



City of Harare



Landeshauptstadt
München

SIST ERCI TIES

Partnership since 1996

30

YEARS

SISTER
CITIES

Inhaltsverzeichnis

1. Vorworte der Bürgermeister

Dominik Krause , München	Seite 8
Jacob Mafume , Harare	Seite 10

2. Harare & München – Geschichte einer Partnerschaft

MacDonald Mugo Mugwazeni : „Gemeinsam profitieren: Vorteile der Verwaltungspartnerschaft“	Seite 12 bis 13
Robert Franck : „Der Zauber des Anfangs“	Seite 16 bis 17
Laura Sánchez Serrano : „Kunst verbindet: Kultureller Austausch zwischen München und Harare“	Seite 20
Camilla Huys : „Gegenseitiges Vertrauen ist das A und O“	Seite 22
Faith Maidei Kashangura : „GIS: Mit besseren Daten zu einer nachhaltigen Stadt“	Seite 26 bis 27
Sigrid Koneberg : „Von einem GIS, das auszog, wertvolles Wissen für die Stadt Harare zu sammeln“	Seite 30 bis 31
Gerhard Gross : „Epworth – Radlpionier“	Seite 34 bis 35

3. Zusammenarbeit & Partizipation

Ana Carolina Cortes : „Unmöglich? Oder nur ungewöhnlich? Den Städtebau neu denken“	Seite 38 bis 39
Camilla Huys : „Wenn Schwestern sich aufs Rad schwingen“	Seite 42 bis 43

4. Zivilgesellschaftliches Engagement

Jenna Hutchings : „Straßen und Systeme verbinden: Harares Bürgerpartnerschaft für aktive Mobilität“	Seite 48 bis 51
Vengai Katogodo & Katharina Liebelt : „Pamuzinda: Klingt wie Gemeinschaft“	Seite 58
Katharina Liebelt : „Leuchtendes Beispiel gelebter Städtefreundschaft“	Seite 60 bis 61

5. Klimawandel & Mobilität

Victor Miranze : „Warum sich städtische Mobilität in Harare ändern muss“	Seite 62 bis 63
Viktor Goebel : „Warum engagiert sich das Münchner Mobilitätsreferat in der Städtepartnerschaft mit Harare“	Seite 68 bis 69
Bernadette Felsch : „Münchner Fahrräder für Harare: Der ADFC und viele Freiwillige packen mit an“	Seite 72 bis 73

Sam Nyaude: „Wie ein Münchner Fahrrad Leben in Harare verändert“	Seite 78 bis 81
Gerhard Gross: „Können Stadtpläne das Klima retten?“	Seite 86 bis 87

6. Reisen & Lernen

Dr. Matipedza Lole, PhD: „1996: Beginn der Partnerschaft – München erleben“	Seite 90
Veronika Feicht: „To and from Harare with love“	Seite 92

7. Kunst & Kultur

Laura Sánchez Serrano: „Zwei Städte, eine Vision: Kunst als Katalysator für Klimaschutz“	Seite 94 bis 95
Nyasha Jeche: „Städtische Mobilität in Harare – Der Einfluss von Kunst und Kultur“	Seite 98 bis 99
Markus Heinsdorff: „Kunst und Klima“	Seite 104 bis 105

8. Vision & Nächste Schritte

Katharina Liebelt: „Wohin jetzt, liebe Schwester?“	Seite 110 bis 111
Brian Zvomuya: „Städtepartnerschaft Harare – München: Einblicke in unsere Vision“	Seite 112 bis 113
Michael Reiter: „Die Klimapartnerschaft zwischen München und Harare: Wo stehen wir in zehn Jahren?“	Seite 116 bis 117
Renate Hechenberger und Elizabeth Heller: „Unsere Vision zur Städtepartnerschaft: Erleben, verbinden, gestalten“	Seite 120
Sandra Spöttl: „Globale Verantwortung – was bringt sie?“	Seite 122
Maita basa & danke von den Sister Cities, für alles	Seite 124

9. Erfolge der Partnerschaft

Seite 126

10. Chronik Meilensteine der Partnerschaft 1995 bis 2026

Seite 128 bis 131

11. Danksagungen

Seite 136 bis 137

12. Impressum

Seite 140

Table of contents

1. Forewords by the Mayors

Dominik Krause , Munich	Page 9
Jacob Mafume , Harare	Page 11

2. Harare & Munich – A Partnership History

MacDonald Mugo Mugwazeni : „Mutual benefits: the advantages of the administrative partnership“	Page 14 to 15
Robert Franck : „The magic of a new beginning“	Page 18 to 19
Laura Sánchez Serrano : „Art brings people together: cultural exchange between Munich and Harare“	Page 21
Camilla Huys : „Mutual trust is key“	Page 23
Faith Maidei Kashangura : „GIS: building a sustainable city with better data“	Page 28 to 29
Sigrid Koneberg : „About a GIS that headed out to collect valuable data for Harare“	Page 32 to 33
Gerhard Gross : „Epworth – cycling pioneer“	Page 36 to 37

3. Collaboration & Participation

Ana Carolina Cortes : „It’s not possible ... but why? Rethinking how we build cities“	Page 40 to 41
Camilla Huys : „When sisters jump on their bikes“	Page 44 to 45

4. Civil Society Engagement

Jenna Hutchings : „Linking streets and systems: Harare’s active mobility civic partnership“	Page 54 to 57
Vengai Katogodo & Katharina Liebelt : „Pamuzinda: Sounds like community“	Page 59
Katharina Liebelt : „Shining example of a true city friendship“	Page 60 to 61

5. Climate Change & Mobility

Victor Miranze : „Why urban mobility must change in Harare“	Page 66 to 67
Viktor Goebel : „Why is Munich’s Department of Mobility involved in the city partnership with Harare?“	Page 70 to 71
Bernadette Felsch : „Bikes from Munich for Harare: ADFC and many volunteers lend a helping hand“	Page 76 to 77

Sam Nyaude: „How a bike from Munich transformed lives in Harare“	Page 82 to 83
Gerhard Gross: „Can maps save the climate?“	Page 88 to 89

6. Travelling & Learning

Dr. Matipedza Lole, PhD: „1996: The partnership begins – experiencing Munich“	Page 91
Veronika Feicht: „To and from Harare with love“	Page 93

7. Art & Culture

Laura Sánchez Serrano: „Two cities. One vision: art as a catalyst for climate protection“	Page 96 to 97
Nyasha Jeche: „Urban mobility in Harare – the influence of art and culture“	Page 102 to 103
Markus Heinsdorff: „Art and climate“	Page 108 to 109

8. Vision & Next Steps

Katharina Liebelt: „Where do we go from here, sister?“	Page 110 to 111
Brian Zvomuya: „An insight into our vision: Harare-Munich city partnership“	Page 114 to 115
Michael Reiter: „The Munich-Harare climate partnership: where will we be in ten years?“	Page 118 to 119
Renate Hechenberger und Elizabeth Heller: „Our Vision for the city partnership: Experience, connect, shape“	Page 121
Sandra Spöttl: „Global Responsibility – what benefits does it bring?“	Page 123
Maita basa & thank you from the Sister Cities, for everything	Page 124

9. Partnership Achievements

Page 127

10. Chronicle Milestones of the partnership from 1995 to 2026

Page 132 to 135

11. Acknowledgements

Page 138 to 139

12. Impressum

Page 141

Vorwort des Oberbürgermeisters von München zum 30-jährigen Jubiläum

Liebe Leserinnen und Leser,

es ist mir eine Freude, anlässlich des 30-jährigen Jubiläums unserer Städtepartnerschaft mit Harare diese Zeilen zu verfassen. In drei Jahrzehnten haben wir mehr als eine Verbindung zwischen Städten geschaffen. Wir sind uns als Sister Cities in zahlreichen Projekten begegnet und – wie Geschwister – Stück für Stück zusammengewachsen. Diese enge Verbindung ist für mich eine echte Herzensangelegenheit. Seit meinem Besuch in Harare im Jahr 2015, bei dem ich die Stadt, das Land und die enorme Gastfreundschaft der Menschen kennenlernen durfte, fühle ich mich der Region tief verbunden.

Heute sind die Themen, die uns verbinden, relevanter denn je. In Zeiten multipler Krisen erkennen wir den Wert unserer Partnerschaft: Kommunen können als neutrale Instanzen auftreten und Menschen vorbehaltlos zusammenbringen. In einem sich ständig verändernden globalen Kontext sind kommunale Kooperationen eine verlässliche Konstante, auf die wir bauen können.

In den vergangenen Jahren haben wir gemeinsam zahlreiche Themen und Projekte realisiert, für die sich viele Menschen aktiv engagieren. Die Fähigkeit, flexibel auf aktuelle Herausforderungen zu reagieren, ist der Kern unserer Partnerschaft. Vor 30 Jahren entschieden wir uns dafür, die Belange der Menschen in Harare zu unterstützen. An diesem Zeichen der Solidarität und dem Bekenntnis zu unserer Verantwortung halten wir bis heute fest.

Im Rahmen unserer Städtepartnerschaft haben wir eine Kultur des Vertrauens und Lernens geschaffen. Unsere Zusammenarbeit fördert dabei insbesondere interkulturelle Kompetenzen und den Austausch von Fachwissen. Besonders stolz sind wir darauf, dass unsere Kooperation nicht nur zwischen Stadtverwaltungen besteht, sondern auch das Engagement unserer Bürgerinnen und Bürger umfasst.

Gemeinsam mit Harare werden wir auch künftig neue Wege beschreiten und die Chancen und Aufgaben annehmen, die vor uns liegen. Da unsere Zusammenarbeit auf Kontinuität und Flexibilität basiert, meistern wir auch zukünftig – da bin ich mir sicher – sowohl schöne als auch herausfordernde Zeiten.

Ich lade Sie herzlich ein, mit diesem Buch auf eine Reise zu gehen. Auf eine Reise, die nicht nur eine Feier des Vergangenen ist, sondern auch eine Vision für die Zukunft. Lassen Sie uns die Brücke zwischen Europa und Afrika stärken und unsere gemeinsamen Werte hochhalten.

**Dominik Krause
Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München**



D. Krause empfängt die Delegation aus Harare im Neuen Rathaus, November 2024.
D. Krause welcomes the delegation from Harare at the New City Hall, November 2024.

Foreword by the Lord Mayor of Munich on 30 Years of Sister Cities

Dear readers,

I am delighted to be writing these words to mark the 30-year anniversary of our city partnership with Harare. Over three decades, we have established more than just a connection between the two cities. We have been involved together as twin cities in numerous projects and – like sisters – have gradually grown together. This close bond is something I truly cherish. I have felt this connection with the region ever since I visited Harare in 2015 and directly experienced the city, the country and the tremendous hospitality of the people there.

The topics that unite us are more relevant than ever today. In times marked by a variety of crises, we recognise the value of our partnership: municipalities can act as neutral entities and bring people together without reservation. In an ever-shifting global context, municipal partnerships are a reliable constant upon which we can build.

Over the years, we have jointly realised many projects and worked on various issues with the active involvement of many people. Our partnership is characterised by the ability to react flexibly to current challenges. Thirty years ago, we decided to support Harare's people by addressing issues that affect them. We have maintained this solidarity and upheld our responsibility to the present day.

Within the city partnership we have established a culture of trust and learning. In particular, our cooperation strengthens intercultural

competencies and the sharing of expertise. We are particularly proud that our cooperation is not limited to city government authorities but also actively involves our citizens.

Together with Harare, we will continue to tread new paths and tackle the challenges facing us. As our cooperation is based on continuity and flexibility, I am confident that we will continue to master both positive and challenging times going forward.

I welcome you to use this book to join us on a journey that both celebrates past achievements and presents a vision for the future. Let's strengthen the bridge between Europe and Africa and uphold our shared values.

Dominik Krause
Lord Mayor of the City of Munich



Vorwort des Bürgermeisters von Harare zu 30 Jahren Sister Cities

Liebe Leserinnen und Leser,

mit viel Stolz stelle ich diese Publikation vor, in der die spannende Geschichte und die sich stets wandelnde Reise der beiden Partnerstädte Harare, Simbabwe, und München, Deutschland, erzählt wird. Seit Beginn dieser Partnerschaft im April 1996 hat sie sich zu einer der aktivsten, langlebigsten und produktivsten Städtepartnerschaften in der Geschichte Harares entwickelt. Sie ist ein Beispiel für internationale Kooperation, die auf Vertrauen, Solidarität und einem gemeinsamen Streben nach nachhaltiger Stadtentwicklung basiert.

In den vergangenen Jahren hat die Städtepartnerschaft Harare – München viele transformative Projekte und Austausche ermöglicht, die unsere institutionellen Kapazitäten erweitert haben. Durch technische Zusammenarbeit und politisches Engagement haben unsere beiden Städte Wissen und Expertise in so wichtigen Bereichen wie Politik, IT, Geoinformationssysteme (GIS), städtische Mobilität und Verkehrsinfrastruktur, Abfallwirtschaft, Umweltschutz und soziale Dienstleistungen ausgetauscht. Diese Kooperationen haben unsere Teams dazu befähigt, moderne Methodiken anzuwenden, innovative Lösungen zu finden und den Bürgerservice zu verbessern.

Das Besondere an dieser Partnerschaft ist, dass sie nicht nur breit aufgestellt ist, sondern auch über die Jahre immer wieder ihre Resilienz und Beständigkeit bewiesen hat. Sie hat sich neuen Herausforderungen gestellt, Kooperationsbereiche erweitert und durchgehend einen greifbaren Mehrwert für

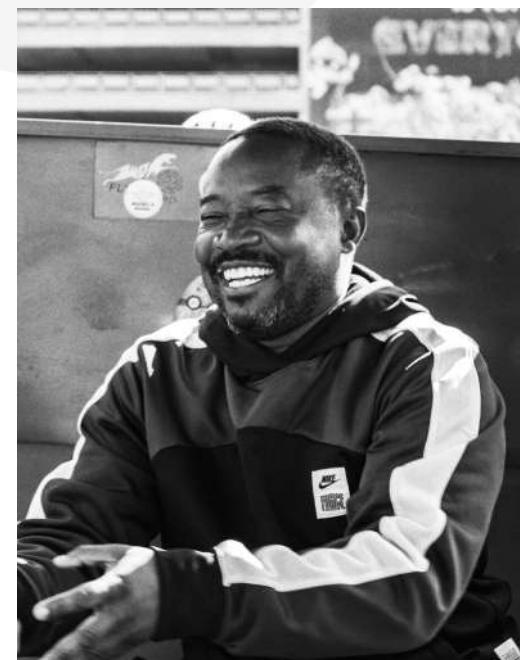
beide Städte geboten.

Die Ergebnisse der Partnerschaft zeigen sich in gestärkten Systemen, verbesserten technischen Fähigkeiten, erweiterten Netzwerken und dem neuen kulturellen Verständnis zwischen unseren Bürgerinnen und Bürgern.

Dieses Buch erfasst die Meilensteine, Lektionen und Lebensgeschichten, die diese anhaltende Partnerschaft ausmachen. Mit Blick auf die Zukunft setzen wir uns weiter für die Pflege und den Ausbau dieser Partnerschaft ein, die von der gemeinsamen Vision inklusiver, moderner, nachhaltiger und widerstandsfähiger Städte lebt.

Mein Dank gilt allen Menschen und Institutionen in beiden Städten, die zum Erfolg dieser Partnerschaft beigetragen haben. Ihr Einsatz ermöglicht den Fortbestand dieser Kooperation, die Wege des Fortschritts und des gemeinsamen Wachstums beschreitet.

**Jacob Mafume,
Bürgermeister der Stadt Harare**



Foreword by the Mayor of Harare on 30 Years of Sister Cities

Dear readers,

It is with great honour and pride that I introduce this publication, which chronicles the rich history and constantly evolving journey of the twin partnership between the City of Harare, Zimbabwe and the City of Munich, Germany. Since its inception in April 1996, this partnership has developed into one of the most active, enduring and productive municipal partnerships in the history of Harare – an exemplary model of international cooperation rooted in trust, solidarity and a shared commitment to sustainable urban development.

Over the years, the Harare – Munich partnership has enabled a wide array of transformative projects and exchanges that have significantly extended our institutional capacity. Through technical collaboration and political initiatives, our cities have shared knowledge and expertise in important fields such as politics, information technology, geographic information systems (GIS), urban mobility and transport infrastructure, waste management, environmental protection and social services. These cooperations have enabled our teams to adopt modern methodologies, find innovative solutions and improve the citizens' service.

What makes this partnership particularly remarkable is not only its wide scope but also its resilience and stability over the years. It has stood the test of time, adapting to new challenges, expanding its areas of cooperation and continuously delivering tangible value to both cities. The fruits of this collaboration are evident in strengthened systems,

improved technical capabilities, extended networks and a deeper cultural understanding between our citizens.

This book traces the milestones, lessons and life stories that define this enduring partnership. As we look to the future, we remain committed to nurturing and extending this partnership, guided by our shared vision of building inclusive, modern, sustainable and resilient cities.

I extend my heartfelt appreciation to all individuals and institutions in both cities who have contributed to the success of this twinning. Your dedication ensures the continuation of this cooperation, which opens avenues for progress and mutual growth.

His Worship, the Mayor Councillor Jacob Mafume

Bike Day 2024: J. Mafume alongside the Ambassador of Germany, U. Volz
Bike Day 2024: J. Mafume neben dem Botschafter der BRD, U. Volz



Gemeinsam profitieren: Vorteile der Verwaltungspartnerschaft zwischen Harare und München

Die Verwaltungspartnerschaft zwischen Harare und München begann im April 1996. Bei dieser Nord-Süd-Verbindung stehen Stadtentwicklung und Dienstleistungsbereitstellung im Fokus. Die Partnerschaft ist besonders dynamisch und stellt die Zusammenarbeit in den Bereichen Kapazitätsausbau, Personalentwicklung und Informationstechnologien für die beiden Städte in den Mittelpunkt. Im Folgenden werden die von den Partnerstädten geteilten Vorteile und Herausforderungen im Rahmen dieser 30-jährigen Zusammenarbeit geschildert.

Wir sind weit gekommen

Die Verwaltungspartnerschaft zwischen Harare und München steht für eine Entwicklung weg von dem traditionellen Geber-Nehmer-Modell hin zu einer Form der Kooperation, die auf Gegenseitigkeit beruht und bei der beide Parteien ihre Ressourcen zusammenbringen, um gemeinsame Vorteile auszuschöpfen. Harare hat von München profitiert, im gleichen Maße hat München von Harare profitiert. Die folgenden Projekte wurden in Harare mit Unterstützung der Landeshauptstadt München durchgeführt.

1. Geoinformationssysteme (GIS) der Stadt Harare

Dieses Projekt wurde zwischen 2015 und 2019 realisiert. Für die Stadt Harare wurde eine GIS-Strategie entwickelt und umgesetzt. Sämtliche Wasser- und Abwasserleitungen wurden digitalisiert. Angestellte der Stadt erhielten Weiterbildungen zur Nutzung von GIS

für die Datensammlung. Mittlerweile ist auch die Immobilien-Datenbank inklusive aller genehmigten Layoutpläne der Stadt automatisiert. Die digitale Dokumentation reduziert den Bedarf an physischen Lagerräumen und ist kostengünstig, praktisch und leicht nachverfolgbar. Das GIS-Programm wurde von Nakopa (Nachhaltige Kommunalentwicklung durch Partnerschaftsprojekte) finanziert und kostete rund 91.000 €.

2. Ernennung einer Mobilitätsexpertin in Harare

Im Zuge der Verwaltungspartnerschaft wurde für den Zeitraum von 2022 bis 2025 die internationale Entwicklungsberaterin, Ana Carolina Cortes, für den Mobilitätssektor in der Verkehrsbehörde Harare entsendet. Das Programm war Teil des Fachkräftefonds für kommunale Partnerschaften weltweit (FKPW). Mithilfe der Entwicklungsberaterin entstand ein Netzwerk aus Mobilitätsakteuren in Harare und München. Einige aktive Mobilitätsveranstaltungen wie Open-Street-Events und Fahrradtage wurden in Harare realisiert. Hauptziel: dabei die Förderung alternativer Verkehrsformen wie Fahrradfahren, Laufen und Rollschuhfahren. Sie bieten Vorteile für Gesundheit, Umwelt und Gesellschaft, indem sie die Verschmutzung reduzieren und körperliche Aktivitäten fördern. Dies steht im starken Gegensatz zum motorisierten Verkehr, der für 21 Prozent der jährlichen Emissionen ursächlich ist. Insgesamt fanden fünf Open-Street-Events in Stadtteilen wie Budiriro und Borrowdale statt. In diesem Zeitraum feierte die Stadt zweimal den World Bicycle Day.

Sowohl der Bürgermeister der Stadt als auch Botschafter*innen aus den Niederlanden und Deutschland waren bei den Veranstaltungen vor Ort. Herausforderungen im Bereich Verkehr und Mobilität wurden mithilfe künstlerischer Mittel wie Wandmalereien an die Öffentlichkeit herangetragen. Dies sollte sicherstellen, dass Botschaften in einer verständlichen Form bei der Bevölkerung ankommen.

3. Effiziente Planung für nachhaltige Mobilität in Harare

Im Rahmen des Programms (2023–2024) nahmen insgesamt 29 Angestellte der Stadt Harare (Stadtplanungsbüro) an Weiterbildungen für GIS teil und wurden dabei von Gerhard Gross aus München unterrichtet. Harare erhielt zudem Laptops, Tablets und IT-Ausrüstung zur GIS-Kartierung.

4. Verbesserte Dienstleistungen

Lokale staatliche Leistungen und die Dienstleistungsbereitstellung in Bereichen wie der Abfallwirtschaft und Gesundheitsversorgung haben sich in Harare verbessert. In der Vergangenheit hat die Landeshauptstadt München medizinische Güter für Harare bereitgestellt und Geschäftsleute aus München haben ein Notstromaggregat zur Stromversorgung des Beatrice Road Infectious Diseases Hospital gespendet.

5. Personalentwicklung und Kapazitätsausbau

Im Rahmen von Austauschprogrammen zwischen Harare und München haben Stadtangestellte und -vertreter*innen die jeweils andere Stadt besucht, um voneinander zu lernen und Erfolgsbeispiele aus der Praxis miteinander zu teilen. Beide Städte arbeiten dabei zusammen, um einzelne Personen und Stadtangestellte in Harare weiterzubilden.

Herausforderungen der Verwaltungspartnerschaft und Wiederaufnahmeversuche

Politische Hürden

Zwischenzeitlich ruhte die Kooperation, da Harare von einer durch die nationale Regierung gestellten Kommission geleitet wurde. Aus politischen Gründen konzentrierte sich München in dieser Zeit auf zivilgesellschaftliche Maßnahmen. Nach der Wahl eines Bürgermeisters in Harare gab es Bestrebungen, die Partnerschaft wieder aufzunehmen. Dies stand im Zeichen der von München geförderten demokratischen Prinzipien. Es gab Versuche, die Verwaltungspartnerschaft wieder zu starten und sogar auszubauen, nachdem Harares Stadtrat demokratisch gewählt wurde. So führte 2008 der Vizebürgermeister Harares eine Delegation nach Deutschland.

COVID-19-Maßnahmen

Während der COVID-19-Pandemie wurde die Partnerschaft genutzt, um die internationalen Reaktionsfähigkeiten der Stadt zu stärken –

und damit ihre Widerstandsfähigkeit und Anpassungsfähigkeit zu zeigen.

Niemand ist eine Insel

Städte brauchen gemeinschaftliche Beziehungen, um ihr Potenzial auszuschöpfen. Die Partnerschaft Harare – München ist ein Beispiel dafür, dass das Zusammenbringen zweier Städte besondere Vorteile mit sich bringt. Sie kann als Erfolg angesehen werden, denn der Austausch, die Spenden und die technische Unterstützung kamen den Bereichen Personalentwicklung, Informationstechnologie und Dienstleistungsbereitstellung zugute. Die Verwaltungspartnerschaft bot auch eine wichtige Plattform für die Diplomatie sowie für den Austausch von Ideen auf der subnationalen Ebene zu einem Zeitpunkt, an dem die Beziehungen zwischen Deutschland und Simbabwe angespannt waren.

Geschrieben von MacDonald Mugo Mugwazeni

Über den Autor

MacDonald Mugo Mugwazeni ist Hauptverkehrsplaner der Stadt Harare. Seine zentrale Rolle in der Harare-München-Partnerschaft besteht in der Förderung klimafreundlicher Verkehrsoptionen wie Laufen und Fahrradfahren, um den CO₂-Ausstoß von Fahrzeugen zu senken und den Klimawandel einzudämmen.



Mutual benefits: the advantages of the administrative partnership between Harare and Munich

The administrative partnership between Harare and Munich began in April 1996, a north-south connection with a focus on urban development and service provision. The twin partnership is particularly dynamic, focussing on cooperation in the fields of extending capacities, human resources development and information technology for cities. The following outlines the benefits and challenges shared by the twin cities over the course of this thirty-year cooperation:

We have come a long way

The twinning partnership between Harare and Munich moves away from the traditional donator-recipient model to a type of collaboration based on mutuality, with both parties pooling their resources to attain shared benefits. Harare has benefited from Munich and Munich has benefited equally from Harare. The following projects have been implemented in Harare, with the support of the City of Munich.

1. City of Harare Geographical Information Systems (GIS)

This project was realised between 2015 and 2019. A GIS strategy for the City of Harare was devised and implemented. All water and sewer pipes were digitised. Municipal employees were trained in the use of GIS for data collection. The real estate database including all approved layout plans within the city have also now been automated. The digital documentation reduces the need for physical storage space and is cost-effective, convenient and easy to track.

The GIS programme was funded under the Nakopa (Sustainable local development through partnership projects) programme at a cost of around 91,000 €

2. Appointment of a mobility expert in Harare

As part of the twinning arrangement, an international development advisor, Ana Carolina Cortes, for the mobility sector was appointed at the Traffic and Transport Authority in Harare for the period 2022-2025. The programme was part of the Experts Fund for Municipal Partnerships Worldwide (FKPW). A network of mobility stakeholders was set up in Harare and in Munich with the help of the development advisor. Various active mobility activities such as open street events, bicycle days were held in Harare. The main goal was to promote alternative modes of transport such as cycling, walking and skating that provide health, environmental and social benefits by reducing pollution and encouraging physical exercise, contrary to motorised transport which is responsible for 21 percent of annual carbon emissions. A total of 5 Open Street events were held in suburbs such as Budiriro and Borrowdale. During this period, the city managed to celebrate the World Bicycle Day twice. The events were attended by the Mayor of the City and ambassadors from the Netherlands and Germany. Traffic and active mobility challenges were also communicated to the public through artistic media such as murals to ensure that the message would reach the citizens in a comprehensible form.

3. Efficient planning for sustainable mobility in Harare

As part of this program (2023-2024), a total of 29 City of Harare (Urban Planning Department) employees attended online GIS training courses under the tutorship of Gerhard Gross from Munich. Harare also received laptops, tablets and IT equipment for GIS mapping.

4. Improved services

Harare has seen improvements in its local state services in areas such as waste management and healthcare. In the past, the City of Munich provided Harare with medical supplies, while business people from Munich donated an emergency generator to power the Beatrice Infectious Diseases Hospital.

5. Human resources development and extending capacities

Harare and Munich have held exchange programmes that have seen councillors and municipal representatives from the two cities paying reciprocal visits to learn from each other and share best practices. Both cities work together to train individuals and municipal employees in Harare.

Challenges and attempts to resume the partnership

Political obstacles

At one point the cooperation was suspended for a period when Harare was run by a

commission appointed by the national government, while Munich shifted its focus to civil society initiatives due to political reasons during this period, signalling a return to democratic principles that Munich emphasised. Attempts were made to revive and strengthen the twinning arrangement when further leaders were democratically elected in Harare, whereupon the Deputy Mayor led a delegation to Germany in 2008.

COVID-19 measures

The partnership was leveraged during the COVID-19 crisis to strengthen the city's international response capabilities, showing its resilience and adaptability.

Nobody is an island

Cities need community relationships to thrive and exploit their potential. The Harare – Munich partnership is an example of the advantages that bringing two cities together can offer. It can be considered a successful model, benefiting Harare in the areas of human resources development, information technology and service provision through exchanges, funding and technical support. The twinning arrangement also provided an important platform for diplomacy and cross-pollination of ideas at sub-national level at a time when relations between Germany and Zimbabwe were strained.

Written by MacDonald Mugo Mugwazeni

About the author

MacDonald Mugo Mugwazeni is Principal Transport Planner for the City of Harare. His main role in the Harare – Munich partnership is promoting climate-friendly transportation options such as walking and cycling, to help reduce carbon emissions from vehicles and mitigate climate change.



Munich delegation in Harare, 2022
Münchner Delegation in Harare, 2022



Der Zauber des Anfangs

Und nun Subsahara-Afrika? Ich hatte bereits ein gutes Dutzend Jugendaustausche mit Ländern in Nordafrika organisiert. Das hat sehr gut funktioniert und war eine sehr wertvolle Erfahrung. Auf der Grundlage meiner Ausbildung im Bildungsbereich hatte ich ein Konzept entwickelt, das mit drei Grundvoraussetzungen gut funktioniert:

1. Unterbringung in Familien – keine Jugendherbergen oder Hotels
2. Gemeinsame Durchführung aller Programmpunkte im Gastland
3. Immer auf Gegenseitigkeit basierende Planung des Austauschs, das heißt, der Gegenbesuch ist bereits vor der Abreise geplant und finanziert

Im Herbst 1995 machte ich mich mit einem Schreiben des damaligen Oberbürgermeisters von München, Christian Ude, in dem er einen Jugendaustausch als wunderbare Idee bezeichnete, an die Arbeit. Aber wie knüpft man Kontakte in einer Zeit ohne Internet, E-Mail oder WhatsApp, in der selbst Telefone in Simbabwe noch nicht weit verbreitet waren? Wie findet man einen Partner oder eine Partnerorganisation? Die einzige Möglichkeit war: dorthin zu fahren! Die kirchliche Entwicklungshilfeorganisation Misereor aus Aachen hatte ein Büro in Harare, das mir Kontakte zu Jugendverbänden vermittelte. Ich besuchte sie im Januar 1996 und vereinbarte einen Besuch von Jugendlichen aus München in Harare während der bevorstehenden Osterferien.

Und dann ging es los!

16 Mädchen und Jungen aus München machten sich auf die lange Reise. Sie war lang, weil wir unter anderem mit Balkan Air (die es damals noch gab) flogen – mit einem Zwischenstopp in Sofia. In Harare waren wir zu Beginn alle zusammen in einem Ausbildungszentrum der Jesuiten, dem Silveira House, untergebracht, damit wir uns kennenlernen konnten. Und dann gingen wir zu unseren Gastfamilien. Am Montag, dem 1. April 1996, trafen sich alle wieder zur Feierstunde im Rathaus, wo die Bürgermeister die Partnerschaftsurkunde unterzeichneten. Natürlich gab es viel zu erzählen: Wo wohnt dein*e Partner*in? Wie viele Geschwister gibt es in der Familie? Was hast du gegessen? Die Feier war beeindruckend: Der Bürgermeister von Harare, Solomon Tawengwa, ein imposanter Mann mit einer schweren Amtskette begrüßte die Münchner Delegation, darunter Stadträt*innen, Oberbürgermeister Ude und mehrere Vertreter*innen der Wirtschaft und sogar Reporter*innen von Münchner Zeitungen. Hararer Stadträt*innen und Beamt*innen aus Stadt und Politik waren ebenfalls anwesend. Am Abend gab es eine große Feier im gesamten Rathaus mit exquisiten Speisen und Getränken und viel Musik in den Innenhöfen.

Die nächsten Tage verbrachten wir wieder bei unseren Gastfamilien: Wir unternahmen Sportaktivitäten, Ausflüge aufs Land, und natürlich Vorbereitungen für unsere gemeinsame (!) Reise durch Simbabwe. Da die Kosten für die Teilnehmenden aus Harare so gering wie möglich gehalten werden mussten, orga-

nisierte die Stadtverwaltung von Harare Zelte und Kochutensilien für das Campen sowie zwei Kleinbusse.

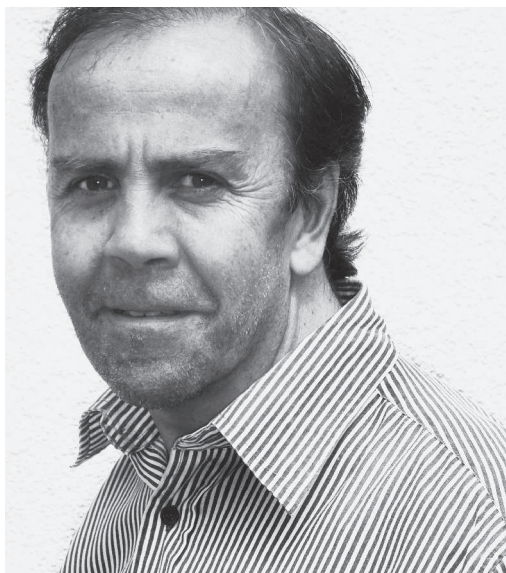
Beeindruckende Beobachtungen

Nach den Tagen bei unseren Gastfamilien gab es nun das große Zusammenkommen: 34 Menschen „erfuhren“ Simbabwe in Bezug auf Kultur und Geschichte (Great Zimbabwe), Landwirtschaft und Natur (Hwange-Nationalpark und Victoriafälle). Und zwar alle 34, denn selbst die Gastgebenden hatten meist noch nie zuvor Fahrten zu den Sehenswürdigkeiten des Landes unternommen. Verständlicherweise waren sie recht beeindruckt, aber noch mehr darüber erstaunt, wie interessiert die Deutschen an ihrem Land waren, was diese fotografierten, diskutierten und fragten! Mein Eindruck war, dass diese Tour zunehmend ein häufig beobachtetes Gefühl der Unvollkommenheit (Minderwertigkeitskomplex) ablöste, das die Gastgebenden zuvor gegenüber den Besucher*innen aus Deutschland hatten. Ich hatte auch den Eindruck, dass sich die Simbabweer*innen immer mehr als gleichwertig fühlten und zunehmend stolz auf ihr Land waren. Wie immer vergingen die Tage schnell. Zu schnell. Doch die Traurigkeit bei der Abschiedsparty wurde durch die Freude und Hoffnung auf ein Wiedersehen im Oktober in München ausgeglichen.

Geschrieben von Robbi Franck

Über den Autor

Robert (Robbi) Franck ist Diplom-Pädagoge (FH) mit Schwerpunkt in der Jugendarbeit und im Schulunterricht. Er engagiert sich seit den Anfängen (1995) für die Städtepartnerschaft im Arbeitskreis Harare-München-Partnerschaft (HaMuPa)/Nord Süd Forum München e. V. Von 1996 bis 2000 veranstaltete er jährlich zwei Jugendaustauschprogramme zwischen München und Harare. Zwischen 2004 und 2013 leitete er das Menschenrechtsprojekt ESS-München und seit 2018 ist Robbi Vorstand von München für Harare e. V.



Unterzeichnete
Partnerschaftsurkunde
der Städte Harare
und München



The magic of a new beginning

And now sub-Saharan Africa? I had already organised a good dozen or so youth exchange projects with countries in North Africa. They were very successful and were a very valuable experience. Based on my training in the education sector, I developed a concept that works well on three basic conditions:

1. accommodation with families – no youth hostels or hotels
2. joint implementation of all programme points in the host country
3. always ensuring that reciprocity is at the heart of the planning process, i.e. that the return visit is already planned and financed before departure

I started work on this in autumn 1995, following a letter from the Lord Mayor at that time, Christian Ude, in which he referred to a youth exchange programme as an excellent idea. But how do you establish contact in an era without internet, email or WhatsApp, and when even telephones were not yet common in Zimbabwe? How do you find a partner or a partner organisation? There was only one way: to go there! The German church-based development organisation Misereor from Aachen had an office in Harare that put me in touch with some youth organisations. I visited them in January 1996 and agreed on a visit from German young people to Harare during the upcoming Easter holidays.

Then it all got going!

16 girls and boys from Munich set off on the long journey. One reason it was so long is that we flew with Balkan Air (which still existed at that time) – with a stopover in Sofia. We were all first accommodated at Silveira House, a training centre belonging to the Jesuits, to get to know one another. Then we went to our host families. On Monday, 1 April 1996, we all met again for the ceremony at the Town Hall, where the mayors signed the partnership document. Of course we had a lot to talk about: where does your partner live? How many siblings are in the family? What did you eat?

The ceremony was impressive. The delegation from Munich, including City Councillors, Lord Mayor Ude and several representatives from the business community, and even some reporters from Munich newspapers, were welcomed by the Mayor of Harare, Solomon Tawengwa, an imposing man with a heavy chain of office, Harare City Councillors as well as civil servants from administrative and political bodies. In the evening there was a major celebration in the entire Town Hall with exquisite food and drink and lots of music in the interior courtyards.

We spent the following days once again with our host families, doing sports activities, trips to the countryside, and of course preparing for our shared journey through Zimbabwe. As it was necessary to keep costs for the participants from Harare as low as possible, the municipal authorities organised tents and

cooking utensils for camping, as well as two minibuses.

Strong impressions

After the days spent with our host families, there was a big get-together: 34 people experienced Zimbabwe in relation to its culture and history (Great Zimbabwe), agriculture and nature (Hwange National Park and Victoria Falls). And truly all 34, as even most of the hosts had never been to see these sights before. Understandably, they were very impressed, but they were even more amazed at how interested the Germans were in their country and the things they photographed, discussed and asked about. My impression was that this tour increasingly diffused a frequently observed sense of inferiority that the local hosts seemed to have in relation to the Germans. I also had the feeling that the Zimbabweans felt ever more equal and were increasingly proud of their country. As always, time flew. Too quickly. However, the sadness at the farewell party was counter-balanced by the anticipation and hope of a reunion in Munich in October.

Written by Robbi Franck

About the author

Robert (Robbi) Franck is a trained educator with a focus on youth work and school education. Since early 1995 he has been involved in the city partnership at the Arbeitskreis Harare-Munich-Partnership (HaMuPa)/Nord Süd Forum. From 1996 to 2000 he organised two youth exchange programmes each year between Munich and Harare. Between 2004 and 2013 he led the human rights project ESS-Munich and since 2018 Robbi has been Chairperson in Munich for Harare e.V.



Signed partnership
certificate of the cities
of Harare
and Munich



More about
Munich's artist-
in-residence-
program

Kapitel 2: Harare & München – Geschichte einer Partnerschaft

Kunst verbindet: Kultureller Austausch zwischen München und Harare

Seit Beginn der Partnerschaft bilden die Bereiche Kunst und Kultur die Grundlage des Austausches und der Kooperation zwischen München und Harare. Auch in Zeiten größter politischer und wirtschaftlicher Herausforderungen entstanden bedeutende kooperative Projekte in der Literatur, der Musik und den bildenden Künsten zwischen Künstler*innen und kulturellen Organisationen in beiden Städten.

Die in Harare ansässige Gallery Delta spielte hierbei eine besonders wichtige Rolle. Die 1975 von Derek Huggins und Helen Lieros gegründete Galerie förderte bildende Künstler*innen aus der zeitgenössischen Kunstszene in Simbabwe und ermöglichte den Dialog mit Münchner Künstler*innen und Kunstinstitutionen bis zu ihrer Schließung im Jahr 2021. Seit 1998 gab es zahlreiche Austauschbesuche und Ausstellungen. Künstler*innen aus Harare wie Hilary Kashiri, Richard Witikani und Calvin Dondo wurden in der Münchner Villa Waldberta empfangen, während Münchner Künstler*innen wie Jerry Zeniuk, Verena Kraft und Kurt Petz an Projekten in Harare mitwirkten. Ein Highlight dabei waren die zwei großen von München ausgerichteten Ausstellungen Colour Africa in den Jahren 2000 und 2010. Die von Verena Nolte, Derek Huggins und Dr. Michael Meuer kuratierten Ausstellungen zeigten Werke von sowohl etablierten als auch neueren Künstler*innen aus Simbabwe. Darüber hinaus wurde 2005 bei dem Festival Africa in Motion in der Pasinger Fabrik eine Ausstellung mit 23 Künstler*innen aus Simbabwe vorgestellt.

Bindungen zwischen Partnerstädten stärken

Von Anfang an gab es zwischen Harare und München auch im Bereich Literatur regen Austausch. So nahm die Landeshauptstadt München an der Zimbabwe International Book Fair in Harare in den Jahren 1999, 2000 und 2002 teil und kooperierte dabei mit der Münchner Stadtbibliothek. Außerdem waren Yvonne Vera, Virginia Phiri und Tsitsi Dangarembga, drei der bekanntesten Schriftsteller*innen aus Simbabwe, 2001 und 2008 in der Villa Waldberta zu Gast. Von 2013 bis 2015 fand im Rahmen einer Kooperation zwischen der Landeshauptstadt München, dem Harare International Festival of the Arts (HIFA), der deutschen Botschaft in Harare und dem Goethe-Zentrum Harare/Zimbabwe German Society ein lebhafter musikalischer Austausch statt. Als Teil dieser Initiative schlossen sich die Münchner Band Jamaram und zwölf Musiker*innen aus Simbabwe zusammen, um ein gemeinsames Album aufzunehmen. Ein Jahr darauf ging die Band mit drei Musiker*innen aus Harare auf eine Deutschlandtournee. Ein 40-minütiger Dokumentarfilm, in dem die Reise der Münchner Band durch Afrika sowie die Erfahrungen der afrikanischen Musiker*innen auf der Tournee in Deutschland festgehalten werden, brachte das Projekt zum Abschluss. Diese und noch viele weitere Beispiele spiegeln die fruchtbaren kulturellen Beziehungen zwischen den Städten München und Harare wider. Nach einer pandemiebedingten Pause wurden diese Aktivitäten wieder aufgenommen. Ein Ergebnis davon ist das in diesem

Buch vorgestellte Projekt Bicycle instead of Car (Fahrrad statt Auto) von CaliGraph und Markus Heinsdorff. Im Hinblick auf den Jahrestag der Städtepartnerschaft 2026 freuen wir uns auf zukünftige Projekte.

Geschrieben von Laura Sánchez Serrano

Über die Autorin

Laura Sánchez Serrano ist Kunsthistorikerin und Museologin. Sie arbeitet seit 2019 im Kulturreferat der Landeshauptstadt München, wo sie für die internationale Kulturarbeit zuständig ist. In dieser Rolle fördert sie Kunstprojekte aller Sparten und setzt sich für den interkulturellen Austausch, insbesondere in der Zusammenarbeit mit Partnerstädten wie Harare, ein. Sie blickt auf über zehn Jahre Erfahrung als Kuratorin und Kunstvermittlerin in Projekten im Kunsthaus Biel (CH), im Kunsthaus Zürich und in der Pinakothek der Moderne, München, zurück.



Music by
Jamaram

Art brings people together: Cultural exchange between Munich and Harare

Since the start of the partnership, the fields of art and culture have served as a vital foundation for exchange and collaboration between Munich and Harare. Even during the most challenging political and economic times, meaningful cooperative projects emerged in literature, music and the visual arts, involving artists and cultural organisations from both cities.

Gallery Delta in Harare played a particularly significant role in this. Founded in 1975 by Derek Huggins and Helen Lieros, the gallery promoted visual artists from the contemporary Zimbabwean art scene and fostered dialogue with Munich artists and art institutions until its closure in 2021. Since 1998, numerous exchange visits and exhibitions have taken place. Harare artists such as Hilary Kashiri, Richard Witikani and Calvin Dondo were hosted at Villa Waldberta in Munich, while Munich artists such as Jerry Zeniuk and Verena Kraft and Kurt Petz contributed to projects in Harare. One of the highlights were two major exhibitions titled “Colour Africa” hosted by Munich in the years 2000 and 2010. The exhibitions curated by Verena Nolte, Derek Huggins and Dr. Michael Meuer showcased the works of both established and emerging Zimbabwean artists. Additionally, during the “Africa in Motion” festival at Pasinger Fabrik in 2005, an exhibition was presented featuring 23 artists from Zimbabwe.

Strengthening bonds between the Sister Cities

Many exchanges have also taken place in the literary field since Harare and Munich became Sister Cities. For instance, the City of Munich participated in the Harare Book Fair in 1999, 2000 and 2002, collaborating with the Stadtbibliothek (City Library of Munich). Moreover, Yvonne Vera, Virginia Phiri, and Tsitsi Danga-rembga, three of Zimbabwe’s best-known authors, were guests at Villa Waldberta in 2001 and 2008. From 2013 to 2015, a vibrant musical exchange took place as a collaboration between the City of Munich, the Harare International Festival of the Arts (HIFA), the German Embassy in Harare, and the Zimbabwe German Society / Goethe-Zentrum Harare. As part of this initiative, the Munich band Jamaram collaborated with 12 musicians from Zimbabwe to produce a joint album, and the following year they embarked on a tour of Germany with three musicians from Harare. This project culminated in a 40-minute documentary film that captures the journey of the Munich band through Africa, as well as the experiences of the African musicians during their tour in Germany. These and many other examples reflect the fruitful cultural relations between the cities of Munich and Harare. Following a break on account of the pandemic, these connections have been revived, resulting in e.g. the project „Bicycle Instead of Car” by CaliGraph and Markus Heinsdorff, which is featured in this book. In view of the anniversary of the Sister Cities in 2026, we are looking forward to future projects.

Written by Laura Sánchez Serrano

About the author

Laura Sánchez Serrano is an art historian and museologist. Since 2019, she has been working at the Department of Arts and Culture for the City of Munich, where she is responsible for international cultural cooperation. In this role, she supports art projects across all disciplines and promotes intercultural exchange – especially through collaborations with partner cities such as Harare. She has over ten years of experience as a curator and art educator, having worked on projects at Kunsthaus Biel (Switzerland), Kunsthaus Zürich, and the Pinakothek der Moderne in Munich.



Gegenseitiges Vertrauen ist das A und O

Was macht Münchens Partnerschaft mit Harare so bemerkenswert? Für mich ist es zunächst ein positives Gefühl, getragen von vielen aufeinander aufbauenden Aktivitäten und vom lebendigen Austausch. Denke ich aber genauer darüber nach, wird mir klar, warum sich bei der Partnerschaft mit Harare „vieles schon wie im Fluss“ anfühlt. Wir vertrauen auf die jeweiligen Kompetenzen und in ein verlässliches Handeln im Sinne der Partnerschaft.

„Am Ende klappt immer alles“, sage ich gern zu meinen Kolleg*innen, „darauf vertraue ich!“. Harare und München ziehen an einem Strang. Getragen vom Geist der Neugier, offen für Fehler, suchen wir gemeinsam nach Problemlösungen. Vor allem aber sind unsere Gespräche und der Austausch von guter Laune und positiver Energie geprägt. Das stärkt uns.

„Alles fließt“, stellte Heraklit treffend fest. Nun weiß ich, warum das auch in unserer Partnerschaft stimmt!

Was macht eine kommunale Partnerschaft erfolgreich?

Das Besondere an der kommunalen Ebene der Entwicklungszusammenarbeit: die wahrhaft langfristige Perspektive der Zusammenarbeit zur Stärkung der Netzwerke und Verbindungen. Wir streben an, auf Augenhöhe zusammenzuarbeiten. Dies stellt für die Partnerschaft einen lebenslangen Lernprozess dar. Dazu gehört die gemeinsame Reflexion über unsere Art und Weise zusammenzuarbeiten um die Partnerschaft weiterzuentwickeln. Kommunale Entwicklungszusammen-

arbeit ist also weit mehr als die Projektarbeit und verfolgt eine gemeinsame Vision.

Zum Erfolg einer kommunalen Partnerschaft trägt auch bei, dass wir fachlich innerhalb der Kollegschaft voneinander lernen. Das ist eine gute strukturelle Basis für eine faire Partnerschaft. Hierin leisten beide Städte ihren gerechten Anteil mit finanziellen und nicht-materiellen Beiträgen, die wir beidseitig mit gegenseitiger Wertschätzung würdigen. Das schafft Vertrauen.

Was heißt das konkret?

Oft ist München der Türöffner zu Fördermitteln des Bundes für die Partnerschaft und bringt engagierte Techniker*innen mit ein. Harare wiederum punktet mit kreativen Ideen und innovativen Initiativen für mehr Effizienz – wie zum Beispiel an den Bike Days. Außerdem bringt Harare die nötigen Netzwerke und wertvolle Orts- und technische Fachkenntnis mit ein. All das ist von unschätzbarem Wert für unsere Partnerschaft.

Geschrieben von Camilla Huys

Über die Autorin

Camilla Huys baut Brücken in die Welt. Als gebürtige Münchnerin, die in Harare gelebt und gearbeitet hat, wirkt sie seit 2017 im Geschäftsbereich Europa und Internationales der Landeshauptstadt München. Sie betreut die Netzwerke mit Subsahara-Afrika und begleitet die Städtepartnerschaft Harare – München strategisch. Camilla ist systemische Organisationsentwicklerin, lehrte an der Universität Wien Internationale Entwicklung und war für die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit im In- und Ausland tätig.



Vertrautes Team aus Harare & München, 2022
Familiar team from Harare & Munich, 2022



Unterwegs zu den Harare Bike Days, 2024
En route to the Harare Bike Days, 2024

Mutual trust is the key

What makes Munich's partnership with Harare so remarkable? For me, in the first instance, it is a positive feeling based on many activities that build on each other and on lively exchanges. However, when I think about it more carefully, I see clearly why many aspects of the partnership with Harare seem to just "flow". We trust in each other's skills and in reliability that serves the partnership. "Everything always works out in the end," I like to say to my colleagues, "I firmly believe in that!" Harare and Munich pull together. Driven by a sense of curiosity, open to making mistakes, we seek solutions to problems together. Above all, however, our discussions and exchanges are characterised by a good mood and positive energy. This makes us stronger. "Everything flows", as Heraclitus aptly put it. Now I know why that also applies to our partnership!

What makes a municipal partnership successful?

What makes the municipal development cooperation special is the truly long-term prospect of collaboration that strengthens networks and ties. We strive to work together as equal partners. This signifies a life-long learning process for the partnership. It includes reflecting together on the way we cooperate and developing the partnership further. In other words, municipal development cooperation is much more than just project work and pursues a shared vision. Learning from each other as colleagues also plays an important role in the success of

a municipal partnership. This forms a good structural basis for a fair partnership. Both cities contribute their fair share in terms of both financial and non-material aspects, for which we show mutual appreciation. This builds trust.

What does that mean specifically?

Munich often opens doors to federal funding for the partnership and incorporates committed technicians and engineers. Harare, meanwhile, offers creative ideas and innovative initiatives to boost efficiency, for example on the city Bike Days. Harare also provides the necessary networks and valuable local and technical knowledge. This is all invaluable for our partnership.

Written by Camilla Huys

About the author

Camilla Huys builds bridges to the world. Born in Munich, she has lived and worked in Harare. Since 2017, she has been part of the division Europe and International Affairs of the City of Munich. She manages the networks with sub-Saharan Africa and provides strategic support for the city partnership between Harare and Munich. Camilla is a systemic organisational development specialist. She has taught "International Development" at the University of Vienna and has worked for Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) both in Germany and abroad.





CaliGraph Künstler, Marcus Zvinavashe vorm Workshop in München
CaliGraph artist, Marcus Zvinavashe before the workshop in Munich



Vom Künstlerkollektiv CaliGraph gestalteter Bus beim Passa Passa Art Festival, 2022
A bus designed by the CaliGraph artists' collective at the Passa Passa Art, 2022



Künstler Markus Heinsdorff (li.) auf dem Art Passa Passa Festival in Harare, 2022
Artist Markus Heinsdorff (left) at the Art Passa Passa in Harare, 2022



Künstler Markus Heinsdorff (Mitte) im Austausch auf dem Passa Passa Art Festival
Artist Markus Heinsdorff (centre) engaging in conversation at the Passa Passa Art, 2022

GIS: Mit besseren Daten zu einer nachhaltigen Stadt

Das Geoinformationssystem (GIS) der Stadt Harare entstand 2014, genau zwei Jahre nachdem ich nach Abschluss meines Masterstudiums der Geoinformatik nach Harare zurückgekehrt war. Als frische Absolventin wollte ich unbedingt meine neuen Kenntnisse anwenden und war daher begeistert, als die Stadt den ZIGESA-Trialog ins Leben rief. Der Name ZIGESA leitet sich von den Ländern Simbabwe, Deutschland und Südafrika (Zimbabwe, Germany, South Africa) ab. Der ZIGESA-Trialog brachte Städte und lokale Verbände aus den drei Ländern zusammen. Ziel war es, nachhaltige Städte durch den Austausch von bewährten Methoden für bürgerorientierte Dienstleistungen zu bauen. Bis dahin hatte Harare zwar einiges an Wandel vollzogen, doch begrenzte Kapazitäten schränkten weitere Entwicklungen ein. Ein Beispiel hierfür war die ineffiziente Rechnungsverarbeitung; es machte deutlich, dass eine aktuelle Kundendatenbank für die Stadt nötig war. GIS wurde als passendes System ermittelt, um die Kundendatenbank zu verbessern und um die Durchführung von Dienstleistungen zu verbessern. Genau hier konnte ich mein im Studium angeeignetes Wissen einsetzen.

Was mit GIS möglich ist

Das ZIGESA-Projekt hat die Wertschätzung gegenüber GIS in der Stadt erhöht. Es wurde den Menschen bewusst, welche Einnahmenerhebungs- und Dienstleistungsmöglichkeiten durch GIS geboten werden. Die drei Städte Harare, München und eThekweni (Südafrika), fingen an, Informationen und Erfahrungswerte auszutauschen. Es entstanden Verbindungen, die bis zum heutigen Tag bestehen.

Harare entwickelte eine Datenbank der Wasser- und Abwasserinfrastruktur, doch schnell stellten die Mitarbeiter*innen fest, dass für ein GIS grundlegende Informationen benötigt werden. 2015 griffen uns Beteiligte von Nakopa unter die Arme. Wir erhielten Fördermittel für Projekte in unserem Gebiet. Wir begannen, eine GIS-Strategie für Harare zu entwickeln. Das Projekt erhielt den Codenamen CoHGIS (City of Harare Geographic Information System).

Durch den Aufbau von GIS und einer Kundendatenbank in Harare haben die Städte Zugang zu GIS-basierten Prozessen. Bei einem Rohrbruch beispielsweise sind dann nicht nur die Rohrabmessungen und andere im GIS gespeicherte Informationen bekannt, sondern auch die davon betroffenen Haushalte. Trends wie die Ausbreitung von Cholera können abgebildet und analysiert werden. Die Datenbank zur Rechnungsverarbeitung wurde um etwa 100.000 Einträge ergänzt, wodurch höhere Einnahmen möglich sind.

CoHGIS war eine Partnerschaft zur Implementierung von GIS in vier Städten – Harare, Bulawayo (Simbabwe), eThekweni und München. Wir reisten in die anderen drei Städte, wo wir nicht nur technisches und professionelles Wissen erhielten, sondern auch zugrunde liegende kulturelle Aspekte der Städte mit einfließen lassen konnten.

Bulawayo liegt im Südwesten von Simbabwe, rund 500 Kilometer von Harare entfernt. Dort ist die Ndebele-Kultur stark prägend und die Mehrheit der Angestellten des Stadtrates spricht Ndebele. Diese Kultur findet sich auch in den Arbeitsräumen vor Ort wieder. Der

Stadtverkehr war ruhiger als in Harare. Die Stadt war sauber und es gab weniger Lärm. Besonders überraschend war, wie wenige Händler*innen am Straßenrand zu sehen waren.

eThekweni ist für sein Bunny Chow berühmt

In eThekweni, einer für ihren besonders pikanten Bunny Chow (eine Spezialität der südafrikanischen Küche) bekannte Stadt, waren die Arbeitssysteme fortschrittlicher als in Simbabwe. Ich genoss die tägliche morgendliche Joggingrunde am Strand. Auch die Meeresfrüchte im Restaurant On Point Waterfront waren unvergesslich. Die Stadt hat mir so gut gefallen, dass ich im Dezember mit meiner Familie dort Urlaub gemacht habe. München war dagegen sehr formal. Die Leute blieben für sich, obwohl ich von den Straßenmärkten und dem Nachtleben begeistert war. Zudem war die Stadt sehr sicher und der Verkehr funktionierte nahtlos.

Unsere Kolleg*innen aus Deutschland, Südafrika und Bulawayo kamen auch mehrfach nach Harare. Zusätzlich zu den normalen Arbeitsstunden besuchten wir diverse Stätten in und um Harare, darunter die Art Gallery, die Domboshava Balancing Rocks, den Snake Park und den Lion und Cheetah Park nahe Norton. Es standen noch weitere Parks auf der Tagesordnung. Um unsere Gäste mit den lokalen Speisen vertraut zu machen, besuchten wir mehrere Restaurants vor Ort. Das CoHGIS-Projektteam entwickelte eine Umsetzungsstrategie, die auch heute noch in Harare verwendet wird. Ein dauerhaft

betriebenes globales Navigationssatellitensystem (GNSS) wurde eingeführt, das Daten über eine Internetverbindung aussendet, die dann von weiteren GNSS-Geräten zur genauen Positionierung genutzt werden. Das System wurde dem Continuously Operating Reference Stations-Netzwerk, kurz CORS, der Landvermessung hinzugefügt. Es wird sowohl von privaten als auch von öffentlichen Landvermessern in Harare benutzt.

Ein Langzeitprojekt mit positiven Effekten

Die durch das Projekt geknüpften Verbindungen bestehen bis heute. Der Austausch hat zum Aufbau eines internationalen professionellen Netzwerks beigetragen. Neben den positiven Auswirkungen auf mein Berufsleben hat mich das Projekt privat bereichert. Ich bin weiterhin in Kontakt mit Kolleg*innen dieses Projekts und kann mich nun lokal, regional und international mit anderen in dem Fachgebiet messen. Ich hoffe, dass die Partnerschaft bestehen bleibt.

Geschrieben von **Faith Maidei Kashangura**

Über die Autorin

Faith Maidei Kashangura ist Leiterin der GIS-Abteilung der Stadt Harare. Sie ist anerkannte Landvermesserin und die erste Frau in Simbabwe, die diesen Posten innehat. Ferner ist sie Ingenieurin für Landvermessung und Geoingenieurwesen und Mitglied im Engineering Council of Zimbabwe. Sie hat einen Masterabschluss in Geoinformationswissenschaften und Erdbeobachtung von der

Universität Twente (Niederlande) sowie einen Bachelor in Landvermessung von der Universität Simbabwe.



GIS: building a sustainable city with better data

The City of Harare Geographic Information System (GIS) was established in 2014, exactly two years after I had just returned to Harare after completing my Masters in Geoinformatics. As a recent graduate, I was keen to use my recently acquired skills and was therefore delighted when the city launched the ZIGESA trialogue. The name ZIGESA is derived from ZImbabwe, GErmany and South Africa. The ZIGESA Trialogue brought together cities and local associations from the three countries. The aim was to build sustainable cities by sharing best practices for citizen-oriented services. By then, the City of Harare had already undergone a process of transformation, but further development was prevented by limited capacities, such as inefficient billing. This pointed to the need for an up-to-date customer database for the city. GIS was identified as a suitable system to improve and better understand the customer database and improve the provision of services. It was precisely here that I was able to apply my knowledge acquired through my studies.

What GIS can achieve

The ZIGESA project helped to raise the appreciation for GIS in the city. People became aware of the capabilities of GIS regarding revenue collection and service provision. The three cities, Harare, Munich and eThekweni, began to share information and experience and forged links that have been maintained to this day. The city developed a water and sewer infrastructure database but soon discovered that basic information is needed for a GIS system. In 2015 participants in the

Sustainable Local Development Project (in German: Nakopa) came to our aid through partnership projects. We received funding to support local projects. We started to develop a GIS strategy for the city. The project was given the code name CoHGIS (City of Harare Geographic Information System). Through the development of GIS and a customer database in Harare, the cities have access to GIS-based processes. For example, in the event of a burst pipe, besides knowing the pipe size and all the information stored on the GIS, we also know the households affected. Trending developments such as the spread of cholera can be mapped and analysed. The billing database increased by approximately 100,000 entries, enabling greater revenue.

CoHGIS was a partnership for implementing GIS in four cities – Harare, Bulawayo, eThekweni and Munich. We travelled to the other three cities, where we not only gained technical and professional knowledge but were also able to take fundamental cultural aspects of the three cities into consideration.

Bulawayo is in the south-west of Zimbabwe about 500 km from Harare. It is strongly defined by the Ndebele Culture and many employees at the City Council speak Ndebele. This culture is also evident at the workplace. The city traffic was calmer than in Harare. The city was clean and there was less noise. It was particularly surprising how few vendors could be seen along the streets!

eThekweni is famous for its bunny chow!

In eThekweni, a town known for its particularly spicy Bunny Chow (a speciality of South

African cuisine), the work systems were more advanced than in Zimbabwe. I enjoyed the daily morning jog on the beach. The seafood at the On Point Waterfront restaurant was also unforgettable. I liked the town so much that I even took my family for a holiday there in December.

Munich on the other hand was very formal. People minded their own business, although I particularly enjoyed the street markets and the night life. The city was also very safe and transportation flawless. We also had several visits to Harare from our Germany, South Africa and Bulawayo colleagues. Alongside normal working hours, we visited various sites in and around Harare, including the Art Gallery, Domboshava Balancing Rocks, Snake Park and Lion and Cheetah Park near Norton, as well as various other parks. We also visited several local restaurants to introduce our guests to local dishes.

A long-term project with positive effects

The links forged by the project have subsisted to this day. The exchanges contributed to the development of an international professional network. Besides the positive effects on my professional life, the project has also enriched my private life. I continue to be in touch with colleagues from this project and I can now benchmark myself in relation to my peers locally, regionally and internationally. I hope that the partnership will continue.

Written by Faith Maidei Kashangura

About the author

Faith Maidei Kashangura is the Head of GIS Section of the City of Harare. She is a registered land surveyor and the first woman in Zimbabwe to hold this post. She is also a member of the Engineering Council of Zimbabwe as a professional engineer for surveying and geographical engineering. Faith holds a Masters in Geo-Information Science & Earth Observation from the University of Twente (Netherlands) and a bachelor's degree in surveying from the University of Zimbabwe.



The GIS team in Harare (2015) with Faith Maidei Kashangura (2nd fr. the right, bottom row) and Sigrid Koneberg (1st fr the left, bottom row)
Das GIS-Team in Harare (2015) mit Faith Maidei Kashangura (2. v. re. unten) und Sigrid Koneberg (1. v. li. unten)



Training on the new surveying equipment for Faith Maidei Kashangura (le.)
Einweisung in die neuen Vermessungsgeräte für Faith Maidei Kashangura (li.)

Von einem GIS, das auszog, wertvolles Wissen für die Stadt Harare zu sammeln

Darf ich mich vorstellen? Ich bin ein Geoinformationssystem, aber der Name ist mir zu lang. Nennt mich einfach GIS oder CoHGIS. Das ist mein Name, seit ich in Harare bin. Es gab einmal ein Projekt zur Verbesserung der Verwaltung und der Gesamtsituation in Harare, das hieß ZIGESA, weil drei Länder beteiligt waren: Zimbabwe, Germany und South Africa. Ein Resultat war, dass die Stadt Harare ein GIS einführen wollte, dafür aber Unterstützung benötigte.

Was lag dafür näher als die Partnerstadt München?

Aber lasst mich von vorn beginnen. Ich war noch klein, als meine Patin Sigrid aus der Landeshauptstadt München einen Anruf erhielt. Man fragte sie, ob sie bei einem Projekt zur GIS-Einführung in Harare mitmachen wolle. Sie sagte „Ja“ und ich durfte mit! Da ich noch so klein war, passte ich ins Handgepäck. Wir waren zu dritt unterwegs. Mit dabei war auch mein Pate Markus. Nach einer sehr langen Reise waren wir endlich in Harare angekommen. Mir hat es sofort gefallen und ich habe mich daheim gefühlt. Überall waren gut gelaunte Menschen, in der Innenstadt gab es viel Musik.

Zu Projektbeginn haben Sigrid und Markus zunächst viel gefragt, zugehört und geredet. Das sei wichtig, sagten sie, damit ich mich gut in Harare einleben kann und mit der Zeit groß und stark werde. Die Fachleute in Harare haben mit Sigrid begonnen, alles aufzuschreiben. Daraus wurde ein Dokument zur Einführung eines GIS. Der Ist-Zustand und die Zielvorstellung wurden ebenso wie zeitliche

Meilensteine und Kosten dokumentiert. Markus begann in der Zwischenzeit, die Leute für den richtigen Umgang mit mir zu schulen. Sie haben mich mit Daten gefüttert, die sie Geodaten nennen, weil sie alle einen Bezug zum Raum um uns herum haben. Aber das passiert nicht einfach durcheinander, sondern streng strukturiert in Datenbanken. Die sehen aus wie Excel-Tabellen. Die gemessenen Daten waren anfangs nicht sehr genau, doch während des Projekts wurde ein Gerät beschafft, das die Genauigkeit bis in den Zentimeter-Bereich erhöhte. Das Gerät ist eine GPS-Basisstation (die arbeitet mit Satellitendaten) und wurde auf dem Dach des IT-Gebäudes montiert. Mein Bauch war schon voll mit Katasterdaten, die ständig aktualisiert werden mussten, und nun hatten sie sogar die richtige Genauigkeit. Toll! Diese Daten bilden alle Flurstücke und Gebäude wie in der Natur ab; man erfasst damit auch deren Eigentümer*innen. Das ist die Basis für eine funktionierende Verwaltung.

All das kostet Geld und die Stadt Harare wollte ihre Einnahmen steigern. Wasserversorgung ist ein wichtiger Bestandteil des Lebens. Eigentlich gibt es in jedem Gebäude einen Wasserzähler, die hat man mit ihren Koordinaten erfasst und auch in mir abgelegt. Dann habe ich gehört, dass es in Harare noch einen Bruder von mir gibt, das Abrechnungssystem. Dort sind zum Beispiel Daten zu Eigentümer*innen, Adressen und Rechnungsinhalten abgelegt. Aber wie soll man das verbinden? Meine Patin und mein Pate haben viel über einen common unique identifier geredet. Das ist eine Spalte, die in allen Datenbanken, die miteinander verknüpft werden

sollen, existiert, und pro Zelle einen einzigartigen Wert enthält. Der kommt nur einmal vor. Auf diese Weise haben die Leute in Harare herausfinden können, wer einen Wasserzähler hat, aber noch nicht zahlt.

Mit mir kann man noch viel mehr machen!

Ich helfe Politiker*innen, ihre Entscheidungen besser zu treffen. Auch den Bürger*innen liefere ich Informationen über Harare. Wie? Ganz einfach: All meine Daten lassen sich im Intranet oder Internet darstellen. Das können einfache Karten oder auch Themenkarten sein. Ich bin ein wichtiger Teil der Stadtverwaltung – ohne mich wäre vieles schwieriger. Das macht mich stolz und ich tue alles, damit ich irgendwann ganz stark werde.

Während des Projekts haben mich Sigrid und Markus zweimal pro Jahr für je zwei Wochen besucht und geschaut, wie es meinen neuen Eltern und mir geht.

Sie haben mich auch mit in ihre Unterkunft – das Harare-Haus – genommen. Mann, war das kalt da. Logisch, es war ja August und Winter. Aber vier Grad in der Früh und nur kaltes Wasser zum Duschen – brrr! Sigrid und Markus sind jedoch pragmatisch: Sie hatten einen Solarduschsack dabei. Abends haben wir uns dann ins Wohnzimmer gesetzt und konnten uns beim Kaminfeuer wärmen. Einmal gab es kein fließendes Wasser. Da stand nur ein Bottich in der Küche. Das Wasser darin durfte man aber nicht zum Kochen, sondern nur zum Duschen verwenden.

Ich bin glücklich, in Harare zu sein

Über eines musste ich ziemlich lachen: Sigrid und Markus wollten oft in die falsche Richtung aufbrechen. Ja, das kann ich verstehen. Ich hatte am Anfang auch Probleme mit der Orientierung. Die Sonne steht mittags im Norden. In München steht sie im Süden. Wasser- und Stromversorgung sind oft schwierig in Harare. Wenn der Strom mal wieder ausfällt, bin ich zum Nichtstun verdonnert. Aber insgesamt kann ich sagen: „Ndinofara kuva muHarare“, was so viel heißt wie „Ich bin glücklich, in Harare zu sein“. Das ist Shona, die Muttersprache der meisten Menschen in Harare.

Meine neuen Eltern und alle anderen hier sind sehr herzlich und freundlich. Was mir besonders gut gefallen hat, war die Zusammenarbeit von Sigrid und Markus mit meinen neuen Eltern und allen, die sie getroffen haben: Sie haben sich immer bemüht, auf Augenhöhe zu arbeiten.

Nun bin ich gut gerüstet für mein Leben in meiner neuen Heimat. Sigrid hat beim Abschied zu mir gesagt, dass es für sie ein Glücksfall war, in dem Projekt zu arbeiten. Sie sagte, dass die interkulturelle Arbeit ihr ganzes weiteres Leben geprägt hat. Sie ist sehr dankbar für die Erfahrungen.

Geschrieben von Sigrid Koneberg

Über die Autorin

Geboren und aufgewachsen ist Sigrid Koneberg in München. Sie studierte Geodäsie an der TU München und verbrachte ihre Referendarzeit beim Freistaat Bayern. Danach war sie in verschiedenen Positionen bei der Landeshauptstadt München beschäftigt. Seit 2008 leitet sie den GeodatenService München. Von 2015 bis 2018 unterstützte sie das Projekt CoHGIS zur Implementierung eines GIS in Harare. Von 2023 bis 2026 nahm sie am Projekt LivinGIS zum gleichen Thema in Livingstone (Sambia) teil.



About a GIS that headed out to collect valuable data for Harare

May I introduce myself? I'm a geographic information system, but I find that name too long. Just call me GIS or CoHGIS. That's been my name since I came to Harare. There was once a project to improve the administration and the overall situation in Harare. It was called ZIGESA, because three countries were involved: Zimbabwe, Germany and South Africa. One outcome of the project was that the City of Harare wanted to introduce a GIS but needed some help.

Who better to provide this than the partner City of Munich?

But let me start at the beginning. I was still only small when my godmother Sigrid, from the City of Munich got a call. She was asked whether she'd like to be involved in a project to introduce GIS to Harare. She said yes and I was allowed to go with her!

At that time, I was still small enough to fit into hand luggage. There were three of us on the journey. My godfather Markus was also there. After a long journey, we finally arrived in Harare. I immediately liked it and felt at home there. There were good-humoured people everywhere and lots of music in the city centre.

At the start of the project, Sigrid and Markus initially asked lots of questions, listened and talked. They said this was important so that I could settle into Harare and develop and improve over time. The experts in Harare and Sigrid began to write everything down. This resulted in a document for introducing a GIS. The status quo, as well as aims, milestones and costs were documented. In the mean-

time, Markus began to teach the relevant people how to work with me. They fed me with data, which is called geodata as it relates to the space around us. This doesn't just happen randomly, but rather in a very structured way in databases, which look like Excel tables.

Getting my work started for the City of Harare

At first the measurements were not particularly precise, but over the course of the project a device was acquired that increased accuracy to the centimetre. This device is a GPS base station (which works with satellite data), which was mounted on the roof of the IT building. My stomach was already full of land registry data, which had to be continuously updated and were now actually very precise. Great! This data realistically depicts all plots of land and buildings, as well as recording their owners. This is the basis of a functioning city administration.

It all costs money and the City of Harare wanted to boost its income. Water supply is an important part of life. Every building has a water meter, and these were also recorded together with their coordinates and stored in me. I then heard that I have a brother in Harare: the billing system, which records, for example, data on owners, addresses and invoice contents. But how should they be linked? My "godparents" talked a lot about a common unique identifier. This is a column that exists in all databases that are to be linked to each other and that contains a unique value per cell. The identifier is only used once.

This allowed the people in Harare to find out who has a water meter but is not yet paying.

You can do much more with me, too!

I help policymakers to make better decisions. I also provide citizens with information about Harare. How? Well, it's very simple: all my data can be represented on the intranet or internet. This can take the form of basic maps or maps focused on a specific issue. I am an important part of the city administration – a lot of things would be more difficult without me. I am proud of this and I'm doing everything I can to become strong.

During the project, Sigrid and Markus visited me twice a year for two weeks to see how I was getting on with my new parents. They also took me to where they were staying – the Harare House. It was seriously cold there. No wonder, it was August and winter. But four degrees in the morning and only cold water for showering? Brrr. However, Sigrid and Markus are pragmatic people, they had brought a solar shower bag. In the evenings we sat in the living room and warmed ourselves by the fire. At one stage there was no running water. There was only a tub of water in the kitchen. But you couldn't use the water in it to cook, only to shower.

I'm happy to be in Harare

One thing made me laugh quite a lot: Sigrid and Markus often wanted to set off in the wrong direction. Which in a way I can understand. I also had orientation problems in the beginning. The midday sun is in the north.

In Munich it's in the south. The water and electricity supply is often a challenge in Harare. Whenever there was a power outage, I was condemned to inactivity. But overall, I can say: "Ndinofara kuva muHarare", which basically means "I'm happy to be in Harare." This is Shona, the native language of most people in Harare. My new parents and everyone else here are very welcoming and friendly. What I particularly enjoyed was the cooperation between Sigrid and Markus and my new parents and everyone else they met. They all did their best to work as equal partners. I'm now well equipped for life in my new home. When she was leaving, Sigrid said she felt lucky to have been involved in the project. She has also said that the intercultural work has influenced the whole of the rest of her life. She is very grateful for the experience.

Written by Sigrid Koneberg

About the author

Sigrid Koneberg was born and raised in Munich. She studied geodesy at TU Munich and completed her training with the Free State of Bavaria. Since then, she has held various positions at the City of Munich. Since 2008 she has led the GeodataService Munich. From 2015 to 2018 she helped the CoHGIS to implement use of a GIS in Harare. From 2023 to 2026 she took part in the LivingGIS project in Livingstone, Zambia, which focuses on the same topic.



Cheerful atmosphere at the ZIGESA workshop (2015) Renate Hechenberger (City of Munich), Sisubisiwe Sibanda (City of Bulawayo), Sigrid Koneberg, Sabine Drees (Deutscher Städtetag)
Gute Laune beim ZIGESA Workshop (2015) mit Renate Hechenberger (LHM), Sisubisiwe Sibanda (City of Bulawayo), Sigrid Koneberg, Sabine Drees (Deutscher Städtetag)





Auf zwei Rädern durch Epworth
On two wheels through Epworth

Epworth – Radlpionier

Das war dann doch eine große Überraschung: diese Fahrradläden in Harares Vorort Epworth. Eine ganze Woche waren wir in Harare unterwegs und hielten Ausschau nach Radfahrer*innen, sahen aber höchstens eine Handvoll. Und wir hatten doch geplant, mit unserem Projekt zur Förderung nachhaltiger Mobilität das Radfahren populär zu machen! Und da fanden wir endlich diese coolen Jungs, die alte Räder fit machen und verkaufen ...

Veränderung der Mobilität in Harare

Harare ist – für afrikanische Verhältnisse – die ideale Fahrradstadt: 1.200 Meter über dem Meer, auf einer Hochebene gelegen mit moderatem Klima und ziemlich flach. In den meisten afrikanischen Städten ist es heiß, schwül und oft auch noch bergig. Nach einem langjährigen Bürgerkrieg hatte Simbabwe 1980 die Unabhängigkeit von Großbritannien erlangt und die simbabwische Mittelschicht war bestrebt, sich dieselben Privilegien anzueignen, die bis dahin der weißen Minderheit vorbehalten waren. Das hieß in diesem Zusammenhang auch: Größere Bevölkerungsteile in der Stadt wollten nun ebenfalls Auto fahren. Günstige japanische Gebrauchtwagen, die bald in großer Zahl ins südliche Afrika gelangten, machten den Traum vom eigenen Auto möglich. Radfahren, das bis in die 1980er Jahre sehr beliebt war, galt bald als unangemessen und wurde zum Fortbewegungsmittel der Armen stigmatisiert.

Warum gerade Epworth?

Wie erklärt sich nun aber, dass die Menschen

in Epworth davon ganz unberührt schienen? Wir sind auf diesen Stadtteil aufmerksam geworden, weil wir uns mit dem Stadtplan von Harare beschäftigten, um die räumliche Struktur der Stadt zu erforschen. Da war, neben den klar erkennbaren high und low density areas, dieses Stadtviertel im Südosten auffällig, weil es räumlich deutlich vom übrigen Stadtgebiet abgesetzt ist. Aber vor allem ähnelte das Straßenlayout eher einer dörflichen als einer urbanen Struktur.

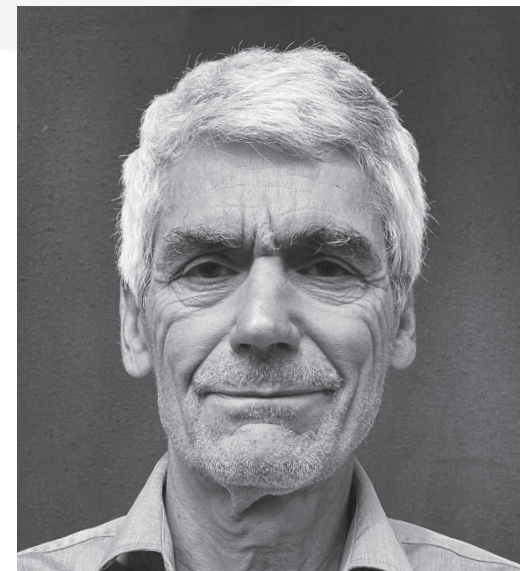
Und in der Tat, Epworth hat eine besondere Geschichte

In den späten 1970er und frühen 1980er Jahren kam es zu einem großen Zustrom von Menschen, den die Methodistenkirche nicht mehr kontrollieren konnte. Epworth wurde eine eigenständige Kommune mit inzwischen über 160.000 Einwohner*innen. Zunächst entwickelte es sich als informelle Siedlung ohne Stadtplanung, Wasserversorgung oder sanitäre Einrichtungen. Die Bewohner*innen mussten sich daher selbst helfen und es entstand eine starke Gemeinschaft. Es scheint, als hätte diese Geschichte eine andere urbane Kultur hervorgebracht, der Status und Profiling weniger wichtig sind als ein Verkehrsmittel zu nutzen, das für diesen überschaubaren Stadtteil genau richtig ist – weil es schnell, billig und sogar cool ist, wenn es von der jüngeren Generation gefahren wird. Zudem sind die meisten Straßen sogenannte Schotterstraßen, auf denen es sich oftmals besser radeln lässt als auf kaputten Asphaltstraßen.

Geschrieben von Gerhard Gross

Über den Autor

Nach dem Studium der Stadtplanung an der TU Berlin und der London School of Economics and Political Science arbeitete Gerhard Gross von 1978 bis 1981 als Koordinationsplaner im Projekt Rural Growth Centres in Malawi und veröffentlichte 1984 eine Untersuchung zur dortigen Entwicklungspolitik. Von 1986 bis 2016 war er im Planungsreferat der Landeshauptstadt München tätig. Seit 2017 engagiert er sich im Rahmen von Connective Cities und der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt in Workshops, Seminaren und Beratungen, unter anderem für die Klimapartnerschaft München – Harare.





See the impact
of this project

Epworth – cycling pioneer

These bike shops in the Harare suburb Epworth were a big surprise. Although we'd been out and about in Harare for a full week and had kept an eye out for cyclists, we saw no more than a handful. And one of the points of our plan to support sustainable mobility was to make cycling popular! Then we finally found these cool guys who refurbish and sell old bikes ...

Mobility transition in Harare

Harare is the ideal cycling city, at least by African standards. 1,200 metres above sea level, situated on a high plateau with a moderate climate and quite flat. Most African cities are hot, humid and often also hilly. After gaining independence in 1980 following a long civil war, the Zimbabwean middle class strived for the same privileges that had previously been reserved for the white minority. In the context of mobility, this also meant that large parts of the urban population now also wanted to drive a car. Affordable second-hand Japanese cars, which soon arrived in large numbers in southern Africa, made this dream of owning a car a reality. Cycling, which had been very popular up to the 1980s, was soon seen as inferior and stigmatised as a form of mobility for the poor.

Why Epworth?

But why do the people in Epworth seem immune to this trend? We became aware of this district when studying the map of Harare as part of our research into the city's structure. In addition to the clearly recognisable "high

and low density areas", this district in the south-east of the city stood out due to its clear geographic separation from the rest of the city. But, above all, the street layout was more reminiscent of a village than an urban structure.

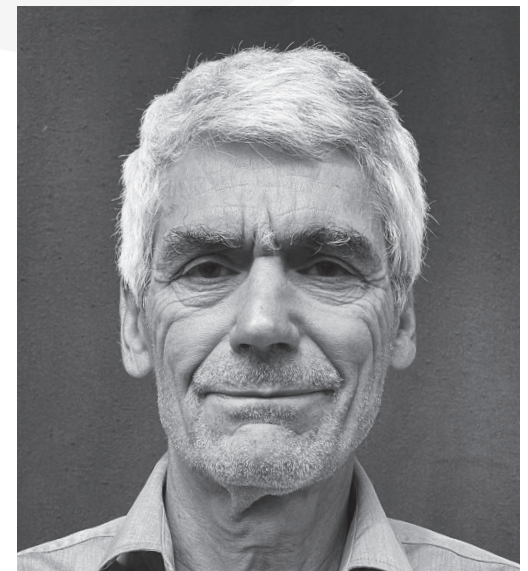
And as we later found out, Epworth has a very particular history

Epworth Mission was founded as a Methodist mission station in 1890. In the late 1970s and early 1980s, there was a major influx of people to the region, which the Methodist Church was no longer able to control. Epworth became an independent municipality and its population grew to 160,000. At first, it developed as an informal settlement without urban planning, a water supply or sanitary facilities. The residents had to rely on themselves and a strong community was forged. This history seems to have brought about a different urban culture where status and profiling are less important than using a form of transport that is ideally suited to this modestly sized district – because it's quick, cheap and even cool if young people are using it. Moreover, most of the roads are gravel or dirt roads, which are often better for cycling than asphalt roads in a poor condition.

Written by Gerhard Gross

About the author

After studying urban planning at TU Berlin and the London School of Economics and Political Science, Gerhard worked as a coordination planner for the Rural Growth Centres project in Malawi from 1978 to 1981 and in 1984 published a study of its development policies. From 1986 to 2016 he worked at the City of Munich's Department of Urban Planning and Building Regulations. Since 2017 he has been involved with Connective Cities and the Communities Service Agency in One World in workshops, seminars and consulting, including for the Munich – Harare climate partnership.





Bicycle repair shop in Epworth
Fahrradwerkstatt in Epworth

Unmöglich? Oder nur ungewöhnlich? Den Städtebau neu denken

Neue Entwicklungen in der Stadtplanung brauchen meist viele Jahre, ehe sie sichtbare Veränderungen im Stadtbild bewirken, das Verhalten der Bürger*innen beeinflussen oder sich auf künftige Generationen auswirken. Daher ist es wichtig, in diesem Kontext anders und unkonventionell zu denken. Genau das ist in Harare geschehen, als zum ersten Mal die Idee der Open Streets vorgeschlagen wurde. Zunächst hieß es: „Nein! Das ist unmöglich.“ Und die direkte Antwort: „Warum? Warum nicht anders denken?“

Der Glaube daran, dass die Dinge auch anders laufen können, ist der erste Schritt, um neue Prozesse, Räume und Ideen zu schaffen, um Außergewöhnliches zu verwirklichen. Warum kann man keine Fahrradwege bauen in einer Stadt, die noch keine hat? Warum sollte man nicht Schritte unternehmen, um neuartige Räume und Städte zu erschaffen? Warum denn nicht, wenn doch schon andere Städte (New York, Bogota, Kapstadt) das bereits tun? Warum nicht in Harare? So begann ein Lernprozess: durch Selbstvertrauen und die Neuauflage eines Projekts, das einst vor 50 Jahren in Bogota, Kolumbien, begann.

Die Idee für die ersten Open Streets in Harare klang erst einmal nicht durchführbar und utopisch. Es klang nach etwas, was intensive Diskussionen ankurbeln würde. Am Ende stellte sich heraus, dass es deutlich einfacher war als von allen gedacht. Zunächst traf sich eine durch Vielfalt gekennzeichnete Gruppe, die durch den Wunsch vereint war, eine nachhaltigere, sichere und freundliche Stadt zu erschaffen.

Sämtliche Mitglieder verschieben sich trotz Differenzen der zentralen Idee. Sie erhöhten das öffentliche Bewusstsein, schlossen Verträge, schufen Projektideen und beantragten Förderungen. Eine weitere Erkenntnis war, dass man innerhalb einer Community Neues schaffen kann. Finanzielle Fördermittel sind zwar nötig, doch es kann auch schon einiges durch Synergie und kollektive Arbeit erschaffen werden.

Wie können wir gemeinsam etwas schaffen?

Die Antwort: Sich trotz Unterschieden gemeinsam an einen Tisch zu setzen. „Du sprichst Shona, ich spreche Deutsch.“ Kommuniziert wird auf Englisch, denn die Sprache eint uns. Jedes Detail wurde genauestens überprüft. Die Macht des Zusammenkommens trotz Vielfalt wurde sichtbar. Eine Gruppe von Inlineskater*innen, ein Straßen-sicherheitsaktivist, eine Gruppe von Street Artists, ein Radsportclub, ein Umweltbegeisterter, eine Frau, die sich voll und ganz der Sauberkeit und Nachhaltigkeit öffentlicher Räume verschrieben hat: Dies sind nur einige der Menschen, die gemeinsam am Projekt beteiligt waren. Sie bringen eigene Prioritäten, Kontexte und Bedürfnisse mit, doch sie glauben alle an eine bessere Stadt. So kamen sie Treffen für Treffen zusammen, um das Prinzip der Open Streets zu verstehen, um nachzuvollziehen, wie diese Idee der Stadt dienen könnte, und um zu überlegen, welchen Beitrag sie selbst leisten könnten.

Toleranz und Offenheit bieten stets einen Mehrwert

Sich dem Unbekannten zu stellen, ist immer eine Herausforderung und eine Quelle der Angst. Doch die Überwindung dieser Angst öffnet eine Welt neuer Möglichkeiten zum Lernen und Experimentieren. Genau das bietet der öffentliche Raum: einen Ort zum Ausprobieren und Wachsen für die Bürger*innen, die ihre Stadt verbessern wollen. Nicht immer braucht es eine gemeinsame Sprache. Das wohl Wichtigste ist die Intention und die Flexibilität, um die Person gegenüber zu verstehen. Dieser Prozess entstammt auch nicht zwingend akademischen Konzepten, sondern entsteht vielmehr aus aktivem Zuhören und einer empathischen Einstellung.

Harare als Raum zum Schaffen, München als Raum zur Inspiration

Harare entwickelt sich zu einem Raum zum Schaffen. Die Stadt präsentiert sich als Leinwand, die gerade neu bemalt wird. Wichtig ist, den Stil, den Ursprung und das Material zu verstehen, damit am Ende das noch unfertige Kunstwerk erstrahlen kann. Und München fungiert dabei als Raum zur Inspiration. Die Stadt ist dabei wie die großen meisterhaften Kunstwerke, die in Museen hängen. Mit Können und Gefühl erschaffen, durch Ästhetik und Geschichte gekennzeichnet. Aus der Distanz zeigt sich die Bedeutung dieser Reise. Der Austausch von Erfahrungen und Besuchen bilden dabei einen fundamentalen Teil des kreativen Prozesses. Die

Beobachtung einer Stadt wie München zeigt uns, welche Möglichkeiten es gibt. Denn München wurde anders gebaut: In der bayerischen Hauptstadt sind öffentliche Räume Regeln unterworfen. Umwelt, Fußgänger und Straßensicherheit haben Vorrang vor Autos.

Die Stadt als lebende Entität und Raum für Kreativität, Mobilität und Leben

Die Idee einer neuartigen Stadt ist nicht nur eine Frage der Technik oder der Stadtplanung. Vielmehr geht es um einen Akt der kollektiven Kreativität. Was in Harare als unwahrscheinliche Idee begann (Straßen für die Menschen öffnen, Fahrradwege dort bauen, wo noch keine waren), wurde zu einem dynamischen Prozess des Lernens, der Kooperation und des Vertrauens. Wir lernten, dass es nicht immer eine gemeinsame Sprache braucht. Wichtig ist, dass man bereit ist, zuzuhören, zu verstehen und gemeinsam etwas aufzubauen.

Der Austausch zwischen Harare und München zeigte uns, dass ein Fahrradweg viel mehr sein kann als eine auf Asphalt gezogene Linie. Er ist ein Grund zusammenzukommen, uns zu fragen, wie wir eigentlich leben wollen, von was für einer Stadt wir träumen und wozu wir bereit sind, um das zu erreichen.

Wenn wir eines gelernt haben, dann, dass es keinen bestimmten Weg gibt, eine Stadt zu planen. Doch es ist immer möglich, etwas gemeinsam zu tun. Mit kleinen Schritten, begrenztem Budget und sehr viel Engagement. Als Beraterin kann ich sagen: Unterstützung ist nicht dasselbe wie Anleiten. Vielmehr

heißt es präsent sein, Räume erschaffen, Wege aufzeigen und zulassen, dass alle Akteur*innen ihren eigenen Platz in der sich entfaltenden Geschichte finden und einnehmen.

Der Fahrradweg mag noch nicht fertig sein, doch die Reise hat bereits begonnen

Es gibt dazu ein afrikanisches Sprichwort: „Die Fußstapfen derer, die gemeinsam gehen, verblassen nie.“ Dieser Prozess hat sichtbare und unsichtbare Zeichen hinterlassen. Auf Straßen, in den Menschen und in der Art, wie wir Städte denken.

Geschrieben von Ana Carolina Cortes

Über die Autorin

Ana ist eine kolumbianisch-spanische Architektin, die sich auf Stadtplanung und internationale Entwicklung spezialisiert hat. Sie hat bereits 15 Jahre Erfahrung in Afrika, Asien und Lateinamerika. Sie leitet Projekte mit Fokus auf nachhaltige städtische Mobilität, Raumplanung, Gender, lokale Mitbestimmung und Klimawandel. In ihrer Arbeit werden Stadtplanung, Projektmanagement sowie institutionelle und behördliche Stärkung vereint. Ana Carolina hat eine Leidenschaft für Simbabwe, aktive Mobilität und dezentralisierte Kooperation.



“It’s not possible... but why?” Rethinking how we build cities

Urban planning interventions generally take many years to bring about visible changes in cities, to influence civic behaviour and to impact future generations. For this reason, it is always important to think differently, to explore options that are out of the box. That’s exactly what happened in Harare the first time the idea of Open Streets was proposed. The initial response was “No: It’s impossible.” And the immediate reply was: “Why? Why not think differently?”

Believing that things can be done differently is the first step toward creating different processes, spaces and ideas – in order to realise things that are out of the ordinary. Why can’t one build cycle paths in a city that doesn’t yet have any? Why not start taking steps to create novel kinds of spaces and cities? Why ever not, if cities like New York, Bogotá or Cape Town are already doing it? Why can’t Harare do the same? This is what prompted a learning process – through self-belief and recreating a project that started in Bogotá, Colombia, 50 years ago. The idea for the first Open Streets in Harare initially sounded like an impossible or utopian project, something that would spark intense debate. In the end, it turned out to be much simpler than we all thought. It started by bringing together a group as diverse as it was committed to creating a more sustainable, safe and friendly city.

All of those involved were committed to the central idea – of raising public awareness, concluding contracts, coming up with project ideas and seeking funding. Another important realisation was that you can create some-

thing new within a community. While funding is necessary, some projects can be built through synergy and collective work.

How can we create something together?

The answer: By sitting down at a table together despite our differences. You speak Shona, I speak German, and we communicate in English as our common language. Every detail was carefully considered. The benefit of sitting together in all our diversity became evident. A group of inline skaters, a road safety activist, a group of street artists, a cycling club, an environmental enthusiast, a woman committed to public cleanliness and sustainability – these are just a few of those who were involved together in the project. They each came with their own priorities, contexts and needs, but all believed in a better city. This is the spirit in which they came together, meeting after meeting, to understand the Open Streets principle, how the idea could benefit the city and what contribution they could make themselves.

Tolerance and openness always add value

Facing the unknown is always a challenge and a source of fear. However, overcoming that fear opens a world of new possibilities for learning and experimentation. That is exactly what public space offers – a space to try things out and grow for citizens who want to contribute to improving the city. We don’t always need a common language. Perhaps what is most important is the intention and flexibility to understand the other

person. And this process is not always based on academic concepts – it happens through active listening and an empathetic attitude.

Harare as a space to create. Munich as a space to inspire

Harare is becoming a space for creation – presenting itself a canvas in the process of being repainted. It is important to understand its style, its origin and its material to eventually become the artwork that is still in the making. And Munich acts as a space to inspire, like the great works of art displayed in museums, created by masters with skill and feeling, characterised by aesthetics and history.

From a distance, the significance of this journey becomes evident. This exchange of experiences and visits is a fundamental part of the creative process. Observing a city such as Munich reveals what possibilities there are. Because Munich was built differently: in the Bavarian capital public space is subject to rules, where the environment, pedestrianisation, and road safety are prioritised over cars.

The city as a living entity and space for creativity, mobility and life

The notion of a novel city is not just a technical or urban planning matter: it is, above all, an act of collective creativity. What started in Harare as an improbable idea – opening streets for people, building cycle paths where there were none – became a dynamic learning process, collaboration and trust. We learned that a shared language is not always

necessary; what matters is the willingness to listen, to understand and to build something together.

This exchange between Harare and Munich showed us that a cycle path can be much more than a line painted on the asphalt: it can be an excuse to come together, to ask ourselves how we actually want to live, what kind of city we dream of and what we are willing to do to achieve it. And if we've learned anything, it's that there's no single way to plan a city. But there is always the possibility of doing it together – with small steps, limited budgets and a whole lot of commitment. As an advisor, I came to understand that supporting is not the same as leading. Rather, it means being present, creating spaces, showing possibilities and allowing all those involved to find and assume their own role in the story being written.

The cycle path may not yet be completed, but the journey is already underway.

And as the African saying goes: "The footprints of those who walk together never fade." This process has left visible and invisible marks – on the streets, on the people and on the way, we think about our cities.

Written by Ana Carolina Cortes



Part of the members of the Harare Stakeholders for Active Mobility in Harare, 2024
Ein Teil der Mitglieder der Stakeholdergruppe für Aktive Mobilität in Harare, 2024

About the author

Ana is a Colombian/Spanish architect specialised in urban planning and international development, with already more than 15 years of experience in Africa, Asia and Latin America. She leads projects with a focus on sustainable urban mobility, spatial planning, gender, local governance and climate change. Her career combines urban planning, project management, institutional and municipal strengthening. Ana is passionate about Zimbabwe, active mobility and decentralised cooperation.





Watch Video
„United for Climate“

Kapitel 3: Zusammenarbeit & Partizipation

Wenn Schwestern sich aufs Rad schwingen

Zwei Städte, weit voneinander entfernt. Dennoch wie zwei Schwestern: Harare und München auf gemeinsamer Reise. Verbunden durch die Vision einer nachhaltigen Mobilitätswende.

Es ist Anfang Dezember 2022 am Münchner Flughafen. Ich pfeife Max Raabes „Wenn ich mit meinem Fahrrad fahr“ in Gedanken, als ich übermüdet am Gepäckband auf meinen Koffer warte. Ich komme aus Harare zurück und habe Tolles erlebt. Was hat das Fahrrad eigentlich mit der Städtepartnerschaft zu tun? Es ist nicht nur der thematische Schwerpunkt. Es geht tiefer: Unsere partnerschaftliche Reise gleicht einer „Radtour“. Sie erfolgt in vier Etappen, die auch ihre Unwägbarkeiten bergen. Heute blicke ich mit anderen Augen aufs Fahrradfahren und das entstandene Netzwerk. Besonders dafür bin ich dankbar!

An der Startlinie: Von online zu offline

Zwei Partnerstädte begegnen sich und schmieden gemeinsam Pläne. Das ist das Normale. Im September 2022 auf der Partnerschaftskonferenz für afrikanische und deutsche Kommunen in Dresden treffen wir uns zum ersten Mal persönlich nach der rein digitalen Pandemie-Phase. Es folgt der Besuch in München. Hier erinnere ich, Brian Zvomuya, heutiger Leiter der Verkehrsabteilung der Stadt Harare, mit Funkeln in den Augen sagen, dass ihn in München fasziniere, „... wie sich verschiedene Verkehrsteilnehmer*innen (...) die Straße teilen und es auch noch funktioniert! (...) Es gibt Straßen nur für Radfahrer*innen. (...) Da wollen wir auch hin und vielleicht auf dem Weg dorthin ein paar

Stufen überspringen.“

Seine Vorgesetzte, Judith Mujegu ergänzt: „Ich habe erlebt, wie gewaltig der Unterschied zwischen Online-Kontakt und persönlichen Treffen ist. Unsere Partnerschaft ist eine des gemeinsamen Lernens und der praktischen Umsetzung.“

Etappe 1: Die Sonne geht auf, denn Menschen treffen auf Menschen

2022 ist das Jahr der Begegnungen, der Wertschätzung und Freude. Der Humor, den die Hararer Kolleg*innen mitbringen, ist erfrischend. Wir lachen, wenn die Partner*innen ihre Überraschung teilen, dass die Münchner*innen „im Stehen und Gehen essen“. Solche Momente gibt es viele! Wir steigen gemeinsam aufs Rad – zur Sicherheit zunächst auf Rikschas. Dabei erfahren wir alle viel über Münchens Rad-Planung live auf der Straße. Ein paar Monate später sehen wir uns in Harare wieder, lernen dort die einst in der Kolonialzeit angelegten, Radwege kennen. Wir werden von einer Gruppe beeindruckender Change Maker vor Sonnenaufgang abgeholt, um gemeinsam aufs Rad zu steigen. Die modernen Leihräder werden vom Pick-up geladen, mit Schwung geht's los – für mehr Sicherheit lange vor der Rushhour. Es ist ein großartiger Partnerschaftsmoment: Die leeren Straßen scheinen allein der aktiven Mobilität zu gehören, ohne zermürende Staus und lärmende Autos. Auf einem grünen Hügel in Harares Zentrum halten wir inne, schauen mit noch müden Augen und offenen Herzen der Sonne zu, wie sie langsam die Stadt in ihr weiches Licht taucht. Das verbindet.

Ein neuer Tag beginnt für die Mobilitätsexpert*innen. Die Herausforderungen im Blick, suchen sie nach Lösungen für die Mobilitätswende in Harare. Sie fahren mögliche Pilotstrecken für einen potenziellen Radweg ab. Das Schöne: Es sind mehr geworden! Künstler*innen aus Harare und München lernen sich kennen sowie NGO-Vertreter*innen beider Städte. Alle mit der Vision, die Radkultur voranzutreiben und der Überzeugung, dass es funktioniert, wenn alle in die Pedale treten. Ohne eine Person wäre es aber nicht dazu gekommen.

Etappe 2: Global vernetzt denken und handeln benötigt Begleitung

Mit Ana Carolina Cortes, GIZ-Beraterin der Stadt Harare, bauen wir die „Brücken“ zwischen den zwei Städten. Unterstützt durch die Netzwerke der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) und der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW) können wir dafür neue Impulse aufnehmen. Wir haben gelernt, dass wir der Ungewissheit und Komplexität unserer Partnerschaft damit begegnen müssen, gut miteinander im Austausch zu bleiben. Kommunikation zwischen verschiedenen Menschen und Kulturen ist nicht immer einfach. Sie ist aber wichtig, um gemeinsam auf die Route und Geschwindigkeit der „Radtour“ hinzusteuern. „We need a change of gears“, sagt Brian Zvomuya, genau in solch einem Moment der Reflexion. Unsere imaginäre Fahrt mit dem Rad geht weiter. Dabei geht es nicht darum, schnell ans Ziel zu gelangen, sondern alle mitzunehmen. Die Partnerschaft

ist dank inspirierender Begegnungen weitergewachsen. Neue Projektideen entstehen.

Etappe 3: Es wird bergig – Herausforderungen mit einer starken Vision überwinden

Spannend wird die gemeinsame „Reise“, wenn neue Partner*innen aufsatteln. In solchen Momenten lohnt es sich, einen Gang zurückzuschalten. Wir sprechen offen über Motivationen für eine Zusammenarbeit und schärfen die gemeinsame Vision. Ebenso versuchen wir, die Rollen und nächsten Schritte transparent zu machen. Dies ist über die Entfernung nicht leicht. Die Erfahrung hat gezeigt, dass es sich lohnt, die Prozesse gemeinsam zu entwickeln, die Verantwortlichkeiten zu besprechen und über die Kommunikation zu reflektieren.

Ein Meilenstein ist die Planung und das Erlebnis des Harare-München-Abends im November 2023 in München. Hier zeigt sich, dass persönliche Begegnungen über steinige Abschnitte hinweghelfen. Wir legen die Grundpfeiler für einen World Bike Day 2024, wo Kunst und Mobilität zusammenspielen. Dieser gemeinsame Austausch mit rund 70 interessierten Münchner Bürger*innen hat uns als Partnerschaft zusammengeschweißt.

Etappe 4: Wir fahren der Sonne entgegen – zum Bike Day 2024

Der feste Glaube aller, gemeinsam das Ziel zu erreichen, hat sich gelohnt. Ich bin gerührt über den fantastischen Bike Day in Harares Innenstadt, den ich im Juni 2024 mitradeln darf. Es tut gut, Teil einer imposanten Radl-

demo und geschützt von einer Critical Mass auf Harares Straßen unterwegs zu sein. Mitten am Tag auf extra dafür gesperrten Straßen. Ich denke wieder an Max Raabes Zeilen: „Nichts ist so schön wie Fahrrad fahren / Aufs Auto kann ich pfeifen / Ich brauche bloß zwei Reifen.“ 500 Kinder und Erwachsene sind dafür in Harare aufs Rad gestiegen – 2022 waren es nur 200. Das Bewusstsein für aktive Mobilität ist gestärkt. Kurz darauf eröffnet der Bürgermeister Harares, Jacob Mafume, den Bike Day 2024 feierlich. Er ist ein mitreißender Fürsprecher für die aktive Mobilität Harares. Das ist ansteckend! Wenn ich die Menschengruppen um die Partner*innen in Harare und Künstler*innen beobachte, kommt der Gedanke in mir auf, „das war doch alle Mühe wert!“ Die künstlerische Darstellung von aktiven Mobilitätsmomenten hat bei den Menschen einen besonderen Nerv getroffen. Ein Dialog zur aktiven Fortbewegung ist entfacht. Dank der Aktion lassen sich tatsächlich ein paar Stufen Richtung aktive Mobilitätskultur in Harare überspringen.

Rückblick: Am Ende geht es immer um die Partner*innen

Wir haben das erste Ziel der Tour erreicht, gleichzeitig geht die gemeinsame Reise weiter. Ein ugandisches Sprichwort kommt mir beim Gedanken an unsere Sister Sunshine City in den Sinn: „Wende Dein Gesicht stets der Sonne zu, dann fallen die Schatten hinter dich!“

Die Etappen zeigen: Sister Cities zeichnen sich aus durch ihre Anpassungsfähigkeit. Dabei haben wir immer den partnerschaftlichen Gedanken im Hinterkopf, dass jede*r Beteiligte mit den besten Intentionen dabei ist. Dieses beidseitige Bewusstsein wird uns helfen, unsere Gesichter stets gemeinsam in Richtung Sonne zu drehen.

Geschrieben von Camilla Huys



Mehr über die Autorin in Kapitel 2: Harare & München – Geschichte einer Partnerschaft

When sisters jump on their bikes

Two cities that are far apart. But nevertheless, like two sisters: Harare and Munich are on a shared journey, united by the vision of a transition to sustainable mobility.

It's early December 2022 at Munich Airport. I'm whistling Max Raabe's hymn to cycling "Wenn ich mit meinem Fahrrad fahr" in my mind as I wait, exhausted, to collect my luggage. I've just got back from Harare, which was a great experience. What do bikes have to do with the city partnership? Well, cycling is not just a focal point of the partnership. It goes deeper: our shared journey is a bit like a cycling tour. It has four stages, which also involve unknown terrain. Today I look at cycling and the emerging network through different eyes. For this I am especially grateful!

At the start line: from online to offline

Two partner cities meet and jointly make plans. That's the standard procedure. At the partnership conference for African and German municipalities in Dresden in September 2022, we meet for the first time in person, following the purely digital pandemic phase. Then there's the visit to Munich. I remember the sparkle in the eyes of Brian Zvomuya, now Head of the City of Harare's Traffic and Transportation Section, as he explained that what fascinates him about Munich: "... is how different transport users (...) share the street and it still all works! (...) There are streets just for cyclists. (...) We want to achieve the same and maybe skip a few steps on the way there."

His superior, Judith Mujegu, adds: "I experienced the huge difference between online

contact and meeting in person. Our partnership is one of joint learning and practical implementation."

Stage 1: The sun rises; people meet people

2022 is a year of meetings, appreciation and happiness. The Harare colleagues bring a refreshing sense of humour to our encounters. We laugh when our partners express their surprise that people in Munich "eat while standing and walking". There are many such moments! We all get on our bikes – rickshaws at first, for the sake of safety. This allows all of us to learn about Munich's cycling planning 'live' on the street. A couple of months later we meet again in Harare and get to know the cycling paths there, which date back to colonial times. An impressive group of "change makers" pick us up before sunrise so that we can set off on our bikes. These modern rental bikes are unloaded from the pick-up, and we set off with enthusiasm – long before rush hour, also for safety's sake. It's a great partnership moment: the deserted streets all seem to belong to active mobility, without wearisome traffic jams and noisy cars. We pause on a green hill in Harare's centre, looking with still tired eyes but open hearts at the sun as it slowly bathes the city in soft light. It's a bonding experience.

A new day is starting for mobility experts. Aware of the challenges, they are looking for solutions to achieve a shift to sustainable mobility in Harare. They ride along potential pilot routes for a renovated bike path. The good news: there are now more of them! Artists

from Harare and Munich get to know each other, as do NGO representatives from both cities. They all share the vision of driving cycling culture forwards and the conviction that it works when everyone pedals together. But none of it would have happened without one person.

Stage 2: Globally networked thought and action needs support

With Ana Carolina Cortes, GIZ advisor to the City of Harare, we build bridges between the two cities. Support from the Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) and the Service Agency Communities in One World (SKEW) helps to provide us with new input for this task. We learned that we need to stay in close contact with each other in order to deal with the uncertainty and complexity of our partnership. Communication between different people and cultures is not always easy. But it is important, so that all parties can keep the "bike tour" on course and determine its pace. "We need a change of gears," Brian Zvomuya said during one such reflective moment. Our imaginary bike trip continues. The point is not just to reach the destination quickly but to take everyone along for the ride. The partnership has continued to grow thanks to inspiring encounters. New project ideas keep emerging.

Stage 3: The terrain is getting rocky – overcoming challenges with a strong vision

The shared "journey" can become challenging when new partners get on the saddle.

It can be worth shifting down a gear at such moments. We talk openly about our motivations for working together and refine the common vision. We also try to make the roles and next steps transparent. This isn't easy given the distance. Experience has shown that it's a good idea to jointly develop processes, to discuss responsibilities and to reflect on communication.

One milestone was planning and experiencing the "Munich-Harare Evening" in Munich in November 2023, which showed how meeting in person can help navigate rocky terrain. We laid the foundations for an World Bike Day 2024, bringing art and mobility together. This joint activity with around 70 interested Munich citizens consolidated our partnership.

Stage 4: Riding towards the sun – Bike Day 2024

Our shared conviction that we could reach the destination together paid off. I was moved by the fantastic Bike Day in Harare's inner city, which I was able to join in June 2024. It was a good feeling to be part of an impressive cycling demo and protected by a "critical mass" on Harare's streets – in the middle of the day, with streets blocked off for this purpose. I think again about Max Raabe's lines: "Nichts ist so schön wie Fahrrad fahren, Aufs Auto kann ich pfeifen, Ich brauche bloß zwei Reifen!" ("Nothing is as fun as cycling, I couldn't care less about cars, I only need two tyres!") 500 children and adults jumped on their bikes in Harare for the event – in 2022 there were only 200. People have become more aware of active mobility.

Harare's Mayor Councillor Jacob Mafume, officially opened Bike Day 2024 shortly afterwards. He is an enthusiastic advocate for Harare's active mobility. Such enthusiasm is infectious! When I see the clusters of people around our partners and the artists in Harare, I'm left thinking: "It was all worthwhile in the end!" The artistic representation of active mobility moments struck a particular chord among the people, sparking a dialogue about active mobility. Thanks to the event, it has in fact been possible to skip a few steps on the path towards an active mobility culture in Harare.

Review: Ultimately, it's always about the partners

We've reached the first destination of our tour, but the shared journey continues. When I think of our Sister Sunshine City, a Ugandan saying comes to mind: "Always turn your face to the sun, then the shadows fall behind you."

The stages show that Sister Cities are characterised by their adaptability. At the same time, we have the cooperative awareness that each participant is there with the best of intentions. This mutual awareness will help us all to keep our faces always turned to the sun.

Written by Camilla Huys

More about the author in Chapter 2: Harare & Munich – A Partnership History



Teamwork makes the dream work: L. Kriegmair (LHM), A. Cortes (GIZ), C. Huys (LHM), J. Vukadin (LHM) (v.l.n.r)



Attending the Partnership Conference in Dresden, 2022: : J. Mujegu (CoH), C. Huys (LHM), B. Zvomuya (CoH), A. Cortes (GIZ)
Besuch der Partnerschaftskonferenz in Dresden, 2022: J. Mujegu (CoH), C. Huys (LHM), B. Zvomuya (CoH), A. Cortes (GIZ)



Biking in Harare 2022
Radln in Harare 2022



Participants of the bike tour in Harare in 2022
Teilnehmende der Fahrradtour in Harare in 2022



Workshopping is fun: Ana Carolina Cortes (GIZ), Camilla Huys (LHM), Marcus Zvinavashe (CaliGraph)

Straßen und Systeme verbinden: Harares Bürgerpartnerschaft für aktive Mobilität

Harare steht vor einer Krise: Die Verkehrstotenrate liegt laut Weltgesundheitsorganisation (WHO) bei 41 Todesfällen pro 100.000 Einwohner und pro Jahr – und steigt weiter. Zwischen 2022 und heute hat eine innovative Partnerschaft zwischen der Abteilung für Verkehr und Transport der Stadt Harare und einer vielfältigen Gruppe von Interessenvertreter*innen aus der Gemeinschaft die Interessenvertretung für städtische Mobilität neu definiert. Die Partnerschaft zeigt, wie zivilgesellschaftliches Engagement an der Basis alternative Verkehrsformen fördern und zugleich politischen sowie infrastrukturellen Wandel vorantreiben kann, der Leben rettet.

Der Weltfahrradtag bringt eine Bewegung zusammen

Im März 2022 initiierte Ana Carolina Cortes, Beraterin der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) in Harare, eine Begegnung, die das Verständnis der Stadt von ihren Straßen grundlegend verändern sollte. Sie brachte das Verkehrs- und Transportteam von Harare mit der Active Mobility Stakeholder Group zusammen. Es war ein bewusst angelegtes Experiment: Könnten engagierte Bürger*innen und kommunale Entscheidungsträger*innen eine gemeinsame Grundlage finden, um alternative Mobilitätsformen zu fördern und um neu zu denken, wie sich Menschen durch die Stadt bewegen?

Bis Mai hatte sich die Gruppe schnell für die Aktivitäten zum Weltfahrradtag gebildet. Die Energie war ansteckend, denn alle teilten die Vision einer zugänglicheren und lebens-

werteren Stadt. Am 3. Juni 2022 moderierte Judith Mujegu, damals amtierende Stadtplanerin von Harare, ein Round-Table-Gespräch im Town House. Dieses brachte eine beispiellose gesamtgesellschaftliche Koalition zusammen: den Road Safe Zimbabwe Trust, Bikes4Zim, Miracle Missions Clean & Green, internationale Partner aus München, die GIZ, die Botschaft des Königreichs der Niederlande sowie Vertreter*innen des Privatsektors aus den Bereichen Gesundheit, Finanzen, Logistik und Technologie.

Dieses Forum zeigte, dass die Bevölkerung über wertvolles Fachwissen verfügt, das in die kommunale Planung einfließen kann. Dies verlieh den Stimmen der Gemeinschaft Legitimität in politischen Entscheidungsprozessen.

Das autofreie Experiment

Um Veranstaltungen mit breiter Beteiligung dauerhaft zu ermöglichen, brauchte es ein engagiertes Kernteam, das die Partnerschaft über Jahre hinweg trägt. Das Team der Stadt Harare – darunter Brian Zvomuya, Judith Mujegu und MacDonald Mugwazeni – arbeitete dabei eng zusammen mit Sharon Hook, Tash Venables, Liberty Bobo, Maxx (Tanaka Maxwell Chembezi), Marcus Zvinavashe und Nyasha Jechu vom Künstlerkollektiv Cali-Graph sowie Mary Mankola, Vongayi Mashin-gaidze, Farai Kampira, Sam Nyaude, Mcleo Mapfumo und mir.



Sam Nyaude brachte evidenzbasierte Argumente ein und zeigte, dass Radfahren nur einen Bruchteil der Kosten des motorisierten Individualverkehrs verursacht. Zugleich machte er deutlich, wie eine vernachlässigte Infrastruktur Straßen zunehmend gefährlich für Fußgänger, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Radfahrende gemacht hat. Seine Argumente fanden breite Zustimmung unter den Beteiligten.

Man verständigte sich darauf, dass alle nach ihren Möglichkeiten beitragen. Diese Vereinbarung erwies sich als bemerkenswert tragfähig – obwohl sämtliche Beteiligten ehrenamtlich engagiert waren und parallel ein hohes Arbeitspensum hatten. Ihr kontinuierlicher Einsatz – von der Logistikkoordination über die Abstimmung mit Sponsoren bis hin zum Freiwilligenmanagement – machte aus der jährlichen Veranstaltung eine verlässliche Realität. Die Stadtverwaltung organisierte die Straßensperrungen eigenständig.

Die Partnerschaft findet ihren Rhythmus mit Unterstützung aus München

Durch Austausch und Begleitung aus München gewinnt die Partnerschaft an Struktur. In Online-Schulungen und Beratungssitzungen

unterstützten die Münchner Partner*innen die Stadt Harare und vermittelten praxisnahe, leicht umsetzbare Strategien, die über rein technische Verkehrslösungen hinausgingen. Die Zusammenarbeit bestand aus weit mehr als Schulungen und umfasste gegenseitige Besuche sowie informelle Lernformate – darunter auch den Besuch des Harare-Teams in München im Jahr 2022. So entstanden Räume für gegenseitiges Lernen, kulturellen Austausch und Vertrauensbildung, die die Partnerschaft über konkrete Projektergebnisse hinaus festigten und Beziehungen zwischen unterschiedlichen Akteur*innen vertieften. Zugleich erweiterten diese Initiativen das Thema aktive Mobilität über den Kreis der Verkehrsexpert*innen hinaus. Es entstanden vielfältige Zugangspunkte ganz ohne Zugangsbarrieren – von Veranstaltungen mit breiter Beteiligung über Aktivitäten auf Quartiersebene bis hin zu politischen Dialogformaten, die unterschiedliche Formen des Engagements ermöglichten.

Von Borrowdale nach Glen View: Sichere Schulzonen als Beispiel für schnelle Reaktion

Eine Open-Streets-Veranstaltung in Harare in der Nähe der Borrowdale Primary School im Jahr 2023 machte deutlich, was die Partnerschaft nicht länger ignorieren konnte. Die Nähe zur Schule und die Sorgen der Gemeinschaft um die Sicherheit der Kinder auf ihrem Schulweg zeigten, dass es bei aktiver Mobilität nicht nur um die Förderung des Radverkehrs geht. Es geht um den Schutz der

verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden der Stadt. Diese Einsicht wurde zum Ausgangspunkt der Initiative Safe School Zones (Sichere Schulzonen).

Veränderung wird unausweichlich

Drei Kinder – eines neun Jahre alt, zwei sieben Jahre alt – waren ums Leben gekommen, als sie zur Glen View 8 Primary School liefen. Am 8. Juni 2023 berief das Verkehrs- und Transportteam der Stadt Harare unter der Leitung von Victor Miranze ein Round-Table-Gespräch ein, das den entscheidenden Rahmen für gesamtgesellschaftliches Handeln schuf. Als der Vorsitzende des Schulentwicklungskomitees der Grundschule über diese drei Todesfälle sprach, war die Reaktion unmittelbar. Unter der Führung von Brian Zvomuya mobilisierten er und sein Team die Stadt, um umfassende Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen. Mitglieder der Active Mobility Stakeholder Group koordinierten die Einbindung der Gemeinschaft, lokale Unternehmen stellten Ressourcen bereit und die Schulgemeinschaft organisierte sich. Durch zivilgesellschaftlich finanzierte Mittel und kommunale Mobilisierung wurden sechs Bodenschwellen, zwei erhöhte Fußgängerüberwege und Verkehrszeichen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingerichtet. Mcleop Mapfumo und sein Team hatten zuvor iRAP-Daten erhoben, die die lebensgefährlichen Bedingungen dokumentierten, denen Kinder im öffentlichen Raum ausgesetzt waren. Nach der Umsetzung sagte ein Schüler: „Jetzt ist es sicher, die Straße zu überqueren.“ Auswertungen im Anschluss zeigten, dass

der Anteil der Fahrenden, die das Tempolimit um mehr als 10 mph (ca. 16 km/h) überschreiten, an Schulen mit Bodenschwellen um 80 Prozent zurückging.

Glen View 8 lieferte den Beweis, Borrowdale demonstrierte die Skalierbarkeit

Bis zum 29. Februar 2024 wurde das Modell erfolgreich an der Borrowdale Primary School umgesetzt. Die gemeinsame Verständigung zwischen den verschiedenen Interessengruppen wurde von im Kollektiv gemalten Wandgemälden zum Thema Sicherheit gestützt, die die technischen Botschaften anschaulich und nachvollziehbar machten. Die Rolle des Künstlerkollektivs CaliGraph erwies sich dabei als entscheidend für den Erfolg.

Budiriro Open Streets zeigt geografische Gerechtigkeit und kulturelle Integration

Die Partnerschaft wählte sorgfältig Standorte aus, die die sozioökonomische Vielfalt Harares repräsentieren. Nach dem Auftakt im wohlhabenden Vorort Ridgeway North wurden die Veranstaltungen gezielt auf dicht besiedelte Arbeiterviertel ausgeweitet – darunter Glen View, das historische Highfield und bis Oktober 2024 Budiriro.

Der Erfolg der Partnerschaft beruhte maßgeblich darauf, dass sie unterschiedlichsten Akteur*innen Raum ließ, Verantwortung zu übernehmen.



Follow
Tanaka „Max“
Chembezi
on Insta

Kapitel 4: Zivilgesellschaftliches Engagement



Tanaka Maxwell Chembezi dokumentierte die Arbeit der Partnerschaft seit 2022. Über Bonelessons Skateboarding in Mbare (Stadtteil von Harare) vermittelte er jungen Menschen, dass alternative Mobilität ein Weg sein kann, sich in einer Stadt Raum zu erobern, deren Straßen nicht für sie konzipiert wurden. Seine Foto- und Videoarbeiten für die Active-Mobility-Partnerschaft übersetzten das Engagement für technische Infrastruktur in visuelle Geschichten, in denen sich die Bewohner*innen wiedererkennen konnten. Über soziale Medien wurde die Bewegung über die direkten Teilnehmenden hinaus sichtbar und erreichte ein Publikum aller Bildungsniveaus und Sprachen. Seine Arbeit zeigte, wie professionelle kreative Kapazitäten in Harare für bürgerschaftliches Engagement mobilisiert werden können, anstatt ausschließlich auf internationale Berater*innen zurückzugreifen.

Wissenswert: Die Landeshauptstadt München wählte eines seiner Bilder für das Cover ihrer Broschüre Europäische und internationale Projekte 2023 aus und würdigte damit den erfolgreichen Beitrag der Partnerschaft.



Sharon Hook vom Clean & Green-Programm des Miracle Missions Trust machte die Öffentlichkeit auf Harares Abfallkrise aufmerksam, indem sie Nachbarschaftsnetzwerke rund um die Veranstaltungen für Reinigungsaktionen mobilisierte. Gleichzeitig nutzte sie diese Plattformen, um mit Schulen über Abfallmanagement zu sprechen und praktisch zu zeigen, was „lebenswerte Straßen“ bedeuten können.



Sergio Tagwireyi von der Tree Knowers and Growers Association stellte in Budiro klima-resistente einheimische Bäume aus. Bei den Open-Streets-Veranstaltungen verband die Gruppe Radfahren mit ökologischer Verantwortung und indigener Wissensvermittlung. Sergio betonte, dass autofreie Straßen den Menschen bewusst machen, „dass wir auch ohne diese Dinge [Autos] überleben und sogar ein glücklicheres und gesünderes Leben führen können.“

Menschen vor Autos: Priorität einräumen

In den letzten drei Jahren hat diese Partnerschaft die aktive Mobilität in Harare von einer Interessenvertretung in konkrete Maßnahmen umgesetzt: durch sichere Straßensperungen, die Durchführung von Open-Streets-Veranstaltungen in unterschiedlichsten Stadtteilen sowie die Einrichtung von Safe School Zones, die den Verkehr messbar reduzieren und den Schulweg der Kinder deutlich sicherer machen. Als Mutter habe ich erlebt, wie diese Veränderungen Vertrauen und Handlungskompetenz in den Gemeinschaften wiederherstellen. Sie zeigen, dass sicherere Straßen kein abstraktes Ideal, sondern eine praktische Entscheidung sind. Nun gilt es, diese Erfolge dauerhaft zu sichern: die Safe School Zones flächendeckend auszuweiten, ein menschenzentriertes Design in der Politik, bei Budgets und in der Infrastruktur fest zu verankern sowie sicherzustellen, dass die Sicherheit eines Kindes niemals davon abhängt, wo es lebt.

Geschrieben von Jenna Hutchings

Über die Autorin

Jenna Hutchings ist Spezialistin für frühkindliche Entwicklung und Mutter, die sich leidenschaftlich für eine nachhaltige Stadtentwicklung in Harare einsetzt. Seit 2022 arbeitet sie partnerschaftlich mit Akteur*innen der aktiven Mobilität sowie der Verkehrsbehörde von Harare zusammen, um den öffentlichen Raum und die Mobilität neu zu gestalten – unter anderem durch die Organisation von

Open-Streets-Veranstaltungen und die Implementierung von Safe School Zones.

Ihre Expertise in frühkindlicher Entwicklung nutzt Jenna, um sektorübergreifende Netzwerke aufzubauen und Herausforderungen wie Verkehrssicherheit, Umweltverschmutzung, ökologische Fragen und nachhaltigen Transport anzugehen. Ihr Ansatz fördert das Engagement der Gemeinschaft und praxisnahe Lösungen, die die Lebensqualität verbessern und die Vernetzung von Gemeinschaften in Harare stärken.



Alle Räder rollen zu den Harare Open Streets
Everything rolls at the Harare Open Streets



Der Social Cycle erreicht die Innenstadt am Harare Bike Day 2024
The Social Cycle on Harare Bike Day 2024 arrives in the Central Business District





Skater bei den Harare Open Streets in Budiriro
Skaters at Harare Open Streets in Budiriro



Harare Open Streets – Borrowdale 2023



Eine Critical Mass erreicht die Innenstadt – Harare Bike Days 2024
A critical mass hits the city centre – Harare Bike Days 2024



Free and safe roads @ Open Streets in Harare
Freie und sichere Straßen beim Open Streets Festival in Harare

Linking streets and systems: Harare's active mobility civic partnership

Harare is facing a crisis: according to the World Health Organisation (WHO), the road traffic fatality rate is 41 deaths per 100,000 people per year – and is continuing to rise. Between 2022 and the present, an innovative partnership between the City of Harare Traffic and Transportation Department and a diverse community representative group has redefined urban mobility advocacy in a city. The partnership shows how grassroots civic action can promote alternative forms of transportation whilst building pressure for policy and infrastructure changes that save lives.

The World Bicycle Day brings a movement together

In March 2022, Ana Carolina Cortes, an advisor from Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) in Harare, had an encounter that would reshape how the city thinks about its streets. She brought Harare's Traffic and Transportation team together with the Active Mobility Stakeholder Group. It was a calculated experiment: could involved citizens and municipal decision-makers find common ground to promote alternative forms of mobility and rethink how people move through the city? By May, the group had rapidly formed around World Bicycle Day activities. The energy was infectious, because everyone shared the vision of a more accessible and vibrant city.

On 3 June 2022, Judith Mujegu, then Harare's acting City Planner, moderated a round table at Town House that assembled an unprecedented coalition from across society: Road Safe Zimbabwe Trust, Bikes 4Zim,

Miracle Missions Clean & Green, international partners from Munich, GIZ and the Netherlands Embassy, alongside private sector representatives from the fields of health, finance, logistics and technology. This forum demonstrated that residents possessed valuable expertise worth incorporating into municipal planning, lending legitimacy to community voices in policy decision-making processes.

The car-free experiment

Making these mass participation events possible in the long term required a committed core team that would sustain the partnership year after year. The City of Harare team – including Brian Zvomuya, Judith Mujegu and Macdonald Mugwazeni – cooperated closely with Sharon Hook, Tash Venables, Liberty Bobo, Maxx (Tanaka Maxwell Chembezi), Marcus Zvinavashe and Nyasha Jeche from the artist collective CaliGraph, Mary Mankola, Vongayi Mashingaidze, Farai Kampira, Sam Nyaude, Mcleo Mapfumo and myself.



Sam Nyaude, Executive Director of Road Safe Zimbabwe Trust. He contributed evidence-based arguments, demonstrating that cycling only costs a fraction of motorised private transport, whilst highlighting how a neglected infrastructure had made roads increasingly dangerous for pedestrians, people with restricted mobility and cyclists. Sam's arguments resonated widely.

There was a collective agreement that everyone would do what they could when they could. This agreement proved remarkably resilient considering that all were volunteers juggling busy lives. Their consistent commitment – coordinating logistics, liaising with sponsors, managing volunteers – transformed the annual celebration from aspiration into a tangible reality. City officials organised the road closures themselves.

The partnership finds its rhythm with support from Munich

The partnership took shape through exchanges and support from Munich. Through online training and advisory meetings, the Munich partners supported Harare, sharing practical and easily implementable strategies, which went beyond technical transport solutions.

The cooperation extended beyond training into mutual visits and informal learning formats – including the Harare team’s visit to Munich in 2022. This created opportunities for peer learning, cultural exchanges and trust-building that cemented the partnership beyond concrete project results and deepened relationships between various participants.

At the same time, these dynamics extended active mobility beyond the circle of transport specialists, creating multiple entry points without access barriers – mass participation events, neighbourhood activities and policy round tables – which enabled different forms of contribution.

From Borrowdale to Glen View: safe school zones demonstrate a rapid response

A Harare Open Streets event held near Borrowdale Primary School in 2023 revealed something the partnership could no longer ignore. The proximity to the school and the community’s concerns about children’s safety walking to school showed that active mobility wasn’t just about promoting cycling. It was about protecting the city’s most vulnerable road users. This recognition became the starting point for the Safe School Zones initiative.

Change becomes inevitable

Three children – one aged 9, two aged 7 – had died walking to Glen View 8 Primary School. On 8 June 2023, the City of Harare Traffic and Transportation team, led by Victor Miranze, convened a round table that pro-

vided the crucial platform for action across society as a whole. When the Chair of the Glen View 8 Primary School Development Committee spoke about these three deaths, the response was immediate. Under the relational leadership style of Brian Zvomuya, he and his team mobilised the city to implement comprehensive infrastructure measures. Active Mobility Stakeholder Group members coordinated community involvement. Local businesses contributed resources. The school community organised itself. Through crowdsourced civic funding and municipal mobilisation, they installed six speed humps, two raised pedestrian crossings and 30km/h speed limit signs.

Mcleo Mapfumo and his team had previously collected iRAP data documenting the life-threatening public spaces children were expected to navigate. After implementation, a student testified: “It is now safe to cross the road.” Subsequent evaluations showed that the percentage of drivers exceeding speed limits by 10+ mph decreased by 80 % at schools with speed humps.

Glen View 8 provided the proof; Borrowdale demonstrated scalability

By 29 February 2024, the model had been successfully implemented at Borrowdale Primary School. The communication between different interest groups was illustrated by collectively painted safety murals that made technical messages more resonant. The role of the artist collective CaliGraph proved to be a decisive success factor.

Budiriro Open Streets demonstrates geographic equity and cultural integration

The partnership carefully selected sites that were representative of Harare’s socioeconomic diversity. After starting in the affluent suburb of Ridgeway North, the events expanded in a targeted manner into high-density working-class areas – including Glen View, historic Highfield and by October 2024, Budiriro.

The partnership worked because of its ability to empower diverse stakeholders to take ownership.



Tanaka Maxwell Chembezi had been documenting the partnership's work since 2022. Through "Bonelessons Skateboarding" in Mbare, he'd been teaching young people that alternative mobility could be a way to claim space in a city whose streets were not conceived for them. His photography and video work for the Active Mobility partnership translated technical infrastructure advocacy into visual stories that residents could identify with. Through social media, the movement became visible beyond the direct participants, reaching audiences across all literacy levels and languages. His work demonstrated how professional creative capacities within Harare could be mobilised for civic engagement, rather than relying solely on international consultants.

Worth knowing: The City of Munich chose one of his pictures for the cover of their hand-book of "European and international projects 2023" to honour the successful contribution of the partnership.



Sharon Hook from Miracle Missions Trust's Clean & Green program alerted the public to Harare's waste crisis by mobilising neighbourhood networks for clean-up activities. At the same time, she used these platforms to speak with schools about waste management, showing what "liveable streets" could mean.



Sergio Tagwireyi from Tree Knowers and Growers Association exhibited climate-resistant indigenous trees in Budiriro. At the Open Streets events, the group associated cycling with ecological responsibility and conveying indigenous knowledge. Tagwireyi emphasised that car-free streets "make people realise that we can survive without these things (cars) and can even lead happier and healthier lives".

Prioritising people over cars

Over the past three years, this partnership has converted active mobility in Harare from advocacy to concrete action – with safe street closures, carrying out Open Streets events across various neighbourhoods, as well as setting up Safe School Zones that have measurably reduced traffic and made it safer for children on their way to school. As a mother, I have seen how these changes restore confidence and initiatives to communities. They show that safer streets are not an abstract ideal but a practical choice. What remains is to secure these benefits permanently: to extend Safe School Zones; devise people-centric policies and anchor them firmly in budgets and infrastructure; and ensure that no child's safety depends on where they live.

Written by Jenna Hutchings

About the author

Jenna Hutchings is an Early Childhood Development specialist and mother who passionately advocates sustainable urban development in Harare. Since 2022, she partners with active mobility stakeholders and Harare's Traffic and Transportation Department to rethink public space and mobility by organising "Open Streets" events and implementing "Safe School Zones." Integrating her child development expertise, Jenna networks across sectors to tackle challenges such as road safety, pollution, environment and sustainable transport. Her approach fosters community involvement and practical solutions to improve the quality of life and create more connected communities in Harare.



Mural „Safe Roads for All“ at Borrowdale Primary School's #SafeSchoolZone
Wandbild „Safe Roads for all“ in der #SafeSchoolZone der Grundschule in Borrowdale



More about
Pamuzinda

Kapitel 4: Zivilgesellschaftliches Engagement

Pamuzinda: Klingt wie Gemeinschaft

Wenn jemand sagt: „Ich allein kann ja nichts verändern“, ist das meist nicht ganz richtig. Denn Veränderung beginnt klein – zunächst mit einer Person, dann mit zwei und bald mit einer Gruppe. Es entsteht Gemeinschaft und das Gefühl von Wirksamkeit.

Pamuzinda ist das Gefühl von Heimat

So erging es auch Vengai Katogodo aus Harare in den 1990er Jahren, als er sich der Gruppe Pamuzinda anschloss. Pamuzinda heißt so viel wie „das Gefühl von Heimat“ oder „zu Hause sein“ und ist eine Musik-, Tanz- und Theatergruppe. Sie wurde 1990 von Jugendlichen in Highfield, eine der ärmsten Gegenden Harares, gegründet. Mit Theaterstücken, Musik und Schauspiel holt das Ensemble Jugendliche von der Straße, hält sie von Kriminalität fern und klärt über HIV sowie Drogenmissbrauch auf.

A Harare-Munich love story

Der erste Jugendaustausch zwischen Harare und München fand bereits 1996 auf Initiative mehrerer zivilgesellschaftlicher Gruppen statt. 1999 waren auch Vengai aus Harare und Carmen aus München dabei. Und wie das Leben so spielt, lernen sich beide dabei kennen und verlieben sich. Der Gegenbesuch aus Harare folgt umgehend und der Rest ist eine Liebesgeschichte.

Erwachsen geworden und global vernetzt

Mittlerweile lebt Vengai mit seiner Familie in München. Noch immer ist er Mitglied von Pamuzinda, die heute moderne afrikanische Musik mit traditionellen Einflüssen spielt. Mit zahlreichen deutschen und simbabwischen Musiker*innen geht die Band jährlich auf Tournee mit Shows in Japan und den USA. Vengai Katogodo ist dann auch als Tourmanager und Organisator gefragt. Zudem gibt es seit Neuestem eine Kollaboration mit weiteren Musiker*innen, die sich monatlich im Münchner Hofbräuhaus zum Stammtisch treffen und dort gemeinsam musizieren. Natürlich in der perfekten Symbiose aus traditioneller bayerischer und simbabwischer Musik.

Ihre Einnahmen fließen weiterhin in die soziale Arbeit in Harare: Jugendliche erhalten Ausbildungsplätze in Schulen und im Handwerk, und regelmäßige Fußballtrainings und -spiele bieten den Kindern sportliche Alternativen zu Drogenmissbrauch.

Pamuzinda und Vengai zeigen uns vor allem eins: **Veränderung kommt nur, wenn wir sie selbst in die Hand nehmen.**

Geschrieben von Vengai Katogodo & Katharina Liebelt

Über die Autor*innen

Vengai Katogodo ist ein Brückenbauer zwischen unterschiedlichen Kulturen. Durch seine Arbeit mit Pamuzinda macht er

afrikanische Erzählkunst einem europäischen Publikum zugänglich. Er fördert mit seiner Band, ihrer Musik und seinen Geschichten den interkulturellen Austausch über Grenzen hinweg. Der in Simbabwe geborene Künstler wuchs in Highfield, einem Stadtteil von Harare auf, wo er auch die Schule absolvierte.

Katharina Liebelt erstellt professionelle Konzepte und Texte für die Kommunikation von Unternehmen und Organisationen. Sie arbeitet seit 2023 regelmäßig an Workshop-Konzepten und -formaten für die Sister Cities, Harare und München.



Pamuzinda: sounds like community

When someone says “I can’t change anything on my own,” it’s usually not completely true. Because change starts small – first with one person, then with two, and soon with a group, leading to a sense of community and a feeling of making a difference.

Pamuzinda feels like home

This is the feeling Vengai Katogodo from Harare had in the 1990s when he joined the Pamuzinda group. Pamuzinda refers to the feeling of being “at home” and it’s also the name of a music, dance and theatre group. The group was founded in 1990 by young people in Highfield, one of Harare’s poorest suburbs. The ensemble uses plays, music and performance to take young people off the streets, prevent them from turning to criminal activities and educate them about HIV and drug abuse.

A Harare-Munich love story

The first Munich-Harare exchange program for young people took place back in 1996 as an initiative of various civil society groups. In 1999, Vengai from Harare and Carmen from Munich were also part of it. It so happened that they got to know each other and fell in love. The return visit from Harare soon followed and the rest is a love story.

Grown up and globally connected

Vengai now lives with his family in Munich. He is still a member of Pamuzinda, which nowadays plays modern African music with traditional influences. The band, together with many German and Zimbabwean musicians, goes on tour each year, with shows in Japan and the USA. Vengai is also in demand as a tour manager and organiser.

Very recently a collaboration also started with other German and Zimbabwean musicians who meet and play music each month at Munich’s Hofbräuhaus beer hall. These gatherings, of course, represent a perfect symbiosis of traditional Bavarian and Zimbabwean music.

Their income continues to fund social work in Harare: young people are given training places in schools and in the trade sector, while regular football training and matches offer children a sporting alternative to drug abuse.

Pamuzinda and Vengai show us one thing above all: **Change only comes when we take it into our own hands.**

Written by Vengai Katogodo & Katharina Liebelt

About the authors

Vengai Katogodo is a bridge-builder between different cultures. Through his work with Pamuzinda, he makes African storytelling accessible to a European audience. With his band, their music, and his stories, he promotes intercultural exchange across borders. The artist, born in Zimbabwe, grew up in Highfield, a suburb of Harare, where he also completed his schooling.

Katharina Liebelt creates professional concepts and texts for the communication of companies and organisations. Since 2023, she has been regularly working on workshop concepts and formats for the Sister Cities, Harare and Munich.



Leuchtendes Beispiel gelebter Städtefreundschaft

Shining example of a true city friendship

Zivilgesellschaftliches Engagement hat die Städtepartnerschaft zwischen Harare und München einst ermöglicht und trägt sie bis heute. Umso wichtiger ist es uns allen, diese Menschen und ihr langjähriges Engagement auch in diesem Partnerschaftsbuch zu ehren: Das Ehepaar Marian Lampe und Dr. Bernt Lampe hat sich seit Beginn der Partnerschaft im Jahr 1996 mit Herzblut für den Austausch zwischen München und der simbabwischen Hauptstadt eingesetzt. Besonders mit ihrem ehrenamtlich erstellten Pressespiegel „Zim-News“, der regelmäßig und in deutscher Sprache über das Leben in Harare und Simbabwe informierte, brachten Marian und Bernt Lampe den Münchner*innen das Partnerland näher. Ihr jahrzehntelanges Engagement hat Spuren hinterlassen – als Ausdruck gelebter Freundschaft, Offenheit und Verbundenheit über Kontinente hinweg. Dafür hat die Landeshauptstadt München beide mit der Medaille „München leuchtet – Den Freundinnen und Freunden Münchens“ in Bronze geehrt. Die Aushändigung fand am 23. März 2023 im Neuen Rathaus statt.

Geschrieben von Katharina Liebelt

The involvement of civil society made the city partnership between Harare and Munich possible in the first place and supports it to this day. That is all the more reason to honour these people and their long-term commitment also in this partnership book. The married couple Marian Lampe and Dr. Bernt Lampe have been passionately committed to the partnership between Munich and the Zimbabwean capital since its inception in 1996. Marian and Bernt Lampe have brought the partner country closer to Munich citizens, in particular with “Zim-News”, a voluntary, German-language press review covering life in Harare and Zimbabwe. Their decades-long dedication has left traces – as an expression of friendship, openness and connectedness that spans continents. To honour this work, the City of Munich presented the couple with the bronze medal „München leuchtet – Den Freundinnen und Freunden Münchens“ (“Munich as a beacon – to the Friends of Munich.”). The award ceremony took place on March 23, 2023 at the New City Hall.

Written by Katharina Liebelt



Die 3. Münchner Bürgermeisterin Verena Dietl überreicht dem Ehepaar Lampe die Medaille „München leuchtet – Den Freundinnen und Freunden Münchens“ in Bronze.



The 3rd Mayor of Munich, Verena Dietl, presents the Lampe couple with the bronze medal „Munich as a beacon - to the Friends of Munich.“

Warum sich die städtische Mobilität in Harare ändern muss

Verkehrsmittel sind ein Katalysator für die wirtschaftliche Entwicklung einer Stadt, denn sie ermöglichen den effizienten Betrieb anderer Sektoren. Nun gehört das Verkehrswesen aber zu den größten Verursachern globaler Treibhausgasemissionen. Schätzungen zufolge macht es 25 Prozent der globalen Emissionen aus sowie ungefähr 12 Prozent der Emissionen von Simbabwe. Diese Emissionen sind die direkte Folge der Verbrennung fossiler Treibstoffe. Die bedeutendsten Quellen von Treibhausgasen sind Straßenfahrzeuge wie Autos, Lkws und Busse. Der Verkehr in Harare ist straßengebunden und geprägt von alten Kraftfahrzeugen, die aus Japan importiert wurden.

Harares Herausforderungen

Hohes Verkehrsaufkommen, Staubbildung, unzureichende Emissionsreduktionsmaßnahmen, ein hohes Durchschnittsalter der Fahrzeuge und schlechte Treibstoffqualität stellen die größten Herausforderungen dar.

Die wachsende Umweltverschmutzung in Harare ist dem fortschreitenden Durchschnittsalter der Fahrzeuge sowie den immer längeren Strecken, die zurückgelegt werden, geschuldet. Die alternden importierten Autos würden in ihren Herkunftsländern keine Zulassung bekommen. Jedes Jahr wächst die Zahl solcher Fahrzeuge – und der Verbrauch fossiler Brennstoffe gleich mit. Sie sind der Hauptverursacher von Treibhausgasemissionen – allerdings auch die einzige verfügbare Kraftstoffquelle für Fahrzeuge in Harare. Die gesetzliche Regulierung von CO₂-Emissionen ist noch lückenhaft. In Harare fehlen

noch ganzheitliche Verkehrskonzepte, Abgasstandards oder Rahmenbedingungen für eine Verlagerung hin zu elektrischen Fahrzeugen. Aktuell gibt es in der Stadt keine klaren politischen Regelungen zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Die fehlenden politischen Zielvorgaben bedeuten, dass es keine Leitlinien oder Standards bezüglich zulässiger Fahrzeugabgase gibt. Ohne solche Gesetze können Fahrzeuge in Harare ungehindert und unbegrenzt gefährliche Emissionen ausstoßen. Hohe Kaufpreise und fehlende Ladeinfrastruktur für Elektroautos sind weiterhin eine große Hürde für die Umsetzung eines nachhaltigen Verkehrs. Für die Akzeptanz der E-Mobilität ist zuerst eine Verbesserung der gesamten Strom- und Ladeinfrastruktur nötig. Ohne Fortschritte bei der Erzeugung und Zugänglichkeit von Strom könnten Elektroautos sonst die bereits unter Druck stehende Stromversorgung überlasten. Im Moment gibt es nur eine limitierte E-Auto-Ladeinfrastruktur in Harare.

Rasantes Wachstum einer Stadt

Harare hat recht isolierte Vorstädte. Auch die einseitige Nutzung von Flächen und die niedrige Bevölkerungsdichte neuer Siedlungen haben zu einer fragmentierten Stadt geführt, die viel Reisezeit nötig macht. Die Stadt hat sich stark ausgedehnt, ohne dass es eine entsprechende Anpassung der Verkehrs- und Landnutzungsstrukturen gegeben hat. Ohne solche Maßnahmen lassen sich grünere Verkehrsalternativen zur Reduktion der Verkehrsbelastung und Umweltverschmutzung nur schwer einführen. Hier kommt es darauf an,

eine integrierte Verkehrs- und Landnutzungs politik zu gestalten, die Stadtplanung und Verkehrsplanung miteinander in Einklang bringt. Der öffentliche Personenverkehr in Harare ist unterreguliert und diverse informelle Betreiber erschweren die Erarbeitung einer integrierten Planung. Die öffentliche Mobilität in Harare besteht aus Omnibussen (als Kombies bekannt) und informellen öffentlichen Verkehrsmitteln (Mushikashika genannt). Sie sind unzuverlässig, veraltet und schlecht instandgehalten. All dies verursacht hohe Emissionen.

Nichtmotorisierte Fortbewegung (NMF) ist die häufigste Form für die erste und letzte Meile in Harare, doch sie ist auch die am wenigsten geplante Beförderungsart. Innerhalb der Stadt ist Radfahren weiterhin eingeschränkt. Dies liegt an der Flächennutzung in Harare sowie an der unsicheren Radinfrastruktur.

Der Stadt mangelt es an finanziellen Mitteln zur vollständigen Implementierung von Strategien, um CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Fördermittel für eine nachhaltige städtische Mobilitätsplanung sind begrenzt, was sich negativ auf die Dekarbonisierung des Verkehrssektors auswirkt. Aktuelle Finanzierungsmodelle begünstigen insbesondere den Bau neuer Straßen und die Motorisierung, was zu einer größeren Fahrzeugabhängigkeit führt.

Gesucht: Eine clevere Lösung für viele Probleme

Harare plant, die Kombies innerhalb der nächsten zwei Jahre zu verbieten. Sie sollen

durch offiziellen Nahverkehr ersetzt werden, insbesondere durch Stadtbusse und Schienenverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr ist eine geeignete Lösung, um Menschen in der Stadt und um sie herum zu befördern. Elektrisch fahrende Busse oder Züge können dabei den Stadtverkehr nachhaltig machen. Infrastruktur sollte so gestaltet sein, dass sie den Bedarf an motorisiertem Verkehr senkt. Durch die Anpassung der Flächennutzung hin zu einer Mehrfachnutzung fördert der Masterplan für Harare eine kompakte Stadtgestaltung. Diese Strategie verkürzt die Strecken zwischen Wohnvierteln und anderen Nutzungsbereichen, wodurch lange Anreisen entfallen. Gemeinsam mit Flächennutzungsmustern kann dies verkehrsbedingte Emissionen reduzieren.

Mithilfe der Landeshauptstadt München fördert Harare aktive Mobilität, insbesondere in Form von Zufußgehen und Radfahren. Dazu hat Harare einige Open-Street-Events (für den Autoverkehr gesperrte Veranstaltungen und Straßen) veranstaltet und auch den Weltfahrradtag gefeiert. Diese Veranstaltungen sind eine gute Möglichkeit, das Bewusstsein für NMF in der Bevölkerung zu erhöhen und Verhaltensänderungen zu bewirken. In Harare soll die aktive Mobilität CO₂-Emissionen reduzieren und die Abhängigkeit von motorisierten Fahrzeugen verringern.

Mit Unterstützung der Landeshauptstadt München bewirbt sich Harare um Fördermittel vom Programm „Nachhaltige Kommunalentwicklung durch Partnerschaftsprojekte“ (Nakopa) und dem City Climate Finance Gap Fund, um einen Plan für nachhaltige städtische Mobilität (Sustainable Urban Mobility

Plan – SUMP) zu entwerfen.

Nakopa ist ein Programm, das Förderung für öffentliche Partnerschaftsprojekte bereitstellt und sich der Umsetzung nachhaltiger Ziele widmet. Öffentliche Partnerschaften sind hier entsprechende Projekte zwischen deutschen Städten und Gemeinden und jenen im globalen Süden. So entstehen Pläne zur Dekarbonisierung und es werden politische Strategien entwickelt, um den städtischen CO₂-Ausstoß zu senken.

Vor neuen Herausforderungen

Wie alle Städte dieser Welt steht Harare vor nie da gewesenen Herausforderungen aufgrund des Klimawandels, so unter anderem vor einer lückenhaften Gesetzgebung, alternen Fahrzeugen, finanziellen Engpässen und begrenzter Technologie. Die Zusammenarbeit mit München ermöglicht Harare, Entwicklungsschritte zu überspringen, weil die Nachteile eines Schrittes vorher klar sind. Harare will die Phase der Industrialisierung überspringen, in der die Stadt um Autobahnen und Autos herum gebaut wird. Stattdessen sollen in Harare Nahverkehr und aktive Mobilität im Mittelpunkt stehen. Dies kann gelingen, indem die Notwendigkeit durch zusammengedrückte Städte zu fahren vermieden wird. Vielmehr soll es einen Wandel weg von Autos und hin zu Personennahverkehr und Treibstoffeffizienz geben. Die Reduktion von Emissionen setzt einen systematischen Ansatz voraus, bei dem Technologie, Infrastruktur, Planung, Politik und Verhaltensänderungen miteinander vereint werden.

Geschrieben von Victor Miranze

Über den Autor

Victor Miranze ist leitender Verkehrsplaner der Stadt Harare und hat über sieben Jahre Berufserfahrung, insbesondere in den Bereichen Datenanalyse, Verkehrsmodellierung und nachhaltige Verkehrsstrategien. Er hat einen Masterabschluss in Verkehrswissenschaft und einen Bachelorabschluss in Stadtplanung.





Busbahnhof in Harare
Bus station in Harare



Innenstadt von Harare
Harare downtown



Radltour in Harare 2022 mit den Active Mobility Beteiligten
Bike Tour in Harare 2022 with the Active Mobility Stakeholders



Fahrradfahrer auf den Open Streets Budiriro, 2024
Cyclists at Open Streets Budiriro, 2024

Why urban mobility must change in Harare

Transport is a catalyst for the economic development of a city, as it enables other sectors to operate efficiently. Transportation is now one of the major contributors of global greenhouse gases emissions. It is estimated that it constitutes 25 percent of global emissions and approximately 12 percent of Zimbabwe's emissions. These emissions are a direct consequence of the combustion of fossil fuels. Key sources of greenhouse gases are road vehicles such as cars, trucks and buses. Harare's transport is road-based and characterised by used old vehicles imported from Japan.

Challenges Harare is facing

The main challenges are a high traffic volume, road congestion, inadequate emission controls, high average age of vehicles and poor-quality fuel. The increase in pollution in Harare is due to an ageing vehicle fleet and increasing distances travelled. The imported aging cars would no longer be licensed in their country of origin and each year their number is increasing, along with the consumption of fossil fuel. They are the main contributor of greenhouse gas emissions – yet it is the only available source of fuel for vehicles in Harare.

There are still policy and regulatory gaps in regulating carbon emissions. Harare lacks coherent transport concepts, emission standards or a framework that supports a shift to electric vehicles. The city currently has no clear policy and laws on decarbonising the transport sector. The lack of policy and enforcement means that there are no guidelines

or standards on what exhaust emissions are permitted from vehicles. In the absence of those laws, vehicles in Harare emit unlimited dangerous fumes without any repercussions. High purchase costs for electric vehicles (EVs) and the absence of a charging infrastructure remain a significant barrier in implementing sustainable transport. The acceptance of e-mobility depends on prior improvement throughout the power and charging infrastructure. Without improving power generation and accessibility, electric vehicles risk overwhelming the already strained power supply. The infrastructure for charging EVs is currently limited in Harare.

Rapid growth of a city

Harare has rather segregated suburbs, mono-functional land use and a low population density, leading to a fragmented city that requires a lot of travel time. Harare has been rapidly expanding outwards without any corresponding adaptation of the transport and land use structures. Without such measures, it's difficult to introduce greener transport alternatives to ease congestion and pollution. What is needed is an integrated transport and land use policy that harmonises urban planning and transport planning.

Public transport in Harare is underregulated, and various informal operators make it difficult to develop integrated planning. Public mobility is characterised by omnibuses (known as "kombies") and informal public transport ("mushikashika"). They are unreliable, ageing and poorly serviced, resulting in

high emissions. Non-motorised travel (NMT) is the most frequently used mode for the first and last mile in Harare, yet it is the least planned for mode of transport. Cycling is still limited within the city. This can be attributed to the land use planning of Harare and an unsafe cycling infrastructure. The city lacks financial resources to fully implement strategies to reduce carbon emissions. There is limited funding for a sustainable urban mobility plan, which has a negative impact on decarbonising the transport sector. Current finance models are skewed towards supporting road construction and motorisation, leading to greater car dependency.

Many problems call for a clever solution

Harare is planning to ban the kombies within the next two years. It proposes to replace them with official public transport, particularly municipal buses and rail transport. Mass transit is a suitable solution for moving passengers in and around the city. It should make use of electric buses or electric rail to achieve sustainable urban transport.

Infrastructure should be set up in a way that reduces the need for motorised travel. The Harare master plan is encouraging compact cities through adapting land uses to allow mixed use. This strategy reduces distances between residential areas and other usage areas to avoid the need to travel long distances. This and land use patterns can lead to reduced emissions from transport. Harare, with support from Munich, is promoting active mobility, especially in the form of

walking and cycling. Harare has held several Open Street events and has celebrated World Bicycle Day in an effort to promote active mobility. Open Streets are a good way to raise awareness of NMT among the population and to encourage behavioural changes. In Harare, active mobility is intended to reduce carbon emissions and dependence on motorised vehicles. With the assistance of Munich, Harare has been applying for funding from the Nakopa Programme and the City Climate Finance Gap Fund to devise a Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). Nakopa is a program that provides funding to support public partnership projects and is dedicated to achieving their sustainable objectives. The public partnerships are projects between German municipalities and those in the Global South. This results in decarbonisation plans and the development of political strategies to reduce municipal CO2 emissions.

Unprecedented challenges ahead

Like all other cities in the world, Harare is facing unprecedented challenges due to climate change: including regulatory gaps, ageing vehicles, financial shortages and limited technology. Collaborating with Munich is helping Harare to leapfrog, which means skipping a phase in development the disadvantages of this step are clear in advance. Harare intends to skip the industrialisation phase where the city is planned around motorways and cars. Instead, the city should be planned around public transport and active mobility. This can be achieved by avoiding the need to travel through compact cities, shifting from cars to

mass transit. The reduction of emissions requires a systemic approach that brings together technology, infrastructure, planning, policy and behavioural changes.

Written by Victor Miranze

About the author

Victor Miranze is a senior traffic and transportation planner with the City of Harare with more than seven years of experience, especially in the fields of data analysis, transport modelling and sustainable transport strategies. He holds a Masters in Transport Studies and Bachelor's degree in urban planning.





More projects
like this

Warum engagiert sich das Münchner Mobilitätsreferat in der Städtepartnerschaft mit Harare?

Mobilität ist vielfältig: in München, Deutschland, Europa und auch in Harare. Alle möchten und müssen sich fortbewegen – Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Die Kulturen, Bedürfnisse, Möglichkeiten und individuellen Präferenzen sind sehr verschieden. Für die einen ist das Autofahren unverzichtbar oder sogar eine Leidenschaft. Andere sind eingeschworene Radfahrer*innen, wieder andere wählen pragmatisch jeweils das Verkehrsmittel, das zum gerade geplanten Weg am besten passt. Die Verhältnisse vor Ort bestimmen die Mobilität weiter. Insofern ergibt sich ein breites Lernfeld. Harare und München haben Gemeinsamkeiten und Unterschiede, beides kann bereichern. In der Klimapartnerschaft drängte sich das Thema Mobilität auf, da dieses Handlungsfeld in beiden Städten eine zentrale Herausforderung darstellt, die Gesellschaft und Wirtschaft angeht. Gleichzeitig ergeben sich große Chancen zur Steigerung der Lebensqualität.

Wie sieht die Zusammenarbeit aus?

In der Zusammenarbeit hinterfragt man schnell die eigene Arbeit: Warum machen wir bestimmte Prozesse eigentlich so? Ist das wirklich der beste Weg? Warum sehen Lösungen in Harare anders aus? Können wir im Mobilitätsreferat Herangehensweisen von dort auch hier brauchen oder zumindest testen? Konkret hat mich zum Beispiel beeindruckt, dass engagierte Eltern in Harare nicht gewartet haben, bis durch die Stadtverwaltung ein Radweg zu einer Schule gebaut wurde. Sie legten diesen in Absprache mit der Verwaltung in Eigenleistung für ihre Kinder selbst

an. Auch wenn das nicht der Normalfall sein sollte, merke ich, wie Vorschriften und deutsche Gründlichkeit uns oft gehörig Zeit kosten und uns ausbremsen. Es ist motivierend zu sehen, dass es auch anders gehen kann. Das spornt auch uns in der täglichen Arbeit an, die eigenen Handlungsmuster immer wieder zu hinterfragen. Die Kunstprojekte in Harare in Verbindung mit aktiver Mobilität sind ein weiteres gutes Beispiel, das neue Denkweisen ermöglicht.

Was passiert in Harare?

Die Lösungen entstehen am besten vor Ort, da nur die Partner*innen aus Harare mit ihrem lokalen Know-how einschätzen können, was sie wie umsetzen können. Wir unterstützen gerne mit unserer Expertise. So hat mich sehr gefreut, dass die in München viel diskutierten und nun erprobten Maßnahmen wie die Errichtung von Fahrradstraßen, protected bike-lanes und Pop-up-Fahrradwegen auch in Harare als mögliche Lösungsansätze aufgegriffen wurden. Bei den Besuchen und Reisen konnte ich spüren, dass die Kolleg*innen aus Harare die für uns normal gewordenen Infrastrukturen wie zum Beispiel U-Bahn, Anzeigetafeln, Fahrpläne, Absicherungen für Radwege etc. intensiv wahrnehmen und viel dazu nachfragen. Ich glaube, dass in den Köpfen der dortigen Experten*innen bereits viele Ideen existieren und über die Umsetzung nachgedacht wird. Natürlich sind nun Überzeugungsarbeit in Politik und Bevölkerung, ein Kulturwandel hin zu nachhaltiger Mobilität und die Finanzierung von Maßnahmen große Aufgaben, die noch bewältigt werden müs-

sen. Hierfür braucht es Geduld und Stetigkeit, ganz ähnlich wie in München.

Wie geht es weiter?

Harare möchte als nächsten Schritt einen integrierten Plan für nachhaltige städtische Mobilität (in Englisch: Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP) mit Langfristperspektive aufstellen. Es ist aus meiner Sicht absolut sinnvoll, sich solch einen strategischen Rahmen zu geben, der flexibel auch mit ersten klug ausgewählten Pilotprojekten greifbar werden kann. Es wird spannend, wie sich die kommenden Themen der Mobilität, zum Beispiel autonomes Fahren, elektrische Antriebe und digitale Angebote in den beiden Städten entwickeln werden.

Geschrieben von Viktor Goebel

Über den Autor

Viktor Goebel ist Geograf und arbeitet als Projektmanager im Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München. Seine Aufgaben sind unter anderem die wissenschaftliche Evaluation von Maßnahmen zur Förderung von nachhaltiger Mobilität, der Aufbau einer Datenplattform sowie die Konzeption und Regulierung von Shared Mobility. Von 2019 bis 2022 betreute er für München das EU-Projekt CIVITAS Handshake, in dem unter 13 europäischen Städten Best Practices zu Radverkehrslösungen ermittelt wurden. Viktor engagiert sich motiviert und kompetent für die Partnerschaft zwischen Harare und München.



Safety first: Geschützter Radfahrstreifen
in Richtung Königsplatz, München
Safety first: Protected bike lane
towards Königsplatz, Munich



Sam Nyaude, Viktor Goebel, Bernadette Felsch fahren eine Route für einen möglichen Radweg in Harare ab
Sam Nyaude, Viktor Goebel, and Bernadette Felsch are scouting a route for a possible bike path in Harare

Why is Munich's Department of Mobility involved in the city partnership with Harare?

Mobility is very varied, whether in Munich, Germany, Europe or Harare. Everyone wants and needs to move; mobility is a basic need. The cultures, needs, possibilities, and individual preferences differ greatly, however. For some people driving a car is an absolute necessity or even a passion. Others are dedicated cyclists, while others are pragmatic and choose whichever means of transport is best suited to the route they're currently planning. The available options also influence mobility. This all means there is a lot to learn. Harare and Munich have both similarities and differences, and both can be enriching. The topic of mobility has proved important in the climate partnership, as this area represents a key challenge in both cities with respect to society in general and the economy. At the same time, it offers great potential to boost quality of life.

How does the partnership work?

Partnership often makes us question our own work: why do we carry out certain processes in this way? Is it really the best way? Why does Harare tackle things differently? Can we in the Department of Mobility also make use of approaches from there in our work here or at least try them out? I was particularly impressed, for example, that parents in Harare did not wait for the city authorities to build a cycle path to a local school. They themselves laid the path for their children in consultation with the authorities. Even if that shouldn't be the norm, I am aware of how regulations and German thoroughness often cost time and slow us down. It's motivating to see that

things can also be done differently. This also encourages us to examine and question the way we act in our daily work. The art projects in Harare connected to active mobility are an additional positive example that enables new ways of thinking.

What is happening in Harare?

It's best when strategies are devised locally, as only the partners from Harare have the local knowledge to assess what can be implemented and how. We are happy to support them with our expertise. For example, I was delighted that various measures that have been discussed in depth and tested in Munich, such as establishing cycling streets, protected bike lanes and pop-up cycle paths, are now also seen as possible solutions in Harare. During the trips and visits I noticed how our colleagues from Harare became very aware of and asked many questions about infrastructure that are part for the course for us, such as underground rail transport, information displays, timetables, protected bike paths, etc. I think the experts there now have many ideas and are considering how to implement them. Obviously, convincing policymakers and the general population, bringing about a cultural shift towards sustainable mobility, as well as funding, are all major tasks that must still be tackled. This requires patience and persistence, just like in Munich.

What's next?

As a next step, Harare now wishes to devise an integrated Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) with a long-term outlook. In my view, it makes total sense to set up a strategic yet flexible framework of this sort that even with the first carefully chosen pilot projects can become a tangible reality. It will be exciting to see how the mobility topics of the near future, such as autonomous driving, electric motors and digital services develop in both cities.

Written by Viktor Goebel

About the author

Viktor Goebel is a geographer and works as a project manager at the City of Munich's Department of Mobility. His tasks include the scientific evaluation of measures to promote sustainable mobility, establishing a data platform and conceptual work and regulation regarding shared mobility. From 2019 to 2022 he managed the EU project CIVITAS Handshake, which investigated best practices in 13 European cities regarding cycling as a form of transport. He brings motivation and expertise to the partnership between Harare and Munich.



Artists from CaliGraph painting a mural at Bike Day 2024, Harare
Künstler von CaliGraph malen an einem Wandbild beim Bike Day 2024, Harare



Viktor Goebel und Camilla Huys (both LHM) at the train station in Harare
Viktor Goebel und Camilla Huys (beide LHM) am Bahnhof in Harare

Münchner Fahrräder für Harare: Der ADFC und viele Freiwillige packen mit an

Im Rahmen eines Städtepartnerschaftsbesuchs in Harare im Dezember 2022 stellten wir fest, dass es bei der Mobilität vor Ort enormen Verbesserungsbedarf gibt. Mangels öffentlicher Verkehrsmittel erstickt Harare in Autostaus und Abgasen.

Radfahren wäre aufgrund der idealen Topografie und des ebenso idealen Klimas eigentlich eine gute und günstige Alternative, denn es gibt noch ein paar Fahrradwege aus früheren Zeiten sowie sogenannte Side roads, durch die man Radrouten führen könnte.

Was fehlt, sind günstige, aber qualitativ gute Fahrräder. Billige Alternativen aus China halten nicht lange und die vor Ort produzierten Buffalo-Bikes sind trotz des vergleichsweise günstigen Preises von 300 bis 400 US-Dollar für die meisten Menschen in Harare unerschwinglich.

In München hingegen, gibt es viele vergessene, zurückgelassene oder schlicht nicht mehr benötigte Fahrräder. So kam schnell die Frage auf, ob man solchen Fahrrädern in Harare ein zweites Leben schenken könnte. Radwerkstätten vor Ort könnten die Bikes herrichten und weitergeben. Unser Gedanke: So könnten sie einerseits Jobs und andererseits als Transportmittel Einnahmemöglichkeiten schaffen oder den Weg zur Arbeit erleichtern und günstiger machen, weil die Kosten für die Fahrt mit Sammeltaxis entfallen.

Gesagt, getan: Zurück in München nahmen wir vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Bayern (ADFC) Kontakt zur Park & Ride GmbH auf, die im Auftrag des Baureferats jedes Jahr Tausende vergessener oder absichtlich zurückgelassener Räder aus öffentlichen Radabstellanlagen einsammelt. Dort war man

sofort bereit, diese Räder zu spenden. Auch ADFC-Mitglieder boten uns ergänzend einige nicht mehr benötigte Räder an. Nachdem wir ausgiebig und durchaus kontrovers diskutiert hatten, ob diese Räder auch gut genug sind oder ob man nicht vielleicht für viel Geld einfach nur Schrott entsorgt, kamen wir zu dem Schluss, dass die positiven Effekte überwiegen und wir einen Versuch wagen sollten. Zumal: Das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) hatte zugesagt, einmalig den Transport eines Containers von München bis nach Beira (Mosambik) zu bezahlen.

36 Ehrenamtliche schicken 329 Fahrräder auf Reisen

Kurz nach der Bewilligung des Förderantrags bestellten wir einen Container zum Lagerplatz von Park & Ride. 36 Ehrenamtliche des ADFC, von München für Harare e. V., Freiraumviertel e. V. und Freie Lastenradl e. V. folgten unserem Aufruf zu helfen und sortierten an drei Tagen im Mai 2024 aus 700 eingesammelten Rädern die besten aus, demontierten Pedale und Lenker und verstauten so 329 Räder und Ersatzteile platzsparend in einem Seecontainer. Am 17. Juni 2024 wurde der Container abgeholt und begann seine Reise über Hamburg und Singapur nach Beira, wo er am 16. September 2024 eintraf. Ab dort waren Partner vor Ort für die Zollformalitäten und den Transport nach Harare zuständig. Leider dauerte es länger als gedacht, den Container aus dem Hafen in Beira zu bekommen, und es fielen zusätzliche Gebühren an. Gelernt haben wir daraus, dass

man den Transport lieber von München nach Harare „durchbucht“.

Bei einem Distribution Meeting Anfang Dezember wurde in Harare besprochen, welche Partner wie viele Räder für welchen Zweck bekommen sollen, und die Räder wurden fit gemacht. Anfang 2025 verteilten die Verantwortlichen vor Ort schließlich die reparierten Räder. Legt man die Transport- und Reparaturkosten um, sind etwa 30 € pro Fahrrad angefallen. Welchen Nutzen die Räder im Gegenzug schaffen, zeigen die Beispiele, die Sam Nyaude von Road Safe Zimbabwe für uns dokumentiert hat. (S. 78ff)

Geschrieben von Bernadette Felsch

Über die Autorin

Bernadette Felsch ist Vorstandsmitglied des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Bayern. Seit 2015 hatte sie verschiedene ehrenamtliche Funktionen im ADFC inne, unter anderem als stellvertretende Bundesvorsitzende. Von 2018 bis 2025 war sie Landesvorsitzende des ADFC Bayern, 2022/23 zudem Sprecherin der Volksbegehrens-Initiative Radentscheid Bayern. Das im Juli 2023 verabschiedete Radgesetz der Staatsregierung hätte es ohne die mehr als 100.000 Unterschriften in nur 4 Monaten für den Radentscheid Bayern nicht gegeben. Die diplomierte Politikwissenschaftlerin und Verwaltungsspezialistin arbeitet seit 2001 für die Landeshauptstadt München, wo sie sich die meiste Zeit mit Nachhaltigkeitsthemen beschäftigt.



Freiwillige Helfende nach dem Verladen der Fahrräder für Harare
Volunteers after loading the bicycles for Harare



Aad von Bikes4Zim und Bernadette vom ADFC beim Verladen der Fahrräder
Aad from Bikes4Zim and Bernadette from ADFC while loading the bicycles



Platz ist wertvoll: Nach Demontage von Pedalen und Lenkern passen mehr Räder in den Container
Space is valuable: After disassembling pedals and handlebars, more bikes fit into the container



Der Container nach Harare ist fast voll
The container for Harare is almost full



Fast geschafft! Jacklina (RAW), Martin (Freiraumviertel), Sonja (Freie Lastenradl) und Jörg (ADFC) vor dem Container
Almost Done! Jacklina (RAW), Martin (Freiraumviertel), Sonja (Freie Lastenradl) and Jörg (ADFC) in front of the container

Bikes from Munich for Harare: ADFC and many volunteers lend a helping hand

During a visit to Harare in December 2022 in the context of the city partnership, we realised that there was a great need to improve local mobility. In the absence of public transport, Harare is being suffocated by traffic jams and emissions.

Cycling would represent a good and cheap alternative, particularly considering the city's ideal topography and climate and the fact there are still a few cycle paths dating back to earlier times, as well as side roads that could be used for cycling routes.

However, there is a lack of affordable but nevertheless good quality bikes. Cheap alternatives from China don't last long, and the locally produced Buffalo bikes are, despite the comparatively low price of 300-400 US dollars, unaffordable for most people in Harare.

In Munich, on the other hand, there are bikes that have been forgotten, left behind, or are just no longer needed. So, the question soon arose as to whether such bikes could be given a second life in Harare. Local bike workshops in Harare could refurbish and pass on the bikes. Our idea was that, on the one hand, they could create jobs, and on the other hand create income opportunities as a means of transport or make the commute to work easier and cheaper, as there would be no need to pay for shared taxis.

We swiftly put the plan into action. Back in Munich, via the Bavarian branch of the German Cyclists' Federation (ADFC), we contacted Park & Ride Ltd. Every year, on behalf of the Department of Public Construction, this organisation collects thousands of forgotten or abandoned bikes from public bike stands

and stations. There was immediate willingness to donate these bikes. ADFC members also offered us some additional bikes that were no longer needed. After a long and heated discussion about whether these bikes were good enough or whether we might just be spending a lot of money to dispose of junk, we concluded that the pros outweighed the cons and it was worth trying. It was a big help that the Federal Ministry for Economic Cooperation and Development (BMZ) agreed to cover the one-off cost of transporting a container from Munich to Beira (Mozambique).

36 volunteers send 329 bikes on a journey

Shortly after receiving approval for funding, we ordered a container for the Park + Ride storage yard. 36 volunteers from the "ADFC", "München für Harare e.V.", "Freiraumviertel e.V." and "Freie Lastenradl e.V." organisations heeded our call to help. Over three days in May 2024, they selected the best of over 700 collected bikes, removed the pedals and handlebars and packed 329 bikes and spare parts in a space-saving manner into one sea container. The container was collected on 17 June 2024 and began its journey via Hamburg and Singapore to Beira, where it arrived on 16 September 2024. From there, local partners were responsible for dealing with customs formalities and transport to Harare. Unfortunately, it took longer than expected to get the container out of the port in Beira and additional charges were incurred. We learned that it is better to organise the transport from Munich all the way to Harare all in one.

At a distribution meeting in Harare at the beginning of December, participants discussed which partners would receive how many bikes and for what purpose, and the bikes were made fit for use. At the start of 2025, the local responsible parties finally distributed the repaired bikes. Considering the transport and repair costs, each bike cost about 30 euros. The benefits the bikes brought can be seen in the examples that Sam Nyaude from Road Safe Zimbabwe documented for us. (see p. 82 et seq.)

Written by Bernadette Felsch

About the author

Bernadette Felsch is a board member of the German Cyclists' Federation (ADFC) Bavaria. Since 2015, she has held various honorary positions within the ADFC, including Vice Federal Chairwoman. From 2018 to 2025, she served as the State Chairwoman of ADFC Bavaria, and in 2022/23, she was also the spokesperson for the 'Radentscheid Bayern' (Cycling Referendum Bavaria) initiative. The cycling law passed by the state government in July 2023 would not have come about without the more than 100,000 signatures collected in just 4 months for 'Radentscheid Bayern'. The political scientist and administration specialist with a diploma has been working for the City of Munich since 2001, where she has primarily focused on sustainability issues for most of her tenure.



Used bicycles in Harare
Gebrauchte Fahrräder im
Einsatz in Harare



Wie ein Münchner Fahrrad Leben in Harare verändert

Epworth, Simbabwe's einzige offiziell anerkannte informelle Siedlung, liegt nur 18 Kilometer südöstlich von Harare's Central Business District (CBD). Der Ort ist vor allem bekannt für seine Balancing Rocks, eine ungewöhnliche Steinformation, die auch auf den simbabwischen Geldscheinen abgebildet sind. Die 20.000 Einwohner*innen legen stets Widerstandsfähigkeit und Erfindergeist an den Tag, um den schwierigen Alltag zu meistern.

Im Herzen dieser Community, im Overspill Shopping Centre, arbeitet Tinashe Tsikirayi, ein Mann, dessen Leben durch zwei Räder gekennzeichnet ist. Mit kaum mehr als Neugier und ein paar selbst angeeigneten Fertigkeiten begann er angesichts des trostlosen Arbeitsmarkts, Fahrräder für seine Nachbar*innen zu reparieren. Über die Zeit wurde aus seiner Leidenschaft eine Berufung, bis ihn alle in Epworth kannten. Er wurde zur Anlaufstelle für alle mit einem reparaturbedürftigen Fahrrad.

Als sich also eine Möglichkeit ergab, Fahrradprojekte in unterprivilegierte Communitys zu bringen, war es kein Wunder, dass Tinashe's Name gleich genannt wurde. Wie so viele in Epworth verließ er einst seine ländliche Heimat in der Hoffnung auf einen Arbeitsplatz in einer der Fabriken der Großstadt. Doch stattdessen fand er etwas Größeres: Er fand einen Weg, Würde, einen Lebensunterhalt und Hoffnung zu schaffen – durch Fahrräder.

Tinashe Tsikirayi, 38 Jahre alt, lebt mit Frau und fünf Kindern in Epworth. Er gehörte zu den Empfänger*innen der Fahrradspenden durch den Münchner ADFC (Allgemeiner

Deutscher Fahrrad Club) organisiert. Was als Fahrradreparaturstelle am Straßenrand begann, ist heute ein florierendes Geschäft für Fahrradinstandhaltung, -reparaturen, -ausleihen und -verkauf. Die Ladenfläche ist ein umfunktionierter Container.

Wie alles begann

Seit den bescheidenen Anfängen hat es Tinashe geschafft, durch den Ankauf und die Wiederherstellung alter Fahrradrahmen aus der Community sein Geschäft auszubauen.

„Als ich anfang, kaufte ich Fahrräder, die bereits zu Schrott erklärt worden waren. Ich stellte sie wieder her. Bald hatte ich einen Umsatz von ungefähr fünf Fahrrädern. Die Räder standen zwar zum Verkauf, doch – wie viele wissen – haben die Leute hier wenig Geld. Manchmal dauerte es also Monate, bis ich wieder ein Fahrrad verkauft habe. Während diese Fahrräder aber ausgestellt waren, kamen manchmal Leute, um sie für kurze Ausflüge auszuleihen. So kam ich auf die Idee, dass ich einen Fahrradverleih betreiben könnte.

Eines Tages sagte ich einigen Leuten, die häufig Fahrräder ausleihen, dass ich jetzt eine kleine Gebühr von 0,50 US-Dollar für kurze Ausleihen erheben würde. Manche waren nicht sonderlich begeistert, doch bezahlt haben sie trotzdem, da sie meine Fahrräder auch geschäftlich nutzten. Einige fuhren damit beispielsweise in das nahe gelegene Industriegebiet, um kleinere Waren zu bestellen. Da waren Fahrräder weiterhin die günstigste Möglichkeit, also bezahlten sie.

„Bald begannen Leute auch nach Ganztagsausleihen zu fragen. Dafür nahm ich 1 \$ pro Tag, was für alle Parteien gut funktioniert hat. Und so begann ich mein Fahrradverleihgeschäft“, sagt Tinashe im Interview mit mir.

Leute in Epworth, die das Glück haben, angestellt zu sein, legen täglich weite Strecken zu ihrer Arbeit zurück. Die meisten arbeiten als Sicherheitskräfte, Gebäudeassistent*innen und Gärtner*innen oder haben andere eher schlecht bezahlte Jobs. Sie müssen meistens zwei Busse in jede Richtung nehmen, wobei jede Fahrt mindestens 1 \$ kostet, sodass sie auf 4 \$ pro Tag kommen. Für diese Arbeitskräfte in Simbabwe sind diese Kosten nicht tragbar. Es besteht also eine hohe Nachfrage nach Tinashe's Leihrädern und er hat im Moment ungefähr zehn, die für den ganzen Tag verliehen werden. Mittlerweile übersteigt die Nachfrage sein Angebot.

„In den ersten Tagen gingen viele der Fahrräder kaputt. Das lag an den chinesischen Ersatzteilen, die ich aufgrund ihrer schnellen Verfügbarkeit nutzte. Sie waren auch weitaus billiger als die besseren Teile. Doch für die Leute, die meine Räder geliehen hatten, war das immer wieder ein Problem, denn sie mussten am Ende trotzdem in den Bus steigen. Und ich hatte auch hohe Kosten, weil ich die Fahrräder wieder einsammeln musste“, erklärte Tinashe.

Kindern das Fahrradfahren beibringen

Auf der Suche nach bezahlbaren Fahrrädern stieß er zufällig auf Leute, die europäische Fahrräder verkauften. Durch einen der Großhändler kaufte er sein erstes deutsches

Fahrrad. Mittlerweile bilden sie den Kern seines Fahrradbestands. Da vor seinem Laden immer Ausstellungsräder stehen, hat Tinashe angefangen, seiner Community zu helfen, indem er Kindern das Fahrradfahren beibringt. Das macht er ehrenamtlich und immer, wenn er ein paar ungenutzte Fahrräder hat. Dieses Programm möchte er offiziell in die zwei weiterführenden Schulen in Epworth einführen, wo bereits jetzt mehr als 50 Schüler*innen zur Schule radeln.

Außerdem hat er bereits mehr als 30 Vorschulen in Epworth im Visier, wo er Kinder bereits im jungen Alter mithilfe von Laufrädern aufs Rad bringen möchte. Doch nicht nur Kinder profitieren von Tinashe's Großzügigkeit. „Manchmal stelle ich Fahrräder zur Verfügung, wenn sich ein Todesfall in Epworth ereignet. Für die Trauernden stelle ich so viele Räder bereit, wie ich kann. Der Friedhof ist ungefähr fünf Kilometer vom Einkaufszentrum entfernt. Zu Fuß ist das für viele zu weit, was zur Folge hat, dass sie oft nicht an Begräbnissen teilnehmen. Dies war für mich also eine weitere Möglichkeit, meine Community zu unterstützen.“

Fahrräder für die Community

Ein Pastor der örtlichen christlichen Gemeinde, der eine Kantine im Einkaufszentrum betreibt, nutzt auch Tinashe's Räder. Er erzählte: „Ich sah die Hingabe, mit der dieser ehrwürdige, alte Mann seine Familie versorgt. Täglich transportiert er um die 100 Liter Trinkwasser von einer Quelle, die etwa einen Kilometer von seinem Laden entfernt ist. Ich ertrug es nicht, einen alten Mann mit einem

20-Liter-Eimer im Schlepptau zu sehen. Mir haben viele bis hierhin geholfen. Nun kann ich auch anderen helfen“, sagte Tinashe.

Er ermutigt junge Menschen, das Fahrradfahren auch als Hobby aufzunehmen. So bleiben sie von Drogen und anderen Rauschgiften fern. Manchmal führt er seine Gruppe junger Radfahrer*innen, zu der auch sein ältester Sohn gehört, an nahe gelegene Touristenorte wie die Mukuvisi Woodlands. Manchmal nimmt er sie auch zum CBD mit. Für viele sei es die einzige Gelegenheit, auch Orte jenseits von Epworth zu sehen.

Durch diese Reisen seien viele junge Leute nun entschlossener, sich für ein besseres Leben einzusetzen.

Tinashe arbeitet derzeit daran, einen offiziellen Fahrradclub in Epworth aufzubauen. Zum Zeitpunkt dieses Interviews hatte er gerade einen Antrag bei Cycling Zimbabwe für die Registrierung des EPIC CYCLING CLUB aus Epworth gestellt. Mit diesem Club möchte er junge Leute in ihrer Schulbildung unterstützen, und für einige soll es vielleicht sogar mit einer Radsportkarriere klappen.



Tinashe und Sohn vor der Reparaturwerkstatt
Tinashe and son at the container repair workshop

Fahrradspenden erleichtern den Zugang

Vongayi Mashingaidze ist eine der Gründer*innen der Tree Knowers and Growers Association. Auch diese Organisation profitierte von den Münchner Fahrradspenden. Vongayi schätzt, dass die Leute aus Mbare, Domboshava und Epworth dadurch nun verbesserten Zugang zum Club haben.

Mit ihrem Fahrrad fährt sie durch die Communitys und bringt den Leuten bei, wie sie Baumschulen, insbesondere für einheimische Bäume, aufbauen und pflegen. Dies trägt zur Aufforstung bei, nachdem unter anderem der Brennholzbedarf zu einer starken Abholzung geführt hat.

Brandon (16), Hailey (15) und Farai (13) sind junge Mitglieder von Tree Knowers and Growers, die seit dem Tod ihres Vaters – Mitgründer der Tree Knowers and Growers Association – verwaist sind. Sie möchten die Arbeit ihres Vaters fortführen und nutzen nun die gespendeten Fahrräder, um Baumsetzlinge, die sie über ihre WhatsApp-Verkaufsplattform verkauft haben, auszuliefern. Der Verkauf der Baumsetzlinge ist saisonal, bildet jedoch ihre Haupteinnahmequelle. Manchmal hilft ihnen auch die Association, über die Runden zu kommen.

Eine Fahrradkultur in der Stadt fördern

Die regionalen Büroräume der Stadt Harare haben auch Fahrräder bekommen. Diese Fahrräder werden insbesondere für Einnahmenerhebungen, Strom- und Wasserzählerablesungen und weitere Dienstzwecke genutzt. Mit dem verbesserten Transport dauern diese

Aufgaben nun nicht mehr so lang, wodurch die Produktivität des Stadtpersonals erhöht wurde.

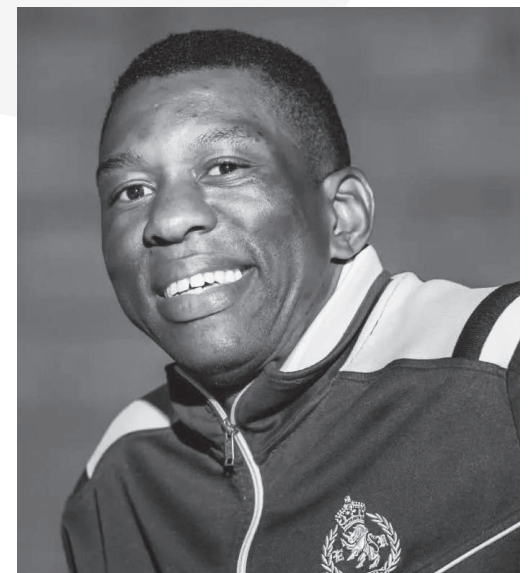
„Mittlerweile bin ich nicht mehr so erschöpft, weil ich zum Zählerablesen nicht mehr den ganzen Tag zu Fuß unterwegs bin. Wir sind den Leuten sehr dankbar, die uns diese Fahrräder zur Verfügung gestellt haben und uns somit das Leben so sehr erleichtert haben“, sagt ein Mitarbeiter des Region 5 Office aus Hatcliffe.

Von Reparaturen am Straßenrand bis zur Mitgestaltung einer Fahrradkultur: Tinashes Geschichte zeigt, wie ein Fahrrad und die damit einhergehenden Möglichkeiten nicht nur ein Leben, sondern eine ganze Community verwandeln kann.

Geschrieben von Sam Nyaude

Über den Autor

Sam Nyaude ist ein leidenschaftlicher Aktivist für Straßensicherheit und Community-Entwicklung aus Simbabwe. Er leitet Initiativen, die sicherere Straßen, aktive Mobilität und Unfallversorgung fördern. Durch den Road Safe Zimbabwe Trust setzt sich Sam für Awareness-Kampagnen, politische Lösungen und öffentliche Bildung ein, um Gefahren im Straßenverkehr zu minimieren und sicherere, inklusivere Mobilität für alle – insbesondere Kindern, Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen – zu ermöglichen.





Fahrräder vor der Reparaturwerkstatt von Tinashe
Bikes in front of Tinashe's container repair shop



Tinashe und Mitarbeitende vor der Werkstatt in Epworth
Tinashe and colleagues in front of the workshop in Epworth

How a bike from Munich transformed lives in Harare

Just 18 kilometres southeast of Harare's bustling Central Business District (CBD) lies Epworth, Zimbabwe's only officially recognised informal settlement. Known for its iconic Balancing Rocks that feature on the nation's banknotes, Epworth is home to more than 20,000 people characterised by resilience and resourcefulness in the face of daily struggles.

Tinashe works at the heart of this community, at the Overspill Shopping Centre, a man whose life has been defined by two wheels. He started out with little more than curiosity and a few self-taught skills, repairing bicycles for neighbours in the face of a job market that offered no prospects. Over time, his passion grew into a calling, and soon everyone in Epworth knew him as the man you turned to when your bicycle needed fixing. Therefore, when the opportunity arose to bring bicycle projects into underprivileged communities, it was only natural that Tinashe's name was the first to be mentioned. Like so many in Epworth, he had left his rural home with hopes of finding work in the city's factories, but instead he discovered something more meaningful: a way to build dignity, a livelihood and hope – through bicycles. Tinashe Tsikirayi is a 38-year-old man living in Epworth with his wife and five children. He is one of the beneficiaries of the bicycle donation organised by the Munich branch of the German Cyclists' Federation ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club). What started as a roadside bicycle repair project for survival has now developed into a thriving business that deals with bicycle servicing and repairs, hires and sales, operating from a converted shipping container.

How it all started

From his very humble beginnings, Tinashe has managed to grow his business by buying old bicycle frames from the community and restoring them.

"When I started, I would buy bicycles that had been condemned as scrap and refurbish them. Before long I had a fleet of about five bicycles at any given time. These bicycles were for sale, but as we all know, our community doesn't have a lot of money, so sometimes I'd go for months without selling a bicycle. While these bicycles were on display, sometimes people would come and borrow them for quick errands. This is how it occurred to me that I could start a bicycle hire business.

One day I told some people who often borrowed bicycles that I was now charging a nominal fee of US\$ 0.50c for short hires. Some people were not too pleased with this but still paid, because they also used my bicycles for their businesses. Some would ride to the nearby industrial area to order small goods. Bicycles were still the best and cheapest option for them, so they started paying.

Soon enough people began to ask to use the bicycles for a full day and offered US\$ 1 for the day hire. This worked out well for both parties and that is how I started my bicycle hire business," said Tinashe.

People in Epworth lucky enough to be employed travel a long way for their work. Most are employed as security guards, building assistants, gardeners and other such low paying jobs. Most must take two buses in each direction, each bus costing a minimum

of US\$ 1, amounting to US \$ 4 every day for transport, which is not affordable for these workers in Zimbabwe. There is therefore a high demand for bicycle hires and currently Tinashe always has around 10 bicycles on daily hire, though the demand now largely exceeds his capacity.

"In the beginning, many of the bicycles got broken because of the Chinese parts that I used due to their quicker availability and because they were significantly cheaper than better parts. This caused problems for the bicycle hirers because then they had to take public transport in the end to finish off their journeys to work and it would cost me a lot more money to go and retrieve the bicycles", Tinashe explained.

Teaching kids how to ride bikes

By chance, while looking for affordable bicycles to buy, he came across people selling second-hand bicycles from Europe. He bought his first German bicycle through one of the wholesalers and these have since become his go-to bicycles for his business.

As there are always bicycles displayed outside his container shop, Tinashe has started helping his community by teaching children how to ride bicycles. He is doing this voluntarily when there are a couple of free bicycles. This program is something that he would like to formally introduce into the two community secondary schools in Epworth, where already more than fifty pupils use bicycles as their mode of transport to get to school. Moreover, he has identified over 30 primary schools and nurseries in Epworth where he

intends to start teaching children how to ride from a young age using balance bikes. But it is not only children who are benefiting from Tinashe's generosity. "Sometimes, when the unfortunate event of death happens in the community, I offer bicycles for the bereaved. The local cemetery is about five kilometres away from our shopping centre and for many people that it is too far to walk, and they end up not attending funerals. So, I thought this is another way I can help my community."

Bikes for the community

Somebody else who uses Tinashe's bicycles is a local Pastor of the Christian Community who runs a canteen business at the local shopping centre. "I saw how dedicated this honourable old man has been in trying to fend for his family. He must go and fetch about 100 litres of drinking water every day from a source that is about one kilometre from his shop. And I couldn't bear seeing a senior citizen dragging along a 20-litre bucket of water. Many others have helped me and now I can help others," said Tinashe. He is encouraging young people to take up cycling also as a hobby, keeping them away from drugs and substance abuse. Sometimes he leads his group of young cyclists, including his eldest son, to nearby tourism sites such as the Mukuvisi Woodlands and sometimes also to the CBD. For many this was the only opportunity to see places beyond Epworth. These trips have made some teenagers keen to do better for themselves.

Tinashe is currently working on setting up an official cycling club in Epworth. At the time of this interview, Tinashe had just applied to the Cycling Zimbabwe Federation for the registration of the EPIC CYCLING CLUB in Epworth. Through this club, Tinashe would like to support young people academically and for some he hopes it may even lead to a cycling career.

Bicycle donations improve access for many

Vongayi Mashingaidze, one of the founders of Tree Knowers and Growers Association – another beneficiary of the bicycle donations from Munich – appreciates that this has improved their community access in Mbare, Domboshava and Epworth. She uses her bicycle to do her community rounds, where she teaches community members how to maintain nurseries especially for indigenous trees. This contributes to reforestation, after the severe destruction of forests mainly by people needing firewood. Brandon (16), Hailey (15) and Farai (13) are young members of Tree Knowers and Growers who were orphaned after the passing of their father – co-founder of Tree Knowers and Growers Association. They would like to continue the work that their father started and now use the donated bicycles to deliver tree seedlings that they have sold through their WhatsApp sales platform. Seedling sales are seasonal and this is their main source of income, so sometimes the Association helps them to get by.

Promoting a cycling culture in the city

The City of Harare regional offices also received bicycle allocations. These bicycles are mainly being used for revenue collections, electricity and water meter readings and other general errands. The team takes less time and effort now to carry out these tasks, thanks to the improved transport, increasing their productivity.

"I no longer get home as exhausted as I used to when I had to walk the whole day reading meters. We are grateful to the people who made these bicycles available to us and made our lives so much easier," said one of the employees in Region 5 Office at Hatcliffe. From repairs by the roadside to shaping a cycling culture, Tinashe's story shows how one bicycle and the opportunities it brings can transform not only a life but an entire community.

Written by Sam Nyaude

About the author

Sam Nyaude is a passionate road safety and community development activist from Zimbabwe. He leads initiatives promoting safer roads, active mobility and accident prevention. Through the Road Safe Zimbabwe Trust, Sam champions awareness campaigns, policy solutions and public education to reduce road traffic hazards and promote safer, more inclusive mobility for all road users, especially children, pedestrians and cyclists.



Tinashe repairing one of the bikes
Tinashe repariert eines seiner Fahrräder



Transport bike in use at the Tree Growers Place
Transportfahrrad im Einsatz bei den Tree Growers



Open Streets Budiriro, 2024

Können Stadtpläne das Klima retten?

Es mag seltsam klingen, dass sich eine Klimapartnerschaft für nachhaltige Mobilität mit Karten beschäftigt. Doch die Geschichte dazu lautet wie folgt:

Im Januar 2018, bei unserem ersten Besuch im Rahmen des Klimapartnerschaftsprojekts, lernten wir, wie die Mobilität in Harare funktioniert. Tatsächlich sprachen wir damals eher über Verkehr als über Mobilität. Während unsere Kolleg*innen aus der Verkehrsabteilung des Department of Works (DoW) Regionen mit hoher und niedriger Bevölkerungsdichte, Verkehrsrouten, Neuentwicklungen und dergleichen mehr beschrieben, taten wir uns damit schwer, uns ein genaues Bild der Stadt Harare zu machen. Wir fragten nach einer Stadtkarte, um uns besser zu orientieren, doch in dem Moment stand keine zur Verfügung. Am nächsten Tag brachte ich eine Straßenkarte mit, die ich noch von einem Besuch im Jahr 1980 hatte. Damals war Simbabwe gerade erst unabhängig geworden. Sogleich sagte man mir, dass diese Karte hoffnungslos veraltet sei. 1979 gedruckt, trug die Karte noch den unangemessenen Titel *Street Map of Greater Salisbury* – unter der Kolonialherrschaft und bis zur Unabhängigkeit im Jahr 1980 hieß Harare noch Salisbury.

Nun war es den Kolleg*innen ein noch dringenderes Anliegen, irgendeine Karte der Stadt Harare aufzutreiben. Schließlich vertrauten sie ja das Stadtplanungsbüro. Am letzten Tag unseres Besuchs überreichten sie uns ein einzelnes Exemplar einer *Street Map of Harare*, frisch gedruckt von der Japan International Cooperation Agency zusammen mit dem Department of the Surveyor-General of

Zimbabwe. Voller Freude brachten wir die Karte mit nach München.

Harare brauchte einen Masterplan für Verkehr und Transport

Nach dieser Erfahrung wurde uns klar, wie dringend der Bedarf des Department of Works war, eigene Fähigkeiten zur Herstellung von Karten zu entwickeln – nicht nur für den aktuellen Stand der Stadt, sondern auch für sich noch in Planung befindende Konzepte. Eine Hauptidee unserer Mission war, dass Harare einen Masterplan für den Verkehr beziehungsweise in diesem Fall einen integrierten Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) brauchte. Da erschienen uns Fähigkeiten zur eigenen Erstellung von Karten wichtig.

In unserem ersten Bericht vom Januar 2018 schrieben wir: „Kartierung kann ein hilfreiches Instrument für die Visualisierung von Ideen im Bereich Raum- und Verkehrsplanung sein. Daher schlagen wir die Einführung der Kartierungskompetenz in dem Department of Urban Planning Services vor. Diese soll auf quelltextoffener Geoinformationssystem-Software (GIS-Software) und quelltextoffenen Daten basieren. Dieser Schritt könnte sogar im Rahmen der derzeitigen Projektphase unternommen werden, da keine besondere oder teure Hard- oder Software benötigt wird.“ Mit dieser Projektkomponente konnten wir an dem vorherigen Kooperationsprojekt anknüpfen, bei dem ein GIS-System in der Stadtverwaltung von Harare etabliert worden war. Doch nichts kam so schnell ins Rollen, wie wir es uns vorgestellt hatten. Erst mußte

ein Kooperationsprogramm entworfen werden. Fördergelder wurden beantragt und Rahmenbedingungen für die Organisation und Logistik wurden erstellt. Dann stoppte die Covid-19-Pandemie zwei Jahre lang alles. Doch diese Zeit sorgte für einen wichtigen Lerneffekt: Die digitale Zusammenarbeit wurde normalisiert! Das bot uns neue Perspektiven für Weiterbildungen, insbesondere im digitalen Bereich. Nun musste nicht mehr ein Ausbilder aus München 7.000 Kilometer mit dem Flieger zurücklegen, denn die Weiterbildungen fanden jetzt online statt – und enorme Mengen an Treibhausgasen wurden auch noch eingespart.

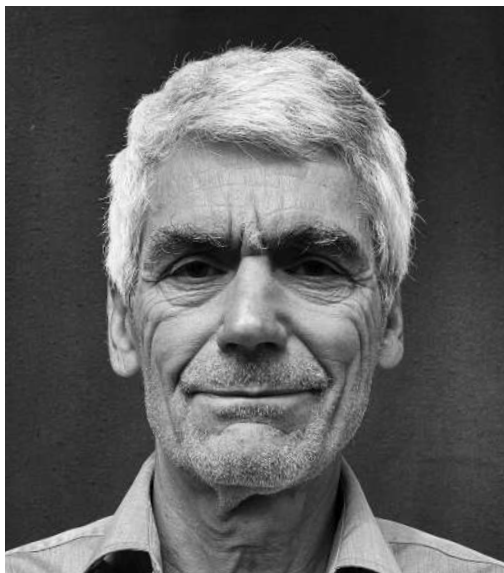
Die nächste Herausforderung folgte schnell

Es klingt unglaublich, doch in den Büroräumen des DoW gab es keinen Internetanschluss! Doch wir wollten gleich loslegen. Da kurzfristig kein Internetanschluss eingerichtet werden konnte, organisierten unsere Kolleg*innen in Harare eine Übergangslösung mithilfe von Ana Carolina Cortes, der Entwicklungsberaterin des Projekts. Sie sorgte dafür, dass wir den Besprechungsraum der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit – samt Internetanschluss – im nördlichen Harare nutzen konnten. Ende Februar 2024 begannen wir mit der Weiterbildung von 15 Teilnehmenden aus den Abteilungen für Verkehrs- und Stadtplanung des DoW. Eine Person kam aus der Fakultät für Ingenieurwesen und Städtebau der University of Zimbabwe. Es folgten drei Tage konzentriertes Lernen, vier Tage Pause mit Hausaufgaben und dann zwei Tage Wieder-

holung, Vertiefung und Zusammenfassung. Angesichts der erschwerten Bedingungen, unter denen die Weiterbildung stattfand, war es ein voller Erfolg. Und Spaß gemacht hat es auch!

Wir hoffen darauf, eine Follow-up-Sitzung in der nächsten Projektphase organisieren zu können, um die Kartierungskompetenzen innerhalb des Stadtplanungsbereichs des DoW zu stabilisieren und weiter zu vertiefen.

Geschrieben von Gerhard Gross



Mehr über den Autor in Kapitel 2: Harare & München – Geschichte einer Partnerschaft



Zertifikatübergabe nach bestandem Training
Certificate handover after successful training

Can maps save the climate?

It may sound a bit strange that a Climate Partnership for Sustainable Mobility is involved with mapping. The story behind it is this: On our first visit as part of the Climate Partnership Project in January 2018, we learned how mobility works in Harare - in fact at that time we were speaking more about traffic and transport than about mobility. While our colleagues from the Traffic and Transportation Division of the Department of Works (DoW) were describing regions with a low and high population density, transport routes, new developments and so forth, we were struggling to get a clear picture of Harare's urban fabric. We asked for a city map for better orientation, but none was available at the time. The next day I brought a street map I had kept from a visit in 1980 when Zimbabwe had only just gained independence. I was told that this map was hopelessly outdated (printed in 1979) as well as inappropriate, as it bore the name Street Map of Greater Salisbury. Under colonial rule, Harare was called Salisbury – a name used until independence in 1980. Our colleagues were now even more keen to find some kind of map of the City of Harare – after all, they represented the city's planning department. On the last day of our visit, they handed us a single copy of a Street Map of Harare - freshly printed by the Japan International Cooperation Agency together with the Department of the Surveyor-General of Zimbabwe. Overjoyed, we took the map with us back to Munich.

Harare needed a traffic & transport master plan

After this experience, it became clear to us that there might be an urgent need for the Department of Works to develop their own ability to produce maps, not only to show the current state of Harare's cityscape but also foreplanning concepts still in development. One major finding of our mission had been that Harare needed a Traffic & Transport Master Plan - or rather an integrated Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). The ability to produce maps therefore seemed important to us. In our first report in January 2018 we stated that „Mapping can be a very helpful tool for visualising ideas in the field of spatial and transport planning. We therefore suggest introducing mapping competence based on Open-Source Geographic Information System (GIS) software and Open-Source Data at the Department of Urban Planning Services. This step could even be taken within the present project phase, since it does not require any specific or costly hardware or software.“ With this project component, we were also able to build on the previous cooperation project, establishing a GIS system in the administration of the City of Harare. However, things did not materialise as fast as we had expected. A cooperation program had to be devised, funds were applied for, necessary organisational and logistical framework conditions were set up. And then the Covid-19 pandemic stopped everything for two years. But this was also an important learning period: teamwork online became common practice! This opened new perspectives for

training, especially in the digital field. Instead of sending down a trainer from Munich travelling 7,000 km by plane, producing a lot of greenhouse gases, the training could be done online.

We were soon faced with the next challenge

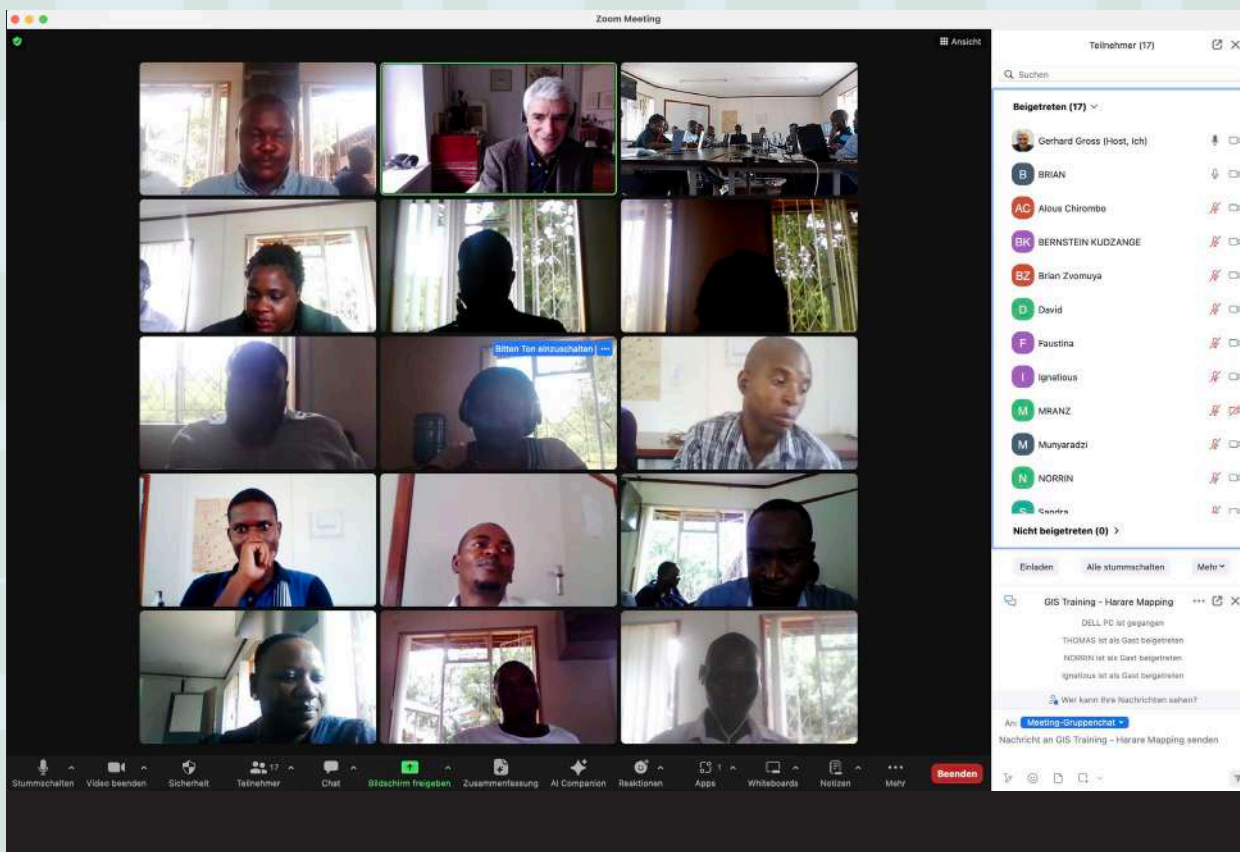
We wanted to get started straight away. Since internet could not be installed at short notice, our colleagues in Harare organised an interim solution with the help of Ana Carolina Cortes, the project's Development Advisor. She ensured that we could use GIZ's (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit) meeting room – with internet connection – at their offices in northern Harare. At the end of February 2024 we started the further training with 15 participants from Traffic and Transportation Planning and Urban Planning Divisions of the DoW and one from the Faculty of Engineering and Urban Development at the University of Zimbabwe. This resulted in three days of concentrated training, four days break with some homework plus two days of revision, more in-depth information and a summary. Considering the difficult conditions under which it took place, the training was a great success. And it was great fun too! We hope to have a follow-up session in the next project phase to consolidate and enhance mapping competence in the planning sections of the DoW.

Written by Gerhard Gross

More about the author in Kapitel 2: Harare & München – The partnership history



Teilnehmende des GIS-Kurses erhalten ihr Zertifikat vom Direktor für Bauwesen, Ing. Isaiah Zvenyika Chawatama (6. v. li.), 2023
 Trainees of GIS course receiving their certificate from the Director of Works, Ing. Isaiah Zvenyika Chawatama (6th fr. le.), 2023



Online funktioniert wunderbar: Gerhard Gross trainiert Mitarbeitende der Stadt Harare für den Einsatz von GIS
 Online works well: Gerhard Gross training Harare city employees with the GIS-Technology

1996: Beginn der Partnerschaft – München erleben

Mein Besuch in München im Jahr 1996 war meine erste Reise außerhalb Simbabwe. Ich hatte zum ersten Mal die Möglichkeit, Europa kennenzulernen. Am Anfang desselben Jahres hatten unsere deutschen Austauschpartner*innen Harare besucht. Matthias Feicht und ich fanden zusammen und pflegen seitdem eine tolle Freundschaft. Die Reiseerfahrung war lustig und ich habe eine Menge mitgenommen. Ich lernte viel über:

- 1. Die deutsche Kultur**, die Leute und ihre Art zu leben. Ich lernte viele nette Menschen kennen, die sich für die afrikanische Kultur interessierten und auch etwas über Simbabwe lernen wollten.
- 2. Die Münchner Stadtverwaltung**, die Art und Weise, wie die Stadt geführt wird, begeisterte mich – so etwa das klare System im Hinblick auf Abfallsammlung und Abfallwirtschaft.
- 3. Die Stadtplanung und -versorgung**. Ich fand fortschrittliche Systeme vor, die den Verhältnissen in Harare weit voraus waren und von denen wir lernen konnten.
- 4. Die Straßen, den Wasserkreislauf** und die städtische Daseinsvorsorge waren präzise und beeindruckend.
- 5. Europa allgemein** erlebte ich zum ersten Mal. Die Besichtigungen einiger deutscher Kulturstätten waren echte Aha-Erlebnisse.

Wir waren die erste Gruppe, die im Rahmen dieser Partnerschaft reiste, und wir haben für unsere Nachfolger*innen wichtige Grundsteine gelegt, insbesondere hinsichtlich der Logistik.

Die Bedeutung der Partnerschaft

Auf einer persönlichen Ebene war die Partnerschaft zwischen Harare und München eine Gelegenheit, kulturell voneinander zu lernen und auch eine jeweils völlig unbekannte Welt zu entdecken. In München lernten wir, wie Vorzeigestädte wie München verwaltet werden, und nahmen dieses neue Wissen mit. Es bot sich viel Raum für gemeinsame Ideen.

Besondere Begegnungen

Ein unvergessliches Erlebnis war mein Besuch in einer Kirche, in der es einen Fußabdruck auf dem Boden gab. Dem Mythos nach wurde dieser vom Teufel höchstpersönlich hinterlassen! Außerdem wird mir das Oktoberfest in Erinnerung bleiben. Es war lustig und vervollständigte mein Bild der deutschen Kultur. Das Essen, das Bier und die vielen kulturellen Aktivitäten, die die bayerische Lebensart widerspiegeln, waren verblüffend. Der Besuch hat mich sehr begeistert – ein unvergesslicher Tag.

Geschrieben von Matipedza Lole

Über den Autor

Dr. Matipedza Lole, PhD arbeitet als Verwaltungsleiter bei der Versicherung FBC Health Insurance in Harare, Simbabwe. Er ist verheiratet und Vater von zwei Töchtern und einem Sohn. Seine Aufgabe in der Partnerschaft bestand darin, die deutsche Kultur zu entdecken und Stadtverwaltungsstrategien aus München mit nach Harare zu nehmen.



1996: The partnership begins – experiencing Munich

The Munich visit in 1996 was my first time travelling outside of Zimbabwe and my first opportunity to get to know Europe. Our German exchange partners had visited Harare, Zimbabwe, earlier that year. I teamed up with Matthias Feicht, who has become a very good friend of mine over the years. The travel experience was great fun and I learnt a lot about:

1. German culture, the people and their way of life. I got to know a lot of nice people in Germany who were interested in our African culture and were willing to learn all about Zimbabwe.

2. The Munich city administration: how the city is run was an eye opener, such as proper systems in place with regards to refuse collection and waste management.

3. The planning of the city and the provision of utilities were very advanced compared to Harare, with many valuable lessons.

4. The roads, the water cycle and many other city systems were precise and impressive.

5. Europe in general. It was also great to see Europe for the very first time in my life and visits to some cultural sites in Germany were eye opening.

We were the first group to travel as part of this partnership and we set important foundations for our successors, especially regarding logistics.

The importance of partnership

On a personal level, the partnership between Harare and Munich was an opportunity for the cities to learn from each other in terms of cultural exchange and discovery of a totally new world. In Harare we learnt how exemplary cities such as Munich are run and we took this new knowledge with us. There was scope for lots of shared ideas.

Special encounters

My visit to a church where there was a footprint on the floor was an unforgettable experience. According to the myth, it was left there by the devil in person! In addition, the Oktoberfest was unforgettable. It was fun and it rounded off my picture of German culture. The food, the beer and the many cultural activities that reflect the Bavarian way of life were amazing. Unforgettable. I really enjoyed the visit.

Written by Matipedza Lole

About the author

Dr. Matipedza Lole, PhD works as Head of Operations at FBC Health Insurance in Harare, Zimbabwe. He is married and the father of two daughters and a son. His role in the partnership was to discover German culture and municipal administration strategies in Munich with a view to share and impart the knowledge back home in Harare.



Beginnings of the youth exchange (1996) between Harare and Munich: Matthias Feicht and Matipedza Lole
Anfang des Jugendaustausches (1996) zwischen Harare und München: Matthias Feicht und Matipedza Lole

To and from Harare with love

Die Städtepartnerschaft München – Harare feiert ihr 30-jähriges Jubiläum, und mein Mann Matthias und ich feiern mit. Seit dem gemeinsamen Aufenthalt in Harare im April 1996 sind wir ein Paar und mittlerweile seit vielen Jahren glücklich verheiratet! Schon allein aus diesem Grund denken wir sehr gerne an diese besonderen zwei Wochen zurück. Wir gehörten zu den 16 Jugendlichen, die das Glück hatten, 1996 an dem ersten Jugendaustausch zwischen beiden Städten teilzunehmen.

Dass wenige Jahre später, nach Abschluss meines Studiums und Referendariats, Oberbürgermeister Christian Ude – dem ich in Harare bei der feierlichen Unterzeichnung der Gründungsurkunde zusehen durfte – einmal mein oberster Dienstherr sein würde, war zu diesem Zeitpunkt noch ganz weit weg. Und jetzt, 30 Jahre später, arbeite ich als Europabeauftragte des Kommunalreferats eng mit genau den Kolleg*innen vom Referat für Arbeit und Wirtschaft zusammen, die dieses Jubiläumsbuch organisieren!

Wertvolle Erinnerungen an eine besondere Zeit

Die Zeit in Harare gehört für uns sicherlich zu den prägendsten Auslandsaufenthalten. Mit Anfang 20 das erste Mal in Afrika und dann gleich mittendrin – zuerst bei unseren gastfreundlichen Austauschpartner*innen zu Hause. Danach mit ihnen gemeinsam das wunderschöne Simbabwe auf einer Rundreise entdecken, inklusive gemeinsamer Kochaktivitäten, Übernachtungen in Klassenräumen und Safaris.

Besonders in Erinnerung geblieben ist uns auch das Osterfest: In der Kirche waren wir die „Attraktion“. Wir waren sehr willkommen, sollten uns vor der ganzen Gemeinde vorstellen, und viele kamen auf uns zu, um uns persönlich zu begrüßen. Dass wir als Jugendliche Teil der offiziellen Feierlichkeiten für die Gründung der Städtepartnerschaft sein durften, war schon etwas Besonderes!

Lose Enden zusammenfügen

Im Herbst kamen unsere Austauschpartner*innen zu uns zu Besuch. Gerne erinnere ich mich an ihre leuchtenden Augen, als wir gemeinsam mit der Gondel auf einen Berg fuhren und sie zum ersten Mal in ihrem Leben Schnee sahen. Ein Empfang bei Bürgermeister Josef (Hep) Monatzeder im Rathaus und ein gemeinsamer Besuch auf der Wiesen durften natürlich nicht fehlen. Ich werde nicht vergessen, wie begeistert meine Austauschpartnerin von der Empore des Schottenhamel ins Festzelt gewunken hat!

Mein Mann hat noch Kontakt zu seinem Austauschpartner Matipedza Lole, der für dieses Buch ebenfalls einen Artikel geschrieben hat. Der Kontakt zu meiner Austauschpartnerin ist leider abgebrochen, doch ich werde das Jubiläum zum Anlass nehmen, Snix wieder aufzuspüren. Vielleicht bei einer baldigen Reise nach Simbabwe? Matipedza hat uns jedenfalls sehr herzlich eingeladen ...

Geschrieben von Veronika Feicht

Über die Autorin

Veronika Feicht ist seit vielen Jahren in unterschiedlichen Funktionen in einer katholischen Pfarrgemeinde in München aktiv. So erfuhr sie im Jahr 1996 vom Angebot des Dekanats München-Giesing, im Rahmen der Neugründung der Städtepartnerschaft München – Harare an einem Jugendaustausch teilzunehmen. Begeistert meldete sie sich an. Seit 2001 arbeitet sie als Juristin im Kommunalreferat der Landeshauptstadt München. Freude am Reisen – jetzt gemeinsam mit Mann und Kindern – und am Entdecken anderer Länder und Kulturen hat sie noch heute.



To and from Harare with love

The Munich-Harare city partnership is celebrating its 30-year anniversary, and my husband Matthias and I are joining the celebration. We have been a couple since our joint stay in Harare in 1996 and have now been happily married for many years. This already gives us good reason to look back fondly on those special two weeks. We were among the sixteen young people who were lucky enough to take part in the first youth exchange programme between the two cities in 1996.

The fact that just a few years later, after completing my studies and training, Lord Mayor Ude – whom I witnessed in Harare signing the official document that launched the partnership – would one day be my most senior employer, was at that time still a very distant reality. And now, 30 years later, as the Department of Communal Services' European Officer, I work closely with precisely those colleagues from the Department of Labour and Economic Development who are organising this anniversary publication!

Precious memories of a special time

Without a doubt, the time spent in Harare is among the most memorable foreign stays we have had. To visit Africa for the first time in one's early twenties and then be right in the thick of things – first with our hospitable exchange partners at home, and then travelling around together to discover beautiful Zimbabwe, including cooking together, overnight stays in classrooms and safaris. The Easter celebrations were particularly memorable. We were the "attraction" at the church. We were

made to feel very welcome, were invited to introduce ourselves to the entire congregation, and many people approached and greeted us personally. To be allowed to participate in the official ceremony to mark the launch of the city partnership was a special experience for us young people!

Tying up loose ends

Our exchange partners came to visit us in the autumn. I fondly remember the excitement in their eyes as together we took a cable car up a mountain and for the first time in their lives they saw snow. Being received by Mayor Monatzeder at the Town Hall and a visit together to the Oktoberfest were of course part of the trip. I'll never forget the excitement with which my exchange partner waved from the gallery in the Schottenhamel hall into the festival tent.

My husband is still in contact with his exchange partner Matipedza Lole, who has also written an article for this book. Unfortunately, I am no longer in contact with my exchange partner, but I will use this anniversary to try and track down Snx. Maybe soon on a trip to Zimbabwe? Matipedza has said we're very welcome there ...

Written by Veronika Feicht

About the author

Veronika Feicht has been active within a Catholic parish in Munich for many years in a variety of roles. This is how, in 1996, she heard via the parish's office in München-Giesing of the opportunity to take part in a youth exchange programme as part of the newly founded Munich – Harare city partnership. She signed up enthusiastically. Since 2001 she has worked as a legal expert in the City of Munich's Municipal Services Department. Together with her husband and children, she still loves travelling and discovering other countries and cultures.



Veronika Feicht and her exchange partner Snx in Harare, 1996
Veronika Feicht und ihre Austauschpartnerin Snx in Harare, 1996



More projects
like this

Zwei Städte, eine Vision: Kunst als Katalysator für Klimaschutz

Am Bicycle Day 2024 präsentierte der Münchner Künstler Markus Heinsdorff gemeinsam mit Nyasha Jeche und Marcus Zvinavashe vom Kollektiv CaliGraph in Harare das kollaborative Kunstprojekt Bicycle instead of Car (Fahrrad statt Auto) auf dem Copacabana Square in Harare. Diese Initiative sollte die Öffentlichkeit auf Klimathemen aufmerksam machen und nachhaltige Mobilität fördern. Sie fußt auf der 2017 ins Leben gerufenen Klimapartnerschaft zwischen den Städten München und Harare.

Nach viel Planung und einigen Workshops in beiden Städten organisierten die Künstler*innen eine interaktive Ausstellung, mit Installationen und Kunstwerken, die sich mit den Themen städtische Mobilität und Klimawandel beschäftigten. CaliGraph lud sechs lokale und junge Künstler*innen – Crystal Beseni, Thandiwe Gula-Ndebele, Gerald Bakasa, Ngaatendwe Mapako, Sandra Ndoro und Tanaka Maxwell Chembezi – ein, um ihre Beiträge neben Heinsdorffs Werk Bicycle Wall und seiner Fotoserie von Fahrradszenen aus aller Welt zu zeigen. Darüber hinaus wurde während der zwei Ausstellungstage eine kollaborative Wandmalerei erschaffen, sodass Besucher*innen aktiv am Malprozess teilnehmen konnten.

Copacabana Square ist ein Ort, der üblicherweise Straßenhändler*innen und dem motorisierten Verkehr gehört. Doch für diese Veranstaltung wurde er in eine temporäre Kunstplattform verwandelt, um den Bürger*innen von Harare neue Perspektiven und den Raum für Reflexion zu bieten. Dabei konnten sie auch zu den Themen Kunst, Klima und Mobilität ins Gespräch kommen.

Es gelang den Projektverantwortlichen zu zeigen, wie nachhaltige Mobilität die städtische Lebensqualität erheblich verbessern kann. Anschließend wurde das Projekt im Goethe-Zentrum Harare / Zimbabwe German Society ausgestellt, sodass ein noch größeres Publikum erreicht werden konnte.

Geschrieben von Laura Sánchez Serrano



**Mehr über die Autorin in Kap. 2 –
Geschichte einer Partnerschaft**



Tanaka „Max“ Chembezi, Fotograf, Gründer von Bonelessons Skateboarding und Skating Mentor bei einer Ausstellung am Copacabana Square in Harare, Bike Days 2024
 Tanaka „Max“ Chembezi, Photographer, Founder of Bonelessons Skateboarding and Skating Mentor at exhibition at Copacabana Square in Harare, Bike Days 2024



Nyasha Jeché, Markus Heinsdorff und Marcus Zvinvashe beim Festival Art Passa Passa, 2022
 Nyasha Jeché, Markus Heinsdorff and Marcus Zvinvashe at the Art Passa Passa, 2022



Artist Gerald Bakasa wins 1st place at the exhibition (Bike Day 2024) with work about the official death tolls in Harare's road traffic
 Künstler Gerald Bakasa gewinnt den 1. Platz bei der Ausstellung (Bike Day 2024) mit Werk über die offiziellen Todeszahlen in Harares Straßenverkehr

Two cities. One vision: art as a catalyst for climate protection

The Munich artist Markus Heinsdorff, alongside Nyasha Jeché and Marcus Zvinvashe from the CaliGraph collective in Harare, presented the collaborative art project “Bicycle instead of Car” on Copacabana Square in Harare during Bicycle Day 2024. This initiative aimed to raise awareness among the public of environmental issues and promote sustainable mobility, building on the climate partnership established in 2017 between the cities of Munich and Harare.

After extensive planning and various workshops in both cities, the artists organised an interactive exhibition featuring installations and artworks that explore the themes of urban mobility and climate change. CaliGraph invited six local young artists – Crystal Beseni, Thandiwe Gula-Ndebele, Gerald Bakasa, Ngaatendwe Mapako, Sandra Ndoro and Tanaka Maxwell Chembezi – to showcase their contributions alongside Heinsdorff’s work, “Bicycle Wall” and his series of photographs depicting bicycle scenes from around the world. Additionally, a collaborative mural was created during the two days of the exhibition, allowing attendees to actively participate in the painting process.

Copacabana Square – a space typically used for street vendors and motor traffic – was transformed into a temporary art platform, offering Harare citizens a new perspective and providing them with a space to reflect and engage in meaningful conversations about art, climate and mobility. The project successfully raised awareness about how sustainable mobility can significantly enhance the quality of life in urban areas and was later exhibited at the Zimbabwe German Society/Goethe

Zentrum Harare, bringing its message to a broader audience.

Written by Laura Sánchez Serrano

**More about the author in Chapter 2:
Harare & Munich – a partnership history**



Bicycle Wall by Markus Heinsdorff shown at Bike Day 2024, Harare
Bicycle Wall von Markus Heinsdorff beim Bike Day 2024, Harare

Städtische Mobilität in Harare- Der Einfluss von Kunst und Kultur

CaliGraph ist ein Streetart-Kollektiv, das Marcus Zvinavashe und ich, Nyasha Jechu, gegründet haben. Durch unsere Arbeit können wir wichtige Fragen stellen und ehrliche Antworten bekommen. Wir malen, um ins Gespräch zu kommen und um Wandel in der Gesellschaft und auf individueller Ebene zu beeinflussen und zu erschaffen. Unsere Tätigkeit innerhalb von Communitys hat es uns ermöglicht, an der Basis zu recherchieren. Wir kommunizieren offen und erzielen Ergebnisse durch aussagekräftige Bilder. Die Menschen identifizieren sich mit unserer Arbeit und sprechen unsere Sprache. Wir sind die Jugend. Unsere Stimmen sollen gehört werden. Wir erzählen Geschichten so gut, wie wir es können. Unser Bedürfnis nach Teilhabe an der Entwicklung unserer Gesellschaft treibt uns an. Wir erfinden die Identität der Jugend von Simbabwe neu.

Das Projekt Art Passa Passa gehört zu unseren spannendsten Vorhaben. Wir haben 2022 mit dem Ziel begonnen, junge Menschen in dicht besiedelten Vororten an Kunst heranzuführen. Es läuft so: Einen Tag lang machen wir eine Straße dicht, stellen da Kunst auf, lassen die Leute in der Nachbarschaft damit in Berührung kommen. Für die wenigen Stunden der Kunstaussstellung brauchen wir monatelange Vorbereitung. Doch es lohnt sich. Unsere Zielgruppen sind Kinder und Jugendliche, die noch nie etwas mit Kunst zu tun hatten. Denn meistens ist Kunst in Galerien in reichen Stadtteilen zu finden, schwer erreichbar für normale Leute aus dicht besiedelten Gegenden. Also bringen wir Kunst auf die Straße. Dort können sich alle damit beschäftigen.

Das Kollektiv CaliGraph besteht aus Künstler*innen und Kurator*innen. Seit Dezember 2022 kooperieren wir mit der Stadt Harare und weiteren Akteur*innen. Die Stadt hat bereits große Fortschritte bei der Reduktion der Verkehrsbelastung gemacht. Bürger*innen werden dazu ermutigt, sich mit dem Rad, mit Rollschuhen oder zu Fuß fortzubewegen. Als die Stadtverantwortlichen uns fragten, ob wir bei dem Projekt mitmachen wollen, haben wir gern zugestimmt. Es war eine großartige neue Herausforderung außerhalb unserer gewohnten Arbeitswelt. Schnell haben wir mit künstlerischen Interventionen begonnen, die Menschen aufs Fahrrad bringen könnten. Die Stadt veranstaltet Events wie die Harare Open Streets. Bei allen Veranstaltungen erschaffen wir Wandmalereien mit der Botschaft, Fahrräder als Fortbewegungsmittel zu nutzen. In Harare ist die Fahrradkultur nicht sehr stark ausgeprägt. Doch die Versuche der Stadt, zusätzlich zu unseren Bemühungen und denen anderer Akteur*innen, zeigen langsam erste Erfolge.

2022 hat eine Münchner Delegation Harare besucht. Markus Heinsdorff war Teil davon – so lernten wir uns das erste Mal in unserem Atelier in Mbare kennen. Markus kam zu unserem ersten Event im Zuge des Projekts Art Passa Passa in Budiriro, und wir besprachen die Möglichkeiten einer von unseren beiden Stadtverwaltungen unterstützten Zusammenarbeit. So begann unsere Kollaboration. Im November 2023 haben Marcus Zvinavashe und ich München im Rahmen eines kulturellen Austauschprogramms besucht. Dort haben wir die Fahrradkultur der Stadt kennen-

gelernt und Gespräche über eine weitere Zusammenarbeit geführt. Die Ausstellung in Harare anlässlich des World Bicycle Day 2024 war das Ergebnis.

Die Feier zum World Bicycle Day im Juni 2024 stand im Zeichen dieser erfolgreichen Partnerschaft zwischen den Städten Harare und München: Sie präsentierte dabei die Fahrradinitiativen in Harare. Als Teil dieser Feierlichkeiten hat CaliGraph eine zweitägige Kunstaussstellung auf dem Copacabana Square mitten im Central Business District (CBD) kuratiert. Die Ausstellung präsentierte Werke von sechs lokalen Künstler*innen: Crystal Beseni, Thandiwe Gula-Ndebele, Gerald Bakasa, Ngaatendwe Mapako, Sandra Ndoro und Tanaka Maxwell Chembezi. Markus Heinsdorff war ebenfalls mit einer riesigen Installation vertreten. Mehr als 5.000 Menschen besuchten das Event, bei dem die Kunst- und Fahrradinstallationen zu sehen waren. Es war zudem eine gute Plattform, um die Komplexität städtischer Mobilität mithilfe der Kunst aufzudröseln. So konnten die Besucher*innen besser nachvollziehen, wie das Verkehrswesen unsere Städte und unser Leben prägt. Durch die Aufbereitung spannender Narrative und interessanter Geschichten in einem künstlerischen Format konnten wir Gespräche über nachhaltige, zugängliche und innovative städtische Verkehrslösungen in Harare auslösen.

Bei dieser Ausstellung haben wir so einiges gelernt:

1. Kunst ist mächtig

Sie ist ein visuelles Instrument, um Geschichten zu erzählen. Einer der wichtigsten Beiträge, die Kunst bei der Klimakommunikation leistet, ist die Steigerung des öffentlichen Bewusstseins und Interesses für komplexe Klimathemen. Fotografie, Malerei und Installationen wie die, die wir gezeigt haben, machen das Klimaproblem nahbar.

2. Der emotionale Einfluss ist groß

Klimawandel und städtische Mobilität können abstrakt und unpersönlich wirken. Dadurch bleiben einige Menschen desinteressiert. Kunst bietet genau hier die Möglichkeit, eine emotionale Brücke zu bauen, indem sie unsere angeborene Empathiefähigkeit aktiviert. Die internationale Zusammenarbeit zwischen den Städten Harare und München, insbesondere die künstlerische Kooperation, hat die Macht, die Menschen durch Kapazitätsaufbau und Kompetenzvermittlung zu vereinen. Bei unserem Besuch in München und der Kunstaussstellung konnten wir viel von Markus Heinsdorff lernen. Dazu zählten nicht nur die Verwendung neuer Technologie, sondern auch neue Kunsttechniken und die Stärkung unserer Kunstszenen. Die Rolle von Kunst und Kultur in der städtischen Mobilität geht weit über die bloße Ästhetik hinaus – sie sind Katalysatoren für Veränderungen. Durch die Verbindung künstlerischen Ausdrucks mit praktischen Anwendungen können wir lebhaftere und nachhaltige Städte kreieren. Die in Harare ausgeführten Initiativen zeigen, dass Kunst nicht nur unsere Räume verschönert,

sondern auch soziales Engagement fördert, aktive Fortbewegung begünstigt und letztendlich die Art, wie wir durch unsere Städte gehen, beeinflusst.

Unsere Vision der Zukunft

Als in Harare lebende und arbeitende Künstler*innen wünschen wir uns Zugang zu mehr öffentlichen Räumen, Fahrradwegen und mehr Erholungsräumen. So könnte man einen nachhaltigeren Effekt innerhalb der Communitys, die wir betreuen, und der Stadt erreichen. Wir erkunden weiter die Schnittstellen zwischen Kunst und Mobilität und hoffen, dabei den Weg für eine inklusivere und dynamischere städtische Zukunft in Harare zu ebnen. In unserer Vision der Zukunft möchten wir unsere Wirkung noch weiter ausbauen.

Geschrieben von Nyasha Tafadzwa Jeché

Über den Autor

Nyasha Jeché ist bildender Künstler, Wandmaler und Kulturschaffender. Seine Werke bestehen hauptsächlich im öffentlichen Raum. Sie sollen die Jugendkultur revolutionieren und gemeinschaftlichen Räumen eine größere Bedeutung und Identität verleihen. Nyasha ist der Mitbegründer von CaliGraph, dem größten öffentlichen Kunstkollektiv in Simbabwe. CaliGraph ist der künstlerische Akteur in Harare im Rahmen der Harare-München Partnerschaft. Nyasha ist ebenfalls der Produktionsleiter von Skeyi & Strobo Fabrik Party, Simbabwes führender Mode-, Kunst- und Designplattform.



CaliGraph Künstler Nyasha Jeché
im Mbare Art Space
CaliGraph artist Nyasha Jeché at Mbare Art Space





CaliGraph and collaborating artists preparing the installations and exhibitions at Bike Day 2024
CaliGraph und teilnehmende Künstler*innen bereiten die Installationen und Ausstellungen am Bike Day 2024 vor



Mural „Girlpower Angel“ by CaliGraph in Mufakose, Harare. The artists painted it with girls from the region. It brings awareness to them about the power and control they have over their future
Wandgemälde „Girlpower Angel“ von CaliGraph in Mufakose, Harare. Die Künstler*innen haben es mit Mädchen aus der Region gemalt. Es soll ihnen Bewusstsein für die Macht und Kontrolle vermitteln, die sie über ihre Zukunft haben.



Fashion runway using bikes at the Skeyi & Strobo Fabrik Party 2024
Modenschau mit Fahrrädern auf der Skeyi & Strobo Fabrik Party 2024



Bird's perspective: Bike Day 2024 from above
Vogelperspektive: Bike Day 2024 von oben



Follow CaliGraph
on Insta

Chapter 7: Art & Culture

Urban mobility in Harare – the influence of art and culture

CaliGraph is a street art collective founded in 2017 by Marcus Zvinavashe and myself, Nyasha Jeché. Our work allows us to ask pertinent questions and obtain honest responses. We paint to start conversations and to influence and drive change on a social and individual level. Working within communities has allowed us to carry out grassroots research through open communication, achieving results through powerful imagery. The people identify with our work and speak our language. We are the youth; we want our voices to be heard. We tell our stories the best way we can and are driven by our wish to participate in the development of our communities by redefining what it means to be a Zimbabwean youth.

One of our most interesting projects is Art Passa Passa. We started in 2022 with the aim of exposing youth to art in high-density suburbs. It works like this: we close a street for a day, exhibit art there so that people in the neighbourhood can interact with it. It takes us months of preparation to exhibit the art for a few hours, but it's worth the effort. Our target groups are primarily children and young people who have never had anything to do with art before. Because usually, it is confined to galleries in affluent parts of the city, difficult to access by normal people from densely populated areas. So we bring art to the streets for everyone to interact with. The CaliGraph collective is made up of artists and curators. We have been collaborating with the city of Harare alongside other stakeholders since December 2022. The city has already achieved great progress in the reduction of traffic congestion by encouraging

cycling, skating and walking. When those responsible at the city administration asked us whether we wanted to be part of the project, we eagerly agreed. It was a great new challenge that was outside our usual scope of work. We quickly started making plans for artistic interventions that would encourage people to take up cycling. The city hosts events such as the Harare Open Streets. At all events we paint murals with the message of adopting cycling as a means of transport. Harare does not have a big cycling culture, but the city's efforts alongside our own and that of others are slowly getting to show the first signs of success.

In 2022, a delegation from Munich including Markus Heinsdorff visited Harare and we met for the first time at our atelier in Mbare. Markus came to our first event as part of the Art Passa Passa project in Budiriro and we discussed the possibilities of a collaboration supported by our city administrations. This marked the start of our collaboration. In November 2023, Marcus Zvinavashe and I from the CaliGraph collective visited Munich as part of a cultural exchange program to learn about the city's cycling culture and discuss further about the collaboration that led to the 2024 World Bicycle Day exhibition in Harare. The June 2024 World Bicycle Day celebrations saw a fruitful partnership between the City of Harare and the City of Munich to highlight cycling initiatives within Harare. As part of these celebrations, CaliGraph curated a two-day art exhibition at Copacabana Square, in the heart of the central business district (CBD). This exhibition featured work by six local artists, namely Crystal Beseni, Thandiwe

Gula-Ndebele, Gerald Bakasa, Ngaatendwe Mapako, Sandra Ndoro and Tanaka Maxwell Chembezi as well as Markus Heinsdorff with a huge installation. The event attracted over 5,000 visitors, who experienced the art and bike installations on display. It also served as a good platform for exploring the complexities of urban mobility through art, fostering a deeper understanding of how transport decisions shape our cities and lives. By showcasing interesting narratives and compelling stories in an artistic format, we were able to inspire conversations about sustainable, accessible and innovative urban transport solutions in Harare.

We learnt a few things during this exhibition:

1. Art is powerful

It is a visual storytelling tool and one of the key contributions that art brings to the table in climate communication is raising public awareness and interest in complex climate issues. Photography, painting and installations such as the ones we showed during the exhibition make the climate problem relatable.

2. The emotional impact is significant

Climate change and urban mobility can feel abstract and impersonal, making some people remain indifferent. However, art has the potential to bridge this emotional gap by tapping into our innate capacity for empathy.

The international cooperation between the two cities of Harare and Munich especially

through art, has the power to bring people together through capacity building and skills transfer. During our visit to Munich and the art exhibition, we learnt a lot from Markus Heinsdorff e.g. about using new technologies, new artistic techniques and how to strengthen our art scenes. The role of art and culture in urban mobility extends far beyond mere aesthetics; it catalyses change. By intertwining artistic expression with practical applications, we can create vibrant, sustainable urban environments. The initiatives undertaken in Harare illustrate how art not only beautifies our spaces but also fosters community involvement, encourages active mobility and ultimately shapes the way we navigate our cities.

Our vision for the future

As artists living and working in Harare, we strive for access to more public spaces, cycle paths and more recreational spaces. This could create a more lasting impact within the communities that we serve and within the city. As we continue to explore the intersections of art and mobility, we hope to pave the way for a more inclusive and dynamic urban future in Harare. Our vision for the future is to continue building on this.

Written by Nyasha Tafadzwa Jeché

About the author

Nyasha Jeché is a visual artist, mural painter and culture curator. Most of his work is located primarily in public space and is aimed at revolutionizing youth culture and giving shared spaces a greater meaning and identity. Nyasha is the co-founder of Zimbabwe's biggest public art collective CaliGraph, which is the artistic player in the Harare-Munich partnership on the Harare side. Nyasha is also the production manager of Zimbabwe's leading fashion, art and design platform Skeyi & Strobo Fabrik Party.



Painting @ Passa Passa Art
Kunstwerk @ Passa Passa Art Festival

Kunst und Klima

Schon bei meinen ersten Projekten als Künstler in Südafrika, anschließend auf Sansibar, in Tansania und Tunesien sowie auf Reisen in weitere afrikanische Länder, konnte ich einen Kontinent mit enormer gestalterischer Energie und kultureller Vielfalt erleben. Da München sich seit Jahren in Harare, Simbabwe, für den Aufbau einer Fahrradinfrastruktur engagiert, bot es sich an, dieses Vorhaben mit Kunst zu unterstützen. Über das Referat für Arbeit und Wirtschaft der Landeshauptstadt München und die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) ergab sich hier der Kontakt zu der simbabwischen Künstlergemeinschaft CaliGraph. Mit gegenseitigen Besuchen in Harare und München entwickelten wir gemeinsam das Konzept für eine öffentliche Kunstaktion im Zentrum Harares, die 2024 mit beiden Städten unter Beteiligung von sechs Künstler*innen aus unterschiedlichen Disziplinen im Rahmen der Städte- und Klimapartnerschaft realisiert werden konnte. Ein Projekt, das Brücken baut und Menschen an einen Tisch bringt. Die Installationen, Objekte, Bilder, Fotografien, die Gespräche zwischen den Künstler*innen, Anwohner*innen und Passant*innen sowie das symbolische Zusammenkommen an Tischen, drehten sich um das Fahrrad und um Anregungen für eine Gestaltung der Stadt als nachhaltigen Lebensraum.

Kunst als Katalysator für Wandel

Die Stadt Harare erstickt im Autoverkehr. Fahrradfahren ist lebensgefährlich. Durch künstlerische Aktivitäten haben wir auf das

Problem aufmerksam gemacht und einen Beitrag zur Reduzierung der Schadstoffe und deren Klimafolgen initiiert. Neben der Umwelt wurden mit dem Projekt auch die sozialen Folgen für die ärmere Bevölkerung durch die Verdrängung des Fahrrads thematisiert. Wir wollten Menschen durch Kunst zu einem umwelt- und sozialbewussten Handeln anregen. Der Klimawandel, seine Folgen und die damit verbundenen sozialen Herausforderungen lassen sich nur durch intensives, partnerschaftliches Engagement bewältigen. Dabei stellt sich auch die Frage, ob Kunst in Zeiten sich ausweitender Krisen und des Klimawandels helfen kann, diesen entgegenzusteuern und eine Balance zwischen wirtschaftlichem Wachstum und der Gestaltung nachhaltiger Lebensräume zu vermitteln. Wie ich meine – unbedingt. Kunst als Katalysator entwickelt sich ständig weiter, reflektiert, sensibilisiert und berührt Menschen. Grundlagen für einen Wandel, den nur die Einsicht der Menschen vollziehen kann.

Die Zeit ist uns nicht versprochen

Wie viele Städte auf der Erde kämpft auch Harare mit den Auswirkungen des Klimawandels, der mittlerweile nahezu überall spürbar ist: Seit Jahren werden weltweit neue Hitze rekorde gemeldet. Die Menschheit steht vor ihrer größten Herausforderung: Können wir die Erderwärmung noch unter drei Grad halten, obwohl schon dann viele Gebiete durch Hitze und Dürre unbewohnbar werden? 2023 erreichten die Temperaturen mancherorts 50 Grad und mehr – lebensfeindliche Bedingungen nicht nur für Menschen. Gleichzeitig

wächst die Weltbevölkerung. Damit steigen Armut, Platz- und Nahrungsmittelbedarf. Megacities wie Tokio mit 38 Millionen Einwohner*innen versiegeln als Beton- und Asphaltmoloche riesige Flächen. Gemeinsam ist ihnen das Grundproblem des Verkehrs: Abgase, Staus und fehlende Planung. Hinzu kommen Korruption, Bürokratie und soziale Ungleichheit. Das seit Jahrzehnten propagierte Wachstumsmodell hat ausgedient. Hunger nimmt wieder zu, Krisen, Kriege und Klimawandel treiben Millionen Menschen in die Flucht. Abschottungspolitik löst das nicht. Je länger Ursachen ignoriert werden, desto teurer die Folgen. Mit dem Verbrauch von bis zum Dreifachen der Ressourcen, zum Beispiel in Deutschland*, stehen vor allem westliche Gesellschaften in der Pflicht. Der Umbau zu nachhaltiger Energie und Kreislaufwirtschaft gelingt nur global. Wir brauchen Modelle für Lebensweisen, die auch im globalen Süden attraktiv sind.

Kunst und Gestaltung können Schlüssel für Veränderungen sein

Seit Jahrtausenden sind sie Kommunikationsmittel – von Höhlenmalereien bis zu modernen Medien. Richtig eingesetzt, eröffnen sie Möglichkeiten des Zusammenlebens und intakter Lebensräume. Dazu gehören unter anderem der Ausbau des Nahverkehrs, Tempolimits, Elektromobilität, Arbeitsplätze in Wohnnähe, Begrünung, Verschattung und helle Farben in Städten. Ein zentrales Vorbild bleibt das Fahrrad. Es ist nachhaltig, gesund und kulturell anschlussfähig. Kunstprojekte wie das in Harare können

Begeisterung wecken, Tradition und Moderne verbinden und das Rad als Symbol einer umweltfreundlichen Zukunft etablieren.

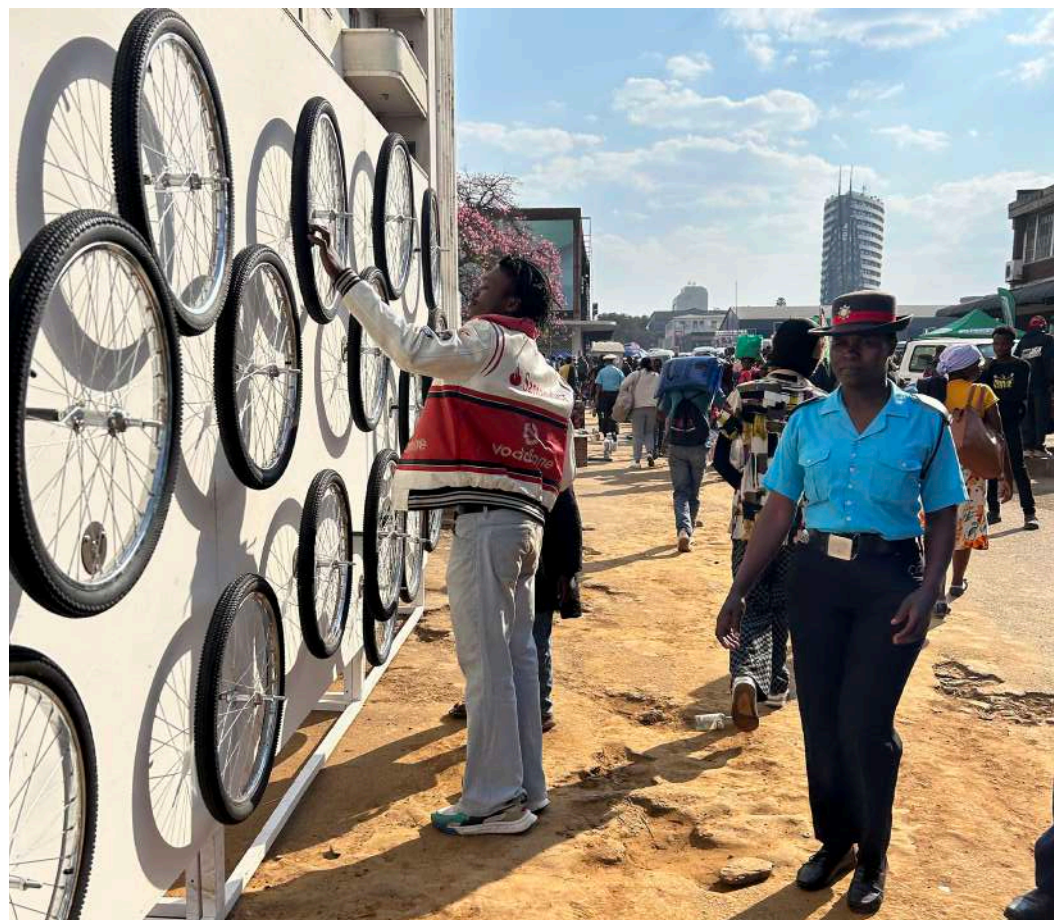
Geschrieben von Markus Heinsdorff

Über den Autor

Markus Heinsdorffs Werk gleicht einer Reise um die Welt: von den Regenwäldern am Amazonas über die Megastädte in Asien bis zu afrikanischen Dörfern und Städten. Die Arbeiten reagieren auf unterschiedliche Einflüsse, auf die sich der Künstler mit Erfindergeist und Präzision einlässt. Der Schwerpunkt seiner Installationen, Objekte und Bauten bezieht sich auf Umwelt- und Sozialthemen an der Schnittstelle von Architektur und nachhaltiger Kunst.



*Quelle: Statista. Im globalen Schnitt werden etwa 1,7 Erden benötigt. Vor allem die westlichen Industrienationen treiben den Mittelwert in die Höhe. <https://de.statista.com/infografik/10574/benoetigte-erden-je-lebensstil-ausgewaehlter-laender/> [zuletzt abgerufen: 14.04.2026]



Bicycle Wall von Markus Heinsdorff @ Copacabana Square in Harare
Bicycle Wall by Markus Heinsdorff @ Copacabana Square in Harare



Pre-Work for the installation at Copacabana Square
Vorarbeiten für die Installation am Copacabana Square



Talking shop before the workshop: Marcus Zvinavashe (l.), Markus Heinsdorff (centre), Nyasha Jeché (r.)
 Fachsimpeln vor dem Workshop: Marcus Zvinavashe (l.), Markus Heinsdorff (Mitte), Nyasha Jeché (r.)



Mural of the key visual for the „Safe Roads for all“ initiative in Harare, painted by CaliGraph
 Wandbild vom Key Visual der „Safe Roads for all“ Initiative in Harare, gemalt von CaliGraph



Follow
Markus Heinsdorff
on Insta

Art and Climate

Already during my first projects as an artist in South Africa, and then Zanzibar, Tanzania and Tunisia, as well as in other African countries, I discovered a continent with enormous creative energy and cultural diversity. As Munich has been supporting the Zimbabwean capital Harare develop a cycling infrastructure for years now, it seemed only natural to support this work with art. The City of Munich's Department of Labour and Economic Development and the Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) made it possible to establish contact with the Zimbabwean artists' association CaliGraph. With mutual visits in Harare and Munich, we jointly developed ideas for a public art project in Harare city centre. We managed to make the project a reality in 2024 with the involvement of both cities and six artists from various disciplines as part of the city and climate partnership. It was a project that built bridges and brought people together. The installations, objects, images, photos and conversations between the artists, residents, and passersby, as well as the symbolic gathering at tables, revolved around the bicycle as a means of transport and offered ideas for shaping the city as a sustainable living environment.

Art as a catalyst for change

The City of Harare is suffocating in car traffic. Cycling means putting one's life at risk. We used artistic activities to draw attention to the problem and to try and reduce pollutants and their impact on the climate. Alongside climate issues, the project also addressed the social

consequences of the marginalisation of cycling to the poorer sections of the population. We wanted to use art to inspire people to act in an environmentally and socially conscious manner. Climate change, its effects and the resulting social challenges can only be tackled via intensive, cooperative action. The question also arises as to whether art, in times of escalating crises and climate change, can be a counteractive force and forge a balance between economic growth and the creation of sustainable living environments. My answer to this is an unconditional yes. Art as a catalyst is constantly developing, and reflects, raises awareness and moves people. These are the foundations for a change that only human insight can bring about.

Time is running out

Just like many other cities on Earth, Harare is combatting the effects of climate change, which can now be felt almost everywhere. New record high temperatures have been recorded all over the world for years. Humanity is facing its greatest challenge: can we still prevent Earth's temperature from rising by more than three degrees Celsius, even if many regions will then already become uninhabitable due to heat and drought? In 2023, temperatures in some parts of the world reached 50 degrees Celsius and above. These are life-threatening conditions, not only for humans. At the same time, the world's population is growing. This means more poverty and a greater demand for living space and food. Megacities such as Tokyo with its 38 million inhabitants are concrete and asphalt

monstrosities sealing huge areas of land. All such cities share the common problem associated with traffic and transport: emissions, congestion and a lack of planning. Corruption, bureaucracy and social inequality exacerbate the situation. The growth model that has been propagated for decades has served its time. Hunger is increasing, wars and climate change are causing millions of refugees. Isolationist policies are not the answer. The longer causes are ignored, the more severe the consequences. With consumption that is almost three times higher than the available resources, as is the case in Germany for example, western societies are obligated to act. Transitioning to sustainable energy and a circular economy can only succeed on a global scale. We need models for living that are also attractive in the global south.

Art and design can be a key to change

For thousands of years they have been a means of communication – from cave paintings to modern media. When used properly, they create opportunities for coexistence and intact living environments. Such factors include expanding public transport, speed limits, electromobility, working close to one's home, vegetation, shade and the use of light colours in cities. Bicycles remain a great inspiration. Cycling is sustainable, healthy and culturally adaptable. Art projects such as the one in Harare can spark enthusiasm, bring together tradition and modernity, as well as establish the bicycle as a symbol of an environmentally friendly future.

Written by Markus Heinsdorff

About the author

Markus Heinsdorff's work is like a journey around the world: from the Amazon rainforest to megacities in Asia and African villages and cities. His work is a response to various influences, which the artist engages with in a creative, precise manner. His installations, objects, and structures focus on environmental and social issues at the interface of architecture and sustainable art.



*Source: Statista. On average, roughly 1.7 Earths are required to meet consumption levels. The western industrial nations in particular drive the mean upwards. <https://de.statista.com/infografik/10574/benoetigte-erden-je-lebensstil-ausgewaehlter-laender/> (last time checked online 14th of June 2026)



Having a good time @HALLE 6: Nyasha Jeché (l.), Marcus Zvinavashe (centre), Markus Heinsdorff (r.)
Gute Zeiten @HALLE 6: Nyasha Jeché (l.), Marcus Zvinavashe (Mitte), Markus Heinsdorff (r.)



More about
the anniversary
activities

Wohin jetzt, liebe Schwester?

Schau in die Zukunft, liebe Schwester:
Wirst du mich in 30 Jahren noch kennen?
Werden wir uns, trotz unserer verschiedenen
Sprachen, noch verstehen, oder werden
die Maschinen für uns sprechen? Wirst du,
liebe Schwester, auch noch an meiner Seite
stehen, wenn es schwierig wird? Können
wir unsere Sorgen auf unseren Schultern
stemmen, unter hoher Sonne und in heißem
Wind?

Sag mir, Schwester: Wirst du mich noch ken-
nen, nach all den Jahren? Wirst du da sein,
wenn ich wachse und zu mir selbst finde?
Schwester, wie ist es dann wohl, das Leben
in der Stadt? Wie wird es sein in 30 Jahren?
Wird es Autos geben? Oder Fahrräder?
Flugtaxis? Urbane Schönheit, gar Grünes?

Welche Klänge werden wir hören, liebe
Schwester? Kinderlachen? Fahrradklingeln?
Der Gesang unseres Nachbars und eilige
Fußstapfen auf den Straßen?
Das hoffe ich sehr, liebste Schwester.
Und schau: Die Hoffnung war es doch, die
uns durch all die Schwierigkeiten geführt hat,
Schwesterherz. Hoffnung auf Verbindungen in
fordernden Zeiten. Hoffnung auf Verständnis,
auf das Verstandenwerden. Hoffnung auf Aus-
tausch, auf Lernen, auf frische Perspektiven.
Für uns beide.

**Sag mir, was sind deine Hoffnungen und
Träume für uns Sister Cities?**

Geschrieben von Katharina Liebelt

Where do we go from here, sister?

Look into the future, dear sister: will you still
recognise me in 30 years?

Will we still understand each other, even as
we speak in many different tongues, or will
machines do the talking for us? Will you still
be here by my side when conflicts arise, dear
sister? Can we shoulder our shared worries
beneath high suns and dry winds?

Tell me, sister, will you still recognise me
after all those years? Will you be there as I
grow and find myself?

Hey sister, what about life in the city, what
will it be like in 30 years? Will there be cars?
Bikes? Air taxis? Urban beauty, greenery
even?

What sounds will we hear, my sweet sister?
Children's laughter, bike bells, our neighbour's
singing and busy footsteps on the streets?

I sure hope so, my sweet sister.

And look, hope is what got us through all the
hardship we experienced, sis.

Hope for connection in challenging times.

Hope for understanding and being unders-
tood. Hope for exchange, learning and new
perspectives. For both of us.

**Tell me, what are your hopes and dreams
for us Sister Cities?**

Written by Katharina Liebelt



Key Visual of the campaign for the 30th-anniversary city partnership Harare – Munich designed by Rodney Badza
Key Visual der Kampagne zur 30-jährigen Städtepartnerschaft Harare – München von Rodney Badza gestaltet

Städtepartnerschaft Harare – München: Einblicke in unsere Vision

2026 feiert die fruchtbare Städtepartnerschaft zwischen Harare und München ihr 30-jähriges Jubiläum. Diese lange gemeinsame Reise war durch Höhen und Tiefen gekennzeichnet, doch die Tatsache, dass sie bereits so lange besteht, ist ein Zeichen für die vielen positiven Ergebnisse der Partnerschaft. Beide Städte profitierten voneinander und tauschten technisches, kulturelles, soziales und wirtschaftliches Wissen aus. Dieser Wissensaustausch, der durch die Partnerschaft zustande gekommen ist, ist in vollem Gange, und mittlerweile verstehen wir, dass Wissen Macht bedeutet.

Unsere wunderbare Zusammenarbeit basiert auf dem Ausbau von Kapazitäten der Stadt Harare. Das beinhaltet unter anderem die Etablierung einer Abteilung für ein Geoinformationssystem (GIS) sowie die Einrichtung von Servern im Rowan Martin Building in Harare. Zusätzlich dazu leistete die Landeshauptstadt München einen großen Beitrag zur Durchführung von Wasserprojekten. Davon profitierten die Bürger*innen von Harare. Unsere Vision ist, dass die bestehende Verbindung dieser beiden Städte in die nächste Generation fortgetragen wird. Nichtsdestotrotz gibt es einiges, was beachtet werden muss. Die Politik könnte sich sowohl positiv als auch negativ auf die Partnerschaft auswirken. Auch könnten die Prioritäten der beiden Städte in den kommenden Jahren divergieren. Trotzdem möchten wir weiterhin zusammenarbeiten, um die gemeinsamen Ziele und Interessen zu fördern.

Ziele für die Zukunft

Beide Städte wollten schon lange Zeit eine Workforce zusammen gründen, die sich mit innovativen Techniken beschäftigt und austauscht. Auch durch das Train-the-Trainer Programm konnten wichtige Fortschritte erzielt werden. Wenn dies gelingt, wird nie die nötige Expertise für die Erbringung wichtiger Dienstleistungen fehlen.

Harare ist eine wachsende Stadt, die vielen Herausforderungen gegenübersteht, die auch in anderen afrikanischen Großstädten vorkommen. Dazu gehören hohe Verkehrsauslastung, schlechte Infrastruktur, Verkehrsunfälle, Luftverschmutzung und begrenzte Fördermittel. Doch wir sehen diese Probleme auch als Möglichkeiten, denn genau in diesen Bereichen sollten wir Investoren einladen und für uns gewinnen. Die Partnerschaft mit München hilft Harare, einen Platz auf der Weltkarte einzunehmen, damit wir als Investitionsort wahrgenommen werden. Mittlerweile freuen wir uns über die Zusammenarbeit mit – unter anderen – MobiliseYourCity, dem City Climate Finance Gap Fund und der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW), was dank unserer Partnerschaft mit München möglich geworden ist.

Jedes Jahr entwirft die Stadt Harare konkrete Strategien und Ziele, die bis zum Jahresende umgesetzt werden sollen. Die meisten davon sind von der nationalen Politik abgeleitet. Wir wünschen uns, dass dies auch in der Partnerschaft mit München zur Geltung kommt und bei der Unterstützung unserer nationalen Ziele berücksichtigt wird.

Für die weitere Kooperation mit München wünschen wir uns noch mehr konkrete und zu einem Abschluss gebrachte Projekte. Zurzeit arbeiten wir an der Förderung eines Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) für Harare. Wir möchten ein Dokument erarbeiten, das umsetzbar ist. Dabei ist es uns wichtig, dass Projekte schnell den Stadtbewohner*innen zugutekommen. Bislang haben wir viele Pläne gesehen, aber es wurde noch nichts fertiggestellt. Der von uns gewünschte SUMP soll zudem Finanzierungsmechanismen beinhalten, die für den Bau der nötigen Infrastruktur sorgen und auch Innovation fördern, damit die ganze Stadt effizienter werden kann.

Die Stadt Harare arbeitet derzeit an einem Masterplan mit einer Laufzeit von 20 Jahren. Unsere Vision der Partnerschaft beinhaltet spezifische Strategien, die sich auf den Masterplan beziehen. Damit könnten kurzfristige Strategien mit Planungszeiträumen von fünf Jahren oder weniger machbar werden.

Mit gutem Beispiel voran

Wir müssen weiterhin von München lernen. Doch wir glauben auch, dass wir einiges lernen können von Städten, die näher an unserer liegen. Dies könnten wir erreichen, indem wir andere Städte in die bestehende Partnerschaft einbinden.

Um bessere Ergebnisse zu erzielen, soll unsere Partnerschaft kurze und konkrete Maßnahmen und Projekte ins Visier nehmen, die einen positiven Effekt auf die Bürger*innen haben. Doch solche Programme sollen nicht

nur Harare zugutekommen. Andere Städte in Simbabwe und sogar in der gesamten Region sollen profitieren. Als Hauptstadt beginnt natürlich alles mit Harare. Genau deshalb müssen wir hier alles richtig machen.

Gemeinsame Innovation

Künstliche Intelligenz (KI) wird eine wesentliche Rolle spielen. Unsere Städtepartnerschaft muss diese neue Technologie so einbinden, dass wir mit dem Rest der Welt mithalten. Wir möchten eine intensivere Zusammenarbeit mit der Zivilgesellschaft, Universitäten, Innovationsstätten, der Wirtschaft und dem Bildungssektor realisieren. Im gleichen Maße ist es wichtig, dass unsere politischen Akteur*innen die jeweilige Partnerstadt besuchen, um den eigenen Horizont zu erweitern. Das wirkt sich sowohl positiv auf die eigene Entscheidungsfindung als auch auf die Offenheit für innovative Vorschläge technischer Expert*innen aus.

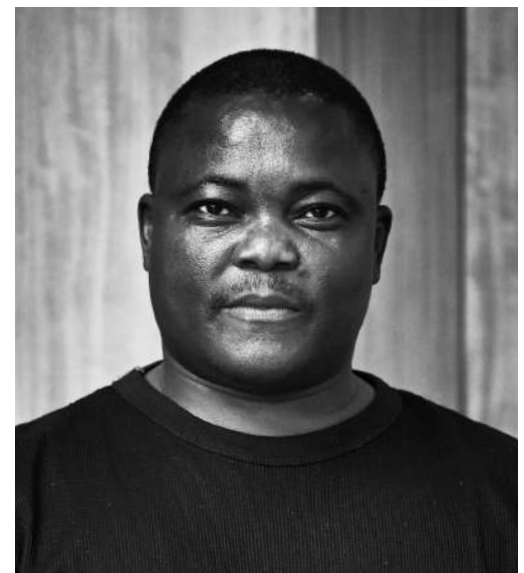
„Wir wollen dieses Kapitel nicht beenden. Lasst uns diese Zusammenarbeit weiter ausbauen!“

Geschrieben von Brian Zvomuya

Harare City Hall
Rathaus von Harare

Über den Autor

Brian Zvomuya ist der leitende Verkehrsplaner der Stadt Harare. Er begann 2016 als Planer und arbeitete sich hoch auf den leitenden Posten. Er ist bereits in diversen behördlichen Bereichen, Nichtregierungsorganisationen und der privaten Wirtschaft tätig gewesen. Er hat sich stark für die Förderung aktiver Mobilität, Forschung und Gestaltung von lokalen und Master-Plänen eingesetzt. Er arbeitet weiter an der Förderung von smartem Verkehr und nachhaltigen Communitys.



An insight into our vision: Harare-Munich city partnership

Year 2026 marks 30 years of a fruitful twin partnership between Harare and Munich. It's a very long shared journey that has seen ups and downs. However, the fact that this relationship has survived 30 years shows that a lot of good things have happened and both cities have benefited immensely from sharing technical, cultural, social and economic knowledge. The knowledge sharing that has been brought about by this partnership is in full swing and we have come to understand that knowledge is power.

Our beautiful partnership is based on capacity building for the City of Harare. This includes the establishment of a Geographical Information System (GIS) Department and setting up servers at Rowan Martin Building in Harare. Apart from this, the City of Munich was instrumental in carrying out water projects for Harare, which benefited the residents of Harare.

Our vision is to see the current relationship continue into the next generation. However, we know there are few issues that must be considered. Politics may affect the partnership positively as well as negatively. It's also possible that the two cities may differ in their priorities in future. Despite all this, we wish to continue closely working together in the areas that will serve our common goals and interests.

Future goals

Both cities have for a long time wanted to have a workforce trained and educated in innovative approaches. We can also achieve progress by training the trainer. If this is

successful, our cities will never lack the expertise required to provide services for our respective residents.

Harare is a growing city facing major challenges that are also common in other African cities. These include traffic congestion, poor infrastructures, traffic accidents, air pollution, limited funding etc. However, we also see these problems as opportunities. These are precisely the areas where we should be winning over investors. This partnership with Munich is helping to place Harare on the global map so that we are seen as a place to invest. Currently, we are happy about the cooperation with MobiliseYourCity, the City Climate Finance Gap Fund and the Service Agency Communities in One World, made possible by our partnership with Munich.

Every year, the City of Harare devises concrete strategies and goals that it aims to achieve by the end of each financial year. Most of them are derived from the national policies and strategies. We would like this to be reflected in the partnership with Munich and to be considered to support our national goals. For the further cooperation with Munich, we would like to see more concrete and concluded projects. Currently we are working on funding for a Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) for Harare. We want to come up with a document that is implementable. It's important for us for projects to start benefiting the residents quickly. We have seen many plans, but nothing has come to fruition yet. The SUMP that we are envisaging must include funding mechanisms that will result in the construction of the required infrastructure

as well as promoting innovation so that the whole city can become more efficient. Harare is currently working on its master plan that is set to run for 20 years. Our vision for the partnership includes specific strategies that refer to the master plan. It would allow short-term strategies with planning periods of 5 year or less to be feasible.

Leading by example

We must continue to learn from Munich. But we also think that there are opportunities to learn from other cities closer to home. We could achieve this by incorporating other cities into our partnership. To obtain better results, our partnership should work on short and specific measures and programs that have a positive impact on our residents. Such programs should not only benefit Harare. We want them to benefit other towns in Zimbabwe and even the whole region. Of course, everything starts in Harare as the capital, so it is important that we do everything right here to lead by example.

Joint innovation efforts

Artificial Intelligence (AI) will play a significant role. We need our partnership to incorporate this new technology so that we can keep up with the rest of the world. We would like to see more intensive collaboration with our civic society, universities, innovation hubs, the business community and the education sector. It is equally important that our political leaders visit our Sister Cities to expand their own horizons. This will have a positive influ-

ence on their decision-making and proposals from technical experts.

“We don’t want to end this chapter. Let’s continue to develop this cooperation!”

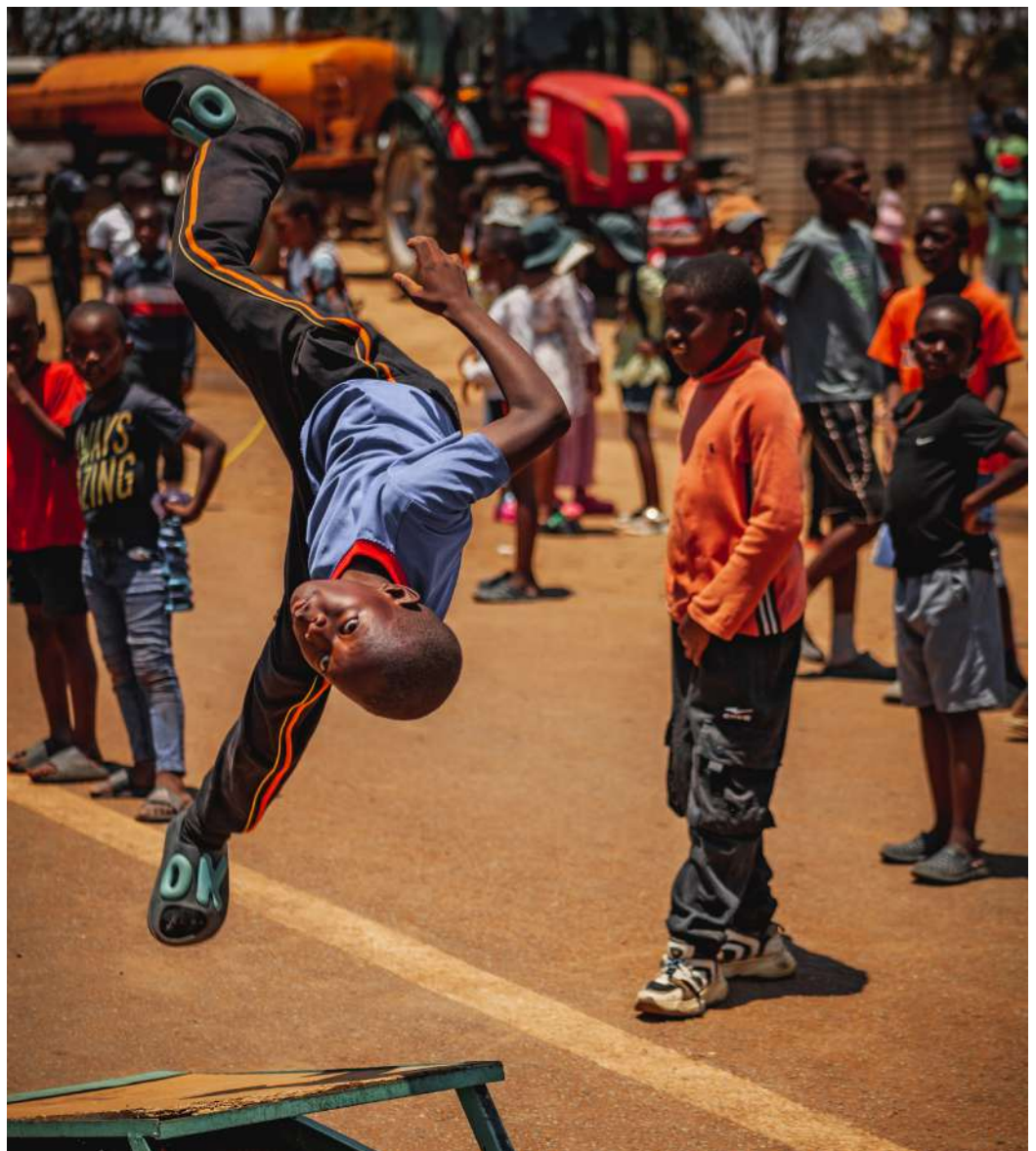
Written by Brian Zvomuya

About the author

Brian Zvomuya is the Chief Transport Planner for the City of Harare. Brian joined in 2016 as a planner and rose through the ranks to a leading position. He has worked for various government departments, non-governmental organisations and the private sector. Brian has been greatly involved in the promotion of active mobility, research and devising of local and master plans. He continues to work on the promotion of smart transport and sustainable communities.



Brian Zvomuya on stage at Velo-city in Gent, Belgium (2024)
Brian Zvomuya auf der Bühne bei der Velo-city in Gent, Belgien (2024)



Open Streets Budiriro 2024

Die Klimapartnerschaft zwischen München und Harare: Wo stehen wir in zehn Jahren?

2025:

Die Landeshauptstadt München arbeitet seit fünf Jahren an ihrer Mobilitätsstrategie 2035, ihrem neuen Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). Der Plan ist als lernender Prozess angelegt, der sich an Wirkung und Rahmenbedingungen orientiert. Ziel ist eine nachhaltige urbane Mobilität, die Erreichbarkeit, Aufenthaltsqualität, Gesundheit und Klimaresilienz für alle Bürger*innen stärkt. Denn letztlich gilt: Die städtischen Planungsaktivitäten dienen der Gestaltung einer verbesserten urbanen Mobilität.

Daher ist die Frage:

Was werden wir 2035 erreicht haben?

Vision:

Bis 2035 haben Harare und München die erste Runde ihres SUMP-Prozesses abgeschlossen und die eingeführten Maßnahmen erfolgreich überprüft. Ergebnis: Radverkehrsinfrastruktur und Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) haben sich deutlich verbessert. Optimierte Netze und begleitende Kommunikationskampagnen haben dazu geführt, dass mehr Menschen zu Fuß gehen und Rad fahren und die Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen spürbar gestiegen ist. Harare und München beschließen daher, ihre erfolgreiche Mobilitätspartnerschaft zum Klimaschutz fortzusetzen und auf neue Bereiche zu erweitern.

Bereich 1: Gemeinsame Mobilitätsplanung

Die Pendlermobilität zwischen Stadt und Region nimmt weiter zu. Pendler-, Einkaufs- und Freizeitwege enden weder in Harare noch in München an der Stadtgrenze, sondern reichen 2035 noch weiter in das Umland hinein. Beide Kommunen haben die Pendlermobilität schon während ihres SUMP-Prozesses als wichtiges Maßnahmenfeld erkannt und beschlossen, einen verstärkten Austausch zu diesem Thema einzuführen. Ein massiver Ausbau des ÖPNV in die Region, ergänzt um flexible Angebote für die letzte Meile, ist ein zentraler Teil der Lösung. Dieser bleibt jedoch auch 2035 kostenintensiv und langwierig. Deshalb tauschen Harare und München kreative Konzepte zu Angebotsformen, Finanzierung und Beschleunigung von Projekten aus, um den regionalen ÖPNV gemeinsam weiterzuentwickeln. Auf Basis verbesserter digitaler Daten zu Pendlerströmen entwickeln beide Städte im Austausch neue Modelle für die regionale Zusammenarbeit im Mobilitätsbereich. Gute Lösungen haben sich 2035 dank gezielter Maßnahmen gefunden – auch dank privater Infrastrukturpartner.

Bereich 2: Mehr Partizipation

Partizipation und Kommunikation sind von Beginn an Schlüsselthemen. Die erfolgreiche Digitalisierung in beiden Städten eröffnet nun neue Möglichkeiten: Mithilfe sogenannter digitaler Zwillinge – virtueller Abbilder der Stadt – können die Mobilitätsplaner*innen in Harare und München die Wirkungen geplanter Maßnahmen in den Metropolregionen vorab

simulieren. Die so transparent dargestellten Planungsschritte eröffnen neue Formen der Beteiligung: Bürger*innen können Ideen per Smartphone einbringen und zugleich Auswirkungen, Kosten und Hindernisse unmittelbar nachvollziehen. Harare und München diskutieren gemeinsam, wie diese neuen Formen der Partizipation sinnvoll in die Planung einbezogen, strukturiert und begleitet werden können. Ziel ist es, bis 2050 tragfähige Governance-Modelle zu entwickeln.

Bereich 3: Neue Felder der Zusammenarbeit

Eine lebendige Klimapartnerschaft umfasst weit mehr als Mobilität. In der Vision für 2035 arbeiten Harare und München in weiteren klimarelevanten Handlungsfeldern enger und regelmäßiger zusammen. Die Städte tauschen sich zu Lösungsansätzen aus und entwickeln gemeinsam lokal angepasste Konzepte. Im Fokus stehen Abfall- und Kreislaufwirtschaft, ressourcenschonende regionale Produktion, Energie- und Wasserversorgung, Stadtentwicklung und Grünplanung sowie Kooperationen in Kultur und Kunst. Ziel ist es, in beiden Metropolen ein breites Verständnis für die Herausforderungen der Klimakrise zu schaffen und die Bevölkerung zu eigenem Handeln zu motivieren.

Die Einwohner*innen von Harare und München sind Partner*innen, die die nachhaltige Entwicklung ihrer Städte gemeinsam gestalten, voneinander lernen und miteinander wachsen, und auf diesem Weg lebenswerte, klimaresiliente Metropolen im Jahr 2035 schaffen.

Geschrieben von Michael Reiter

Über den Autor

Michael Reiter hat Geografie studiert und arbeitet im Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München. Sein Fokus liegt auf stadtre-gionaler Vernetzung, Pendlerbeziehungen und regionaler Mobilität. Seit 2008 koordiniert er die Arbeitsgruppe Mobilität der Metropolre-gion München. Er betreute von 2009 bis 2020 die Initiative „Verkehrsprobleme gemeinsam lösen“ mit der BMW Group und organisierte 2021 und 2023 den Münchner Mobilitäts-kongress zur IAA Mobility. Derzeit koordiniert Michael den SUMP-Baustein „Region und Pendler*innenmobilität 2035“. Seit 2021 engagiert er sich in der Städtepartnerschaft Harare – München.



Persönlicher Austausch beim Besuch der
Harare Delegation in München
Personal exchange during the visit of the
Harare delegation in Munich



The Munich-Harare climate partnership: where will we be in ten years?

2025:

For the last five years, the City of Munich has been working on its Mobility Strategy 2035, which takes the form of a new Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). The plan is conceived as a learning process focused on impact and framework conditions. The aim is to create sustainable urban mobility that strengthens accessibility, sojourn quality, health and climate resilience for all citizens. After all, the city's planning activities ultimately aim to serve the improvement of urban mobility.

This leads to the question:

What will we have achieved by 2035?

Vision:

By 2035, both cities will have completed the first round of their SUMP process and successfully tested the introduced measures. Result: cycling infrastructure and public transport services will have improved considerably. Optimised transport networks and communication campaigns will have resulted in more people travelling on foot and by bike, and the sojourn quality of public spaces will have improved notably. Harare and Munich therefore agree to continue their mobility partnership aimed at protecting the climate and to extend it to new areas.

Area 1: Joint mobility planning

Commuter mobility between the city and the surrounding region continues to increase. In both Harare and Munich, commuter, shopping and leisure routes no longer end at the city limits, but in 2035 extend further into the surrounding area. Both municipalities have already recognised the importance of commuter mobility during their SUMP process and have agreed to intensify exchanges on this topic. A large-scale expansion of the public transport network in the region, supplemented by flexible last mile services, is a central part of the solution. However, even in 2035 this remains an expensive and arduous task. Harare and Munich are therefore sharing creative ideas regarding possible services, funding and acceleration of projects, to jointly further develop regional public transport. Based on improved digital data on the flow of commuters, both cities are developing, in dialogue with each other, new models for regional cooperation in the mobility sector. Positive solutions will have been found by 2035, thanks to both targeted measures and private infrastructure partners.

Area 2: More participation

Participation and communication are key issues from the word go. Successful digitalisation in both cities is now opening up new possibilities. With the help of virtual representations of the cities known as digital twins, the mobility planners in Harare and Munich can simulate the effects of planned measures in the metropolitan regions in advance. This

transparent representation of planning steps enables new forms of participation. Citizens can use their smartphones to submit ideas and at the same time directly comprehend the effects, costs and obstacles. Harare and Munich discuss together how these new forms of participation can be effectively integrated, structured and supported in the planning process. The aim is to develop sustainable governance models by 2050.

Area 3: New forms of cooperation

A vibrant climate partnership comprises far more than mobility. The vision for 2035 sees Harare and Munich cooperating more closely and regularly in additional areas relevant to the climate. The cities discuss possible approaches and jointly develop ideas adapted to the local environment. The focus is on waste and a circular economy, resource-friendly regional production, energy and water supply, urban development, and green planning, as well as cultural and artistic projects. The aim is to create a broad awareness in both cities of the challenges posed by climate change and to motivate the population to take individual action.

Harare and Munich are partners that together shape the sustainable development of their cities and learn from and grow with one another – on the way to creating liveable and climate-resilient cities in 2035 and beyond.

Written by Michael Reiter

About the author

Michael Reiter studied geography and works in the Mobility Department of the state capital. His focus is on urban regional networking, commuter relationships and regional mobility. Since 2008, he has coordinated the Mobility Working Group of the Munich Metropolitan Region. From 2009 to 2020, he managed the initiative „Solving Traffic Problems Together“ with the BMW Group and organised the Munich Mobility Congress for IAA Mobility in 2021/2023. Currently, Michael is currently co-ordinating the SUMP building block „Region and Commuter Mobility 2035“. Since 2021, he has been involved in the Munich-Harare twin partnership.



Munich City Center
Münchner Innenstadt



Nice German weather
Bestes deutsches Wetter



Unsere Vision zur Städtepartnerschaft: Erleben, verbinden, gestalten

Das Münchner Nord Süd Forum e. V. hat die Städtepartnerschaft vom ersten Tag an begleitet und in seinem Arbeitskreis HaMuPa (Harare-München-Partnerschaft) dazu beigetragen, sie mit Leben zu füllen. Wir wollen keine Einbahnstraße, sondern eine echte Partnerschaft, in der beide Seiten voneinander lernen, das war damals unsere Vorstellung. Auch heute sind wir überzeugt, dass dies ein realistischer und weiterhin gültiger Ansatz ist. Denn natürlich liefert München technisches Know-how und materielle Unterstützung an die Partnerstadt. Doch auch bei den Engagierten in München kommt viel an und sie werden oft stark durch die Begegnungen und die Zusammenarbeit geprägt: Die eigenen Probleme relativieren sich, globale Herausforderungen und Zusammenhänge erhalten ein Gesicht; die Scheu vor dem Fremden wird überwunden und Aktivitäten und Projekte bauen auf den entdeckten Gemeinsamkeiten auf.

Dies sind, wie wir finden, sehr wertvolle Erträge aus der Städtepartnerschaft. Für die nächsten zehn Jahre ist es unser Ziel, noch viel mehr Münchner*innen – vor allem junge Menschen – von der Städtepartnerschaft profitieren zu lassen. Schulkooperationen und -partnerschaften sind wunderbare Instrumente hierfür. Ihren Aufbau wollen wir gern unterstützen. Neben gelegentlichen Besuchen lassen sich auch über die digitale Kommunikation gemeinsame Projekte und Aktivitäten entwickeln. Für junge Erwachsene wollen wir vermehrt Arbeits- und Studienaufenthalte in der Partnerstadt vermitteln. Auch Bürger*innen-Begegnungsreisen haben in der Vergangenheit bei den Teilnehmenden

vielfach bleibende Eindrücke hinterlassen. Solche Reisen regelmäßiger anzubieten und auch eine stabile Finanzierung für den Gegenbesuch aus Harare, insbesondere mithilfe öffentlicher Förderungen, zu schaffen, ist uns ein großes Anliegen für die Zukunft. Gemeinsame Kunstprojekte und Künftleraus-tausche tragen ebenfalls sehr dazu bei, die Partnerschaft zu beleben. Für diese spannenden Aktivitäten wollen wir uns mit anderen Initiativen stärker vernetzen, um damit auch die Sichtbarkeit der Städtepartnerschaft in der Stadtgesellschaft insgesamt zu erhöhen. Bei all dem dürfen wir nicht vergessen, dass Simbabwe ein Land mit enormen sozialen und politischen Herausforderungen ist. Die Zusammenarbeit mit Initiativen in Harare, die sich für eine demokratische und humanitäre Entwicklung einsetzen, ist ein wesentliches Element der Städtepartnerschaft, das wir gern intensivieren möchten. Hier können wir auch selbst besonders viel lernen – von Menschen, die sich mit bewundernswertem Ideenreichtum, Mut, Optimismus und Durchhaltevermögen für ihr Land und ihre Mitmenschen engagieren.

Geschrieben von Renate Hechenberger und Elizabeth Heller, Nord Süd Forum München e. V.

Über die Autor*innen

Renate Hechenberger ist Mitglied im Vorstand des Nord Süd Forums, Elizabeth Heller geschäftsführende Referentin. Das Nord Süd Forum München ist ein Zusammenschluss und Dachverband von über 60 Münchner Eine-Welt-Gruppen mit der Zielsetzung, gemeinsam für eine gerechte Welt zu arbeiten, für entwicklungspolitische Themen zu sensibilisieren und zu direktem Engagement auf kommunaler Ebene anzuregen. Der Arbeitskreis HaMuPa (Harare-München-Partnerschaft) setzt dies im Rahmen der Städtepartnerschaft konkret um. Beide Autorinnen engagieren sich auch ehrenamtlich bei HaMuPa.



Mayor Emmanuel Chiroto reports on the situation in Harare to the Munich City Council in 2008. Next to him: Munich's Lord Mayor Christian Ude (le.), Mayor Hep Monatzeder (centre), Head of Department of Social Affairs Friedrich Graffe (ri.) Bürgermeister Emmanuel Chiroto berichtet 2008 im Münchner Stadtrat über die Situation in Harare. Neben ihm: Oberbürgermeister Christian Ude (li.), Bürgermeister Hep Monatzeder (Mi.) und Sozialreferent Friedrich Graffe (re.)



More about
Nord Süd Forum
München e. V.

Chapter 8: Vision & Next Steps

Our vision for the city partnership: experience, connect, shape

The Munich Nord Süd Forum has supported the city partnership from the first day and helped fill it with life via its working group HaMuPa (Harare Munich Partnership). “We don’t want a one-way street, but rather a true partnership in which both sides learn from each other.” That was our vision at the time. And today we remain convinced that this is a realistic and valid approach. Of course, Munich provides the partnership with technical expertise and material support. However, the participants from Munich also take a lot on board and are often strongly influenced by the encounters and cooperation: their own problems are relativised, global challenges and connections take on a tangible form. Reservations about other cultures are overcome and activities and projects build on the common ground that we discover.

Amaze young people to join

We consider these very valuable benefits of our city partnership. Our aim over the next ten years is to enable many Munich citizens, especially young people, to benefit from the city partnership. Cooperation and partnerships between schools are wonderful tools for this. We want to support their development. Alongside occasional visits, digital communication can also support the development of joint projects and activities. We want to organise more work and study visits for young adults in the partner city. Trips allowing citizens from the two cities to meet have also left strong impressions on past participants. Offering such trips more regularly and obtaining stable funds for return trips from Harare,

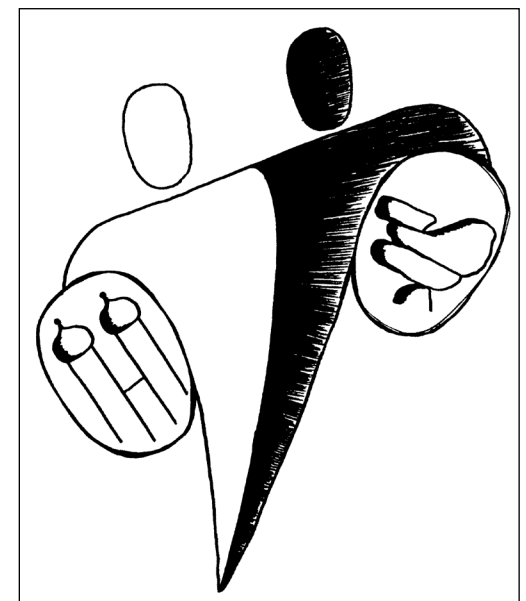
particularly with the help of public funding, is a major focus for the future. Joint artistic projects and artist exchange programmes also breathe new life into each partner city. For these activities, we want to strengthen networks with other initiatives, to raise overall awareness of the city partnership among the general population.

However, it is important to remember that Zimbabwe is a country with enormous social and political challenges. Cooperating with initiatives from Harare that promote democratic and humanitarian development is a key element of the city partnership and one we wish to intensify. We too can learn a lot in this area, from people who - with admirable inventiveness, courage, optimism and endurance - work for their country and fellow compatriots.

Written by Renate Hechenberger and
Elizabeth Heller Nord Süd Forum
München e.V.

About the authors

Renate Hechenberger is a member of the Board of the Nord Süd Forum, while Elizabeth Heller is executive advisor. The Nord Süd Forum München is an umbrella organisation uniting over 60 Munich One World groups with the common goal of working for a fair world, raising awareness of development policy topics and stimulating direct involvement at the regional level. The working group HaMuPa (Harare Munich Partnership) is responsible for this in the context of the city partnership. Both authors are also involved in HaMuPa as volunteers.



Key Visual HaMuPa e. V.

Globale Verantwortung – was bringt sie?

Die globale Verantwortung einer Stadt wie München bedeutet, dass sie nicht nur für ihre eigenen Einwohner*innen handelt, sondern auch die Auswirkungen ihres Handelns auf andere Regionen in der Welt und auf globale Herausforderungen berücksichtigt. Insbesondere, wenn es um Klimawandel geht, lohnt sich die Zusammenarbeit mit internationalen Partner*innen, weil sich die globalen Probleme nur gemeinsam lösen lassen. Wir fühlen uns mit der Klimapartnerschaft global füreinander verantwortlich, bestärken uns, damit wir zusammen die Agenda 2030 besser umsetzen. Wir lernen voneinander, denn die Klimapartnerschaft stärkt die Kompetenzen zur Schaffung einer nachhaltigen, zukunftsfähigen, klimaneutralen, bürgernahen Stadt auf beiden Seiten. Sie bezieht dabei Stadtgesellschaft, -politik, -verwaltung, lokale Wirtschaft und Künstler*innen ein und potenziert so die Wirkung.

Mit dem globalen Austausch ergänzen wir die deutsche Entwicklungspolitik mit konkreten Auswirkungen auf lokaler Ebene und schaffen Verbesserungen der sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Lebensbedingungen unserer Partnerstädte und unserer eigenen Kommune. Die Bike Days in Harare haben uns außerdem gelehrt, wie mit wenig kommunalen Mitteln Großes bewegt werden kann, was in Zeiten knapper kommunaler Kassen wichtig ist. Der Perspektivwechsel öffnet den Partner*innen die Augen. München lernt interkulturell aus Harare, im Verwaltungshandeln agiler, mutiger zu sein. Schließlich erlaubt die globale Zusammenarbeit uns, lokale Netzwerke in München aus- oder aufzubauen, zum Mitmachen anzuregen, somit die Bezie-

hung zwischen Kommune und Bürger*innen zu festigen und das Vertrauen ins kommunale Handeln zu stärken.

Geschrieben von Sandra Spöttl

Über die Autorin

Sandra Spöttl leitet seit 2021 den Geschäftsbereich Europa und Internationales im Referat für Arbeit und Wirtschaft der Landeshauptstadt München. Bereits seit der Gründung des Bereichs in 2010 ist sie Teil des Teams und arbeitete als Fördermittelexpertin für EU-Projekte. Zuvor war sie in München für mehrere NGOs in der Fördermittelakquise und im Projektmanagement tätig.



Alle Zeichen auf grün
All signs point to green

Global responsibility – what benefits does it bring?

The global responsibility of a city like Munich means that it not only acts for its own inhabitants, but also considers the impact of its actions on other regions of the world and on global challenges. When it comes to climate change, cooperation with international partners is worthwhile, as global problems can only be solved together. The climate partnership makes us feel globally responsible for each other and it strengthens us, so that we can better implement the Agenda 2030 together. We learn from each other, as the climate partnership strengthens the skills needed to create a sustainable, future-proof, climate-neutral, people-orientated city on both sides. It involves civil society, municipal policy and administration, local businesses and artists, thereby increasing the impact.

With the global exchange, we supplement the German development policy with specific impacts at the local level and bring about improvements in the social, economic and ecological living conditions of our partner cities and our own regions. The “Bike Days” in Harare showed us how small amounts of municipal funding can achieve big things, which is important when municipal budgets are under pressure. The shift in perspective opens the eyes of the partners. Munich learns in an intercultural way from Harare how local government can be more agile and courageous. Ultimately, global cooperation allows us to develop and expand local networks in Munich, to encourage people to get involved, thereby deepening the relationship between municipalities and citizens and strengthening trust in municipal activity.

Written by Sandra Spöttl

About the author

Sandra Spöttl has headed the Europe and International Affairs division within the Department of Labor and Economic Development of the City of Munich since 2021. She has been part of the team since the division's inception in 2010, working as a funding expert for EU projects. Prior to that, she worked in Munich for several NGOs in grant acquisition and project management.



Tree Knowers and Growers at work
Tree Knowers and Growers bei der Arbeit

Maita basa & danke
von den Sister Cities,
für alles

Maita basa & thank you
from the sister cities,
for everything

Nach 30 Jahren voller Höhen und Tiefen wurde aus einer Partnerschaft viel mehr. Es fühlt sich nach Familie an. Nach jemandem, um den man sich schon immer gesorgt hat. Für den man wach geblieben ist. Und für den man sich nur das Beste wünscht.

Hier sind wir also, die **Sister Cities** Harare und München. Nach einer langen Reise, die gezeigt hat, dass **unsere Zukunft an Kooperation, Kultur und diese untrennbare Verbindung**, die wir heute alle spüren, gekoppelt ist. Eine Verbindung, die wohl nur Schwestern kennen und die nur durch Jahre der gemeinsamen Entwicklung entstehen kann.

Danke an alle, die diese Verbindung möglich gemacht haben.

Von Herzen
Harare und München,
Sister Cities

After thirty years full of ups and downs, this became more than a partnership. It feels like a family. Like someone you've always deeply cared for, the one that kept you up at night, and the one for whom one only wants the best

So here we are – **the Sister Cities** of Harare and Munich – after a long journey, which has shown that **our future lies in collaboration, culture** and that **inseparable bond** everyone involved still feels today. A bond only sisters share, forged through years of growing and evolving together.

Thank you to everyone involved and building this with us.

Cordially,
The Sister Cities of Harare & Munich



Vengai Katogodo, Musician and Storyteller, Pamuzinda
 Vengai Katogodo, Musiker und Geschitenerzähler, Pamuzinda



Here to stay: Artists Nyasha Jeché & Marcus Zvinavashe, CaliGraph
 Nicht mehr wegzudenken: Künstler Nyasha Jeché & Marcus Zvinavashe, CaliGraph

Errungenschaften der Partnerschaften

23

Autor*innen, die zu diesem Buch beigetragen haben

18

Delegationsbesuche nach Harare oder München zwischen 1995 und 2026

2

Velo-city Konferenzen mit gemeinsamer Teilnahme der Partnerschaft

52

gemeinsam gefahrene Fahrradkilometer (Harare, München & Velo-city Konferenzen)

3

Jahre Einsatz der Entwicklungsberaterin Ana Carolina Cortes in Harare

329

Fahrräder an Organisationen und Interessengruppen zur Förderung der aktiven Mobilität in Harare verteilt

Dutzende

Praktikant*innen, Jugendliche und Workcamp-Teilnehmende im Austausch zwischen München und Harare

29

GIS-geschulte Mitarbeitende der Stadt Harare und Dozent*innen der Universität Simbabwe durch Gerhard Gross

GIS-Etablierung

in der Stadt Harare mit laufender operativer Nutzung

17

Projekte zum Wissens- und Erfahrungsaustausch auf Verwaltungsebene

45

Kulturaustausche zwischen München und Harare

7

Studien- und Begegnungsreisen für Bürger*innen aus München und Harare

350

Treffen im Arbeitskreis Harare-München-Partnerschaft (HaMuPa), der die Städtepartnerschaft auf bürgerschaftlicher Ebene unterstützt

120

Ausgaben des monatlichen Pressespiegels „ZimNews“ und Versand an mehr als 100 Abonnent*innen

Panafrikanische

Partnerschaftsstrukturen etabliert – Zusammenarbeit zwischen eThekwin, Bulawayo, Kapstadt und Harare und weitere

19

Benefiz-Harare-Partys mit ...

> 16.000

Feiernden dank rund ...

4000

Arbeitsstunden von ehrenamtlich Helfenden

> 500.000+ €

Spendeneinnahmen des München für Harare e. V. für Partnerprojekte in Harare

100.000 €

Spende der Landeshauptstadt München im Jahr 2008 zur Bekämpfung der Cholera-Epidemie in Simbabwe, die über Misereor und Help e. V. weitergeleitet wurde

Viele

Initiativen zur aktiven Mobilität, wie Open-Streets-Events und Aktivitäten zum Weltfahrradtag

2

geförderte Projekte – unterstützt durch den City Climate Finance Gap Fund und das Nakopa Programm der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW) – bildeten den Auftakt zum 30-jährigen Jubiläum

30

Jahre erfolgreiche Städtepartnerschaft zwischen München und Harare

Dankeschön:

Viele dieser Austauschaktivitäten hat das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) in enger Zusammenarbeit mit der SKEW (Engagement Global) und der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) unterstützt.

Partnership Achievements

23

authors who contributed to this book

18

delegation visits to Harare or Munich
between 1995 and 2026

2

Velo-city conferences in which the partner-
ship jointly took part

52

kilometers cycled together (Harare,
Munich & Velo-city conferences)

3

years of appointment of a development
advisor assignment with Ana Carolina Cortes
seconded to Harare

329

bicycles distributed to organisations and
stakeholders promoting active mobility
across Harare

Dozens

of interns, young people, and workcamp
participants experienced the exchange
between Munich and Harare

29

GIS-trained City of Harare officials and
University of Zimbabwe lecturers by
Gerhard Gross

GIS establishment

in the City of Harare with ongoing
operational use

17

knowledge and experience exchange
projects at administrative level

45

cultural exchanges that took place
between Munich and Harare

7

study and exchange visits for citizens
from Munich and Harare

350

meetings of the Harare-Munich Partnership
Working Group (HaMuPa), which supports
the city partnership at civic level

120

editions of the monthly press review
,ZimNews' have been created and sent
to more than 100 subscribers

Panafrican

exchanges established – collaboration
with eThekweni, Bulawayo, Cape Town and
Harare, amongst others

19

fundraising Harare parties with

>16,000

people celebrating thanks to around ...

4,000

hours contributed by volunteer helpers

€ 500,000+

in donations received by Munich for Harare
e. V. for partner projects in Harare

€ 100,000

donation from the City of Munich in 2008 to
combat the cholera epidemic in Zimbabwe,
channelled through Misereor and Help e. V.

Many

active mobility initiatives, such as Open-
Streets-Events and Bike Day celebrations
in Harare

2

funded projects – supported by the City
Climate Finance Gap Fund and the Service
Agency Communities in One World's (SKEW)
Nakopa Program – kick-started the 30th
anniversary

30

years of successful city partnership
between Munich and Harare

Thank you:

Many of these exchange
activities were supported by the German
Federal Ministry for Economic Cooperation
and Development (BMZ), in close cooperation
with Engagement Global's SKEW and the
Deutsche Gesellschaft für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ).

Städtepartnerschaft Harare-München: Meilensteine 1995–2026

Gründungsphase (1995–1999)

1995–1996

- Einstimmige Beschlüsse im Münchner Stadtrat und Hararer Stadtrat; 1. April 1996: **Unterzeichnung Partnerschaftsurkunde** durch beide Bürgermeister in Harare
- Bürger*innen-Arbeitskreis des Nord Süd Forums e. V. begleitet die Partnerschaft ab Tag 1
- Start Jugend-, Fachkräfte-, Kultur- und Schulaustausch; 48 Künstler*innen spenden Werke; Solaranlage von Siemens für Hatcliff Clinic

1997–1999

- Kultureller Ausbau: Künstleraufenthalte Villa Waldberta, Workshops, Tanzprojekte
- **100.000 DM Spende der Stadtparkasse München** für Ausbildungsaustausch (Schneiderhandwerk); 2 Müllfahrzeuge und 40 Nähmaschinen nach Harare
- **1998: Gründung „München für Harare e. V.“** ermöglicht Spendensammlung für soziale Projekte in Harare

Ausbau mit administrativen Unterbrechungen (1999–2007)

- Kontinuierlicher Kultur-, Jugend- und Fachkräfteaustausch
- Gemeinsame Teilnahme an der **Internationalen Buchmesse Simbabwe** in Harare: **1999** mit der Münchner Stadtbibliothek und **2002** in Kooperation mit der Frankfurter Buchmesse
- **Phasenweise Unterbrechung der Verwaltungsbeziehungen** (1999, 2003): München setzte Kontakte aus – aus Prinzip der Solidarität mit demokratischen Prozessen
- **Während administrativer Pausen:** Zivilgesellschaftliche Aktivitäten, Künstler*innen-austausch und Bürgernetzwerke laufen kontinuierlich weiter; LHM finanziert Koordinatorenstelle (2001) und unterstützt materielle Hilfe.
- **2004: Ausstellung „Legacy: Kunst aus Simbabwe 1950 – 2004“** in Kooperation mit der Delta Gallery Simbabwe
- **Breite gesellschaftliche Trägerschaft** durch Vereine, Künstler*innen, Kirchen und Bürgerinitiativen **ermöglicht Kontinuität über politische Hürden** hinweg und schafft Basis

für Wiederaufnahme administrativer Kooperation 2008

Konsolidierungsphase & Wiederaufbau (2008–2011)

2008: Wendepunkt

- **Einstimmige Entscheidung des Münchner Stadtrats für Fortsetzung und Intensivierung der Partnerschaft**
- Fortsetzung des kulturellen Austauschs: Musik- & Tanzlehrer*innen, Schriftsteller*innen in Villa Waldberta
- **2008: Ausstellung „Patchwork families“** des Künstlers Calvin Dondo
- **100.000 € Soforthilfe** zur Bekämpfung der Cholera
- **2009**
- **Unterzeichnung einer neuen Kooperationsvereinbarung** (Schwerpunkte: Wasser, Gesundheit, Abfallwirtschaft, Wohnungsbau, Stadtratsqualifizierung)

- Besuch der Stadtratsdelegation Harare und Ausweitung der Aktivitäten von „München für Harare e. V.“

2010-2011: 15-jähriges-Jubiläum

- **Februar 2010: Konferenz „Zivilgesellschaft in Harare, Kiew, München“** – Erfahrungsaustausch über Bürgerbeteiligung
- **4 Hararer Stadträte** zu dreiwöchigem Erfahrungsaustausch in München (Kommunalstrukturen)
- **Start des Projekts „IT-Konzept für Stadt Harare“** (6-wöchiger Beratungseinsatz)
- **Gründung des Frauennetzwerks „women to women“**
- **„Colour Africa“ 2011:** Projekt zeitgenössischer Kunst aus Afrika von der Kulturallmende München und der Gallery Delta Foundation Harare

Fachprojekte & kulturelle Intensivierung (2012–2015)

2012–2013

- **Fortführung des IT-Projekts in Harare:** Beratereinsätze, technisches Feinkonzept, Fortbildungen, Website-Entwicklung (dank Mitteln des BMZ)
- **Gemeinsamer Auftritt von Jamaram & Acoustic Night All Stars** beim renommierten Harare International Festival of the Arts (HIFA)
- **Ausstellungen, Podiumsdiskussionen, Filmvorführungen in München; Liveblog-Wahlbeobachtung** in Harare/Simbabwe von München aus
- **Trilateraler GIS-Planungsworkshop** (Harare – Durban – München) zu bürgerfreundlicher Verwaltung & Geoinformationssystemen

2014–2015

- **Beobachtung der Münchner Kommunalwahl durch Stadträte aus Harare**
- **6 Künstler*innen** in Villa Waldberta; intensives Musik-Kooperationsprojekt

Jamaram & Acoustic Night All Stars mit ausverkauftem CD-Release-Konzert Backstage München

- **Tanztheater** Koproduktion „Twenty.Fifteen“ des Goethe-Zentrum Harare / ZGS, des Kulturreferats München und der Schauburg – Theater der Jugend
- **2015: Förderung des Projekts DOK.Afrika** im Rahmen des Internationalen Dokumentarfilmfestivals München e. V.
- **Oktober 2015: Abschluss des IT-Projekts** mit Handbuch und Abschlusskonferenz in Harare
- **Ende 2015: Unterzeichnung einer neuen Kooperationsvereinbarung:** Schwerpunkte Abfallwirtschaft, Energie/Klimaschutz, GIS, IT, Stadtratsarbeit

Klimapartnerschaft & strategische Vertiefung (2016–2021)

2016: 20-jähriges-Jubiläum

- **GIS-Projekt-Start** (Nakopa, SKEW mit BMZ-Mitteln): trilaterale Fachbesuche Harare – Durban – Bulawayo

- **Bürger-Begegnungsreise** mit Jubiläumsfeier in Harare

2017–2019

- **Entwicklung des Handlungsprogramms Nachhaltige Mobilität Harare:** Fokus auf Radverkehr, Zufußgehen, öffentlicher Verkehr
- Workshops zu **klimafreundlicher Mobilität** in München und Harare
- Filmemacher-Stipendium (DOK.fest); Kunstausstellungen; **MUHAG 2019** (Munich Harare Arts Gathering)

2020–2021: 25-jähriges-Jubiläum

- **Stadtratsbeschluss zur Benennung einer „Hararestraße“** in München (Ramersdorf/Neuperlach)
- **Feier 25 Jahre Städtepartnerschaft München – Harare** mit Online-Konferenz zur Gestaltung der Städtepartnerschaft (mit HaMuPa /Harare Munich Reference Group), Spendenaktion des Oberbürgermeisters: Gesamterlös (mit Aufstockung durch die LHM) 25.000 € und digitales Musikfestival MUHAG

Klimapartnerschaft konkret: Mobilität & Innovation (2022–2026)

2022–2025: Vor-Ort-Beratung & internationale Konferenzen

- **2022–2025: Entwicklungsfachkraft Ana Carolina Cortes** (GIZ) in Harare, als internationale Expertin für nachhaltige Mobilität (vom BMZ finanziert) zur Unterstützung der Stadtverwaltung Harare
- **Oktober 2022: 5. Partnerschaftskonferenz** zwischen Kommunen aus Deutschland und Subsahara Afrika **in Dresden** zur Intensivierung der Klimapartnerschaft und anschließende Entwicklung des **Projekts „Let’s move together“** zu nachhaltiger Mobilität in München und Harare
- **Velo-city 2023 Leipzig:** Expert*innen aus beiden Städten beim weltweit wichtigsten Radverkehrskongress und nachfolgender Austausch in München
- **Entwicklung des gemeinsamen Kunst-Umwelt-Projekts „Fahrrad statt Auto“** in München und Harare (CaliGraph und Markus Heinsdorff)

- Lesung der simbabwischen Autorin NoViolet Bulawayo im Literaturhaus und Radiobeitrag zur Städtepartnerschaft Harare beim Eine-Welt-Report von Radio Lora

2024–2025: Projekte in Umsetzung & internationale Präsentation

- **GIS-Training und -Schulungen** für Harares Verkehrsabteilung
- **Gemeinsamer Bike Day** mit „Fahrrad statt Auto“ **in Harare im Mai 2024**
- **Fahrrad-Container (Mai 2024):** Verschiffung von über 300 Rädern von München nach Harare (ADFC & „Bikes for ZIM“)
- Hararer Fachdelegation nach München und **Velo-City 2024 Gent:** Hararer Expert*innen auf hochkarätigen Panels
- Veröffentlichung des gemeinsamen Partnerschaftsfilms: **Harare x Munich: United for Climate** und Start der Arbeiten am **Kooperationsbuch Sister Cities – Harare-München**

- 6. Partnerschaftskonferenz zwischen Kommunen aus Deutschland und Subsahara Afrika im **September 2025 in Gießen**: Vorstellung der digitalen GIS- und Mobilitätsprojekte durch Stadträt*innen aus Harare und München

- Weiterentwicklung der **Vision der Klimapartnerschaft**

2026: Bilanz & Ausblick

- **Jubiläumsfestivitäten: Geburtstagsfest im EineWeltHaus**, Konzerte, Künstler*innen-austausch, Ausstellungen, Lesung und Studien- und Begegnungsreise
- Startschuss für das **dreijährige Kooperationsprojekt Harare on the move - Entwicklung einer Strategie für aktive Mobilität in Harare** durch Nakopa (SKEW mit BMZ-Mitteln) und City Climate Finance Gap Fund gefördert
- Fortsetzung strategischer Kooperationen



Coat of arms of the Sister Cities Harare and Munich
Wappen der Sister Cities Harare und München

Twin city partnership Harare-Munich: milestones 1995–2026

Founding Phase (1995–1999)

1995–1996

- Unanimous resolutions by the City Councils in Munich and Harare; 1 April 1996: **Signing of partnership** charter by both Mayors in Harare
- The citizen working group Nord Süd Forum has accompanied the partnership since day one
- Launch of youth, professional, cultural, and school exchange programs; donation of works by 48 artists; Siemens solar installation for Hatcliff Clinic

1997–1999

- Cultural development: artist residencies at Villa Waldberta, workshops, dance projects
- **100,000 DM donation from Stadtparkasse Munich** for vocational training exchange (tailoring craft); 2 refuse vehicles and 40 sewing machines sent to Harare
- **1998: founding of the association Munich for Harare e. V.** enables fundraising for social projects in Harare

Development with administrative interruptions (1999-2007)

- Continuous cultural, youth, and professional exchanges
- **Joint participation in the International Book Fair Zimbabwe in Harare: 1999** together with the Munich City Library and in 2002 in cooperation with the Frankfurt Book Fair
- **Administrative relations interrupted in phases (1999, 2003):** Munich suspended contacts on the principle of solidarity with democratic processes
- **During administrative breaks:** civil society activities, artist exchanges, and citizen networks continue uninterrupted; City of Munich finances coordinator position (2001) and supports material aid
- **2004: Exhibition** ‚Legacy: Art from Zimbabwe 1950 – 2004‘ in cooperation with Delta Gallery Zimbabwe
- **Broad social support** through associations, artists, churches, and civic initiatives **enables continuity across political obstacles** and creates a basis for the resumption of administrative cooperation in 2008

Consolidation phase & reconstruction (2008–2011)

2008: Turning Point

- **Munich City Council unanimously decides to continue and intensify the partnership**
- Cultural exchange continues music and dance teachers, authors at Villa Waldberta
- **2008: Exhibition** ‚Patchwork families‘ by artist Calvin Dondo
- **100,000 euros of emergency aid** for the fight against cholera
- **2009**
- **Signing of new cooperation agreement** (priorities: water, health, waste management, housing, City Council qualification)
- City Council delegation visits Harare; „Munich for Harare e. V.“ extends activities

2010-2011: 15-Year Anniversary

- **February 2010: Conference „Civil Society in Harare, Kyiv, Munich“** – sharing experiences regarding citizen participation
- **4 Harare City Councillors** participate in 3-week exchange in Munich (municipal structures)
- **Project „IT Concept for City of Harare“** launched (6-week consulting mission)
- **Women’s network „women to women“** founded
- **Colour Africa 2011:** Project of contemporary art from Africa by Kulturallmende Munich and Gallery Delta Foundation Harare

Technical projects & cultural intensification (2012–2015)

2012–2013

- **IT project underway** (with BMZ funding): multiple consulting missions, detailed technical concept, training courses, website development for Harare

- **Jamaram & Acoustic Night All Stars** perform together at the renowned HIFA (Harare International Festival of the Arts)
- Exhibitions, panel discussions, film screenings in Munich; **live-blog election observation** from Munich
- **Trilateral GIS planning workshop** (Harare – Durban – Munich) on citizen-friendly administration and geoinformation systems

2014–2015

- **Harare City Councillors observe Munich municipal elections**
- **6 artists** at Villa Waldberta; intensive music cooperation project Jamaram & Acoustic Night All Stars with sold-out CD release concert at Backstage Munich
- **Dance theatre co-production** ‚Twenty.Fifteen‘ by ZGS / Goethe-Zentrum Harare, Department of Arts and Culture Munich, and Schauburg – Theatre for Youth
- **2015: Funding of the DOK.Afrika project** within the International Documentary Film Festival Munich e. V.

- **IT project completed** (October): handbook and closing conference in Harare
- **New cooperation agreement** (priorities: waste management, energy/climate protection, GIS, IT, City Council work)

Climate partnership & in-depth strategies (2016–2021)

2016: 20-year-anniversary

- **GIS project launch** (Nakopa, SKEW with BMZ funding): trilateral expert visits Harare – Durban – Bulawayo
- **Citizen encounter trip** with anniversary celebration in Harare

2017–2019

- **Entry into SKEW program** „Municipal Climate Partnerships“ and **Action plan „Sustainable Mobility Harare“** developed: focus on cycling, walking, public transport
- Workshops on **climate-friendly mobility** in Munich and Harare

- Scholarships for Filmmakers (DOK.fest); art exhibitions; **MUHAG 2019** (Music Harare Arts Gathering)
- **2020-2021:** 25-year-anniversary
- **City Council decides to name „Hararestraße“** (Harare Street) in Munich (Ramersdorf/Neuperlach district)
- **Celebration of 25 years of Munich-Harare twin city partnership:** with online conference on shaping the partnership (with HaMuPa/ Harare Munich Reference Group), a charity campaign by the Lord Mayor with total proceeds of 25,000 euros (with a top-up from the City of Munich); digital music festival MUHAG
- **Climate partnership in practice: mobility & innovation (2022–2026)**
- **2022–2023:** Ongoing projects & international conferences
- **2022-2025: Development advisor Ana Carolina Cortes (GIZ)** on site – supports the Harare city administration as an international expert in sustainable mobility (funded by the Federal Ministry for Economic Cooperation and Development)
- **October 2022: 5th Partnership Conference** between German and African municipalities in **Dresden** to intensify the climate partnership and subsequent development of the **sustainable mobility project „Let’s move together“** in Munich and Harare
- **Velo-city 2023 Leipzig:** experts from both cities at the world’s most important cycling congress and subsequent exchange in Munich
- **Art-environment project „Bicycle instead of Car“** co-developed in Harare and Munich (by CaliGraph & Markus Heinsdorff)
- Reading by Zimbabwean author NoViolet Bulawayo at the Literature House & radio feature on the Harare Sister City partnership in the One World Report by Radio Lora
- **2024–2025:** Projects in implementation & international presentation
- **GIS training** and courses for Harare’s traffic and transportation department;
- Joint **Bike Day & “Bicycle instead of Car”** in May 2024 in Harare
- **Bicycle container (May 2024):** over 300 bikes shipped from Munich to Harare (ADFC & „Bikes for ZIM”); Expert delegation to Munich and **Velo-city 2024 Ghent:** Harare delegation presents on high-profile panels
- Publication of the partnership film: **„Harare x Munich: United for Climate“** and start of work on the cooperation book „Sister Cities: Harare – Munich. Partnership since 1996”
- **6th Partnership Conference between German and African municipalities (Sept. 2025, Giessen):** City councillors from Harare and Munich present GIS and digital innovative mobility projects;
- Further development of the **climate partnership vision**
- **2026:** Results & outlook
- **Anniversary celebrations:** birthday party at the One World House, concerts, exhibitions, reading and study and encounter trip
- Launch of the **three-year cooperation project „Harare on the move - development of a strategy for active mobility in Harare“** supported by SKEW (with funds from

the Federal Ministry for Economic
Cooperation and Development) and the
City Climate Finance Gap Fund

- Continuation of strategic cooperation



Sign of solidarity in the Old Town Hall: A quilt that shows Munich with its twin cities Edinburgh, Bordeaux, Verona, Sapporo, Cincinnati, Kyiv, Harare, and Be'er Sheva
Zeichen der Verbundenheit im Alten Rathaus: Ein Quilt zeigt München mit den Partnerstädten Edinburgh, Bordeaux, Verona, Sapporo, Cincinnati, Kyiv, Harare und Be'er Sheva.

Danksagungen

Gibt es eine bessere Möglichkeit, all jenen zu danken, die die Partnerschaft zwischen den Städten Harare und München in den vergangenen 30 Jahren mit so viel Engagement und Begeisterung unterstützt haben, als die Veröffentlichung dieses gemeinsamen Buches? In den letzten Jahren hatten wir das Privileg, die Betreuung der Klimapartnerschaft zu übernehmen und ihr Netzwerk weiterzuführen, wobei wir auf dem Fundament aufbauen konnten, das andere gelegt haben. Wir sprechen allen unseren tief empfundenen Dank aus, die uns ihr Vertrauen geschenkt haben.

Zunächst einmal möchten wir all jenen danken, die von Anfang an dabei waren. Zu Beginn sollten wir die politische Entscheidung würdigen, die 1996 getroffen wurde und die die Städtepartnerschaft zwischen unseren beiden Städten offiziell besiegelte. Diese anhaltende politische Unterstützung ist für den Erfolg unserer Zusammenarbeit von entscheidender Bedeutung.

Wir möchten auch all jenen unseren Dank aussprechen, die hinter den Kulissen gearbeitet, alle „Höhen und Tiefen“ miterlebt und dennoch dabei geblieben sind. Das möchten wir besonders hervorheben. Wir danken den Vertreter*innen der Zivilgesellschaft in der Partnerschaft für ihre Weitsicht und ihren tatkräftigen Einsatz bei der Gestaltung der Zusammenarbeit. Sie haben immer wieder Begegnungen initiiert und wir möchten insbesondere folgenden Personen danken: Marianne Chisuko, Mike Davies, Robbi Franck, Jonah Gokova, Renate Hechenberger, Marian (†) und Bernt Lampe, Hep Monatzeder,

Monica Rukanda und Locardia Shayamunda. Ohne euch, die Pioniere der Partnerschaft, wären wir sicherlich nicht dort, wo wir heute sind!

Unser aufrichtiger Dank gilt auch all jenen, die diesen Austausch in den vergangenen Jahren oder in einer bestimmten Phase mitgestaltet haben. Es sind die vielen verschiedenen Mosaiksteine, die Gesichter, die diese Partnerschaft zu einem Ort des Vertrauens, der Zusammenarbeit, des Lernens und des gemeinsamen Wachstums machen. Vielen Dank an Gerhard Gross, Jörg Koppen, Jessica Le Bris, Booker Masasi und Judith Mujegu, die die Klimapartnerschaft auf so vielfältige Weise unterstützt haben. Ein besonderer Dank gilt auch den Mitgliedern des Runden Tisches Harare, insbesondere HaMuPa, sowie München für Harare e. V. (mit Jacklina Vukadins unermüdlichem Engagement bei der Organisation der Harare-Partys), dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC und dessen Münchner Ortsgruppe) und der Stakeholdergruppe für aktive Mobilität in Harare.

Ein herzliches Dankeschön an die Stadtratsmitglieder, die internationale Kontakte pflegen und neugierig auf Erfahrungen und Austausch sind. Sie heißen Gäste aus dem Ausland mit offenen Armen willkommen und dienen so als Wegweiser und Vorbild für eine weltoffene Gemeinschaft. Wir danken den zahlreichen Mitarbeiter*innen beider Verwaltungen, die sich im Laufe der Jahre auf neue Möglichkeiten der Zusammenarbeit gefreut haben, offen für interkulturelles Lernen sind und an die globale Agenda für städtische Nachhaltigkeit

glauben. Darüber hinaus dürfen wir die bedeutende institutionelle Unterstützung – sowohl finanziell als auch personell – durch das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung sowie die hervorragende Zusammenarbeit mit der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW) und der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) nicht vergessen. Ohne diese Unterstützung hätten wir in den vergangenen 30 Jahren sicherlich nicht so viel erreicht – auch dafür vielen Dank!

Darüber hinaus schätzen wir die enormen Anstrengungen all jener Kulturschaffenden und Künstler sehr, die diese Städtepartnerschaft weiterhin so zugänglich und greifbar machen. Sie berühren die Herzen der Menschen und bauen Brücken. Es sind Brücken, die kulturelle Unterschiede überwinden und die tägliche Verwaltung mit dem kulturellen Leben verbinden. Allen grenzüberschreitenden Initiator*innen und Visionär*innen aus dem Kulturbereich, die nach Harare und München gekommen sind, um gemeinsam etwas Wunderbares zu schaffen, sagen wir „Danke“. Besonderer Dank gilt CaliGraph, Markus Heinsdorff, HALLE 6, Derek Huggins (†) und Helen Lieros (†) von der Delta Gallery, Jamaram & Acoustic Night Allstars, Verena Nolte und Pamuzinda. Wir möchten Tanaka Maxwell Chembezi unseren aufrichtigen Dank aussprechen, der die Partnerschaft in den vergangenen Jahren so gekonnt in Fotos festgehalten hat. Ein Bild sagt einfach mehr als tausend Worte!

Auch wenn gedruckte Worte nicht ausreichen, möchten wir diese Gelegenheit nutzen, um allen zu danken, die an diesem Gemeinschaftswerk mitgewirkt haben – sowohl im Vordergrund als auch hinter den Kulissen. Zuallererst möchten wir dem Copy-Art-Team, Katharina Liebelt und Günter Bitter sowie allen Autor*innen, Berater*innen, Interviewpartner*innen und Fotograf*innen unseren aufrichtigen Dank aussprechen. Dank euch konnte diese Sammlung von Erinnerungen und Erfahrungen festgehalten werden. Die folgenden Namen verdienen eine besondere Erwähnung, da wir diesen engagierten Akteur*innen für ihren Einsatz für die Partnerstädte Harare und München danken möchten: Anna Albrecht, Liberty Bobo, Susanne Broll, Priscila Charumbira, Isaiah Zvenyika Chawatama, Sharon Chimombe, Tinashe Chirengendure, Ana Carolina Cortes, Hannelore Deubzer, Céline Delmar, Veronika Feicht, Bernadette Felsch, Katrin Gneiting, Viktor Goebel, Juana Graeter, Melanie Grötsch, Regina Hein, Elisabeth Heller, Bernd Hendl, Gerd Henghuber, Sharon Hook, Mathias Huffer, Jenna Hutchings, Nyasha Jeche, Brigitte Kaltwasser, Norman Karidza, Faith Kashangura, Vengai Katagodo, Franz Keck, Ross Keeling, Barbara Kiesewetter, Simone Knapp, Sylvia Koberstein, Johanna Köllinger, Sigrid Koneberg, Jochen Kraus, Marianne Kreissig, Lisa Marie Kriegmair, Kuno Kübler, Sada Lehnigk, Ricarda Lieb, Jacob Mafume, Mercy Makuwatsine, Fungai Mazire, Sven Mesch, Victor Miranze, Bastian Mögele, MacDonald Mugwazeni, Jackson Murimi, Samuel Nyabezi, Sam Nyaude, Sayalee Pendharkar,

Erich Pfaffenberger, Zakirah Rabaney, Michael Reiter, Annette Rinn, Martin Rohmer, Andreas Richter, Graf Rudolf, Laura Sánchez Serrano, Agnes Schätzl, Barbara Schelle, Susanne Schmidt, Jan Schönherr, Bettina Siebel, Tafara Simon, Sandra Spöttl, Markus Spring, Rita Stegen, Mathias Stelmach, Nicole Weber, Johannes Winklmaier und Marcus Zvinavashe.

Abschließend möchten wir allen Bürger*innen von Harare und München danken, die internationale Solidarität und globale Verantwortung füreinander zeigen und bereit sind, sich zu engagieren, zu spenden und Gäste aufzunehmen. Vielen Dank für Ihr Vertrauen, dass eine Städtepartnerschaft zwischen einer simbabwischen und einer deutschen Stadt langfristig Bestand haben und gedeihen kann – wie die vergangenen 30 Jahre gezeigt haben.

Ein herzliches Dankeschön & maita basa,
Brian Zvomuya and Camilla Huys

Acknowledgements

What better way to properly thank all those who have supported the partnership between the cities of Harare and Munich with such dedication and enthusiasm over the past 30 years than the publication of this collaborative book?

In recent years, we have had the privilege of taking over the climate partnership and maintaining its network, building on the foundation laid by others. We express our profound gratitude to all those who have entrusted us with their confidence.

First and foremost, we would like to thank those who were involved from the very beginning. We should start by acknowledging the political decision taken in 1996 that officially sealed the twinning between our two cities. This ongoing political support is essential to the success of our cooperation. We are also very grateful to those who worked behind the scenes, witnessed all the “ups and downs” – yet remained on board. We would like to shine a light on that. We thank the civic representatives of the partnership for their foresight, their energetic drive to shape the cooperation. They have repeatedly initiated encounters, and we would particularly like to thank: Marianne Chisuko, Mike Davies, Robbi Franck, Jonah Gokova, Renate Hechenberger, Marian (†) and Bernt Lampe, Hep Monatzeder, Monica Rukanda, and Locardia Shayamunda. Without you, the partnership pioneers, we certainly would not be where we are today!

We would also like to extend our sincere gratitude to those who have helped to foster this exchange either over the past few years or

during a particular phase. It is the many different pieces of the mosaic, the faces, that make the partnership a place of trust, cooperation, learning, and shared growth. Thank you to Gerhard Gross, Jörg Koppen, Jessica Le Bris, Booker Masasi and Judith Mujegu, and everybody, that has supported the climate partnership in so many ways. A special appreciation goes to the members of the “Harare Round Table”, in particular to HaMuPa, and the “Munich for Harare” Association (with Jacklina Vukadin’s tireless dedication to organising the Harare Parties), the German Cyclists’ Federation (ADFC, and their Munich District Branch) and the Active Mobility Stakeholder Group in Harare.

Many thanks to the City Council members who maintain international contacts and are curious about the experiences and exchanges. They welcome guests from abroad with open arms—serving as a guiding light and role model for a cosmopolitan community. We express our gratitude to the numerous staff members from both administrations who, over the years, have looked forward to new opportunities for collaboration, are open to intercultural learning, and believe in the global urban sustainability agenda. Furthermore, we must not forget the significant institutional support – both financial and in terms of human resources – provided by the German Federal Ministry for Economic Cooperation and Development, and the excellent cooperation with the Service Agency Communities in One World (SKEW) and the Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ). We certainly would not

have achieved as much over the past 30 years – thank you very much for that as well!

Further, we highly appreciate the immense efforts of all the cultural figures and artists who continue to make this twinning so accessible and tangible. They touch people’s hearts and build bridges. These are bridges that span cultural differences and connect the day-to-day administration with cultural life. To all the cross-border initiators and visionaries from the cultural sector who came to Harare and Munich to create something wonderful together, we say “thank you.” Special thanks go to CaliGraph, Markus Heinsdorff, HALLE 6, Derek Huggins (†) and Helen Lieros (†) from Delta Gallery, Jamaram & Acoustic Night Allstars, Verena Nolte and Pamuzinda. We would like to express our earnest thanks to Tanaka Maxwell Chembezi, who so skilfully has captured the partnership in photographs over the past years. A picture is worth a thousand words!

Even though the printed word is not enough, we would like to take this opportunity to thank everyone who contributed to this collaborative book, both in the foreground and behind the scenes. First and foremost, we would like to express our sincere gratitude to the Copy-Art team, Katharina Liebelt and Günter Bitter, as well as to all the authors, consultants, interview partners, and photographers. Thanks to you, this collection of memories and experiences could be captured.

The following names deserve a special mention, as we would like to thank these engaged stakeholders for their commitment

to the Sister Cities of Harare and Munich:
 Anna Albrecht, Liberty Bobo, Susanne Broll,
 Priscila Charumbira, Isaiah Zvenyika
 Chawatama, Sharon Chimombe, Tinashe
 Chirengendure, Ana Carolina Cortes,
 Hannelore Deubzer, Céline Delmar, Veronika
 Feicht, Bernadette Felsch, Katrin Gneiting,
 Viktor Goebel, Juana Graeter, Melanie
 Grötsch, Regina Hein, Elisabeth Heller,
 Bernd Hendl, Gerd Henghuber, Sharon Hook,
 Mathias Huffer, Jenna Hutchings, Nyasha
 Jeché, Brigitte Kaltwasser, Norman Karidza,
 Faith Kashangura, Vengai Katagodo, Franz
 Keck, Ross Keeling, Barbara Kiesewetter,
 Simone Knapp, Sylvia Koberstein, Johanna
 Köllinger, Sigrid Koneberg, Jochen Kraus,
 Marianne Kreissig, Lisa Marie Kriegmair,
 Kuno Kübler, Sada Lehnigk, Ricarda Lieb,
 Jacob Mafume, Mercy Makuwatsine, Fungai
 Mazire, Sven Mesch, Victor Miranze, Bastian
 Mögele, MacDonald Mugwazeni, Jackson
 Murimi, Samuel Nyabezi, Sam Nyaude,
 Sayalee Pendharkar, Erich Pfaffenberger,
 Zakirah Rabaney, Michael Reiter, Annette
 Rinn, Martin Rohmer, Andreas Richter,
 Graf Rudolf, Laura Sánchez Serrano, Agnes
 Schätzl, Barbara Schelle, Susanne Schmidt,
 Jan Schönherr, Bettina Siebel, Tafara Simon,
 Sandra Spöttl, Markus Spring, Rita Stegen,
 Mathias Stelmach, Nicole Weber, Johannes
 Winklmaier and Marcus Zvinavashe.

Finally, we wish to thank all citizens of Harare
 and Munich who demonstrate international
 solidarity and global responsibility toward one
 another, and who are willing to engage, make
 donations and welcome guests. Thank you
 for your trust that a city alliance between a

Zimbabwean and a German city can endure
 and flourish in the long term – as these
 past 30 years have shown.

With heartfelt gratitude & maita basa,
 Brian Zvomuya and Camilla Huys

Impressum

Herausgeber

Landeshauptstadt München
Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW)
Herzog-Wilhelm-Straße 15
80331 München
Deutschland

und

Stadt Harare
Department of Works
Cleveland House,
92 Leopold Takawira Street
Harare, Simbabwe

Konzeption, Redaktion und Projektmanagement

Katharina Liebelt, Camilla Huys (RAW) und
Brian Zvomuya (Stadt Harare)

Editorial advice & support

Susanne Broll (RAW)

Konzept and Design

Günter Bitter
Bitter Kommunikation / Design GmbH

Dekoloniales Lektorat

Lawrence Oduro-Sarpong

Übersetzung

GlobalSprachTeam Sassenberg + Kollegen

Englisches Korrektorat

Lynne Kolar-Thompson

Deutsches Korrektorat

Gabriele Oldenburg

Druck

Weber Offset GmbH, München

Heftnummer 373

Bildhinweise (Seite Quelle)

Titel Günter Bitter / 08 Landeshauptstadt München (LHM), Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) / 09 LHM, M. Nagy / 10 Tanaka Maxwell Chembezi / 11 oben Stadt Harare / 11 unten Tanaka Maxwell Chembezi / 13 Tanaka Maxwell Chembezi / 15 oben Tanaka Maxwell Chembezi / 15 unten Ana Carolina Cortes / 17 u. 19 links Robert Franck / 17 u. 19 rechts LHM, Direktorium / 21 LHM, RAW / 22 oben LHM, RAW / 22 unten Tanaka Maxwell Chembezi / 23 Andreas Gebert / 24 oben Andreas Gebert / 24 unten Ana Carolina Cortes / 25 oben u. unten Ana Carolina Cortes / 27 sea.ach photography / 29 links sea.ach photography / 29 oben u. rechts LHM, Kommunalreferat / 31 Sigrid Koneberg / 33 oben LHM, Kommunalreferat / 33 unten LHM, RAW / 34, 35, 36 u. 37 Gerhard Gross / 39 Tanaka Maxwell Chembezi / 41 oben Tanaka Maxwell Chembezi / 41 unten Andreas Gebert / 43 Tanaka Maxwell Chembezi / 45 Andreas Gebert / 46 oben Anja Schneider / 46 unten Tanaka Maxwell Chembezi / 47 oben Tanaka Maxwell Chembezi / 47 unten Andreas Gebert / 48 Tanaka Maxwell Chembezi / 50 links u. Mitte Tanaka Maxwell Chembezi / 50 rechts Tanaka Maxwell Chembezi / 51 beide Tanaka Maxwell Chembezi / 52 u. 53 Tanaka Maxwell Chembezi / 54 Tanaka Maxwell Chembezi / 56 links

u. rechts oben Tanaka Maxwell Chembezi / 56 links unten Tanaka Maxwell Chembezi / 57 beide Tanaka Maxwell Chembezi / 58 Vengai Katogodo / 59 Günter Bitter / 61 beide LHM, M. Nagy / 63 Tanaka Maxwell Chembezi / 64 oben LHM, Viktor Goebel / 64 unten Gerhard Gross / 65 beide, 67 Tanaka Maxwell Chembezi / 69 links Andreas Gebert / 69 rechts beide LHM, Viktor Goebel / 71 links Andreas Gebert / 71 rechts oben Markus Heinsdorff / 71 rechts unten Ana Carolina Cortes / 73 links oben Robert Burschik / 73 rechts u. unten ADFC, Bernadette Felsch / 74 oben LHM, Jacklina Vukadin / 74 unten ADFC, Bernadette Felsch / 75 beide Bernadette Felsch / 77 oben Robert Burschik / 77 unten u. 79 Tanaka Maxwell Chembezi / 80 Nonsikelelo Mugumira / 81, 84, 85 Tanaka Maxwell Chembezi / 87 links Gerhard Gross / 87 rechts Ana Carolina Cortes / 89 rechts oben Stadt Harare / 89 rechts unten Gerhard Gross / 90 T. Lole / 91 Matthias Feicht / 92 u. 93 Matthias Feicht / 94 RAW / 95 oben LHM, RAW / 95 unten Ana Carolina Cortes / 96 LHM, RAW / 97 Markus Heinsdorff / 99 oben LHM, RAW / 99 unten Andreas Gebert / 100 oben Tanaka Maxwell Chembezi / 100 unten CaliGraph / 101 oben Tanaka Maxwell Chembezi / 101 unten LHM, RAW / 103 oben Ana Carolina Cortes / 103 unten Andreas Gebert / 105 links Andreas Gebert / 105 rechts Tanaka Maxwell Chembezi / 106 Tanaka Maxwell Chembezi / 107 beide Markus Heinsdorff / 109 beide Andreas Gebert / 111 LHM, R. Badza / 113 oben Tanaka Maxwell Chembezi / 113 unten Gerhard Gross / 115 links Viktor Goebel / 115 rechts Tanaka Maxwell Chembezi / 117 oben Andreas Gebert / 117 unten Tanaka Maxwell Chembezi / 119 links Andreas Gebert / 119 Mitte u. rechts Tanaka Maxwell Chembezi / 120 LHM, Direktorium / 121 HaMuPa e. V. / 122 links LHM, RAW / 122 rechts Gunnar Kämmerer / 123 beide Tanaka Maxwell Chembezi / 125 oben Bert Willer / 125 unten Andreas Gebert / 131 Günter Bitter / 135 LHM, M. Nagy

Imprint

Editors

City of Munich
Department of Labor and Economic
Development (RAW)
Herzog-Wilhelm-Strasse 15
80331 München, Germany

and

City of Harare
Department of Works
Cleveland House,
92 Leopold Takawira Street
Harare, Zimbabwe

Concept, Editing and Project Management

Katharina Liebelt, Camilla Huys (RAW) and
Brian Zvomuya (City of Harare)

Editorial advice & support

Susanne Broll (RAW)

Concept and Design

Günter Bitter
Bitter Kommunikation / Design GmbH

Decolonial Reading

Lawrence Oduro-Sarpong

Translation

GlobalSprachTeam Sassenberg + Kollegen

English Proofreading

Lynne Kolar-Thompson

German Proofreading

Gabriele Oldenburg

Printing

Weber Offset GmbH, Munich

Issue number 373

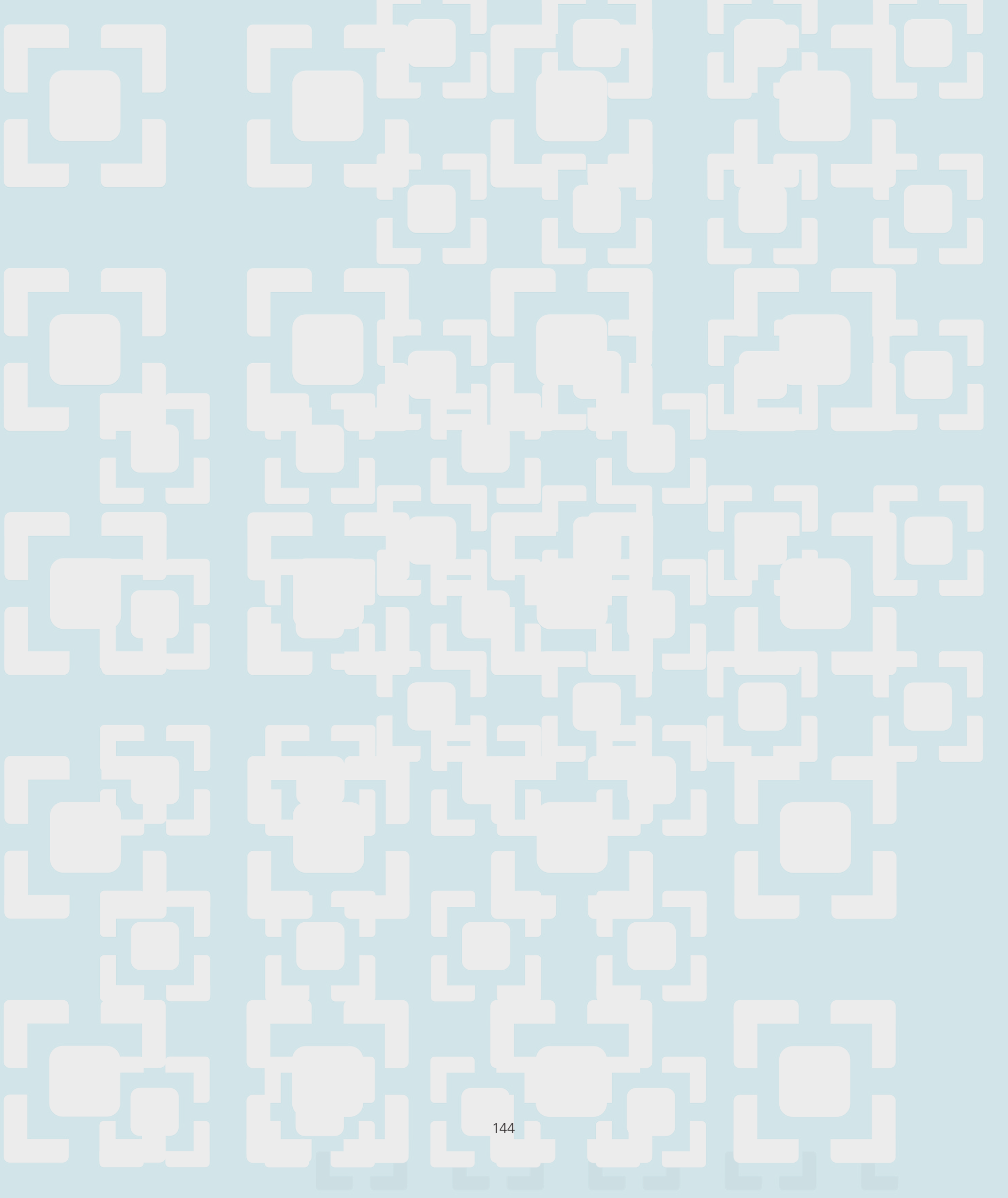
Photo Credits (Page Source)

Cover Günter Bitter / 08 City of Munich (CoM), Department of Labour and Economic Development / 09 CoM, M. Nagy / 10 Tanaka Maxwell Chembezi / 11 top City of Harare (CoH) / 11 bottom Tanaka Maxwell Chembezi / 13 Tanaka Maxwell Chembezi / 15 top Tanaka Maxwell Chembezi / 15 bottom Ana Carolina Cortes / 17 a. 19 left Robert Franck / 17 a. 19 right CoM, Directorate / 21 a. 22 top CoM, Department of Labour and Economic Development / 22 bottom Tanaka Maxwell Chembezi / 23 Andreas Gebert / 24 top Andreas Gebert / 24 bottom Ana Carolina Cortes / 25 top a. bottom Ana Carolina Cortes / 27 sea.ach photography / 29 left sea.ach photography / 29 top a. right CoM, Department of Municipal Affairs (DoMA) / 31 Sigrid Koneberg / 33 top CoM, Department of Labour and Economic / 33 bottom Camilla Huys / 34, 35, 36 a. 37 Gerhard Gross / 39 Tanaka Maxwell Chembezi / 41 top Tanaka Maxwell Chembezi / 41 bottom Andreas Gebert / 43 Tanaka Maxwell Chembezi / 45 Andreas Gebert / 46 top Anja Schneider / 46 bottom Tanaka Maxwell Chembezi / 47 top Tanaka Maxwell Chembezi / 47 bottom Andreas Gebert / 48 Tanaka Maxwell Chembezi / 50 left, right a. centre Tanaka Maxwell Chembezi / 51 both Tanaka Maxwell Chembezi / 52 a. 53 Tanaka / Maxwell Chembezi / 54 Tanaka Maxwell Chembezi /

56 left u. right top Tanaka Maxwell Chembezi / 56 left bottom Tanaka Maxwell Chembezi / 57 both Tanaka Maxwell Chembezi / 58 Vengai Katogodo / 59 Günter Bitter / 61 both CoM, M. Nagy / 63 Tanaka Maxwell Chembezi / 64 top LHM, Viktor Goebel / 64 bottom Gerhard Gross / 65 both, 67 Tanaka Maxwell Chembezi / 69 left Andreas Gebert / 69 right both CoM, Viktor Goebel / 71 left Andreas Gebert / 71 right top Markus Heinsdorff / 71 right bottom Ana Carolina Cortes / 73 left top Robert Burschik / 73 right a. bottom German Cyclists' Federation (GCF), Bernadette Felsch / 74 top CoM, Jacklina Vukadin / 74 bottom GCF, Bernadette Felsch / 75 top Robert Burschik / 77 bottom a. 79 Tanaka Maxwell Chembezi / 80 Nonsikelelo Mugumira / 81, 84, 85 Tanaka Maxwell Chembezi / 87 left Gerhard Gross / 87 right Ana Carolina Cortes / 89 right top Gerhard Gross / 89 right bottom Gerhard Gross / 90 T. Lole / 91 Matthias Feicht / 92 a. 93 Matthias Feicht / 94 CoM, Department of Labour and Economic Development / 95 bottom Ana Carolina Cortes / 96 CoM, Department of Labour and Economic Development / 97 Markus Heinsdorff / 99 top CoM, Department of Labour and Economic Development / 99 bottom Andreas Gebert / 100 top Tanaka Maxwell Chembezi / 100 bottom CaliGraph / 101 top Tanaka Maxwell Chembezi / 101 bottom CoM, Department of Labour and Economic Development / 103 top Ana Carolina Cortes / 103 bottom Andreas Gebert / 105 left Andreas Gebert / 105 right Tanaka Maxwell Chembezi / 106 Tanaka Maxwell Chembezi / 107 both Markus Heinsdorff / 109 both Andreas Gebert / 111 CoM, R. Badza / 113 top Tanaka Maxwell Chembezi / 113 bottom Gerhard Gross / 115 left LHM, Viktor Goebel / 115 right Tanaka Maxwell Chembezi / 117 top Andreas Gebert / 117 bottom Tanaka Maxwell Chembezi / 119 left Andreas Gebert / 119 centre a. right Tanaka Maxwell Chembezi / 120 CoM, Directorate / 121 HaMuPa e. V. / 122 left CoM, Department of Labour and Economic Development / 122 right Gunnar Kämmerer / 123 both Tanaka Maxwell Chembezi / 125 top Bert Willer / 125 bottom Andreas Gebert / 131 Günter Bitter / 135 CoM, M. Nagy

Diese Publikation entstand dank der Mitarbeit und durch Beiträge städtischer Referate und zivilgesellschaftlicher Partner*innen aus beiden Städten. Haben Sie Fragen oder wünschen Sie weitere Informationen? Dann wenden Sie sich gerne an uns.

This publication was produced thanks to the collaboration and contributions of municipal departments and civil society partners from both cities. Do you have any questions or would you like further information? If so, please do not hesitate to contact us.



30

YEARS
SISTER
CITIES