.
- GEERTZ, CLIFFORD (1983) *Dichte Beschreibung. Beiträge zum Verstehen kultureller Systeme*. Frankfurt/ Main. Suhrkamp.
- GILLIARD, PATRICK / PÉDENON, LAURENT (1996) Rue de Niamey, espace et territoires de la mendicité. In: *Politique Africaine* 63. *Du côté de la rue*. Karthala. 51-60.
- GRELL, ADELHEID-MARIE (2006) *Burkina Faso. Die Entstehung einer nationalen Identität*. Wien. 3 Eidechsen.
- GUPTA, AKHIL / FERGUSON, JAMES (1997) Beyond "Culture". Space, Identity, and the Politics of Difference. In: Akhil Gupta / James Ferguson, James (Hg.) *Culture, Power, Place. Explorations in critical anthropology*. Durham. Duke Univ. Press. 33-51.
- HANNERZ, ULF (1980) *Exploring the city*. New York. Columbia Univ. Press.
- HANNERZ, ULF (1992) *Transnational Connections*. London. Routledge.
- HAMMER, THOMAS (2005) *Sahel*. Gotha. Klett-Perthes Verlag GmbH.
- HAUSKELLER, MICHAEL (1995) *Atmosphären erleben. Philosophische Untersuchungen zur Sinneswahrnehmung*. Berlin. Akad.-Verlag.
- HÄUSER-SCHÄUBLIN, BRIGITTA (2003) Teilnehmende Beobachtung. In: Bettina Beer (Hg.) *Methoden und Techniken der Feldforschung*. Berlin. Dietrich Reimer Verlag. 33-54.
- HENGARTNER, THOMAS (1999): *Forschungsfeld Stadt. Zur Geschichte der volkswissenschaftlichen Erforschung städtischer Lebensformen*. Berlin, Hamburg. Dietrich Reimer Verlag.
- HENGARTNER, THOMAS / KOKOT, WALTRAUD / WILDNER, KATHRIN (2000) Das Forschungsfeld Stadt in Ethnologie und Volkskunde. In: Thomas Hengartner / Waltraud Kokot / Kathrin Wildner (Hg.) *Kulturwissenschaftliche Stadtforschung. Eine Bestandsaufnahme*. Berlin. Reimer. 3-20.
- ILBOUDO, MONIQUE (2006) *Droit de Cité. Etre femme au Burkina Faso*. Montréal. Les editions du remue-ménage.
- JANOWICZ, CEDRIC (2008a) *Zur Sozialen Ökologie urbaner Räume. Afrikanische Städte im Spannungsfeld von demographischer Entwicklung und Nahrungsversorgung*. Bielefeld. Transcript Verlag.

- JANOWICZ, CEDRIC (2008b) Afrikas 'gewöhnliche Städte' und ihre Eigenlogik. In: Helmuth Berking / Martina Löw (Hg.) *Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege für die Stadtforschung*. Frankfurt: Campus. 231-260.
- KATSCHNIG-FASCH, ELISABETH (2002) Im Wirbel städtischer Raumzeiten. In: Karin Wilhelm / Gregor Langenbrinck (Hg.) *City-Lights. Zentren, Peripherien, Regionen. Interdisziplinäre Positionen für eine urbane Kultur*. Wien. Böhlau. 120-139.
- KIEFFER, JULIEN (2006) Les jeunes des „grins“ de thé et la campagne électorale à Ouagadougou. In: La politique africaine 101. *Le Burkina Faso. Alternance impossible*. 63-82.
- KETTERMANN, GÜNTER (2001) *Atlas zur Geschichte des Islam*. Darmstadt. Primus-Verlag.
- KI-ZERBO, JOSEPH (1978) *Histoire de l'Afrique noire. D'hier à demain*. Paris. Hatier.
- KOKOT, WALTRAUD (1991) Ethnologische Forschung in Städten. Gegenstände und Probleme. In: Waltraud Kokot / Bettina Bommer (Hg.) *Ethnologische Stadtforschung. Eine Einführung*. Berlin. Dietrich Reimer Verlag. 1-12.
- KRUSCHE, JÜRGEN/ ROOST, FRANK (2010) *Tokyo. Die Straße als gelebter Raum*. ETH Zürich. Lars Müller Publisher.
- LAFARGUE, JÉROME (1996) La rue africaine en mouvement. Politique et action collective. In: Politique Africaine 63. *Du coté de la rue*. Karthala. 24-38.
- LEFEBVRE, HENRI (2010) *The production of space*. Oxford. Blackwell Publishing.
- LEISINGER, KLAUS/ SCHMITT, KARIN (1992) *Überleben im Sahel. Eine ökologische und entwicklungspolitische Herausforderung*. Basel. Birkhäuser.
- LINDNER, ROLF (2004) *Walks on the wild side. Eine Geschichte der Stadtforschung*. Frankfurt. Campus Verlag.
- LÖW, MARTINA (2001) *Raumsoziologie*. Frankfurt am Main. Suhrkamp.
- LÖW, MARTINA (2008) Eigenlogische Strukturen. Differenzen zwischen Städten als konzeptionelle Herausforderung. In: Martina Löw / Helmuth Berking (Hg.) *Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege für die Stadtforschung*. Frankfurt/Main. Campus Verlag. 33-54.
- LUDWAR-ENE, GUDRUN (1991) Sind Frauen urbaner als Männer? Eine These zum Urbanisierungsprozeß im subsaharischen Afrika. In: Waltraud Kokot / Bettina Bommer (Hg.) *Ethnologische Stadtforschung. Eine Einführung*. Berlin. Dietrich Reimer Verlag. 123-144.

- MALAUQUAIS, DOMINIQUE (2005/2006) Villes Flux. Imaginaire de l'urbain en Afrique aujourd'hui. In: *Politique Africaine* 100. *Cosmopolis de la ville, de l'Afrique et du monde*. Paris. Karthala. 17-37.
- MASSEY DOREEN (2007) Politik und Raum/Zeit. In: Bernd Belina / Boris Michel (Hg.) *Raumproduktionen. Beiträge der Radical Geography. Eine Zwischenbilanz*. Münster. Westfälisches Dampfboot. 111-132.
- MATEUS-BERR, RUTH (2011) Haptic and Olfactory Design Quality of Viennese Coffeehouses. In: Madalina Diaconu / Eva Heuberger / Ruth Mateus-Berr / Lukas Marcel Vosicky (Hg.) *Senses and the city. An interdisciplinary approach to urban sensescapes*. Wien. Lit. Verlag. 77-86.
- MYERS, GARTH / MURRAY, MARTIN (2006) Introduction. Situating Contemporary Cities in Africa. In: Martin Murray / Garth Myers (Hg.) *Cities in contemporary Africa*. New York. Palgrave Macmillan. 1-29.
- MAYRING, PHILIPP (1993) *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*. Weinheim. Dt. Studien Verlag.
- MOORE, HENRIETTA (1993) The Differences Within and the Differences Between. In: Teresa del Valle (Hg.) *Gendered Anthropology*. London. Routledge. 193-204.
- NAPON, ABOU (2001) Les comportements langagiers dans les groupes de jeunes en milieu urbain. Le cas de la ville de Ouagadougou. In: *Cahier d'Etudes Africaines* 163-164. 697-710.
- NOVY, KATHARINA (1993) *StraßenLeben. Zur Geschichte und Gegenwart der Straße als sozialer und öffentlicher Raum*. Wien. Diplomarbeit.
- ÖFSE (1994) *Burkina Faso. Länderprofil. Österreichische Forschung für Entwicklungshilfe*.
- PARK, ROBERT E. (2004 [1925]) The City. Suggestions for the investigation of human behaviour in the urban environment. In: Chris Jenks (Hg.) *Urban Culture. Critical Concepts in Literary and Cultural Studies*. Volume I. London, New York. Routledge. 19-54.
- PLATTNER, LISA (2010) *Carrefour des cultures, lieu de transit. Lebenswelten junger Migrantinnen in Westafrika am Beispiel der Sahel-Metropole Bamako*. Wien. Diplomarbeit.
- PROTHMANN, SEBASTIAN (2009) Burkina Faso. Ouagadougou. Die Hauptstadt der Zweiräder. In: *Lo'Nam*. August/September 2009 Nr. 5. 34-35.
- RATZEL, FRIEDRICH (2008 [1894]) Über die geographische Lage. In: Jörg Dünne / Stephan Günzel (Hg.) *Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften*. Frankfurt am Main. Suhrkamp. 386-394.

- REINPRECHT, CHRISTOPH (2002) Das Engagement der Basisinitiativen. Ein Beitrag zur Entdeckung urbanen Gemeinwesens. In: Marie-France Chevron / Christoph Reinprecht / Gaossou Traoré (Hg.) *Umwelt und Urbanität in Westafrika. Beiträge zur Müllverwertung und Abfallproblematik*. Wien. Brandes und Apsel. 40-62.
- ROBINSON, JENNIFER (2002) Global and World cities. In: *International Journal of Urban and Regional Research*. Band 26 (3) 531-554.
- RODRIGUEZ-TORRES, DEYSSI (1996) Le gang Serena. In: *Politique Africaine* 63. *Du coté de la rue*. Karthala. 61-71.
- ROTH, CLAUDIA (1994) *Und sie sind stolz. Zur Ökonomie der Liebe. Die Geschlechtertrennung bei den Zara in Bobo-Dioulasso, Burkina Faso*. Frankfurt am Main. Brandes und Apsel.
- SASSEN, SASKIA (1991) *The Global City. New York, London, Tokyo*. Princeton, New Jersey. Princeton University Press.
- SCHICHO, WALTER (2001) Burkina Faso. In: *Handbuch Afrika, Band 2: Westafrika und die Inseln im Atlantik*. Frankfurt/Wien: Brandes und Apsel/Südwind. 141-159.
- SCHMID, CHRISTIAN (2005) *Stadt, Raum und Gesellschaft. Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes*. Stuttgart. Steiner.
- SCHMIDT, Christiane (2005) Analyse von Leitfadeninterviews. In: Uwe Flick / Ernst von Kardorff / Ines Steinke (Hg.) *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*. Reinbek bei Hamburg. Rowohlt. 447-456.
- SCHROER, MARKUS (2006): *Räume, Orte, Grenzen*. Frankfurt am Main. Suhrkamp Verlag.
- SCHUSTER, NINA (2010) *Andere Räume. Soziale Praktiken der Raumproduktion von Drag Kings und Transgender*. Bielefeld. Transcript Verlag.
- SIMONE, ABDOU MALIQ (2005) Introduction. Urban processes and change. In: Abdou Maliq Simone und Abdelghani Abouhane (Hg.) *Urban Africa. Changing Contours of survival in the city*. Dakar. Codesria Books. 1-26.
- SIMONE, ABDOU MALIQ (2004) *For the city yet to come. Changing African Life in four cities*. Durham. Duke Univ. Press.
- SKINNER, ELLIOTT P. (1974): *African Urban Life. The Transformation of Ouagadougou*. Princeton, New Jersey. Princeton University Press.
- SPINDLER, MARC (1996): Les embarras d'Antananarivo ou l'économie politique des trottoirs. In: *Politique Africaine* 63. *Du coté de la rue*. Karthala. 39-50.

- STRÜVER, ANKE (2010) KörperMachtRaum und RaumMachtKörper: Bedeutungsverflechtungen von Körpern und Räumen. In: Sybille Bauriedl / Michaela Schier / Anke Strüver (Hg.) *Geschlechterverhältnisse, Raumstrukturen, Ortsbeziehungen. Erkundung von Vielfalt und Differenz im spatial turn*. Münster. Westfälisches Dampfboot. 217-237.
- TITINGA, MAITRE FREDERIC PACERE (2005) *Vorwort zur Straßenkarte von Ouagadougou*.
- UNDREINER, CÉCILE (2009) *Thomas Sankara, un homme en avance sur son temps? Perceptions actuelles de la révolution burkinabè et de son président*. Universität Wien. Diplomarbeit.
- WELZ, GISELA (1991) Sozial interpretierte Räume, räumlich definierte Gruppen. Die Abgrenzung von Untersuchungseinheiten in der amerikanischen Stadtforschung. In: Waltraud Kokot / Bettina Bommer (Hg.) *Ethnologische Stadtforschung. Eine Einführung*. Berlin. Dietrich Reimer Verlag. 29-43.
- Welz, Gisela (1992) Die Straße lebt. Bemerkungen zu einer urbanen Taktik. In: *Zeitschrift für Volkskunde* 88 (1992/I). 1-15.
- WUCHERPFENNIG, CLAUDIA (2010) Geschlechterkonstruktionen und öffentlicher Raum. In: Sybille Bauriedl / Michaela Schier / Anke Strüver (Hg.) *Geschlechterverhältnisse, Raumstrukturen, Ortsbeziehungen. Erkundung von Vielfalt und Differenz im spatial turn*. Münster. Westfälisches Dampfboot. 48-74.

## 6.2. Internetquellen

- BADIEL, HONORAT (2010) *Burkina Faso*. Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. <http://liportal.inwent.org/burkina-faso/ueberblick.html> (21.09.2011)
- CONCOURS NATIONAL DE LA RÉSISTANCE ET DE LA DÉPORTATION (2005) *Les maquis, incarnation de la Résistance dans l'espace rural*. [http://ienclus.edres74.ac-grenoble.fr/IMG/pdf/Maquis\\_et\\_espace\\_rural.pdf](http://ienclus.edres74.ac-grenoble.fr/IMG/pdf/Maquis_et_espace_rural.pdf) (07.05.2012)
- BOYER, FLORENCE/ DELAUNAY, DANIEL (Hg.) (2009) *Ouaga 2009. Peuplement de Ouagadougou et Développement urbain. Rapport Provisoire*. Ouagadougou. [http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins\\_textes/divers11-03/010046843.pdf#search=%22ouaga%202009%22](http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/divers11-03/010046843.pdf#search=%22ouaga%202009%22) (19.09.2011)
- DUPUIS, BLAISE/ LEU, PIERRICK/ SÖDERSTRÖM, ODA/ BIEHLER, ALEXANDRA (2010) *La mondialisation des formes urbaines à Ouagadougou. Troisième partie. Version provisoire*. [http://www.migration-population.ch/files/content/sites/inst\\_geographie/files/shared/documents/hanoi\\_ouaga/3\\_La\\_mondialisation\\_des\\_formes\\_urbaines\\_a\\_Ouagadougou\\_troisieme\\_partie.pdf](http://www.migration-population.ch/files/content/sites/inst_geographie/files/shared/documents/hanoi_ouaga/3_La_mondialisation_des_formes_urbaines_a_Ouagadougou_troisieme_partie.pdf) (30.08.2011)

- LANGE, JÖRG (2012) *Burkina Faso*. Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. <http://liportal.inwent.org/burkina-faso/ueberblick.html> (07.05.2012)
- OBUOBIE, EMMANUEL / KERAITA, BERNARD / DANSO, GEORGE / AMOAH, PHILIP / COFIE, OLOFUNKE O. / RASCHID-SALLY, LIQA / DRECHSEL, PAY (2006) *Irrigated urban vegetable production in Ghana. Characteristics, benefits and risks*. <http://www.cityfarmer.org/GhanaIrrigateVegis.html> (22.08.2011)
- OUEDRAOGO, ESTELLE BEATRICE (2005) *De la délocalisation à la trame d'accueil. Les péripéties d'une lutte urbaine. Le cas de la ZACA à Ouagadougou*. Université de Ouagadougou. [http://www.labo-citoyennes.org/documents/095\\_membea.pdf](http://www.labo-citoyennes.org/documents/095_membea.pdf) (17.10.2011)
- ÖFSE (2004) <http://www.oefse.at/publikationen/laender/burkina.htm> (25.08.2011)
- SIGUE, BOUKARI (2006) Prostitution de Ouagadougou. Les filles burkinabè prennent du galon. In: *Le Faso Net*. [http://www.lefaso.net/spip.php?page=impression&id\\_article=14756](http://www.lefaso.net/spip.php?page=impression&id_article=14756) (28.08.2011)
- STATISTIK AUSTRIA [http://www.statistik.at/web\\_de/index.html](http://www.statistik.at/web_de/index.html) (29.08.2011)
- UNDP (2007) *World Population Prospects. The 2006 Revision and World Urbanization Prospects. The 2007 Revision*, <http://esa.un.org/unup>, Friday, April 15, 2011; 6:40:20 PM. <http://esa.un.org/unup/index.asp?panel=3> (15.10.2011)
- UNDP (2011) *Human Development Report 2011. Sustainability and Equity* [http://hdr.undp.org/en/media/HDR\\_2011\\_EN\\_Complete.pdf](http://hdr.undp.org/en/media/HDR_2011_EN_Complete.pdf) (05.05.2012)
- UNIVERSITÄT ZÜRICH. *Taking to the streets*. <http://www.vogt.arch.ethz.ch/?root=9&cat=141&lang=de> (12.10.2011)
- FLOBY. *Kardjatou*. <http://www.youtube.com/watch?v=P8HEQFjfDSQ> (20.06.2011)
- SENSING THE STREET. *Eine Straße in Berlin*. <http://www.sensingthestreet.de/> (15.10.2011)

### 6.3. Interviews

- 1, Robert Yougbaré, Professor für Wirtschaftsrecht an der Universität Koudougou (07.09.2010)
- 2, Madame Badini, Professor für Soziologie an der Universität Ouagadougou (12.08.2010)
- 3, Bouba Ouattara, Staatsbeamter (07.09.2010)
- 4, Michel Gnanou, technischer Assistent an der deutschen Botschaft (31.08.2010)
- 5, Innocent Bansé, Englisch Student (28.08.2010)
- 6, Theodore, Architekt (07.09.2010)
- 7, Ramatou Séré, Filmstudentin und Praktikantin bei RTB (29.08.2010)
- 8, Anonym, Bronze-Künstler (27.08.2010)

- 9, Omar Yoda, DJ (13.07.2010)
- 10, Abdoulaye, Reiter des Königs (07.09.2010)
- 11, David, Hotelier (16.08.2010)
- 12, Namori, Schneider (16.08.2010)
- 13, Zalissa, Wirtschafts-Studentin (04.09.2010)
- 14, Adama, Staatsbeamter (04.09.2010)
- 15, Awa, Stoffverkäuferin/ Sanvi, Friseursalonbesitzer (08.09.2010)
- 16, Anonym, Eisenmöbelverkäuferin/ Sanvi, Friseursalonbesitzer (08.09.2010)
- 17, Emmanuel, Kioskbetreiber (25.08.2010)
- 18, Yannic, Praktikant (04.09.2010)
- 19, Anonym, Internetcafebesitzer (22.08.2010)
- 20, Idrissa, Koch (30.07.2010)
- 21, Anonym, Wächter (16.08.2010)
- 22, Yacouba, Wirtschafts-Student (19.07.2010)
- 23, Aboulaye, Architektur-Student (19.07.2010)
- 24, Lasard, Wirtschafts-Student (25.08.2010)
- 25, Aziz, Wächter (16.08.2010)
- 26, Anonym, Wächter (16.08.2010)
- 27, Ousmane, arbeitet beim Radio (02.09.2010)
- 28, Kadi, Schülerin (08.09.2010)
- 29, Fatima, Attieke Verkäuferin (08.09.2010)
- 30, Anonym, Studentin (25.08.2010)
- 31, Issouf, Friseur (26.08.2010)
- 32, Anonym, Schneiderin (16.08.2010)
- 33, Awa, Kioskverkäuferin (04.09.2010)
- 34, Victor Bazié, Polizeichef (13.09.2010)
- 35, Pflanzenverkäufer (Gedächtnisprotokoll) (04.09.2010)

#### **6.4. Feldforschungsberichte**

- 1, *Avenue de l'Armée*, am 03.08.2010
- 2, Ziegenverkauf, am 06.09.2010
- 3, *Promo Vacances 2010*, am 03.09.2010
- 4, Atmosphäre, am 27.07.2010

## 7. ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Skizze von Ouagadougou von Hauptmann Binger 1888 (nach Dupuis et al. 2010).....	37
Abbildung 2: Karte Ouagadougou heute.....	41
Abbildung 3: Ouidi, ein ordnungsgemäßes Viertel.....	42
Abbildung 4: Lehmhäuser in ordnungsgemäßem Viertel © Jasmin Thomas 2010.....	43
Abbildung 5: Eine Straße in Ouidi.....	45
Abbildung 6: Dapoya © Stefan Martens 2008.....	56
Abbildung 7: Attieké mit Fisch © Jasmin Thomas 2010.....	64
Abbildung 8: Gebetsteppiche im Zentrum der Stadt, © Jasmin Thomas 2010.....	71
Abbildung 9: Bvd. Charles de Gaulle © Jasmin Thomas 2010.....	73
Abbildung 10: Ziegen auf Nahrungssuche © Jasmin Thomas 2010.....	74
Abbildung 11: Ouaga bei Nacht © Jasmin Thomas 2010.....	89
Abbildung 12: Straßenrestaurant bei Nacht © Jasmin Thomas 2010.....	93

## 8. ANHANG

### ZUSAMMENFASSUNG

Diese Diplomarbeit hat sich mit der Straße in Ouagadougou als sozialen Raum auseinandergesetzt. Anhand einer Feldforschung in Ouagadougou wurden 35 qualitative Interviews, sowie eine teilnehmende Beobachtung durchgeführt, die auf Grundlage der qualitativen Inhaltsanalyse von Philipp Mayring ausgewertet wurden.

Anhand von raumtheoretischen Ansätzen, wie etwa von Henri Lefèbvre, Michel de Certeau und Martina Löw wurde die unterschiedliche Produktion von „Räumen“ auf den Straßen beschrieben und analysiert.

Ergebnisse der Diplomarbeit zeigen, dass die Straße großen Einfluss auf die StadtbewohnerInnen hat, denn das Leben in Ouagadougou ist von der Straße – als Ort des Handels, der Information, des Rituals, der Begegnung, der Landwirtschaft – geprägt. Durch den deskriptiven Charakter der Arbeit werden die vielschichtigen Funktionen der Straße beschrieben, sowie auch atmosphärische Stimmungen vermittelt: Bunte Farben, der Duft von Erdnussauce, fliegende HändlerInnen, die Handtücher und Kosmetikartikel verkaufen, vermischen sich mit laut hupenden Mopeds, Eselkarren und übervollen grünen Taxis. Die Straßen sind immer in Bewegung.

Anhand dieser Nutzungsformen der Straße lassen sich geschlechtsspezifische Unterschiede ausmachen. Männer bilden ihre eigenen „Räume“ am Straßenrand, zu denen Frauen meist keinen Zutritt haben. Denn Männer und Frauen haben sich an unausgesprochene Regeln im sozialen Umgang zu halten, die auch das Verhalten auf der Straße miteinschließen. Jedoch lassen sich Entwicklungen abzeichnen, wie etwa der Wunsch junger Frauen nach Selbstbestimmung, die traditionelle Rollenbilder mehr und mehr ins Wanken bringen.



## CURRICULUM VITAE

Name: Jasmin Thomas  
 Geboren: 27.12.1985 in Wien  
 Sprachen: Deutsch, Französisch, Englisch, Spanisch  
 Email: [sminto@gmx.net](mailto:sminto@gmx.net)

### AUSBILDUNG:

#### Juli 2010 bis Mai 2012

Diplomarbeit mit Feldforschung in Burkina Faso (Juli bis September 2010) „Gelebte Straße. Die Straße in Ouagadougou als sozialer Ort und Raum der Interaktionen und Begegnungen“  
seit Oktober 2010

Studium der Romanistik – Französisch an der Karl Franzens Universität Graz.

#### März 2009 bis September 2009

Auslandsstudium an der Universität von Ouagadougou, Burkina Faso.

#### Oktober 2005 bis Juni 2012

Studium der Kultur- und Sozialanthropologie, Romanistik und Afrikanistik an der Universität Wien.

Inhaltliche Schwerpunkte:

Westafrika, Bambara, das Französische in West-Afrika, urbane Anthropologie,  
 Friedensforschung und visuelle Anthropologie.

#### Oktober 2004 bis Juni 2005

Studienaufenthalt in Paris, Sprachausbildung.

#### 2000 – 2004

Bundesoberstufengymnasium Wien III

### STIPENDIEN:

Förderungsstipendium der Universität Wien	Dezember 2010
Leistungsstipendium der Universität Wien	Oktober 2010
Leistungsstipendium der Universität Wien	Oktober 2008