

DEUTSCHE MORGENLÄNDISCHE GESELLSCHAFT



STEFFEN WIPPEL

"Straßen verbinden"

Transsahararouten und Fernhandelsbeziehungen im
westsaharischen Raum

XXX. Deutscher Orientalistentag
Freiburg, 24.-28. September 2007
Ausgewählte Vorträge
Herausgegeben im Auftrag der DMG
von Rainer Brunner, Jens Peter Laut
und Maurus Reinkowski

online-Publikation, März 2008

<http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:gbv:3:5-93009>
ISSN 1866-2943

"Straßen verbinden" – Transsahararouten und Fernhandelsbeziehungen im westsaharischen Raum

STEFFEN WIPPEL

Materielle und symbolische Bedeutungen von Verkehrsverbindungen

"Ströme verbinden" Staaten, Landesteile und Weltregionen, dies gilt insbesondere auch für wirtschaftliche Ströme von Gütern und Menschen. Aber sie brauchen auch "Straßen", oder allgemeiner Verkehrsinfrastrukturen, die "verbinden".¹ Der enge Zusammenhang zwischen Infrastruktur und dem Ausmaß bzw. der Intensität von internationalen und interregionalen Wirtschaftsströmen ist sicher unbestritten. Die Wirkung von Bahnlinien, Brücken, Straßen etc. beruht jedoch nicht allein auf dem mechanistischen "Schrumpfen" der kilometrischen Distanz bzw. dem damit verbundenen linearen Rückgang der Transportkosten. Hinter den einfachen Wirkungsbeschreibungen verbergen sich regelmäßig komplexe historische Entwicklungen, Wechselverhältnisse, Effekte, Motive und Einflüsse, die sich oft erst in den Details von Einzelfallstudien zeigen.²

Wirtschaftlich motivierten Forderungen nach Verbesserung der Verkehrsverbindungen können topografische, finanzielle ebenso wie politische Hindernisse entgegenstehen. Einmal errichtete Straßen müssen von den wirtschaftlichen und sozialen Akteuren registriert, akzeptiert und schlussendlich genutzt werden. Auch im internationalen Verkehr können komplizierte Grenzregime, Unsicherheiten entlang der Strecke oder hohe Abgaben und Opportunitätskosten einer intensiven Nutzung entgegen stehen.

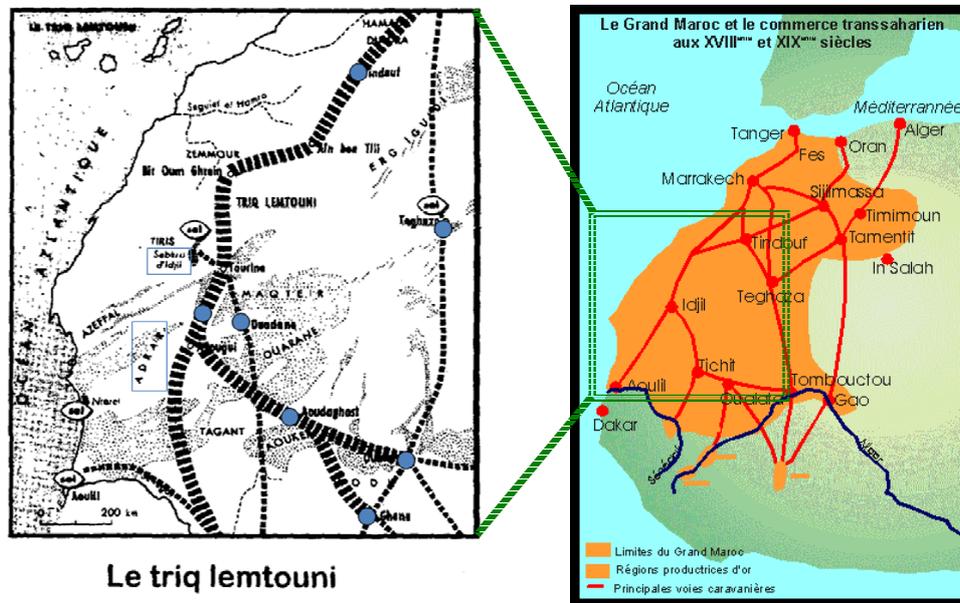
Gleichzeitig erleichtert die materielle Infrastruktur nicht nur Bewegungen von Gütern und Menschen und eröffnet neue grenzüberschreitende Beziehungs- und Verflechtungsräume bzw. bindet bisher nicht oder nur schlecht verbundene Staaten und Regionen zusammen. Oft soll sie auch der Festigung territorialer Verhältnisse dienen, z.B. der strategischen Erschließung und besseren Kontrolle des staatlichen Territoriums oder der Bildung und Festigung eines nationalen Wirtschaftsraums. Des Weiteren wohnt solchen Infrastruktureinrichtungen ein großer symbolischer Gehalt inne, und sie dienen dabei oft der Stärkung des nationalen oder regionalen Zusammenhalts oder des Zugehörigkeitsgefühls in der breiten Öffentlichkeit. Man denke dabei an große Verkehrsprojekte – und ihre symbolträchtigen Bezeichnungen – wie die

¹ Der Beitrag basiert auf dem Text des Vortrags, der im Panel " 'Ströme verbinden' – Wirtschaft, Mobilität und Raum im Vorderen Orient" (organisiert von Christian Steiner, Steffen Wippel und Anja Zorob) auf dem 30. Deutschen Orientalistentag der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft und 14. wissenschaftlichen Kongress der Deutschen Arbeitsgemeinschaft Vorderer Orient für gegenwartsbezogene Forschung und Dokumentation (DAVO) in Freiburg i.Br. am 25.9.2007 gehalten wurde, und auf der dazu gezeigten Power-Point-Präsentation zuzüglich einigen Ergänzungen und Verbesserungen. Stand der jüngeren Entwicklungen ist daher das erste Halbjahr 2007. Ausführlich zu den folgenden Ausführungen vgl. die Habilitationsschrift des Autors, insb. Kapitel 6.3, 6.4 und 9 (m.w.N.), die 2008 an der Philosophischen Fakultät und Fachbereich Theologie der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg eingereicht wurde.

² Vgl. dazu zum Beispiel Weichhart 1993; Wippel 2008, insb. S. 82 ff. m.w.N.

transamerikanischen Bahnlinien, die transsibirische Eisenbahn oder in jüngerer Zeit den Ausbau eines transeuropäischen Transportnetzes und die Wiederherstellung einer "Neuen Seidenstraße".

Abbildung 1: Historische Handelsrouten durch die westliche Sahara



Die rechte Karte stellt eine pro-marokkanische Interpretation der historischen Verhältnisse dar.
Die Karte entspricht der Abbildung in Lugan 2000, S. 174.

Quellen: Désiré-Vuillemin 1997, S. 141; www.reynier.com/Anthro/Afrique/Maghreb/carte_Maroc.GIF (24.3.2004). Eigene Ergänzung.

Wie aus dem Titel des Beitrags hervorgeht, möchte ich mich im Folgenden mit den Transsahararouten und den Fernhandelsbeziehungen im weiteren westsaharischen Raum beschäftigen. Dieser Raum reicht vom Mittelmeer bis zum Sahel und umfasst vor allem das heutige Marokko, einschließlich der Westsahara, und Mauretanien, aber auch große Teile der benachbarten Staaten Algerien, Mali und Senegal. In einem historischen Überblick kann ich die Entwicklungen der einzelnen Zeitphasen nur anreißen.

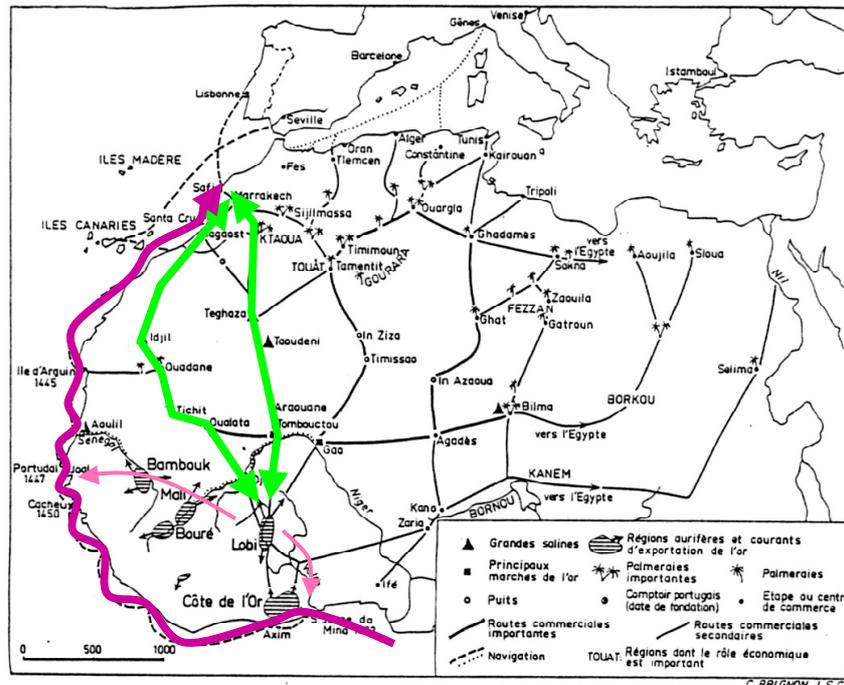
Transsaharische Routen in vorkolonialer Zeit

In vorkolonialer Zeit liefen durch die westliche Sahara zwei der wichtigsten Nord-Süd-Handelsrouten, die den Maghreb und den Sudan verbanden.³ Ganz im Westen verlief der *tariq lamtouni* über das zentralmauretanische Adrargebiet mit den Handelsorten Chinguetti und Ouadane und den wichtigen Salzvorkommen der Sebkhah d'Idjil. Weiter östlich verlief eine weitere Strecke über die Salzminen von Tighaza im heutigen Mali nach Timbuktu (vgl. Abbildung 1). Das viel fotografierte Schild im südmarokkanischen Zagora (Abbildung 3) weist auf die damalige Reisedauer von etwa acht Wochen hin. Zu den wechselnden Ausgangspunkten der Karawanen im Norden zählten Sijilmasa und Fès bzw. Mogador (heute Es-

³ Zu den Handelsrouten in vorkolonialer Zeit vgl. zum Beispiel Devisse 1972; Mauny 1961; Aouad-Badoual 1994; Désiré-Vuillemin 1997; Austen 1990.

saouira) und Marrakech. Die Handelswaren waren vielfältig: von Norden kamen häufig handwerklich bearbeitete Produkte, im Gegenzug lieferte das Innere Afrikas Gold, Sklaven, Straußenfedern und vieles andere mehr.

Abbildung 2: Transsaharische Handelsrouten und Seeverkehrswege zu Beginn des 16. Jahrhunderts.



Quelle: Chabar 1984, S. 65 (nach Collectif "Histoire du Maroc", Hatier, Paris 1968). Eigene Ergänzungen.

Die Bedeutung der Routen schwankte über die Jahrzehnte beträchtlich. Erste Zeichen eines langfristigen Niedergangs des Transsaharahandels zeigten sich schon ab etwa dem 16. Jahrhundert. Ursache war der technologische Fortschritt, der neue Wege erschloss (Abbildung 2). Der Seehandel zwischen Europa und Westafrika konkurrierte mit dem Fernhandel über Land, oder nach einem bekannten Diktum: die "Karavelle" begann nun erfolgreich die "Karawane" zu ersetzen.⁴ Zunächst aber erfolgte vor allem eine Verlagerungen der Warenströme durch die Sahara auf östlicher gelegene Routen und eine Neustrukturierung und Diversifizierung ihrer Zusammensetzung.

⁴ Die vielfach zitierte Formel "caravelles contre caravanes" bzw. von "la victoire de la caravelle sur la caravane" wird auf den portugiesischen Historiker Vitorino Magalhães-Godinho zurückgeführt und wurde dann vor allem von Barry 1988 aufgenommen.

Abbildung 3: Nach Timbuktu in 52 Tagen



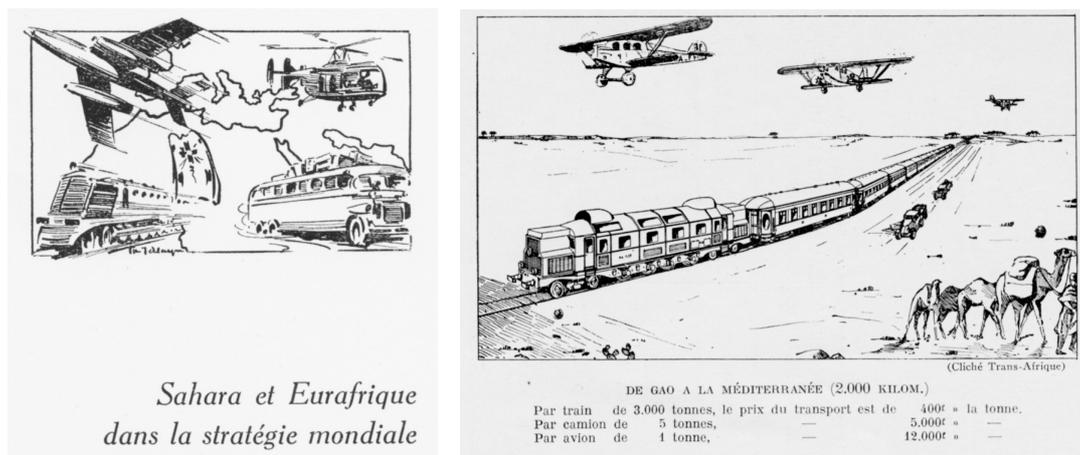
Quelle: Eigene Aufnahme 2003.

Verbindungen durch die westliche Sahara während der Kolonialzeit

Fast gänzlich zum Erliegen kam der traditionelle Karawanenverkehr jedoch zu Beginn des 20. Jahrhunderts.⁵ Ursache waren dabei zunächst weniger die inter- und intrakolonialen Grenzen, die im Sahararaum gezogen wurden und nach verbreiteter Ansicht den Transsaharahandel zum Stillstand gebracht haben sollen. Diese Linien existierten lange Zeit nur auf dem Papier – vielmehr waren es die rasch ansteigende Unsicherheit auf den etablierten Routen, die Überfälle und Razzien von Aufständischen, die sich den kolonialen Eroberungsbemühungen widersetzten, oder oft auch einfacher Räuberbanden in unkontrollierten Gebieten, die dazu führten, dass sich der Handelsverkehr weiter reduzierte, aber nie vollständig zum Erliegen kam.

Nach Abschluss der Pazifizierung durch die Franzosen Mitte der 1930er Jahre, als diese ihre territoriale Oberherrschaft durchsetzen konnten, gab es Versuche, den Karawanenhandel durch die Sahara wieder zu beleben. Doch zwischenzeitlich sollten neue Güter gehandelt werden, und vor allem hatten sich neue Verkehrsmittel durchgesetzt (vgl. Abbildung 4), die einer entsprechenden Infrastruktur bedurften.

Abbildung 4: Visionen der Verkehrserschließung der Sahara



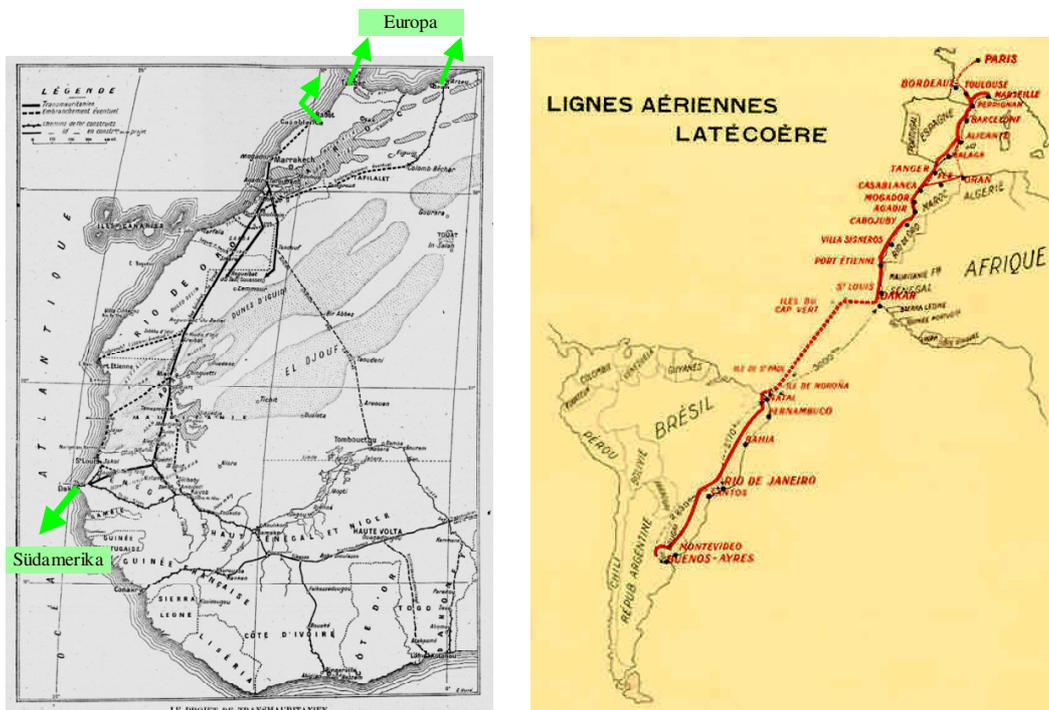
*Sahara et Eurafrique
dans la stratégie mondiale*

Quellen: Le Sahara Français 1955, S. 42; de Bayser 1933, S. 87.

⁵ Zur Entwicklung der transsaharischen Handels- und Verkehrsverbindungen in der Kolonialzeit vgl. vor allem Aouad-Badoual 1994 und Lydon 2000. Beide untersuchen den Wirtschaftsverkehr seit etwa den 1870er bis zu den 1930er Jahren.

Ich will mich hier aus Zeit- und Platzgründen auf Straßenplanungen konzentrieren, auch wenn es seit Mitte des 19. Jahrhunderts immer wieder Überlegungen gegeben hatte, die Sahara mittels Bahnlinien zu durchqueren.⁶ Die meisten dieser Streckenplanungen verliefen durch die algerische Sahara (teilweise berührten sie Ostmarokko) und wurden schließlich in den 1950er Jahren aufgegeben. Weit weniger bekannt ist, dass auch über Südmarokko und Mauretanien eine Bahnlinie mit Anschlüssen nach Europa und Richtung Südamerika entworfen wurde (siehe Abbildung 5).⁷ Eine dauerhaft regelmäßige Schifflinie zwischen Marokko und Westafrika konnte bis heute nicht etabliert werden. Dagegen hat der Flugverkehr seit seinen Anfängen, die mit den berühmten Expeditionen St. Exupéry und anderer Flugpioniere gelegt wurden, einen enormen Aufschwung genommen. Flugzeug und Schiff übernehmen bis heute den größten Teil des Nord-Süd-Handels.

Abbildung 5: Frühe transsaharische Bahnprojekte und Flugverbindungen



Quellen: Donon 1922, S. 19; www.senegal-online.com/aeropostale/media/lignes-aeriennes-latecoere.jpg (4.7.2007).
Eigene Ergänzungen.

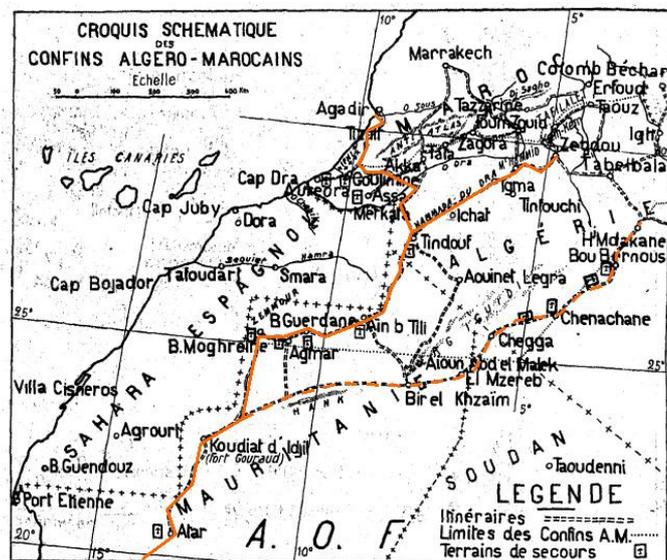
In Marokko, das erst spät (1912) französisches Protektorat geworden war, war der Enthusiasmus für eine Bahnverbindung nach Süden gering. Vielmehr wurde die französische Idee einer Autostraße nach Französisch-Westafrika in einheimischen und kolonialen Wirtschaftskreisen aufgenommen, um die alten Handelsströme zwischen Mittelmeerraum und Sudan wieder aufleben zu lassen. Die Anlage einer Straße erschien gegenüber einer Bahntrasse kostengünstiger, und sie bot weitaus flexiblere Transportmöglichkeiten. Auf französischer Seite kamen geopolitische Bestrebungen hinzu, die afrikanischen Besitzungen zu einem zusammenhän-

⁶ Allgemein zu den transsaharischen Infrastrukturplanungen siehe im Folgenden auch Bejui/Bejui 1994.

⁷ Vgl. dazu vor allem Calmel 1921; Donon 1922.

genden Block vereinen zu können, zumal aus militärstrategischen Gründen, die im Ersten Weltkrieg Vorrang hatten.

Abbildung 6: Pisten in den marokkanisch-algerisch-mauretanischen "Confins"

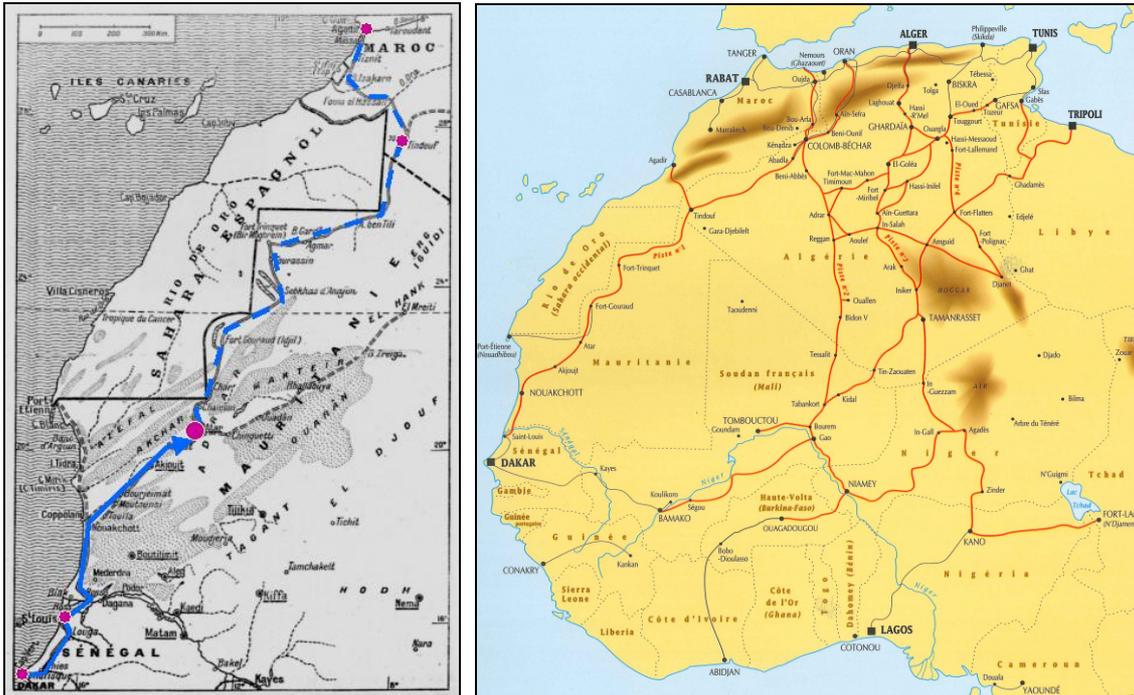


Quelle: o.V. 1935, S. 226. Eigene Ergänzung.

Auch im Straßenbau standen zunächst die zentralen Transsaharaachsen im Mittelpunkt, auf denen schließlich in den 1920er Jahren ein regelmäßiger Bus- und LKW-Verkehr einsetzte, zunächst auf der Weststrecke Colomb-Béchar – Gao, in den 1930er Jahren auch auf der zentralalgerischen Route Alger – Zinder. Weiter im Westen gestaltete es sich weitaus schwieriger, das Vorhaben einer Straßenverbindung umzusetzen (zum Netz der Pisten in den Grenzgebieten vgl. Abbildung 6).⁸ Trotz erster Erkundungen des Terrains, die seit den 1910er Jahren stattgefunden hatten, war erst mit Abschluss der Pazifizierung an die Errichtung einer *durchgehenden* Verbindung zu denken. Es gab hier aber zahlreiche natürliche Erschwernisse, die zu überwinden waren, von Sumpfgebieten im Süden Mauretaniens über Felsabhänge und große Dünengebiete in der Mitte und im Norden. Beschlossen wurde eine Route, die im Wesentlichen dem Verlauf des historischen *tariq lamtouni* folgte, obgleich im Zweiten Weltkrieg im Norden in den Grenzgebieten zu Algerien eine weiter östlich gelegene Trasse mit größerem Abstand zu den spanischen Gebieten strategisch günstiger gewesen wäre. Dagegen hatte der Bau einer Straße von Marokko ins mythisch umwobene Timbuktu von Anfang keine großen Realisierungschancen.

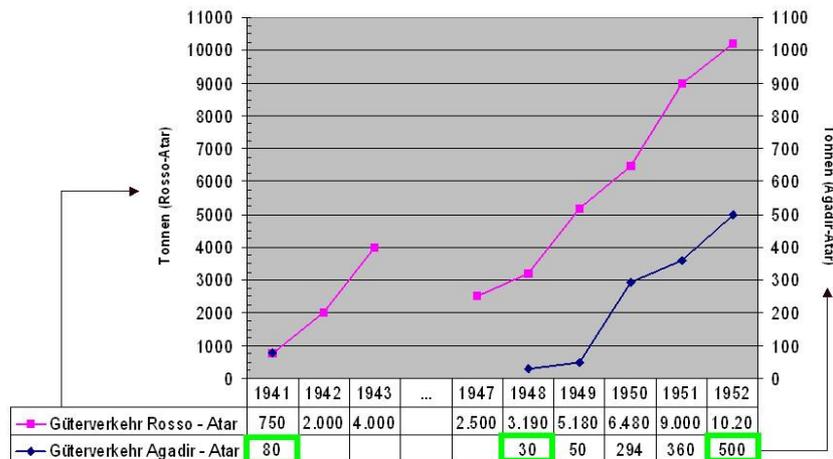
⁸ Zu den Planungen und zum Bau transmauretanischer Pisten und zum damit einher gehenden Güterverkehr vgl. auch Ould El Hacem 1996; du Puigaudeau 1954; Ould Cheikh 1990; zur Entwicklung des Pisten- und Luftnetzes in der Sahara bis Anfang der 1960er Jahre Thomas 1960; Treyer 1966; Blin 1990. Zu Berichten der französischen Kolonialverwaltung in Marokko über den Ausbau der Verkehrs- und Handelsverbindungen nach Westafrika siehe auch Marfaing 2004, S. 266.

Abbildung 7: Die "pistes impériales" im Sahararaum



Quellen: du Puigauveau 1954, S. 8/9; Bejui/Bejui 1994, Titellinnenseite
(Ausschnitt aus der Originalkarte). Eigene Ergänzung.

Bereits seit Ende der 1920er Jahre war vom Senegal her mit der Anlage einer befestigten Piste begonnen worden, die Mitte der 1930er Jahre Zentralmauretanien erreichte und auf der dann auch ein regelmäßiger Personen- und Landverkehr einsetzte. Schließlich stand Anfang der 1950er Jahre mit der berühmt-berüchtigten *Piste impériale n° 1* eine durchgehend markierte und befahrbare Verbindung von Agadir nach St.-Louis-du-Sénégal zur Verfügung, die die Spanische Sahara über Tindouf umging. Sie hatte nur auf kleinen Abschnitten Straßencharakter, war nicht einmal durchgehend befestigt und bedurfte ständiger Instandhaltungsarbeiten. Eingebunden war die Strecke in ein Netz teilweise befestigter Transsaharapisten von mehreren Tausend Kilometern Länge (Abbildung 7).

Abbildung 8: Entwicklung des Güterverkehrs durch Mauretanien (1941-52)

Angaben in Tonnen. Güterverkehr Rosso – Atar 1952: 10.200 to.

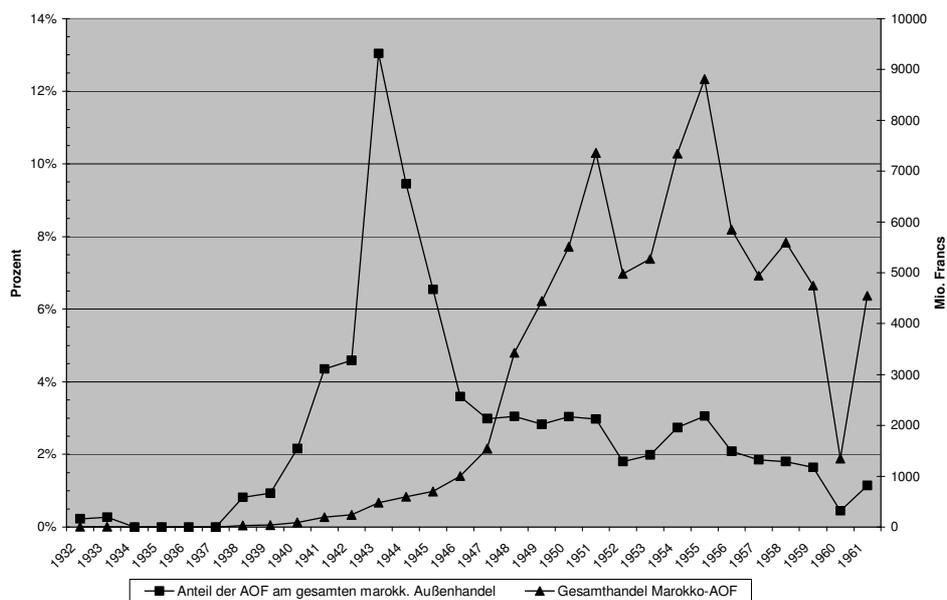
Quellen: du Puigauveau 1954, S. 117, 126; Ould Cheikh 1990; Ould El Hacem 1996, S. 147. Eigene Berechnung.

Schon Ende der 1930er Jahre hatte der erste durchgehende Handelskonvoi die Strecke Casablanca – Dakar befahren. In der Regel fand aber ein gebrochener Personen- und Warenverkehr mit Umladung im Norden Mauretaniens statt. Aus dem Senegal kamen Öl, Seife und Kaffee, aus Marokko z.B. Haushaltswaren, Tee und Getreide. Auf dem Nordabschnitt stieg der Güterverkehr schon vor, vor allem aber nach dem Zweiten Weltkrieg rapide an, erreichte aber bei weitem nie den Umfang des um ein Vielfach höheren Handels zwischen Zentralmauretanien und dem Senegal (Abbildung 8). Atar, das nahe den alten Handelszentren Chinguetti und Ouadane zahlreiche französische, marokkanische und maurische Handelshäuser beherbergte, erlebte einen erheblichen Aufschwung, sowohl in wirtschaftlicher Hinsicht als auch in Hinblick auf Finanzeinnahmen und Bevölkerungszahl.

Abbildung 9: Marokkanischer Handel mit Westafrika (1930er bis 1950er Jahre)

Der marokkanische Handel mit der AOF vor 1960 (in USD)															
in Mio. USD	1937	1938	...	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Exporte	0,9	0,8		6,3	6,1	7,9	11,4	11,7	10,8	14,4	18,9	12,2	12,0	12,3	9,6
Importe	0,0	0,0		10,9	9,7	8,0	10,1	2,5	4,2	6,6	6,3	4,5	3,5	3,3	0,0
Außenhandel	0,9	0,8		17,2	15,8	15,9	21,5	14,2	15,0	21,0	25,2	16,7	15,5	15,6	9,6
Saldo	0,9	0,8		-4,6	-3,6	-0,1	1,3	9,2	6,6	7,8	12,6	7,7	8,5	9,0	9,6

Bis 1958 Angaben ausschließlich für das französische Protektorat Marokko.

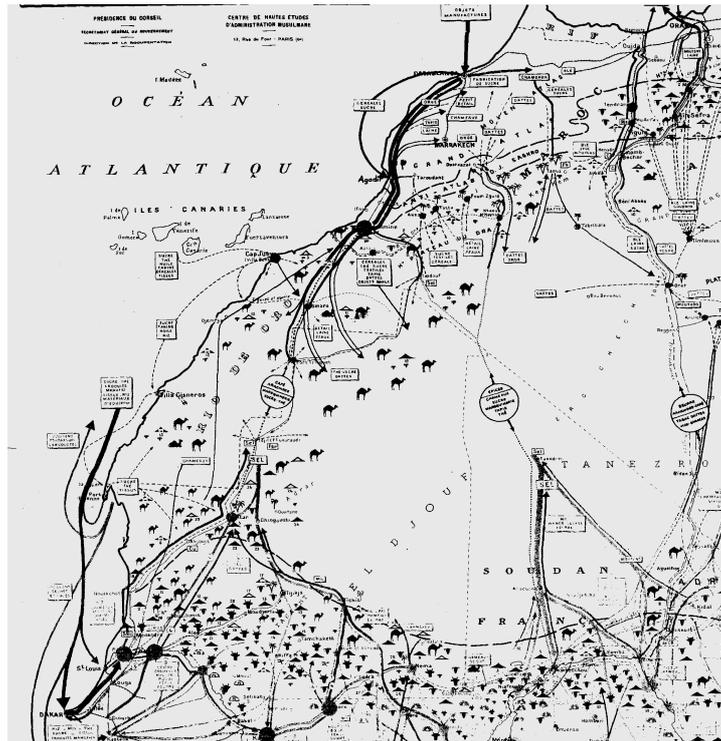


Bis 1958 Angaben ausschließlich für das französische Protektorat Marokko. Der marokkanische Dirham (MAD) wurde im 1959 mit Parität zum ehemals marokkanischen bzw. zum französischen Franc eingeführt. Angaben für 1960/61 wurden in alte Franc umgerechnet (1 MAD = 100 alte Franc). Ab 1960: Handel mit westafrikanischen Ländern der Franc-Zone.

Quellen: Internationale und marokkanische Statistiken nach Wippel 2008, S. 337 f.

Die Nutzung der transmauretanischen Piste für den Fernhandel war jedoch immer sehr viel teurer als der Seeweg (zwischen Casablanca und Dakar um etwa das 25-fache). So stellte sie trotz einer erheblichen Beschleunigung des Verkehrs (z.B. Agadir – Atar auf unter eine Woche) nie eine realistische Alternative dar und begünstigte eher kleinräumige Wirtschaftsverflechtungen. Nicht zu vergessen ist dabei der Handel über die innerkolonialen Grenzen hinweg, der vor allem aus Vieh bestand, das mauretanische Züchter und Nomaden saisonal auf die Märkte im Süden (wie Nioro im heutigen Mali) und im Norden (z.B. nach Goulimime in Südmarokko) trieben und dort verkauften, und der noch nicht auf moderne Verkehrsmittel und -wege angewiesen war. Auch hier lässt sich eine klare Zweiteilung des Landes hinsichtlich der regionalen Orientierungen erkennen (Abbildung 10). Ansonsten ging der viel umfangreichere Handel zwischen Marokko und der *Afrique Occidentale Française* (AOF) inzwischen fast ausschließlich über den Seeweg. Der marokkanisch-westafrikanische Warenverkehr hatte sich seit etwa den 1920er Jahren langsam entwickelt, gewann aber insgesamt erst in den 1940er Jahren wieder größere Bedeutung (Abbildung 9). Auch den Handel mit Mauretanien wickelte Marokko hauptsächlich per Schiff über den Umweg via Dakar ab, das bis in die 1960er Jahre Haupthafen für den mauretanischen Außenhandel insgesamt blieb.

Abbildung 10: Handelswege im westlichen Sahararaum (ca. 1950er Jahre)



Quelle: Treyer 1966, beigefügte Karte "Le Sahara des Nomades" (Ausschnitt aus der Originalkarte).

Der Strom von Menschen, Fahrzeugen und Waren hielt im Norden bis 1958 an; dann wurde er durch die großmarokkanischen Ambitionen unterbrochen.⁹ Marokkanische Politiker und Regierungsvertreter beanspruchten nicht nur die damals noch Spanische Sahara, wie dies bis heute der Fall ist, sondern auch ganz Mauretanien sowie Teile Algeriens und Malis als dem Königreich gehörendes Territorium. Die Auseinandersetzungen ließen erneut die Unsicherheit entlang der Verbindungen zwischen den betroffenen Gebieten steigen. Dies bedeutete aber nicht, dass vor Ort Stämme und ihr Vieh sich nicht weiterhin regelmäßig über die staatlichen Grenzen bewegten. Dürrewellen sowie der Algerien- und schließlich der Saharakrieg trugen nach der Unabhängigkeit Mauretaniens zum endgültigen Niedergang der offiziellen Handelsströme und zum wirtschaftlichen Verfall der Nordregionen bei. Südlich von Atar verlief der Handelsverkehr sowieso in der Regel zur Küste und Richtung Senegal; dies galt aber bereits in den 1950er Jahren auch mehrheitlich für das nördliche Mauretanien. Der klassische Karawanenfernhandel wurde schwierig zu verifizierenden Berichten zufolge wohl erst um 1960 gänzlich eingestellt, als nach der Unabhängigkeit Länder wie Marokko oder Mali eigene, vom Franc unabhängige Währungen einführten.¹⁰

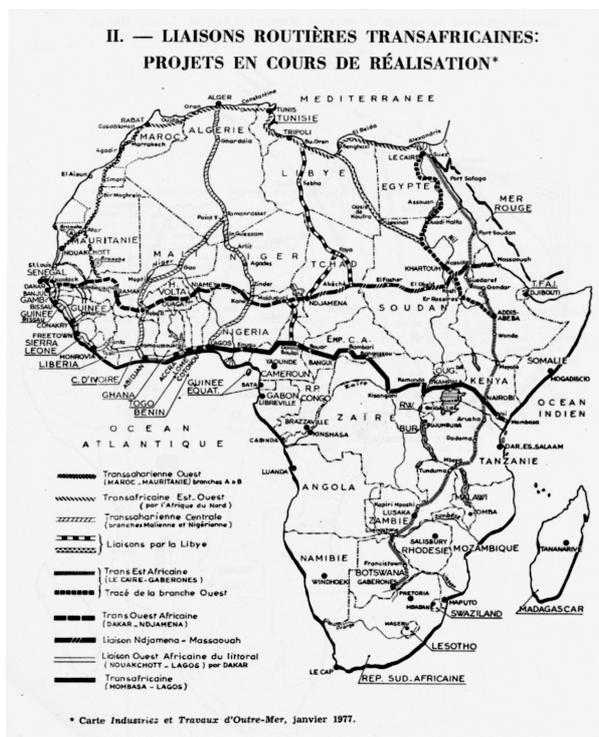
⁹ Zu den großmarokkanischen Ansprüchen, zum Teil auch zur Auswirkung auf den Warenverkehr vgl. zum Beispiel de la Serre 1966; Serjac 1959; Ould Daddah 2003; Gaudio 1978, insb. S. 36 f., 152 ff.; Désiré-Vuillemin 1997, S. 601 ff.; Thomas 1960, S. 58 ff. Ausführlich siehe Wippel 2008, Kap. 7.1.2.

¹⁰ So beispielsweise der aus Timbuktu stammende Filmemacher und Direktor des *Centre cinématographique marocain*, Souheil Ben Barka, im Interview in Rabat am 17.5.2001.

Planungen für Transsaharaachsen zwischen den 1970er und den 1990er Jahren

Anfang der 1970er Jahre präsentierte die UN-Wirtschaftskommission für Afrika, nachdem es bereits im Jahrzehnt zuvor erste Anstöße gegeben hatte, die Planung für ein Netz panafrikanischer Straßen, das vor allem die weitgehend fehlenden großräumigen und zwischenstaatlichen Verbindungen verbessern sollte (Abbildung 11).¹¹ Darunter befanden sich auch mehrere transsaharische Achsen. In Algerien wurde nun der zentralalgerische Straßenverlauf – ausgehend von Alger und mit Verzweigungen nach Mali und Niger – gegenüber früheren Planungen durch Westalgerien bevorzugt. Ganz im Westen der Sahara war eine asphaltierte Straße geplant, die im Wesentlichen dem Verlauf der *route impériale* folgen sollte, allerdings mit einem "Kurzschluss" über die nördliche Westsahara (also über Smara anstelle von Tindouf) und mit einem Abzweig von Atar nach Mali. Weiterführende Anschlüsse waren im Süden in Form einer Verlängerung entlang der Küste bis Lagos und an die West-Ost-Route Dakar – N'Djaména, im Norden an die Straße entlang der Mittelmeerküste vorgesehen.

Abbildung 11: Transsahararouten im panafrikanischen Straßennetz (1970er Jahre)



Quellen: Chikh 1980a, S. 264.

Die Verbindung zwischen Marokko und Mauretanien wurde als unmittelbare ökonomische Dividende der Entspannung zwischen den beiden Staaten angesehen, die nach der Anerkennung der mauretanischen Unabhängigkeit durch das Königreich und dem gemeinsamen Einmarsch in die bis dahin Spanische Sahara eingetreten war,¹² und sollte zum Teil aus marokka-

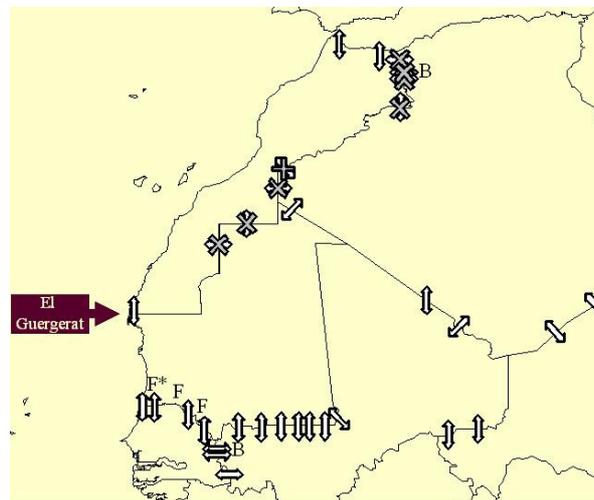
¹¹ Zu den panafrikanischen Straßenplanungen vgl. beispielsweise Neubauer 1976; Chikh 1980b; dazu und insbesondere zur zentralsaharischen Achse durch Algerien Blin 1990.

¹² So laut o.V. 1970, S. 36.

nischer Entwicklungshilfe finanziert werden.¹³ Auch ein internationales Koordinationskomitee für die Achse Tanger – Lagos wurde gegründet,¹⁴ ebenso ein Ausschuss für die zentrale Transsahararoute, der noch immer besteht. Zwischenstaatliche Vereinbarungen sahen auch den Ausbau der Verbindungen zwischen Agadir bzw. Oran, Tindouf und Atar vor.¹⁵

Von der Strecke zwischen Kairo und Rabat abgesehen, die allerdings aufgrund von Grenzschließungen nur selten durchgehend befahrbar war, konnte keines der anderen panafrikanischen Projekte in den nächsten drei Jahrzehnten realisiert werden. Gründe waren zwischenstaatliche Konflikte, fehlender Kooperationswillen, anderweitige Prioritäten und vor allem unzureichende Finanzmittel. Insbesondere das Projekt einer marokkanisch-mauretanischen Verbindung scheiterte – trotz mehrfacher Vorstöße für eine Neuauflage der Straßenplanungen – an der gemeinsamen Besetzung der Westsahara und dem baldigen Rückzug Mauretaniens, was darüber hinaus bilateral zu einer neuen Eiszeit und kontinental zur politischen Isolierung Marokkos und zum Auszug des Landes aus panafrikanischen Gremien führte.

Abbildung 12: Grenzübergänge im westsaharisch-nordwestafrikanischen Raum



⇆: Grenzübergang; X: geschlossener Grenzübergang; B: Bahn; F: Fähre; F*: Fähre (Brücke geplant)

Kartengrundlage: Michelin 1975, 1984 und 2000. Eigener Entwurf.

Auf der Tagesordnung stand nun vor allem der Ausbau des jeweiligen inländischen Streckennetzes, wobei dieses in Mauretanien vom Süden über die Mitte des Landes bis heute nicht hinaus kam. Marokko hingegen erweiterte sein Straßennetz in der Westsahara in den 1980er und 1990er Jahren erheblich.¹⁶ Die Grenze zwischen den beiden Staaten blieb in dieser Zeit offiziell geschlossen, abgesehen von vereinzelt gestatteten Konvoifahrten. Bis heute ist die Zahl der Grenzübergänge in der weiteren westlichen Sahara insgesamt und in den anschließenden Regionen immer noch äußerst begrenzt (Abbildung 12). Der offizielle, statistisch erfasste zwischenstaatliche Handel, der noch in den 1970er Jahren einen gewissen Aufschwung erlebt hatte, dümpelte nun wieder auf niedrigstem Niveau (Abbildung 16). Auch der inoffi-

¹³ Siehe Europe Outremer 574, November 1977, S. 47.

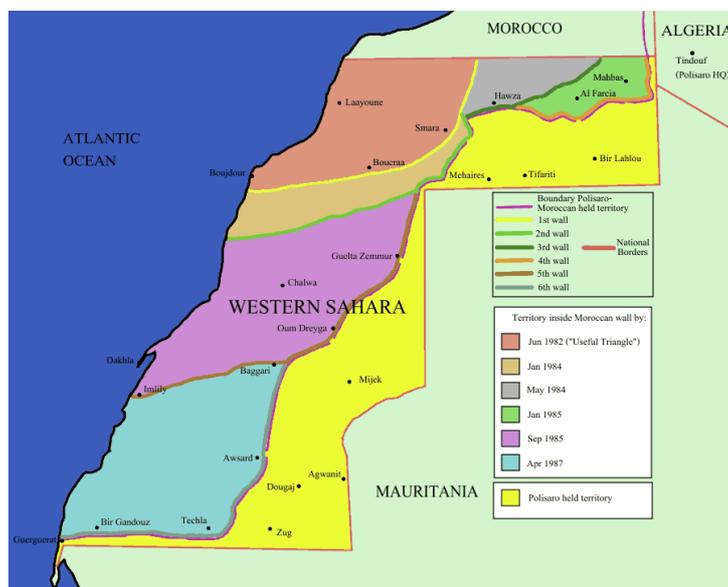
¹⁴ Vgl. droit.francophonie.org/Acct/pages/OnLine/general/doi/Org/O.htm (12.9.2003).

¹⁵ Siehe Santucci 1979, S. 369 f.

¹⁶ Vgl. dazu beispielsweise L'Opinion [Rabat] 12.12.1985, 14.3. und 22.3.1986; Gaudio 1987, S. 60.

zielle Grenzübertritt wurde durch die sukzessive Errichtung einer Reihe von "Mauern", elektronisch überwachten Sandwällen in der Wüste (Abbildung 13), weitgehend unmöglich gemacht. Gleichzeitig blockierten Tuaregkonflikt und Tschadkrieg bis in jüngere Zeit auch die Benutzung östlicher gelegener Transsaharaachsen.

Abbildung 13: Die "Mauer" in der Westsahara



Quellen: upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0a/Western_sahara_walls_moroccan.gif (1.10.2006);
www.minurso.unlb.rog/images/theBerm.jpg (8.11.2006);
news.bbc.co.uk/olmedia/1105000/images/_1106777_sandwall300.jpg (13.1.2005).

Ausbau und Fertigstellung der atlantischen Transsahararoute

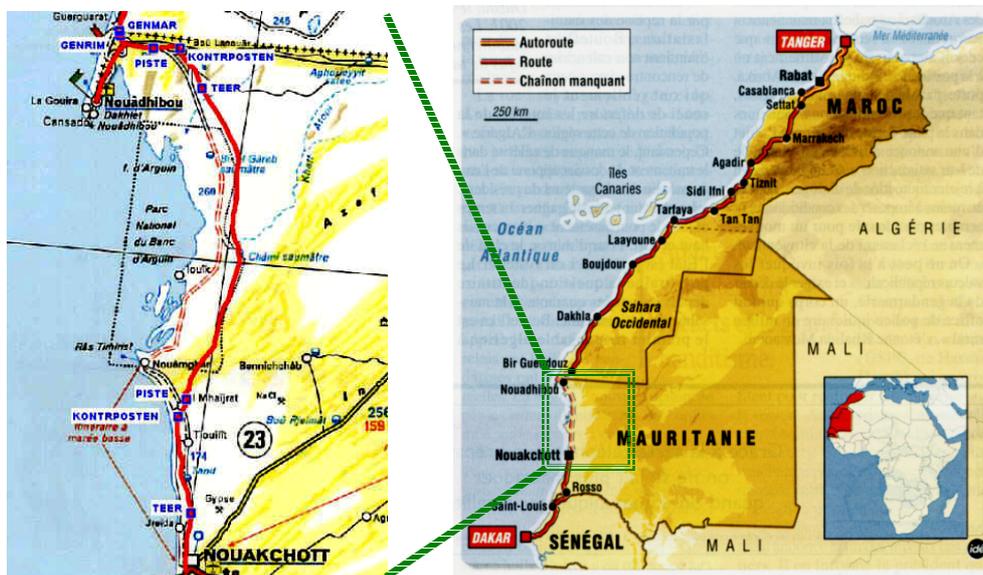
Neue Initiativen zum Bau einer Landverbindung Marokko – Mauretanien und weiter in den Senegal kamen in den 1990er Jahren auf.¹⁷ Während die alten Routen an Nouadhibou vorbeiführten, das erst in der Kolonialzeit als Fischereihafen gegründet worden war und seit den 1960er Jahren als Umschlagplatz für den beginnenden mauretanischen Eisenerzbergbau expandierte, plädierte man diesmal für eine Straße entlang der Atlantikküste. Marokko hatte inzwischen das Teilstück auf dem von ihm verwalteten Territorium der Westsahara fertiggestellt. Mauretanien dagegen war bis dahin aus Sicherheitsgründen (wie der Regulierbarkeit der Handels- und Flüchtlingsströme und der Nähe der Westsahara) gegenüber dem Bau des noch fehlenden Straßenstücks zwischen den politisch und wirtschaftlich wichtigsten Städten,

¹⁷ Vgl. Le Matin du Sahara et du Maghreb [Casablanca] 12.8.1996, 13.4.1999 und 20.6.2000.

Nouakchott und Nouadhibou, zurückhaltend gewesen, obwohl die Strecke für das Land weit- aus wichtiger gewesen wäre als für Marokko.¹⁸ Bis in jüngste Zeit konnte der Landweg zwischen den beiden Zentren lediglich über den Uferstreifen am Atlantik, der nur bei Ebbe be- fahrbar ist, oder auf der von der Hauptstadt landeinwärts führenden Straße über Atar und wei- ter mit der Erzbahn zur Küste zurückgelegt werden. International wurde die Befürchtung aus- gesprochen, dass die Strecke, wenn sie aus topographischen und ökonomischen Gründen in unmittelbarer Küstennähe verlaufen wird, den fisch- und vogelreichen Nationalpark der Banc d'Arguin gefährden könne.¹⁹

Ende der 1990er Jahren verbesserten sich die bilateralen Beziehungen zwischen Marokko und Mauretanien erheblich. Dies verband sich in den Folgejahren mit dem Ausbau der marokkanischen Afrikapolitik, die nun in starkem Maße auch wirtschaftliche Interessen verfolgt.²⁰ Die Entwicklungen führten dazu, dass die Umsetzung der inzwischen ein dreiviertel Jahrhundert alten Planungen tatsächlich in Angriff genommen werden konnte.²¹ Anfang 2002 wurde seit den 1970er Jahren erstmals wieder eine offizielle Grenzübergangsstelle zwischen Marokko und Mauretanien geöffnet, und zwar diesmal am südlichsten Ende der Westsahara kurz vor Nouadhibou.²² Der Bau der anschließenden Straße nach Nouakchott, die über ausgedehnte und schwierig zu querende Dünenfelder verläuft und immer wieder von Sandverwehungen zu reinigen ist, begann 2002 mit internationaler Beteiligung an Bauplanung, -durchführung und -finanzierung (Abbildung 14).

Abbildung 14: Die Atlantikroute Tanger – Dakar und der Teilschnitt Nouadhibou – Nouakchott



Quellen: www.konsulspieker.de/images/karte2.jpg (1.9.2006) nach Karte von Michelin; Jeune Afrique 2146, 25.2.-3.3.2002.

¹⁸ Siehe Libération [Casablanca] 20.6.2000.

¹⁹ Vgl. beispielsweise Frankfurter Allgemeine Zeitung 30.3.1995.

²⁰ Zur jüngeren marokkanischen Afrikapolitik vgl. Saaf 1996; Wippel 2004, 2005.

²¹ Zu der neuen Straße und ihren Auswirkungen vgl. im Folgenden insbesondere Antil/Choplin 2003; Lepidi/Freund 2005; Marfaing/Wippel 2005.

²² Zur Öffnung des Grenzübergangs siehe Le Matin du Sahara et du Maghreb 15.3.2002; Maroc hebdo International [Casablanca] 502, 15.-21.3.2002.

Mit Verspätung konnte die abschnittsweise in Betrieb genommene Strecke schließlich 2006 offiziell eingeweiht werden. Zwischen Tanger und Dakar fehlte nur noch die Asphaltierung des kurzen Abschnitts durch die minenverseuchte neutralisierte Pufferzone an der westsaharischen Grenze, die aufgrund von Protesten der westsaharischen Befreiungsfront Polisario und der UNO nicht angelegt werden konnte.²³ Ein Brückenbau über den Senegalfluss soll auch noch die dort nur wenige Stunden am Tag verkehrende Fähre ersetzen; Geldmittel wurden von verschiedenen Seiten bereits zugesagt.²⁴ Kurzzeitig äußerten nun auch die Europäer Bedenken, dass mit der Straße der Migrationsdruck aus dem Süden zunehmen könne.²⁵ Allerdings wurde der Grenzübergang vorläufig nur für Marokkaner, Mauretaniaer und Europäer geöffnet; Staatsangehörige aus dem subsaharischen Afrika blieben, zumindest aus Richtung Süden, weiterhin auf den besser kontrollierbaren Flugverkehr angewiesen.

Abbildung 15: Entwicklung des Grenzverkehrs bei El Guergarate (2002/03)

	Veränderung des Monatsdurchschnitts Feb.-Dez. 2002 ggü. Jan. 2002	2002	2003
Passagiere	+ 165%	22.360	44.866
Fahrzeuge	+ 105%	7.474	k.A.
Waren	+ 994%	14,38 Mio. MAD	k.A.

Anmerkungen:

- Außenhandel des Zollbezirks Laâyoune, Büro Dakhla: Veränderung 2002/01 + 3.865%
- Einreisen von Mauretaniern nach Marokko: Veränderung 2002/01 + 19%; 2003/02 + 98%

Quellen: Le Matin du Sahara et du Maghreb 15.3.2002; Royaume du Maroc, Ministère de l'Economie, des Finances, de la Privatisation et du Tourisme, ... 2003; handschriftliche Aufstellung von Laurence Marfaing nach Angaben der Administration des douanes et des impôts indirects de Dakhla, August 2003; Royaume du Maroc, Haut Commissariat au Plan ... 2004, S. 102. Eigene Berechnungen.

Der Übergang wird seit seiner Öffnung lebhaft genutzt. Schon im ersten Jahr stieg die Zahl der pro Monat passierenden Reisenden auf mehr als das Zweieinhalbfache und verdoppelte sich nochmals im folgenden Jahr (vgl. Abbildung 15). Die Zahl der Fahrzeuge nahm auf das Doppelte zu, und der Warenverkehr verzehnfachte sich: dies entsprach allerdings nur etwa 7% des gesamten bilateralen Güterausstauschs, der schon seit den 1990er Jahren einen raschen und kontinuierlichen Aufschwung erlebt hatte (Abbildung 16). Beim Gros des Warenverkehrs handelte es sich zunächst vor allem um Kleinhandel von Reisenden, meist Sahrawis und Mauren, die oft aus beiderseitig der Grenze lebenden Familien stammen.²⁶ Dagegen wurde der rege Kleinhandel zwischen Senegal und Marokko weiterhin vor allem auf dem Luftweg abgewickelt.

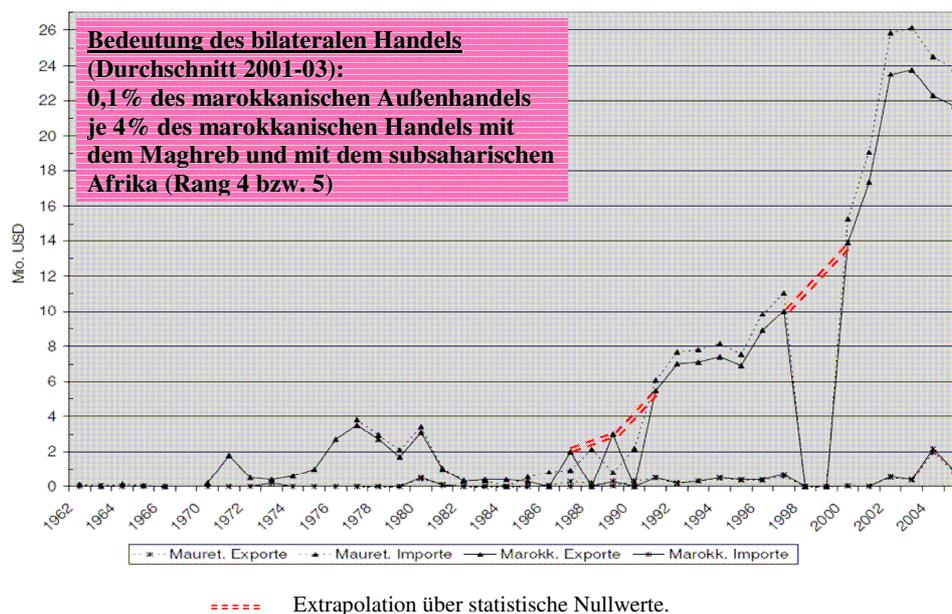
²³ Siehe zum Beispiel auch www.arso.org/S-2001-398f.htm (5.9.2003) mit dem Bericht des UN-Generalsekretärs von Februar 2001 über die Lage in der Westsahara.

²⁴ Siehe dazu beispielsweise Le Soleil [Dakar] 20.3.2003, 31.1. und 12.7.2006; Nouakchott-Info [Nouakchott] 9.4.2003 und 13.7.2006.

²⁵ Siehe La Vie éco [Casablanca] 4133, 14.-20.9.2001; The International Herald Tribune 25.11.2003; Lepidi/Freund 2005, S. 47 ff. Entgegen europäischen Befürchtungen wurde in Nouakchott-Info 2.6.2005 herausgestellt, dass vielmehr die Straße die effektive Kontrolle der Migrationsströme erlaube.

²⁶ Ausführlicher zum Handel, insbesondere auf dem südlichen Abschnitt der Tanger-Dakar-Route, vgl. auch Marfaing 2005a, 2005b.

Abbildung 16: Die Entwicklung des marokkanisch-mauretanischen Handels



Quellen: Internationale Statistiken nach Wippel 2008, S. 815 f. Eigene Berechnung.

Vor Ort brachte der Straßenbau rasch zahlreiche Änderungen mit sich: die Baucamps brachten neues Leben in die Wüste, die damit verbundene Bohrung von Brunnen zog zahlreiche Nomaden zu den neuen Wasserquellen; einzelne Pioniere begannen schon bald entlang der Strecke Tankstellen, Werkstätten, kleine Läden und Pausenstationen zu errichten – bescheidene Ansammlungen von Buden und Gebäuden, die bald Kristallisationspunkte kleinerer Ansiedlungen werden könnten. Eine weitere Zunahme des bilateralen Handels ergab sich mit der Fertigstellung der Straße 2006, die Marokko mit den beiden größten Bevölkerungs- und Wirtschaftszentren Mauretaniens verbindet: Prompt stieg der Verkehr auf der Strecke erheblich an, bald waren auch vermehrt große LKWs unterwegs, die beispielsweise marokkanisches Frischobst und -gemüse nach Süden und mauretanische Fischladungen in beide Richtungen beförderten.²⁷ Marokkanische Konsumgüter waren auf mauretanischen Märkten sehr präsent und verdrängten Waren anderer – europäischer wie afrikanischer – Herkunft; zugleich halbierten sich die Preise vieler Konsumgüter.

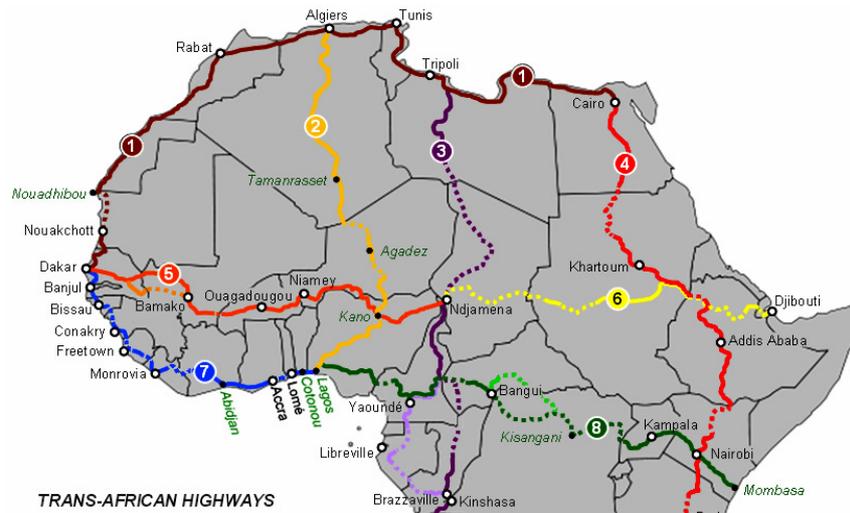
Zwischenzeitlich gab es marokkanische Vorschläge, auch Straßenverbindungen in den Norden Mauretaniens wieder zu eröffnen, was aber aufgrund der politischen Lage vorerst aussichtslos erscheint.²⁸ Dagegen vereinbarten Mauretanien und Algerien 2005, bald die Strecke Tindouf – Choum zwischen den beiden Ländern auszubauen: dies würde den Norden Mauretaniens erschließen helfen und gleichzeitig Algerien den seit langem gesuchten Zugang zu einem Hafen am Atlantik bieten.²⁹

²⁷ Siehe beispielsweise L'Economiste [Casablanca] 18.10.2006; Libération 22.10.2007; Syfia International 14.4.2006 (www.syfia.info/fr/print.asp?article_num=4387; 31.10.2006).

²⁸ Vgl. zum Beispiel Le Matin du Sahara et du Maghreb 21.8.2002.

²⁹ Siehe dazu El Watan [Algier] 18.3.2006; Jeune Afrique 2358, 19.-25.3.2006; Nouakchott-Info 17.3. und 8.5.2006.

Abbildung 17: Transsahararouten im panafrikanischen Straßennetz (2000er Jahre)



Quelle: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/03/Map_of_Trans-African_Highways.PNG
(11.8.2007; Ausschnitt aus der Originalkarte).

Die Fernhandelswirkungen der gerade fertiggestellten Straße, die vorerst im Senegal noch in einer Sackgasse endete, blieben jedoch äußerst beschränkt, gäbe es nicht zahlreiche Anschlussprojekte, die aufgrund günstigerer regionalpolitischer Konstellationen endlich in Angriff genommen werden (Abbildung 17). So stellt die Straße selbst auch einen Abschnitt der Ende der 1980er Jahre konzipierten transmaghrebischen "Autobahn" von Libyen nach Mauretanien dar, die wiederum Teil euro-mediterraner Planungen ist.³⁰ Diese nähert sich der Fertigstellung, droht aber ohne Grenzöffnung zwischen Marokko und Algerien wirkungslos zu bleiben. Ein anderes Projekt, das trotz aller technischen und finanziellen Risiken vorangetrieben wird, ist der Bau einer "festen Verbindung" über die Straße von Gibraltar.³¹ Auch die anderen panafrikanischen Straßenbauvorhaben wurden in den letzten Jahren, vor allem im Rahmen des NEPAD-Programms (*New Partnership for Africa's Development*) und der regionalen Integration in Westafrika (*Economic Community of West African States/ECOWAS*), wieder belebt.³² So sind Verbindungen von der in Ost-West-Richtung verlaufenden "Route de l'Espoir" im Süden Mauretaniens nach Mali teils in Bau, teils so gut wie fertig gestellt.³³ Auch die Straße von Dakar nach Mali als Teil der Transsahelroute wird auf einen belastungsfähigen Standard gebracht.³⁴ Gleichzeitig wird das seit den 1960er Jahren nur langsam voranschreitende Konkurrenzprojekt der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden "Straße der afrikanischen Einheit" durch Algerien vorangetrieben.

³⁰ Zu den transmaghrebischen Straßenplanungen vgl. zum Beispiel L'Opinion 15.5.1990, 26.9.1991 und 29.11.1992; zu den Projekten im euro-mediterranen Rahmen insbesondere Consortium Inframed 1997 und GTMO Inframed 1997.

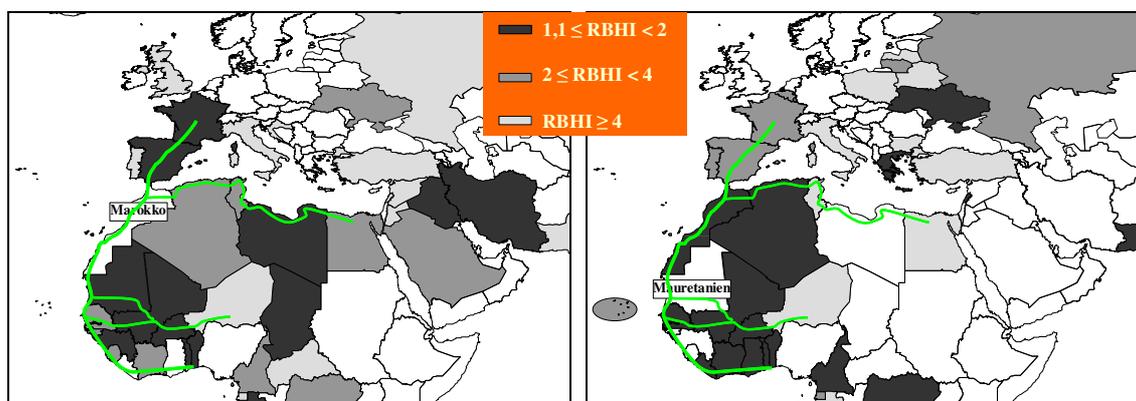
³¹ Vgl. dazu Wippel 2000.

³² Siehe beispielsweise www.sec.ecowas.int/sitecedaao/english/achievements-2.htm (28.1.2004); www.nepad.sn.org/private/projects/public/liste_proj_resume.php (18.3.2004); Le Soleil 14.5.2003 und 25.6.2004.

³³ Vgl. unter anderem Nouakchott-Info 26.2.2002, 23.6.2003 und 22.11.2004.

³⁴ Siehe auch Le Soleil 30.3. und 4.8.2006; Nouakchott-Info 15.4.2005.

Abbildung 18: Relative bilaterale Handelsintensitäten Marokkos und Mauretaniens (2001-03)



Quelle: Nach Daten des International Monetary Fund 2004. Eigene Berechnung und Darstellung.

Damit erhalten insbesondere die Sahelstaaten, deren Handel hauptsächlich auf Europa ausgerichtet ist, Zugang zu den großen Seehäfen (vor allem nach der weitgehenden Abtrennung von Abidjan nach den Bürgerkriegsunruhen in Côte d'Ivoire), aber auch Straßenanschluss nach Europa. Unter anderem können landwirtschaftliche Produkte, für die die Luftfracht zu teuer ist, in wenigen Tagen europäische Märkte erreichen. Auch für Marokko wird der Landweg für den Afrikahandel attraktiver. Die Karten in Abbildung 18 zeigen, dass die neuen Straßen Länder verbinden, mit denen sowohl Marokko als auch Mauretanien intensiv Handel betreiben.³⁵ Allerdings werden auch dann die Fahrstrecken lang bleiben. Die Verschiffung der Waren zwischen Westafrika und Europa mag zwar länger dauern, doch die Transportkosten werden auch heute meist noch günstiger ausfallen. Auch im Handel zwischen den westafrikanischen Küstenstaaten und dem Maghreb einschließlich Marokko wird die schon lange geplante Etablierung einer Seeverbindung eine ernstzunehmende Konkurrenz für die Straße darstellen.

Symbolische Bedeutungen der Transsaharastaße

Die zahlreichen Äußerungen und Kommentare marokkanischer Politiker und in der marokkanischen Presse lassen dem Bau der Transsaharastaße auch eine große symbolische Rolle zukommen.³⁶ Dies betrifft zum einen die kontinentale Perspektive: Bedeutung wurde dabei der Strecke für den gesamten afrikanischen Kontinent als Teil einer "transafrikanischen Achse", die die "Integration Afrikas" verstärke oder gar erst ermögliche, zugewiesen.³⁷ Als "Straße der Hoffnung"³⁸ stelle sie eine "Chance für Afrika"³⁹ dar; ihr Bau sei ein "Akt der afrikanischen

³⁵ Berechnet wurden "relative bilaterale Handelsintensitäten" (RBHI), die die Welthandelsanteile der jeweiligen Partner berücksichtigen und aus manchen methodischen Gründen Regionalisierungen von Handelsbeziehungen besser aufzeigen als prozentuale Anteile am Außenhandel. Im einfachsten Berechnungsfall wird der Anteil des Handels mit einem Partner am gesamten Außenhandel des Untersuchungslandes mit dem Welthandelsanteil des Partners verglichen. Ist der Quotient der beiden Terme größer als Eins, besteht "regionalisierter" Handel, d.h. mit dem Partner wird prozentual mehr gehandelt, als es dessen Welthandelsanteil entspricht.

³⁶ Im Folgenden handelt es sich um eigene wörtliche, zum Teil sinngemäße Übersetzungen der meist französischen Originalzitate.

³⁷ Siehe beispielsweise *Le Matin du Sahara et du Maghreb* 20.6.2000; *Al Bayane* [Casablanca] 25.7.2000.

³⁸ So *Le Matin du Sahara et du Maghreb* 20.6.2000.

Solidarität und Einheit"⁴⁰ und Ergebnis einer beispielhaften Süd-Süd-Kooperation.⁴¹ Im Besonderen erhielt die Straße ihre Bedeutung als transsaharische Verbindung.⁴² So stelle sie innerhalb Afrikas vor allem ein "Bindeglied"⁴³ zwischen Nordafrika/dem Maghreb und dem westlichen/subsaharischen Afrika dar. Zugleich öffne sie den Kontinent nach außen zur Welt,⁴⁴ vor allem nach Europa.⁴⁵ Afrikanische Stimmen verbanden damit Hoffnungen auf den Aufschwung von Wirtschaft und Handel und die Errichtung eines zukunftssträchtigen, Nord und Süd verbindenden euro-afrikanischen Raumes. Entsprechend standen schon bei den Franzosen in der Kolonialzeit die Verkehrsprojekte durch die Sahara für großräumige Verbindungen "von Dünkirchen bis Brazzaville" oder "vom Rhein bis zum Kongo".⁴⁶ Bereits damals wurde festgestellt, dass die Sahara selbst kein Verkehrshindernis mehr darstelle, sondern eine große Kommunikationsachse.

Besonders in Marokko wurde die Bedeutung der neuen Verkehrsachse immer wieder betont. Regelmäßig wurden in diesem Zusammenhang die mehrfachen Zugehörigkeiten des Landes zu Afrika, zum Maghreb und zur arabischen Welt sowie zum Mittelmeerraum, die die Strecke verbindet, ebenso wie die zentrale Lage des Landes im nordwestlichen Afrika hervorgehoben. Marokko kam dabei die Rolle einer "Brücke" zwischen Europa und Subsahara-Afrika zu,⁴⁷ durch die Straße werde seine Rolle als Transitland weiter aufgewertet.⁴⁸ Dies galt insbesondere in Verbindung mit weiteren Großvorhaben wie dem "Jahrtausendprojekt" des neuen Atlantikhafens von Tanger⁴⁹ als "Pforte Afrikas" bzw. "Tor zur Welt"⁵⁰ oder dem geplanten Tunnel durch die Straße von Gibraltar. Zusammen stellten die Projekte eine "natürliche" und "unumgehbare" Verbindung zwischen Afrika und Europa her,⁵¹ seien das "Rückgrat Westafrikas", aber auch die "Hauptschlagader", die Marokko "dauerhaft mit Europa und Afrika verbinde".⁵²

Generell wurde der Straße "strategische Bedeutung" zugeschrieben.⁵³ Sie eröffne ein ganzes "Spektrum von Möglichkeiten" und sei nur mit Großprojekten wie dem Suez- oder dem Panamakanal oder der transsibirischen Eisenbahn zu vergleichen.⁵⁴ Unter den Beziehungen zwischen den Ländern und Regionen wurde der wirtschaftliche Austausch an erster Stelle genannt. Ökonomische Vorteile ergeben sich durch erleichterte und schnellere Verbindungen, von denen man sich eine bessere Nutzbarkeit der immensen ökonomischen Potenziale Afri-

³⁹ So Al Bayane 25.7.2000.

⁴⁰ So Le Matin du Sahara et du Maghreb 20.6.2000.

⁴¹ So Le Matin du Sahara et du Maghreb 5.5.2003.

⁴² Wie zum Beispiel in Maroc hebdo International 613, 9.-15.7.2004.

⁴³ So Libération 20.6.2000.

⁴⁴ Vgl. Al Bayane 25.7.2000.

⁴⁵ Vgl. Maroc hebdo International 502, 15.-21.3.2002.

⁴⁶ Vgl. o.V. 1955, S. 35 und de Lattre 1955, S. 68.

⁴⁷ Siehe Al Bayane 25.7.2000; ähnlich Le Matin du Sahara et du Maghreb 16.4.2006 und 16.1.2007.

⁴⁸ Vgl. beispielsweise Al Bayane 25.7.2000.

⁴⁹ Siehe Al Bayane 25.7.2000.

⁵⁰ So der senegalesische Präsident laut Le Matin du Sahara et du Maghreb 24.7.2000.

⁵¹ Siehe www.mtpnet.gov.ma/documentation/periodiques/Bulletin/FAITS.htm (30.1.2003).

⁵² So Boughdadi 1998, S. 127 f.

⁵³ Siehe beispielsweise Le Matin du Sahara et du Maghreb 10.9.2001.

⁵⁴ Vgl. Boughdadi 1998, S. 127 f.

kas, eine Belebung des Handels untereinander, die wirtschaftliche Integration des Kontinents und den Ausbau der Zusammenarbeit erhoffte.⁵⁵ In marokkanischen Kommentaren wurde ausdrücklich betont, dass die neue "Autobahn"⁵⁶ nationalen Unternehmen den "schwarzen Kontinent" für Investitionen erschließe.⁵⁷ Zudem eröffneten sich dem Königreich Exportmöglichkeiten für Güter, aber auch für Know How und Expertise.

Im Speziellen werde das ambitionierte Projekt die drei nun eng miteinander befreundeten Staaten Marokko – Mauretanien – Senegal zusammenbinden.⁵⁸ Die Straße wurde vor allem immer wieder als wichtigstes Projekt des aufblühenden Verhältnisses zum "Bruderland" Mauretanien hervorgehoben, und es wurde auf den damit einhergehenden Aufschwung des Handels gehofft.⁵⁹ Die Verbindung stand zugleich für die (faktisch notleidende) Kooperation unter den Maghrebstaaten. Auch für die mauretanische Seite wird die gestärkte Rolle des Landes als "wichtiger Kreuzungspunkt für den Handel"⁶⁰ und als Scharnier für kulturelle und religiöse Kontakte zwischen Nord- und Westafrika betont.⁶¹

Schon die Öffnung des marokkanisch-mauretanischen Grenzübergangs wurde unter anderem mit großen Erwartungen verknüpft, dass sie die Kontakte von oben und von unten erleichtere, die familiären und wirtschaftlichen Beziehungen fördere und den wirtschaftlichen Aufschwung vor Ort ermögliche. Die Reise werde komfortabler: der Grenzübertritt sei jetzt ohne Probleme möglich.⁶² Händler in den Grenzgebieten müssten nicht mehr den langwierigen Transit über den Flughafen von Casablanca wählen. Auch für den Abtransport aus den Eisenerzminen im Norden Mauretaniens würden sich neue Wege ergeben. Der Straßenbau und die Öffnung der Grenzen werden es der Region – vor allem der von Marokko besetzten Westsahara – erlauben, den ihr zustehenden Platz, insbesondere im Handel, wiederzuerlangen.⁶³ Neben dem Handel profitiere vor allem die lokale Bevölkerung, die oft über die Staatsgrenzen hinweg verteilt lebt, vom freien Personenverkehr.⁶⁴ Umgekehrt wurde die Grenzöffnung auch als Geste Mauretaniens, die "Marokkanität" der Westsahara anzuerkennen, interpretiert.⁶⁵ Beide Seiten erkannten, dass die Möglichkeiten, die die Straße der Entwicklung der Region eröffne, noch nicht voll nutzbar seien, solange die endgültige Lösung der Saharafrage ausstehe.⁶⁶

⁵⁵ Siehe beispielsweise *Le Matin du Sahara et du Maghreb* 20.6.2000; *Al Bayane* 25.7.2000.

⁵⁶ Vgl. *Le Matin du Sahara et du Maghreb* 23.10.2002.

⁵⁷ So *Al Bayane* 25.7.2000. Ähnlich *Maroc hebdo International* 522, 2.8.-5.9.2002.

⁵⁸ Vgl. *Le Matin du Sahara et du Maghreb* 20.6.2000.

⁵⁹ Siehe beispielsweise *Al Bayane* 27.12.2001; *Le Matin du Sahara et du Maghreb* 10.9.2001; *Maroc hebdo International* 476, 7.-13.9.2001 und 477, 14.-20.9.2001; von mauretanischer Seite *Nouakchott-Info* 9.9.2001 und der Generalsekretär im mauretanischen Ausrüstungs- und Transportministerium laut *Agence Mauritanienne d'Information [Nouakchott]* 27.1.2001.

⁶⁰ So *Le Journal hebdomadaire [Casablanca]* 39, 10.-16.11.2001 und nach *Nouakchott-Info* 25.11.2007.

⁶¹ Siehe den Generalsekretär im mauretanischen Ausrüstungs- und Transportministerium laut *Agence Mauritanienne d'Information* 27.1.2001.

⁶² Vgl. *Maroc hebdo International* 502, 15.-21.3.2002.

⁶³ So der Regionalpräsident von Oued Ed Dahab-Lagouira laut *Maroc hebdo International* 502, 15.-21.3.2002 und 473, 13.-19.7.2001. Siehe ähnlich auch *Le Matin du Sahara et du Maghreb* 15.7.1999 und 3.6.2004.

⁶⁴ Siehe *Maroc hebdo International* 473, 13.-19.7.2001 und 502, 15.-21.3.2002.

⁶⁵ Vgl. *Maroc hebdo International* 541, 17.-23.1.2003.

⁶⁶ Siehe beispielsweise *Maroc hebdo International* 473, 13.-19.7.2001 und 476, 7.-13.9.2001.

Die Transsahararoute wurde also auch mit kulturellen, menschlichen⁶⁷ und historischen Kontakten in Verbindung gebracht. So erlaube der geplante Bau der Straße der transsaharischen Achse "last not least, ihre vorkoloniale Bedeutung wieder zu erlangen",⁶⁸ zwischenzeitlich ins Abseits geratene Orte entlang der Strecke könnten wiederaufleben.⁶⁹ Schließlich wurde betont, dass die Straße Marokko mit seinen afrikanischen Wurzeln "versöhne" und diese wiederentdecken lasse.⁷⁰ Die Straßen-"Verbindung" erinnerte an andere "Verbindungen des Bluts, der Sprache, der Geschichte und der Religion".⁷¹ Selten waren dagegen öffentlich geäußerte negative Reaktionen auf die Transsaharastrasse, die ja auch eine Öffnung für weniger willkommene Erscheinungen wie illegale Migration oder Kriminalität darstelle.⁷² Das lang anhaltende Fehlen der Straße zwischen den beiden größten Städten Mauretaniens wurde den Befürchtungen zugeschrieben, die "die geopolitische Gefahr des großen Nachbarn im Norden" hervorrief; inzwischen beweise der Bau vielmehr das Vertrauen, das Mauretanien in die neue Ära der Beziehungen setze.⁷³

Abschließende Betrachtung

Der Fertigstellung der ersten modernen Landverkehrsverbindung über die Sahara hinweg gelang erst 100 bis 150 Jahre, nachdem die ersten Vorstellungen dazu entwickelt worden waren. Mit der Realisierung verlagerte sich die westliche Hauptroute erstmals vom Binnenland an die Küste (vgl. Abbildung 19). Entsprechend fand eine Verschiebung bestimmter Knotenpunkte (von Chinguetti auf Atar und jüngst nach Nouadhibou) statt. Der Nord-Süd-Handel über die Sahara hinweg ist jedoch nicht allein von fehlender bzw. vorhandener Straßeninfrastruktur abhängig, zumal heutzutage vielfältige andere Verkehrsmöglichkeiten existieren. Gute Straßenverbindungen stellen zwar eine günstige Randbedingung dar, die Entwicklung des Handels und die Nutzung der Strecke sind jedoch vor allem politisch bedingt.

Dem Straßenbau liegen mannigfaltige politische und wirtschaftliche Motive zugrunde. Die Nutzung der fertiggestellten Strecken ist in besonders starkem Ausmaß politischen Bedingungen unterworfen. Die Bedeutung für den Handel ist wichtig, sie zeigt sich auf unterschiedlichen Maßstabsebenen, allerdings mit großen Unterschieden in den jeweiligen Auswirkungen. Bedeutung hat die Straße vor allem für den grenzüberschreitenden Regionalhandel zwischen den relativ grenznahen Gebieten, inzwischen auch im bilateralen zwischenstaatlichen Verkehr. Nicht vergessen werden darf hier der umfangreiche Kleinhandel, der sich aber zahlreicher offizieller, halboffizieller und illegaler Routen bedienen kann, auch wenn er im Grenzgebiet durch massive Befestigungsanlagen weitgehend eingeschränkt bzw. abgedrängt wurde. Immerhin ergab sich bereits in den 1990er Jahren eine gewisse Entkoppelung von Handel und Politik bzw. ein Vorlauf der wirtschaftlichen vor der Verbesserung der politischen Beziehungen zwischen Marokko und Mauretanien. Einen weiteren wichtigen Aspekt des Straßenbaus entlang der Atlantikküste stellt die innere Landeserschließung dar – für Marokko die strategi-

⁶⁷ Speziell dazu siehe Al Bayane 25.7.2000.

⁶⁸ Libération 20.6.2000.

⁶⁹ So Maroc hebdo International 502, 15.-21.3.2002.

⁷⁰ Vgl. Al Bayane 25.7.2000.

⁷¹ So der Generalsekretär im marokkanischen Ausrüstungsministerium, zit. nach Agence Mauritanienne d'Information 27.1.2001.

⁷² Siehe beispielsweise Nouakchott-Info 22.1.2003.

⁷³ So Le Journal hebdomadaire 39, 10.-16.11.2001.

sche Anbindung der Westsahara an die Kernlande, für Mauretanien die Einbindung des größten Wirtschaftszentrums des Landes in den nationalen Wirtschaftsraum.

Abbildung 19: Die Verlagerung der westsaharischen Straßenverbindung (1970-2000)



Quellen: Michelin 1975, 1984 und 2000, jeweils Titelblatt. Eigene Ergänzungen.

Für den interkontinentalen Fernhandel mögen sich Vorteile für bestimmte Warengruppen ergeben. Insgesamt sind hier aber die zeitlichen und monetären Opportunitätskosten gegenüber Schiff und Flugzeug noch hoch. Daher kann über mittelfristige Folgeeffekte der neuen Transsaharastraße wenig gesagt werden. Wesentlich werden dafür die künftige Einbindung in ein weiter gespanntes Straßennetz, vor allem im westlichen Afrika, sein und die weitere Entwicklung der politischen Verhältnisse auf dem Gebiet der engeren Westsahara. Problematisch bleiben vor allem die willkürliche Öffnung und Schließung von Grenzübergängen und die aufwändigen und unzuverlässigen Prozeduren des Grenzübertritts. Weiterhin fehlen attraktive und durchsetzbare Handelsvereinbarungen zwischen den betroffenen Ländern.

Eine große Rolle spielt die neue Straße auf symbolischer Ebene als Zeichen für den regionalen Zusammenhalt, eigene regionale Zugehörigkeiten und ökonomische Potenziale. Sie steht dabei vor allem für außenwirtschaftliche Ambitionen Marokkos; aber auch die Einbindung der Westsahara in das regionale und kontinentale Verkehrs- und Beziehungsnetz ist aus marokkanischer Sicht von großer (vornehmlich politischer) Wichtigkeit. Auch hier bleibt vorerst skeptisch abzuwarten, wie sich diese positiven Wahrnehmungen im Weiteren konkret auf die zwischenstaatlichen Beziehungen und den regionalen Handel niederschlagen werden. Die Bedeutung der Transsaharastraße wird jedenfalls dann völlig überhöht, wenn ihr die entscheidende Rolle "für das wirtschaftliche Überleben der gesamten Subregion" zugeschrieben wird.⁷⁴

⁷⁴ So Maroc hebdo International 476, 7.-13.9.2001.

Literatur

- Antil, Alain/Armelle Choplin: Le chaînon manquant, Notes sur la route Nouakchott-Nouadhibou, dernier tronçon de la transsaharienne Tanger-Dakar, in: *Afrique contemporaine* 208, (2003)4, S. 115-126.
- Aouad-Badoual, Rita: Les Incidences de la Colonisation Française sur les Relations entre le Maroc et l'Afrique Noire (c. 1875-1935), unveröff. Diss., Université de Provence (Aix-Marseille I), Aix-en-Provence 1994.
- Austen, Ralph A.: Marginalization, stagnation, and growth: the trans-Saharan caravan trade in the era of European expansion, 1500-1900, in: James D. Tracy (Hg.), *The Rise of Merchant Empires, Long Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, Cambridge University Press, Cambridge u.a. 1990, S. 311-350.
- Bejui, Dominique/Pascal Bejui: Exploits et fantasmes transsahariens, 80 ans de traversées sahariennes abouties ou... rêvées, en auto, en camion, en train et en avion, La Régordane, Chanac 1994.
- Blin, Louis: L'Algérie du Sahara au Sahel, Route transsaharienne, économie pétrolière et construction de l'Etat, L'Harmattan, Paris 1990.
- Boubacar, Barry: La Sénégalie du XVe au XIXe siècle, Traite négrière, Islam et conquête coloniale, L'Harmattan, Paris 1988.
- Boughdadi, Mohamed: Le passé et le présent marocains du Sahara (avec textes, documents et citations à l'appui), Editions Maroc-Soir, Casablanca 1998.
- Calmel: Le Transmauritanien, Mémoire présenté à Monsieur le Général Lyautey Commissaire Résident Général de France au Maroc le 5 Décembre 1919, revu en Novembre 1920, Emile Larose, Paris 1920.
- Chabar, Hamid: Passé et présent des relations entre le Maroc et l'Afrique sub-saharienne des origines à l'éclatement du conflit saharien, in: ders./Habib El Malki, *Le Maroc dans l'Environnement international et régional*, Cahier 25, Université Catholique de Louvain, Institut des pays en développement, Centre d'Etudes et de Recherches sur le Monde Arabe Contemporain, Louvain-la-Neuve 1984, S. 41-106.
- Chikh, Slimane (Hg.): *Le Maghreb et l'Afrique subsaharienne*, Editions du CNRS, Paris 1980a.
- Chikh, Slimane: La politique africaine de l'Algérie, in: ders. (Hg.), *Le Maghreb et l'Afrique subsaharienne*, Editions du CNRS, Paris 1980b, S. 1-54.
- Consortium Inframed (u.a.): *Projet INFRAMED, Synthèse finale, Version Définitive*, GTMO Groupe de Transport de la Méditerranée Occidentale, Barcelona, 5 décembre 1997 (www.cetmo.org/doc/sintesfr.pdf, 17.11.2003).
- de Bayser: *Trans-Afrique, Œuvre de Prospérité Internationale*, Société d'Editions Géographiques, Maritimes et Coloniales, Paris 1933.
- de la Serre, Françoise: Les revendications marocaines sur la Mauritanie, in: *Revue Française de Science Politique* 16(April 1966)2, S. 320-331.
- de Lattre, J.M.: Les grands ensembles africains, Aspects économiques financiers de l'industrie saharienne, in: *Cahiers Charles de Foucauld* 39, (1955)3, S. 66-102.
- Désiré-Vuillemin, Geneviève: *Histoire de la Mauritanie, Des origines à l'indépendance*, Karthala, Paris 1997.
- Devisse, Jean: Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la Méditerranée, Un essai sur le commerce africain médiéval du XI^e au XVI^e siècle, in: *Revue d'Histoire économique et sociale* 50(1972)1, S. 42-73 und 50(1972)3, S. 357-397.

- Donon, Jean: Le Transmauritanien, Une solution de la question des chemins de fer transsahariens, in: Renseignements Coloniaux et Documents (1922)1, Beilage zu L'Afrique Française 32(1922)1, S. 17-21.
- du Puigauveau, Odette: La piste Maroc-Sénégal, Librairie Plon, Paris 1954.
- Gaudio, Attilio: Mauritanie: mobilisation au nord, raidissement au sud, in: Géopolitique Africaine 6, (1987), S. 57-73.
- Gaudio, Attilio: Le Dossier du Sahara Occidental, Nouvelles Editions Latines, Paris 1978.
- GTMO Inframed: Projet INFRAMED, Résumé exécutif, [Barcelona 1997] (www.cetmo.org/doc/inframfr.pdf; 8.10.2003).
- International Monetary Fund: Direction of Trade Statistics, Database and Browser, CD-Rom Version 1.1.96, Washington, DC 2004.
- Le Sahara Français (Themenheft), Cahiers Charles de Foucauld 39, (1955)3.
- Lepidi, Pierre/Philippe Freund: Nouakchott-Nouadhibou, La Mauritanie trace sa route, Ibis Press, Paris 2005.
- Lugan, Bernard: Histoire du Maroc, Perrin/Critéon, [Paris] 2000.
- Marfaing, Laurence: Von der Pilgerfahrt nach Fès zum Handel in Marokko: Senegalesische Händler und Händlerinnen in Casablanca, in: Steffen Wippel (Hg.), Wirtschaft im Vorderen Orient, Interdisziplinäre Perspektiven, Klaus Schwarz Verlag, Berlin 2005a, S. 235-260.
- Marfaing, Laurence: Commerçantes et commerçants sénégalais à Casablanca: du pèlerinage au business, in: Critique économique [Rabat] 16, 6(2005b), S. 137-152.
- Marfaing, Laurence: Relations et échanges des commerçants sénégalais vers la Mauritanie et le Maroc au XIX^e siècle, in: dies./Steffen Wippel (Hg.), Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine, Un espace en constante mutation, Karthala/ZMO, Paris/Berlin 2004, S. 251-276.
- Marfaing, Laurence/Steffen Wippel: Die Öffnung des Landwegs Dakar-Tanger und die Wiederbelebung transsaharischer Beziehungen, in: Comparativ, Leipziger Beiträge zur Universalgeschichte und vergleichenden Gesellschaftsforschung 15(2005)4, S. 109-140.
- Mauny, Raymond: Tableau géographique de l'Ouest africain au Moyen-Age d'après les sources écrites, la tradition et l'archéologie, Institut Français d'Afrique Noire, Dakar 1961.
- Michelin: Afrique Nord et Ouest, 1/400 000, Karte 953, Paris 2000.
- Michelin, Afrique Nord et Ouest, 1/400 000, Karte 153, Paris 1984.
- Michelin, Afrique Nord et Ouest, 1/400 000, Karte 153, Paris 1975.
- Neubauer, Heinz J.: Die Transafrikastraßen - Rückgrat eines kontinentalen Straßennetzes, in: Der Überblick 12(1976)4, S. 24-28.
- o.V.: Problèmes frontaliers et territoriaux au Maghreb, L'abandon de la revendication marocaine sur la Mauritanie, in: Maghreb 38, (1970), S. 35-41.
- o.V.: Un projet grandiose et constructif: La création d'un territoire autonome saharien français, in: Cahiers Charles de Foucauld 39, (1955)3, S. 33-41.
- o.V.: La pacification du Sahara occidental et ses conséquences, in: L'Afrique Française 45(1935)[4], S. 225-229.
- Ould Cheikh, Abdel Wedoud: Mauritania: Nomadism and peripheral capital, in: Hamid Aït Amara/ Bernard Founou-Tchuigoua (Hg.), African agriculture, The critical choices, United Nations University Press/Zed Books Ltd., Tokyo/London/New Jersey 1990 (www.unu.edu/unupress/unup-books/uu28ae/uu28ae0a.htm; 9.3.2005).
- Ould Daddah, Moktar: La Mauritanie contre vents et marées, Karthala, Paris 2003.
- Ould El Hacem, Moctar: Les échanges inter-maghrébines à travers "la piste impériale" Nouakchott-Tindouf-Goulimime 1920-1950, in: Chantal Chanson-Jabeur/Xavier Godard/Mohamed Fakhfakh,

- Bouziane Semmoud (Hg.): Villes, transports et déplacements au Maghreb, Actes du colloque organisé du 8 au 10 octobre 1992 à Paris par le Laboratoire "Tiers-Mondes, Afrique", L'Harmattan, Paris u.a. 1996, S. 145-152.
- Royaume du Maroc, Haut Commissariat au Plan, Direction de la Statistique: Le Maroc en chiffres 2003, BMCE Bank, 43. Ausg., Casablanca 2004.
- Royaume du Maroc, Ministère de l'Economie, des Finances, de la Privatisation et du Tourisme, Administration des Douanes et Impôts Indirects [Regionalbüro Dakhla]: Tableaux concernant les statistiques du 02/02/2002 Au 31/12/2002, Voie terrestre (Computerausdruck), August 2003.
- Saaf, Abdallah (Hg.): Le Maroc et l'Afrique après l'indépendance, Université Mohammed V, Publications de l'Institut des Etudes Africaines, Rabat 1996.
- Santucci, Jean-Claude: La Mauritanie dans les relations inter-maghrébines, in: Centre de Recherches et d'Études sur les Sociétés Méditerranéennes/Centre d'Etudes d'Afrique Noire (Hg.), Introduction à la Mauritanie, CNRS, Paris 1979, S. 361-380.
- Serjac, Jean: Mauritanie et Maroc, in: L'Afrique et l'Asie 45, (1959)1, S. 11-21.
- Thomas, Marc-Robert: Sahara et Communauté, Presses Universitaires de France, Paris 1960.
- Treyer, Claude: Sahara 1956-1962, Les Belles Lettres, Paris 1966.
- Weichhart, Peter: Mikroanalytische Ansätze der Sozialgeographie - Leitlinien und Perspektiven der Entwicklung, in: Monika Petermüller-Strobl/Johann Stötter (Hg.), Der Geograph im Hochgebirge, Beiträge zu Theorie und Praxis geographischer Forschung, Festschrift für Helmut Heuberg zum 70. Geburtstag von seinen Schülern gewidmet, Selbstverlag des Institutes für Geographie der Universität Innsbruck, Innsbruck 1993, S. 101-115.
- Wippel, Steffen: Territorialisierungen und Regionalisierungen im nordwestlichen Afrika - Wirtschaft, Politik und Raum in den marokkanisch-mauretanischen Beziehungen, Habilitationsschrift, Philosophische Fakultät und Fachbereich Theologie der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg 2008.
- Wippel, Steffen: L'espace nord-ouest africain en mouvement, L'évolution récente des relations économiques entre le Maroc, la Mauritanie et le Sénégal, in: Critique économique [Rabat] 16, 6(2005), S. 153-161.
- Wippel, Steffen: Le renouveau des relations entre le Maroc et l'Afrique subsaharienne: La formation d'un espace économique transsaharien?, in: Laurence Marfaing/Steffen Wippel (Hg.), Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine, Un espace en constante mutation, Karthala/ZMO, Paris/Berlin 2004, S. 29-60.
- Wippel, Steffen: Die "feste Verbindung" mit Europa, Infrastrukturprojekte über die Straße von Gibraltar und ihre symbolische Bedeutung für die regionalen Zugehörigkeiten Marokkos, in: asien afrika lateinamerika 28(2000)6, S. 631-676.

Verwendete Internetquellen, Zeitschriften, Zeitungen und Nachrichtendienste siehe in den Anmerkungen und Fußnoten.