

„Tanj’Afrique“

Transregionale Verflechtungen einer boomenden Metropole

Steffen Wippel¹

Abstract

Der Beitrag untersucht die Verbindungen der nordmarokkanischen Metropole Tanger mit dem subsaharischen Afrika. In den letzten anderthalb Jahrzehnten erlebte die Stadt einen deutlichen Entwicklungsschub, der sich unter anderem in der Etablierung eines Welthafens für den Containerverkehr niederschlug. Zeitgleich forcierte die marokkanische Regierung den Austausch mit Ländern südlich der Sahara, vor allem auf wirtschaftlichem Gebiet. Tanger wurde zu einem wichtigen Umschlaghafen für maritime Handelsströme ins westliche und zentrale Afrika und zog internationale Unternehmen an, die auch afrikanische Märkte bedienen. Zunehmend wird die 2006 eröffnete Tanger-Dakar-Straße für den Handel genutzt, während die Tanger-Halbinsel sich zu einem Knotenpunkt transsaharischer Migration entwickelte. Vermarktungsbemühungen positionieren die Stadt strategisch an der Schnittstelle zwischen Europa und Afrika.

Der Beitrag nimmt damit eine lokale Perspektive auf regionale Verflechtungen ein, die sonst zumeist auf nationaler Ebene betrachtet werden; zugleich rückt er transregionale Austauschbeziehungen in den Mittelpunkt, die angesichts vorherrschender Abgrenzungen von Weltregionen lange Zeit vernachlässigt wurden. Aufgrund der immer dichteren Kontakte lässt sich von einem Verflechtungsraum

¹ Steffen Wippel, Philipps-Universität Marburg. Kontakt: steffen.wippel@t-online.de

„Tanj’Afrique“ sprechen; konzeptionell erlaubt die Bezeichnung – angelehnt an ähnliche Wortkombinationen – ebenso ungleichgewichtige Süd-Süd-Verhältnisse herauszuarbeiten.

This article examines the connections of the northern Moroccan metropolis of Tangier with sub-Saharan Africa. The city has experienced a significant boost in overall development in recent years; among other things, a world port for container traffic was established there. Simultaneously, the Moroccan government has intensified relations with countries south of the Sahara considerably in the last two decades, especially in the field of economic exchanges. Due to these developments, Tangier has become an important transshipment port for maritime trade flows to western and central Africa and has attracted many international companies that also serve African markets. Increasingly, the Tangier–Dakar route that opened in 2006 is being used for trade, while the Tangier Peninsula has become a hub for trans-Saharan migration. Moreover, marketing efforts strategically position the city at the crossroads between Europe and Africa. The article thus adopts a local perspective on regional entanglements that are otherwise mostly considered at the national level. At the same time, it brings transregional exchange, which has long been neglected in light of prevailing demarcations of world regions, into focus. Due to the increasingly dense contacts, an interconnected space has emerged, which I propose to call “Tanj’Afrique”; conceptually, such a designation – corresponding to similar combinations of geographical designations – hints to and allows for the elaboration of unbalanced South-South relations.

Einleitung

„Tanj’Afrique“ beschreibt einen Raum vielfältiger, vor allem maritimer Verbindungen, der sich zwischen der nordafrikanischen Hafenmetropole Tanger und weiten Landstrichen Subsahara-Afrikas aufspannt. Zwar bestanden schon historische Verflechtungen über die Sahara hinweg, doch vor allem die jüngeren Stadtumbauten einschließlich der Errichtung eines global aktiven Containerhafens und weiterer Verkehrsinfrastrukturen legten die Grundlage für den raschen Ausbau der translokalen und transregionalen Beziehungen. Zugleich ist dieser eingebettet in eine verstärkte nationale Afrikapolitik, die ebenfalls vor allem auf die

Intensivierung der Wirtschaftskontakte setzt. Während sich Tanger so zugleich globalisiert und regionalisiert, erlaubt das operationale Konzept „Tanj`Afrique“ nicht nur eine dichte Beschreibung und räumliche Fassung der Austauschbeziehungen, sondern ebenso eine kritische Analyse der aktuellen Entwicklungen, die von oftmals ungleichen Verhältnissen geprägt sind. Eine historische Rückschau zeigt zudem, dass alte Verbindungen nicht nur aufgenommen, sondern in mehrfacher Hinsicht vertieft und erweitert wurden.

Der folgende Beitrag führt zwei Forschungsschwerpunkte des Autors in den letzten zwei Jahrzehnten zusammen – einmal zu transsaharischen Verflechtungen Marokkos, zum andern zur Stadtentwicklung Tangers. Er beruht demensprechend auf einem Methodenmix aus halbstrukturierten und offenen Experteninterviews, informellen Gesprächen und Gedankenaustausch mit wissenschaftlichen Kollegen sowie Ortsbegehungen während wiederholter Feldforschungsaufenthalte. Hinzu kommt die qualitative und quantitative Auswertung wissenschaftlicher Literatur, von Planungs-, Berichts- und Werbeunterlagen unterschiedlichster Einrichtungen und einer Vielzahl an Statistiken und Zeitungsartikeln.

Im Weiteren folgt zunächst ein einleitender Überblick über die historische Entwicklung und die aktuellen Stadtumbauten Tangers. Daran schließt eine kurze Einführung in Marokkos Afrikapolitik an. Ein weiteres Kapitel befasst sich ausführlich mit der Nutzung der neuen Transportinfrastrukturen für die Verbindungen zwischen Tanger und Afrika. Anschließend werden weitere Aspekte afrikanischer Verflechtungen wie Migration, Kultur und regionale Selbstpositionierung vorgestellt. Unter Einführung der Bezeichnung „Tanj`Afrique“ folgt abschließend eine konzeptionell begründete Betrachtung transregionaler Verflechtungen aus lokaler Perspektive.

Die Stadtumbauten von Tanger: Von der peripheren Großstadt zur globalisierenden Metropole

Die Stadt Tanger (arab. *Tanġa*), an der Nordspitze Marokkos und des afrikanischen Kontinents gelegen, hat eine illustre Vergangenheit: seit den Phöniziern war die Stadt auf der Südseite der Meerenge von Gibraltar über lange Phasen immer wieder ein Fernhandelsknotenpunkt mit einer kosmopoliti-

schen Bevölkerung (zur Geschichte Michaux-Bellaire 1921; Stuart 1955). Die Stadt erlebte seitdem zahlreiche – z.B. karthagische, römische, berberische, arabische – Herrschaften; über Jahrhunderte hinweg war sie in der Hand europäischer Mächte, so vom 15. bis 17. Jahrhundert nacheinander der Portugiesen, Spanier und Briten. Seit dem spätem 18. Jahrhundert entwickelte sich Tanger zur diplomatischen Hauptstadt Marokkos. Sie wurde dadurch zur Zugangspforte zum marokkanischen Reich, während die ausländischen Gesandtschaften zunehmend die Verwaltung der Stadt übernahmen (s.a. Bonjean 1967).

Als Marokko 1912 in ein französisches und ein spanisches Protektorat aufgeteilt wurde, verblieb Tanger unter multinationaler Administration; 1923 wurde eine „Internationale Zone“ unter Aufsicht eines Direktoriums europäischer Mächte errichtet. Als weitgehend von Abgaben und Zöllen entbundene Freizone zog sie oftmals spekulatives Geld und Gold, Schmuggler und Hasardeure an und galt als libertäres Eldorado für Künstler, Aussteiger und Spione. Größere Stadterweiterungen erfolgten seit Beginn des 20. Jahrhunderts unter liberalen Vorzeichen (Nieto/ El Idrissi 2009), darunter die stetige Erweiterung von Hafen und Seepromenade. Der Anteil nichtmarokkanischer und nichtmuslimischer Bevölkerung stieg erheblich an, doch die Prosperität der Stadt hing stark von weltpolitischen Rahmenbedingungen wie Wirtschaftskrisen und Kriegen ab. Außenorientiert und global eng vernetzt sowie durch die zwei Grenzen zwischen den Protektoraten vom marokkanischen Kernland abgetrennt, wurde Tanger oft ein Inselcharakter zugeschrieben (z.B. Mas 1962).

Der Status einer peripheren Großstadt blieb auch danach noch einige Jahrzehnte erhalten: Wenige Monate nach der marokkanischen Unabhängigkeit wurde Tanger 1956 in den neuen Nationalstaat eingegliedert, wobei manche Sonderregeln für eine mehrjährige Übergangszeit fortgalten. Allerdings gab es seitens der Zentralregierung, insbesondere des Kronprinzen und ab 1961 Königs Hassan II., beträchtliche politische Vorbehalte gegenüber dem als aufsässig geltenden Norden Marokkos. Dies bezog auch Tanger ein, das zumal aufgrund seines freien Lebensstils unter moralischer Missbilligung in weiten Teilen der konservativen Bevölkerung litt. Tanger erlebte eine massive Abwanderung der jüdischen und europäischen Bewohner, einen starken Rückgang der Wirtschaftsaktivitäten und im Gegenzug eine kräftige Landflucht aus bisher abgetrennten Hinterlandgebieten. Trotz massiver industrie- und

tourismuspolitischer Interventionen und einer neuen Attraktivität für die *Beat Generation* durchdrang viele Bewohner ein Gefühl der Vernachlässigung. Die Stadt war verrufen als Drogenumschlagplatz und Kriminalitätsschwerpunkt (Peraldi 2007).

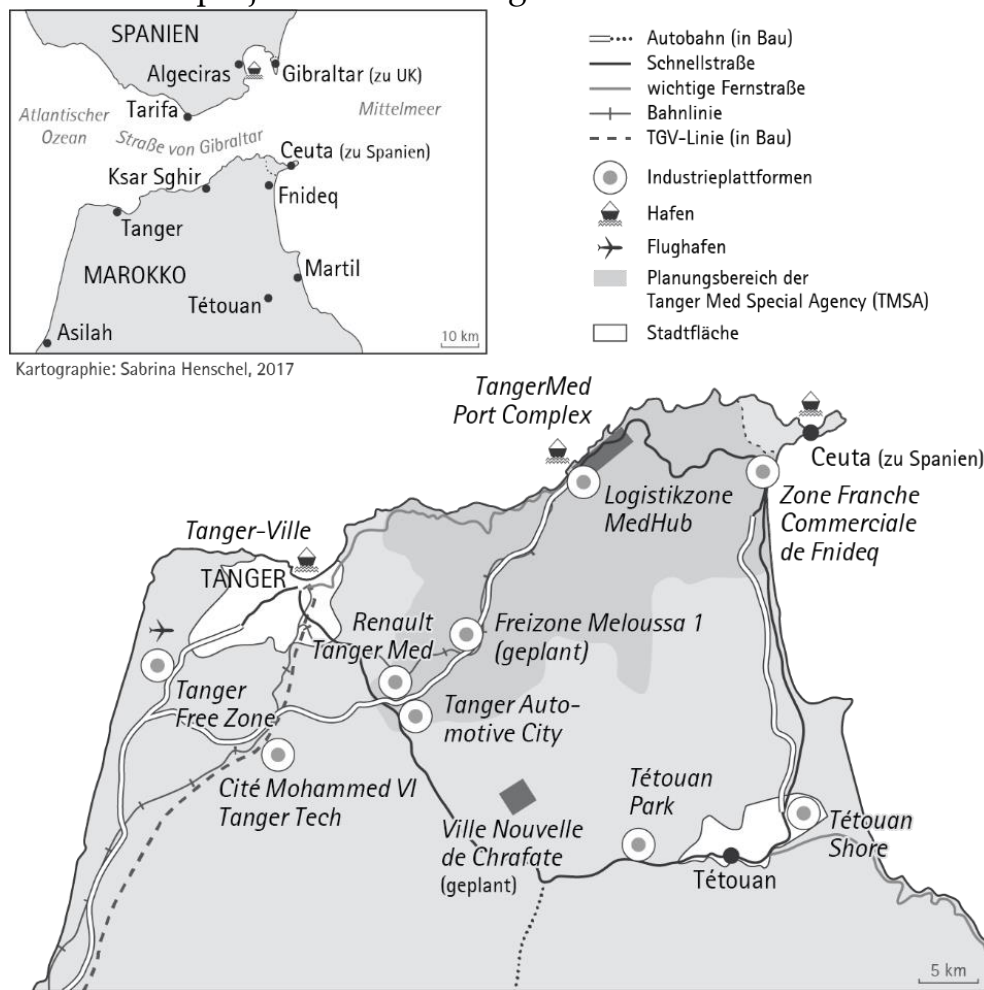
Ein gesteigertes Interesse des Regimes für Tanger und den Norden entwickelte sich erst allmählich in den 1980er und 90er Jahren, als Stadtpolitik – gegenüber der vorherigen Bevorzugung des ländlichen Raums – an Bedeutung gewann und der Mittelmeerküste im Zuge der sich verstärkenden euro-mediterranen Partnerschaft wieder mehr Aufmerksamkeit zukam. Vor allem aber geriet Tanger unter dem neuem König Mohammed VI., der 1999 den Thron bestieg, wieder in den Mittelpunkt politischer Gunst: erhebliche Transformationen der Stadtlandschaft, die zur Entfaltung einer sich globalisierenden Metropole beitragen sollen, waren die Folge (im Weiteren Wippel 2019; Haller 2016). Vor allem vier große lokalspezifische Umbauprogramme lassen sich unterscheiden (Abb. 1).

(1) *Tanger Méditerranée*: Zunächst stand ab den 2000er Jahren das Megaprojekt einer integrierten Hafen-, Industrie- und Logistikplattform auf der Tanger-Halbinsel im Zentrum der regionalen Entwicklungsbemühungen. Kernstück war ein neuer Großhafen, der den an seine Grenzen geratenen Innenstadthafen ersetzt. Vor allem umfasst der Hafenkomplex einen Containerhafen von Weltformat, dessen 2007/08 eröffneten ersten beiden Terminals 2019/20 um zwei weitere Terminals erweitert wurden. Hinzu kommen eine große Logistikfreizone, ein Passagierhafen für den Fährverkehr nach Europa sowie der Verladehafen für Kraftfahrzeuge aus dem neuerrichteten *Renault/Nissan*-Autowerk. In der angegliederten *Tanger Automotive City* haben sich Zulieferindustrien niedergelassen. Zentraler Bestandteil ist darüber hinaus die *Tanger Free Zone* (TFZ) neben weiteren Gewerbegebieten im ausgedehnten Ballungsraum. Angebunden wurde das *TangerMed*-Projekt durch Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, von der Eröffnung von Schnellstraßen über die Expansion des Flughafens bis hin zur 2018 eingeweihten Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke.

(2) *Tanger Ville*: Mit der Eröffnung des neuen Hafens verblieben im Stadtzentrum nur Teile des Fährverkehrs nach Spanien, das

Kreuzfahrtterminal und der Fischereihafen. Die freiwerdenden Flächen wurden zugunsten eines weitläufigen *Waterfront*-Vorhabens umgewidmet. Im Mittelpunkt steht die 2018 eröffnete *Tanja Marina Bay*, die bislang Yachthafen und Restaurants umfasst, während in der zweiten Bauphase hochwertige Wohnanlagen und Freizeitmöglichkeiten errichtet werden sollen.

Abb. 1: Großprojekte auf der Tanger-Halbinsel



Entwurf: Steffen Wippel; Ausführung: Sabrina Henschel, 2017.

(3) *Tanger Métropole*: Die beiden ersten Großprojekte, die stark auf Außenöffnung und eine wohlhabende Klientel ausgerichtet sind, tragen tendenziell zur Fragmentierung des städtischen Raums und sozialen Desintegration bei. Daher sah ab 2013 ein neues Programm kompensatorische Maßnahmen vor, die sich stärker auf Stadtentwicklungsprobleme innerhalb des Metropolraums konzentrierten. Sie umfassen Vorhaben im sozialen, kulturellen und Umweltbereich; die

Innenstadt soll von Verkehrs-, Lärm- und Geruchsbelästigungen entlastet werden. Parallel dazu sollen Ausbaupläne für den Tourismus vorankommen.

(4) *Tanger Tech*: Als jüngstes Großvorhaben wurde 2016 der Bau der *Cité Mohammed VI Tanger Tech* beschlossen, das mithilfe chinesischer Projektpartner umgesetzt werden soll. Vor allem Firmen aus dem Hochtechnologiebereich sollen sich in der neuen *Smart City* südlich der Stadt ansiedeln.

Marokkos Afrikapolitik: Ein essentieller Baustein multidirektionaler Regionalpolitiken

Marokko besitzt lange zurückreichende transsaharische Verbindungen: über den Karawanenhandel, Pilgerfahrten und die Reisen von Gelehrten bestand ein beständiger Austausch. Mit der Beherrschung des Seewegs südlich von Cap Bojador begann im 15. Jahrhundert die zunehmende Umlenkung des Handels aus den sahelisch-sudanischen Gebieten Richtung Atlantik nach Europa. Als die westlichen Großmächte ab dem späten 19. Jahrhundert das Innere des Kontinents kolonial besetzten, wurden auch die weiterhin bestehenden Karawanenwege nach Marokko blockiert (Aouad-Badoual 1994; Wippel 2012). Marokko selbst wurde zum Protektorat. Nach der Unabhängigkeit 1956 entwickelte sich die marokkanische Afrikapolitik vor allem in politischer und ideologischer Konkurrenz mit anderen nordafrikanischen Staaten. Von Anfang an kamen dem Königreich dabei seine großmarokkanischen Bestrebungen in die Quere. Vor allem die Besetzung der Westsahara 1975 führte zur Abwendung zahlreicher subsaharischer Staaten, die für die Unabhängigkeit der ehemals spanischen Kolonie entraten. Schließlich trat Marokko 1984 wegen der Meinungsverschiedenheiten aus der Organisation für Afrikanische Einheit (OAU) aus, pflegte aber weiterhin enge bilaterale Beziehungen mit befreundeten Nationen.

Auch dies änderte sich mit Regierungsantritt Mohammeds VI. Die Kontakte mit dem subsaharischen Afrika² wurden seitdem kontinuierlich ausgebaut

² Als (subsaharisches) „Afrika“ werden hier in der Regel diejenigen Staaten verstanden, die keine Mittelmeerküste aufweisen. Nur vereinzelt wird, explizit benannt oder aus dem Kontext ersichtlich, auf den gesamten Kontinent Bezug genommen.

(Fassi Fihri 2015; Rousselet 2016; Mareï/ Ninot 2018); besonderen Wert wird dabei auf die Expansion der wirtschaftlichen Beziehungen gelegt. Dies geschah im Zuge der wirtschaftlichen Liberalisierung, Öffnung und Diversifizierung Marokkos, nicht zuletzt aber auch, weil die Kooperation, die ja in vielfache regionale Richtungen ausgebaut worden war, anderswo unzureichend funktionierte. Zahlreiche Rundreisen des Königs durch afrikanische Hauptstädte erfolgten daher in Begleitung großer Wirtschaftsdelegationen. Der Warenverkehr wurde vor allem exportseitig deutlich gesteigert: zwischen den 1990er und 2010er Jahren verdreifachte sich dessen Anteil an allen marokkanischen Exporten von 1,7% auf 6,3% (IMF 2020).

Noch wichtiger erscheint jedoch die Investitionspolitik, die vielfach strategische Sektoren wie Finanzwirtschaft und Telekommunikation, aber auch die Zusammenarbeit in Bereichen wie Landwirtschaft, Bergbau und Informationstechnologien betrifft. So sind beispielsweise die drei großen Bankengruppen des Landes heute in 26 subsaharischen Staaten vertreten. Die größte Versicherungsgruppe Marokkos ist in etwa 20 Ländern aktiv; *Maroc Télécom* hat Filialen in zehn Staaten südlich der Sahara. Die Telefongesellschaft verband seine Filialnetze mit einem Überlandglasfaserkabel bis an die burkinisch-nigrische Grenze; in Marokko ist es an Unterseeverbindungen nach Europa und Asien angeschlossen. Zudem erhöhte die staatliche *Royal Air Maroc* seit Mitte der 2000er Jahre die Flugverbindungen ins subsaharische Afrika beträchtlich; Casablanca wurde nach Paris zum zweitgrößten Knotenpunkt für den Luftverkehr zwischen Afrika und Europa. Zugleich strebt die 2010 gegründete *Casablanca Finance City* an, zum zentralen Finanzplatz Afrikas zu werden. Der Kreis der Partnerländer, der zunächst hauptsächlich das frankophone West- und teilweise Zentralafrika abdeckte, dehnte sich zunehmend auf portugiesisch- und englischsprachige Staaten und nach Ostafrika aus. Zunehmend wird auch die Bedeutung der „atlantischen Fassade“ des Kontinents für Marokko betont (El Houdaïgui 2016).

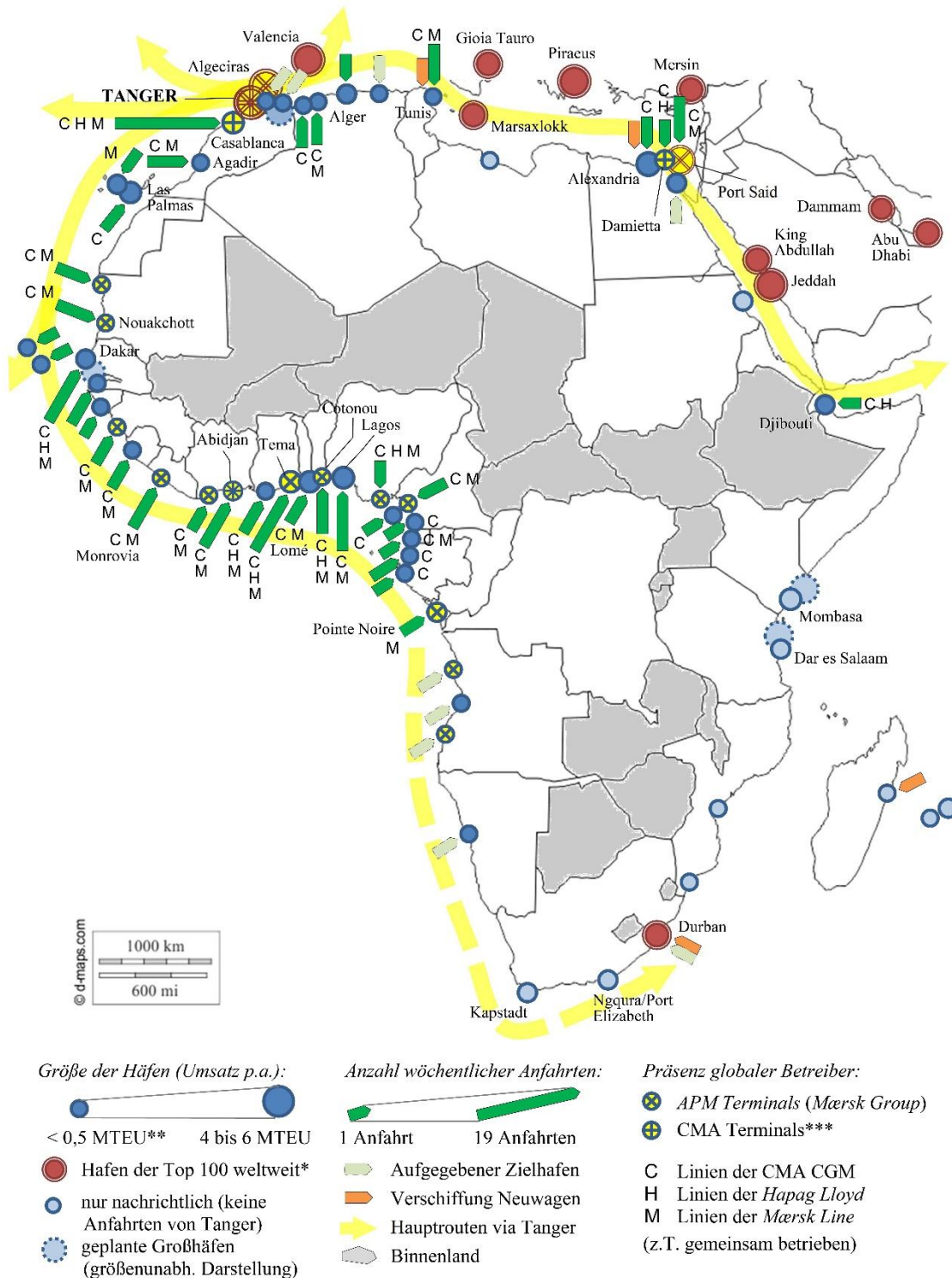
Parallel zur wirtschaftlichen Expansion wurde die seit den 1970er Jahren bestehende Entwicklungszusammenarbeit ausgebaut. In erster Linie wird das Studium afrikanischer Staatsangehöriger in Marokko gefördert, neben technischer Zusammenarbeit und humanitärer Hilfe in den Ländern selbst. Ein weiteres wichtiges Feld ist die Religionspolitik, die einen moderaten Islam zu stützen sucht. Zugleich dienen die wirtschaftlichen und kulturellen

Maßnahmen dazu, immer mehr afrikanische Länder in der Westsaharafrage auf die marokkanische Seite zu ziehen. Daneben erfolgt die Fortführung des sicherheitspolitischen Engagements, das schon in den 1970er und 80er Jahren bestand, nunmehr meist im Konzert mit internationalen oder afrikanischen Eingreiftruppen.

Marokkos wirtschaftliche Präsenz ist aber noch wenig in regionale Einrichtungen eingebunden, auch wenn man zunehmend versucht, die Zusammenarbeit zu institutionalisieren. 2017 trat das Königreich wieder der Afrikanischen Union, der Nachfolgeorganisation der OAU, bei. Seit 2001 ist ein Handels- und Investitionsabkommen mit der Westafrikanischen Wirtschafts- und Währungsunion (UEMOA) unterschriftsreif, wurde aber nicht unterzeichnet. Im Jahr 2001 trat Marokko der Gemeinschaft der Sahel-Sahara-Staaten bei, deren Weiterentwicklung zur Freihandelszone jedoch nicht in Gang kam. Zwischenzeitlich wurde die Westafrikanische Wirtschaftsgemeinschaft (ECOWAS) ebenfalls mit dem Ziel einer Währungsunion und vollständiger Freizügigkeit ausgebaut. Im Jahr 2017 beantragte Marokko seinen Beitritt (Fabiani 2018), dieser kommt aber wegen zahlreicher offener Umsetzungsfragen nicht voran.

Tanger als globaler Umschlagplatz: Der Ausbau der Verkehrsverbindungen ins subsaharische Afrika

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur um Tanger lässt sich auch in diesen Kontext aktueller marokkanischer Afrikapolitik einordnen. Insbesondere der Ausbau des Hafens hat erheblich zur Entwicklung der maritimen Verkehrs- und Handelsverbindungen ins subsaharische Afrika beigetragen (Abb. 2). Schon historisch stellte Tanger neben Ceuta, damals zugleich „Gateway of Africa“ and „Porte d’Al Andalus“ (Zaïm 1990), einen weiteren zentralen Knotenpunkt zwischen Transsahara- und Mittelmeerhandel dar. Doch im 16. Jahrhundert begann mit den portugiesischen und spanischen Besetzungen an der Nordküste eine Umorientierung der marokkanischen Handelsströme zum Atlantik. Zwar baute in den 1660er Jahren die britische Besatzung erstmals eine feste Hafenmole und der König plante, die Stadt zu einem der bestentwickelten Häfen der Welt auszubauen. Doch ab dem 18. Jahrhundert stieg Mogador (Essaouira) zum Hauptumschlaghafen des Handels durch die westlichen Saharagebiete auf.

Abb. 2: Tangers maritime Verbindungen mit Afrika³

* auch im Kartenausschnitt außerhalb Afrikas; ** oder unbekannt; *** oder Terminal Link (CMA CGM-Beteiligung)

Entwurf und Ausführung: Steffen Wippel 2020. Kartengrundlage: <https://d-maps.com/m/africa/afrique/afrique10.gif> (9.9.2020).

³ Die Darstellung aller Staatsgrenzen im Folgenden ist unverbindlich und stellt keine politische Aussage dar.

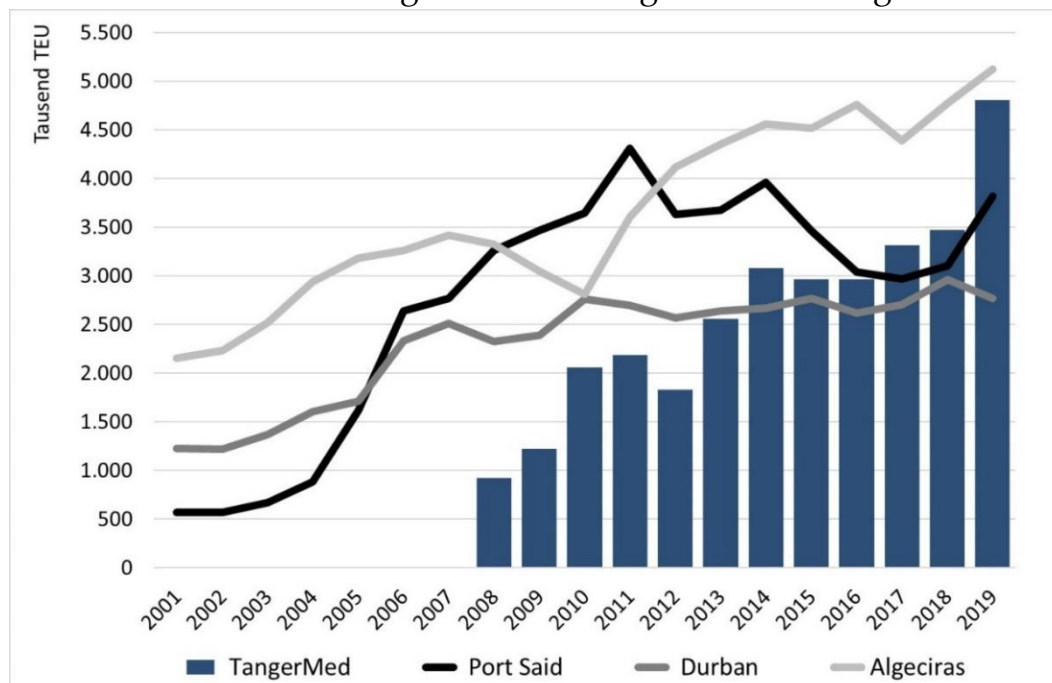
Erst im Laufe des 19. Jahrhunderts erlebte Tanger einen Wiederaufstieg (Refass 1996). In den 1860er Jahren überholte es Mogador als größten Hafen des Landes. Begünstigt wurde dies auch durch die ungleichen internationalen Verträge, die die wirtschaftliche Außenöffnung des Scherifenreichs erzwangen. Ab Ende des 19. Jahrhunderts wurde die maritime Transportinfrastruktur immer weiter ausgebaut. Doch die Wahl Casablancas zum neuen Haupthafen Marokkos und die Errichtung der Protektorate verwiesen Tanger bald wieder auf den zweiten Rang. Trotz Baus einer Bahnlinie in den 1920er Jahren blieb das Hinterland weitgehend abgeschnitten. Zugleich war Tanger in den internationalen Schiffsverkehr eingebunden. Mit dem zunehmenden Verschwinden der Karawanen handelte auch Marokko über den Seeweg mit dem subsaharischen Afrika. Produkte wie *Babouches* wurden über Tanger in den Senegal exportiert. Ab Ende des 19. Jahrhunderts lag Tanger schließlich auf den Routen europäischer Dampfschiffslinien nach Afrika. Daran waren deutsche Schifffahrtsgesellschaften beteiligt, wie die Reederei Woermann, die 1902 ihre Marokkotreuen über Tanger einmal monatlich bis an die westafrikanische Küste verlängerte (Cousin 1902), und die Deutsche Ost-Afrika Linie, die seit 1906 Rundkurse um Afrika anbot (Gauthronet 1913; Brackmann 1935). Insbesondere die französische *Compagnie de Navigation Paquet*, die 1914 die erste reguläre Linie über Tanger bis Dakar einrichtete, war führend in der Etablierung kolonialer Westafrikalinien.⁴ Nach der Unabhängigkeit 1956 wurde der reguläre Schiffsverkehr von Marokko nach Westafrika zunehmend abgebaut: Verbindungen fanden direkt von Europa aus statt, ohne in einem der marokkanischen Häfen anzulegen. So wurde noch Mitte der 2000er Jahre beklagt, dass selbst zum Nachbarland Mauretanien eine regelmäßig verkehrende Schifffahrtslinie fehle. Ankündigungen, eine neue Linie Tanger-Dakar einzuführen, wurden nicht umgesetzt.

Dies änderte sich schlagartig mit der Eröffnung des *TangerMed*-Hafens. Zu den wirtschaftspolitischen Zielen Marokkos zählt es auch, zu einem globalen Handelsknotenpunkt zu werden. Ein immer größerer Teil des Welthandels wird über die Meere verschifft; zugleich hat der containerisierte Warentransport in den letzten Jahrzehnten enorm an Bedeutung gewonnen (Notteboom et al. 2020). Dementsprechend soll der

⁴ Daneben war Tanger Zwischenstopp der ersten regelmäßigen Luftpostverbindung von Frankreich nach Westafrika und später bis Lateinamerika.

neue Großhafen die Lagegunst an einer der zentralen Passagen des Welthandelsverkehrs strategisch in Wert setzen. Schon im ersten Jahr nach Inbetriebnahme fand sich Tanger unter den *Top 100* umschlagstärksten Containerhäfen der Welt wieder. Die jüngste Hafenerweiterung, mit der die Umschlagskapazität von drei auf neun Millionen Standardcontainer (MTEU) jährlich stieg, ließ Tanger zum Containerhafen mit der größten Kapazität im Mittelmeerraum werden und 2019 nach Umschlag auf Rang 35 weltweit vorstoßen (Lloyd's List 2020 und vorherige Ausgaben; Abb. 3). Im Containerverkehr haben vor allem große *Transshipment Hubs* an Bedeutung gewonnen; in diesen wird Transportgut vor allem zwischen den großen Containerschiffen ausgetauscht, die auf ihren Touren nur wenige Zwischenhalte einlegen, oder auf kleinere Feederschiffe umgeladen, die regionale Häfen bedienen. Auch *TangerMed* ist solch ein Umladeplatz, in dem nie mehr als 5% des Umschlags die Landgrenzen des Hafengeländes überquerten. Von hier aus wurden Anfang März 2020 im Containerverkehr 186 Häfen in 77 Ländern, in der Regel wöchentlich, zum Teil mehrmals, direkt angelaufen (TMPA 2020).

Abb. 3: Containerumschlag im Hafen TangerMed im Vergleich



Quellen: Lloyd's List 2020 und vorherige Ausgaben.

Einen wesentlichen Anteil machen afrikanische Häfen aus. Schon im ersten vollen Betriebsjahr des Containerhafens bedienten 11 der insgesamt 25

Schiffahrtslinien 24 subsaharische Destinationen: dies entsprach fast der Hälfte aller Ziele weltweit.⁵ Gleich zu Beginn profitierte *TangerMed* davon, dass Afrika auf die weltweite Finanzkrise 2008/09 weitaus resilienter reagierte als andere Weltregionen. In den allerersten Jahren reichte das Fahrgebiet entlang der atlantischen Küste Afrikas vereinzelt bis Durban. Bis Pointe-Noire wurde die gesamte Küste, einschließlich der vorgelagerten kanarischen und kapverdischen Inselgruppen, in allen untersuchten Jahren regelmäßig befahren. Die durchgängig am häufigsten – bis zu elfmal pro Woche – bedienten Häfen sind Dakar, Abidjan, Tema und Lagos (Abb. 2). Im Spätwinter 2020, kurz bevor die Coronakrise akut wurde, liefen 17 Linienkurse in 18 subsaharischen Ländern 30 Häfen ca. 112-mal in der Woche an. Allerdings reduzierte sich der Anteil Subsahara-Afrikas an allen weltweit mit Tanger verbundenen Häfen auf 16%. Gingen 2010 42% aller via Tanger beförderten Container allein nach Westafrika, belief sich der Anteil *aller* Afrikaverkehre 2017-2019 auf 35-40%. Die intensivierten Schiffsverbindungen schlagen sich auch im bilateralen „Liner Shipping Connectivity Index“ Marokkos mit allen afrikanischen Küstenländern nieder, der sich seit 2006 vielfach verdoppelte (UNCTAD 2020).

Zum großen Teil handelt es sich bei den Fahrten entlang der atlantischen Küste um von Tanger und dem gegenüber liegenden Algeciras⁶ ausgehende Linien, ergänzt um durchgehende Europa-Afrika-Verkehre; zuletzt verknüpfte eine weitere Linie Westafrika und Ostasien über Tanger. In einzelnen Jahren wird das ostafrikanische Djibouti angefahren. Daneben verbinden mehrere Kurse Tanger mit nordafrikanischen Destinationen. Hauptbetreiber dieser Linien war zunächst die dänische Reederei *Mærsk Line*, dann auch die französische *CMA CGM* einschließlich Mitgliedern ihrer jeweiligen Schiffahrtsallianzen.⁷ Für *Mærsk*, den nach Frachtkapazität größten Containerlinienbetreiber der Welt, gehören Tanger und Algeciras zu den wichtigsten Knotenpunkten in ihrem weitgespannten globalen Netz. Im Streben nach integrierten Logistikketten betreibt die Tochter *APM Terminals* seit 2007 das erste Containerterminal von *TangerMed* und das 2019

⁵ Folgende Angaben entsprechend den Webseiten der *TangerMed*-Agentur und -Hafenbehörde (<https://www.tangermed.ma>; <http://www.tmpa.ma>), einschließlich der Jahresberichte (TMSA 2019 und älter).

⁶ Algeciras (Rang 32 weltweit) entwickelte sich in den 1980er Jahren zu einem der ersten globalen *Transshipment Hubs*.

⁷ Im März 2020 betrieb *Mærsk* acht der 16 Linien von/über Tanger an die Westküste Afrikas; auf sechs Linien fuhr *CMA CGM*.

eröffnete Terminal IV. CMA CGM mit dem viertgrößten Marktanteil weltweit hat Tanger zum zentralen Umschlagpunkt ihres Europa-Afrika-Netzes auserkoren. Sie ist zudem an Terminal II im Rahmen des *Eurogate*-Betreiberkonsortiums beteiligt.⁸ Vor allem APM, punktuell auch CMA CGM, betreiben weitere afrikanische Hafenterminals, die sie zumeist auf ihren Linien von Tanger anlaufen.

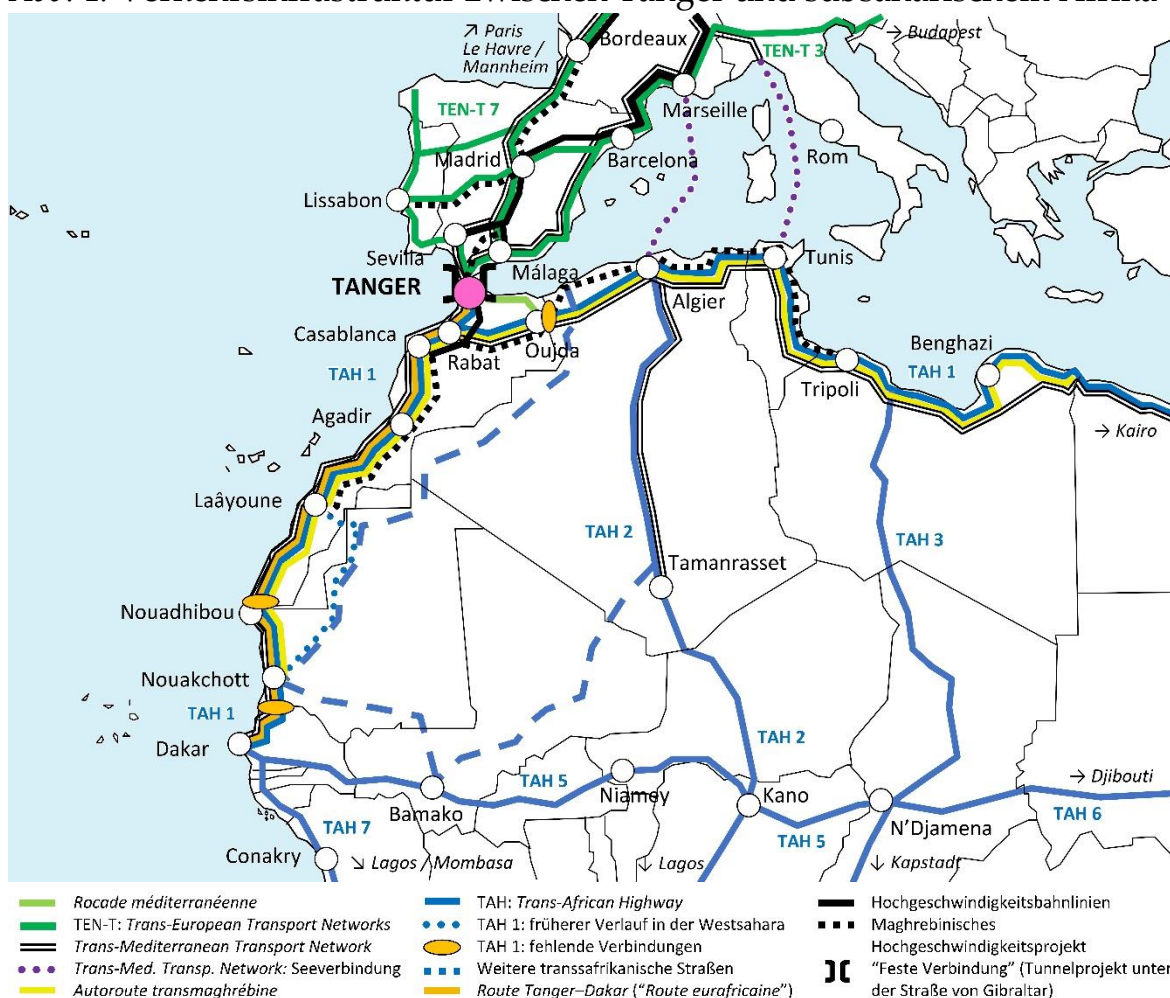
Neben der Anbindung der nationalen Straßen- und Bahnverbindungen zur Tanger-Halbinsel an transeuropäische, maghrebinische und euro-mediterrane Verkehrsvorhaben wird besonders der Ausbau des Straßennetzes auch ausdrücklich als Bestandteil panafricanischer Infrastrukturplanungen gesehen (Wippel 2012). Schon in kolonialer Zeit sollte die *Route Impériale N°1* Marokko mit Senegal verbinden, blieb aber weitgehend unbefestigte Piste. Seit den 1960er Jahren gab es mehrfach Vorschläge zur Errichtung eines gesamtafricanischen Verkehrsnetzes. Die westliche Transsaharastrecke änderte politischen Umständen gemäß mehrfach ihren Verlauf durch den westsaharischen Raum. Im Jahr 2006 war entlang der Atlantikküste die *Route Tanger-Dakar* als erste (bis auf den westsaharischen Pufferstreifen und die Senegalbrücke) asphaltierte Transsaharaverbindung durchgehend befahrbar. Sie ist Teil des *Trans-African Highways N°1* Kairo-Dakar inklusive Abzweig nach Tanger (Abb. 4). In Dakar schließt sie an weitere Strecken im Ausbau nach N'Djaména und Lagos an.

Die Tanger-Dakar-Straße wurde von der Bevölkerung rasch angenommen: Arbeitsmigranten, Flüchtlinge und Studenten nutzen sie ebenso wie Kleinhändlerinnen und Gemüsetransporteure (s.a. Marfaing/ Wippel 2005). Interkontinentale Verkehrsströme, die Tanger berühren, nutzen die Straße für den Handel gebrauchter PKWs zwischen Europa und Westafrika; immer wieder wird auch Cannabis, das im Hinterland von Tanger angebaut wird, auf der Strecke zum marokkanisch-mauretanischen Grenzübergang abgefangen. Hinzu kommen Transportunternehmen in der Logistikzone von *TangerMed*, wie TIMAR, die begonnen haben, Güterfernverkehr über Land bis nach Senegal und zur nigrischen Grenze zu betreiben (s.a. Mareï/ Ninot 2018).⁹

⁸ Auch am neuen Terminal III ist *Eurogate* in den Betreiberpool eingestiegen.

⁹ Das Logistikunternehmen mit Niederlassungen in mehreren westafrikanischen Hauptstädten schickte Mitte der 2010er Jahre etwa zehn 35-Tonner pro Woche Richtung Senegal (Fassi Fihri 2015: 196).

Abb. 4: Verkehrsinfrastruktur zwischen Tanger und subsaharischem Afrika



Entwurf und Ausführung: Steffen Wippel 2020.

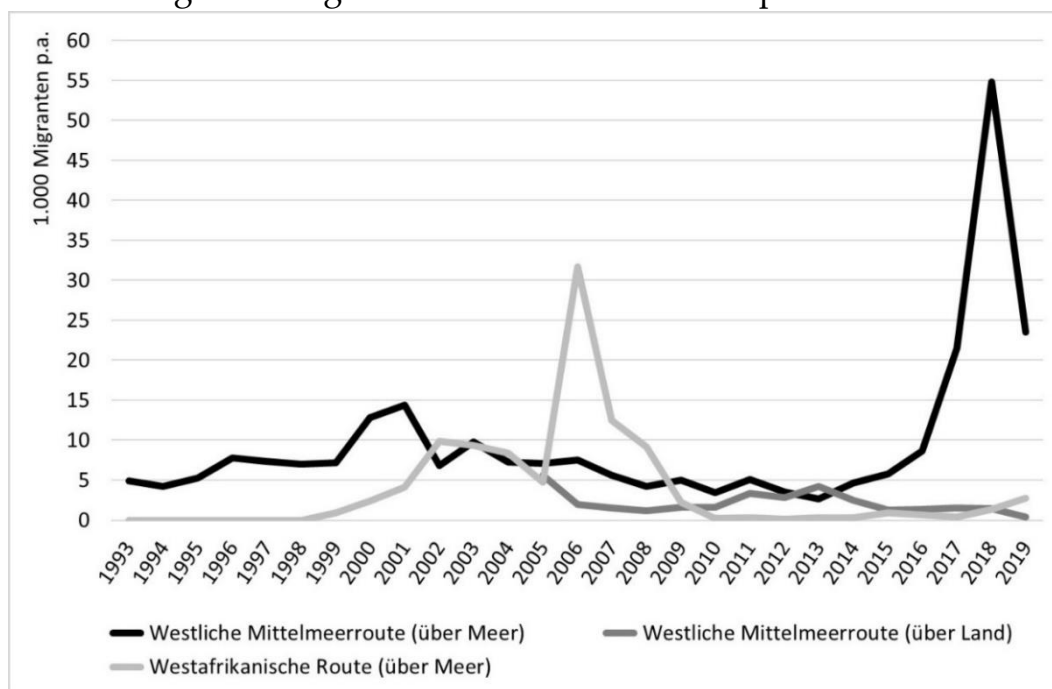
Im langen Zeithorizont visieren panafrikanische Entwicklungsperspektiven ebenso kontinentale Hochgeschwindigkeitsbahnnetze an, zu denen aus marokkanischer Sicht die Linie Tanger-Casablanca einen ersten Baustein darstellt. Auch dies knüpft an koloniale Ideen an, eine transsaharische Bahnverbindung von Marokko aus zu bauen. Unter anderem wurde Anfang der 1950er Jahre Tanger als eurafrikanischer Knotenpunkt einer zukünftigen Verbindung nach Timbuktu imaginiert (Vernier 1955). Der seit dem 19. Jahrhundert geplante Tunnel durch die Straße von Gibraltar soll bei Tanger den Güterverkehr 23 afrikanischer Länder mit dem europäischen Wirtschaftsraum verknüpfen (Wippel 2012). Auch Absichten, den Knotenpunkt, den die Tanger-Halbinsel im Energietransport zwischen Maghreb und Europa bildet, Richtung subsaharisches Afrika anzubinden, sind in eine unabsehbare Zukunft gerichtet. Dazu gehören zum einen Untersuchungen, die seit 1998 bestehende iberisch-marokkanische

Stromtrasse mit dem Stromverbund der ECOWAS zu verknüpfen. Zum andern soll der *Gazoduc Maghreb-Europe* (eröffnet 1996) Anschluss nach Westafrika bekommen: zunächst sollte dies via Algerien über eine transsaharische Pipeline aus Nigeria geschehen, die aber aus geopolitischen Gründen nicht vorankommt. Im Zuge der Annäherung an die ECOWAS kündigten Nigeria und Marokko daher eine unterseeische Trasse entlang der Atlantikküste an, die zugleich die westafrikanischen Bevölkerungszentren versorgen, das Gasfeld vor Senegal und Mauretanien einbinden und schließlich bei Tanger in die Pipeline nach Europa einmünden soll.

Zwischen Migration und Branding: Weitere afrikanische Verflechtungen Tangers

Die Ausführungen zur Tanger-Dakar-Straße zeigen bereits, dass Tanger nicht nur zu einem Knotenpunkt im offiziellen Handelsverkehr wurde; auch zahlreiche informelle Ströme verlaufen aus Afrika über Tanger weiter in andere Weltregionen. Zu nennen ist hier beispielsweise der Handel mit harten Drogen, die aus Lateinamerika oder Zentralasien kommend nach Europa gelangen (vgl. Ellis 2009; Abderrahmane 2013). Schlagzeilenträchtiger tauchte die irreguläre Migration in den Medien auf (z.B. Mouna 2016). Nachdem im Jahrzehnt zuvor viele Marokkaner begonnen hatten, über die Straße von Gibraltar oder das nahegelegene Ceuta den Schengenraum zu erreichen, entwickelte sich die Tanger-Halbinsel in den 1990er Jahren zu einem Transitort subsaharischer Migranten (Abb. 5). Die gegen Mitte der 2000er Jahre verschärfte Grenzüberwachung ließ Nordmarokko jedoch zu einer Sackgasse werden: manche Migranten reisten weiter über Südmarokko zu den Kanaren; die meisten kamen in Pensionen in der *Medina* unter oder warteten in spontanen Lagern nahe der Küste auf Möglichkeiten zur Überfahrt. Im Lauf der Zeit gewannen neue Migrationskorridore über das Mittelmeer an Bedeutung, doch, nachdem auch dort die Kontrollen drastisch verstärkt worden waren, kam seit 2017 wieder eine steigende Zahl vorwiegend afrikanischer Migranten in der Region Tanger an. Unter den „illegalen Grenzüberschreitungen“ befanden sich 2009-2019 mindestens 57% Staatsangehörige aus Subsahara-Afrika (Frontex 2020).

Abb. 5: Irreguläre Migration von Marokko nach Spanien



Überlandroute: 1993-2005 in westlicher Mittelmeerroute über Meer enthalten;
Westafrikaroute: inkl. Kanaren. Unterschiedliche Zählweisen je nach Quelle.

Quellen: de Haas 2008; Amnesty International 2005; Frontex 2020.

Wirtschaftlich dagegen wollen unter den etwa 1.000 exportorientierten internationalen Firmen in den *TangerMed Zones* z.B. Siemens, *Furukawa* und *Renault/Nissan* oder die Logistikzentren von DHL, Bosch, 3M und *Décathlon* explizit auch afrikanische Märkte erschließen. Die *TangerMed*-Agentur berät Häfen in Subsahara-Afrika; wiederholt besichtigten subsaharische Staats- und Wirtschaftsvertreter die Hafenanlage, Handelskammer und Freizone in Tanger. Politisch ließen sich schon bald nach der Unabhängigkeit, auch um den Verlust des internationalen Status auszugleichen, panafrikanische Organisationen in Tanger nieder, wie das Regionalbüro der UN-Wirtschaftskommission für Afrika, das *Centre Africain de Formation et de Recherches Administratives pour le Développement* und die *Association des Organisations Africaines de Promotion Commerciale*. Fünf westafrikanische Staaten unterhalten in Tanger Honorarkonsulate (Invest...2020). Doch der Tourismus zielt noch eher auf eine nationale, europäische und (golf-)arabische Klientel. Dagegen ist die Stadt ein attraktives Ziel für ausländische Studierende, von denen der überwiegende Teil aus subsaharischen Ländern stammt. So ist an Tangers staatlichen Universitäten der ausländische Studentenanteil (2,2%) fast doppelt so hoch wie in

Marokko insgesamt (MEN 2018/19). Auch kulturell versucht sich Tanger u.a. als „afrikanisch“ zu präsentieren: dazu zählen das *World Music & African Art Festival* (Womaaf), das *Festival du cinéma africain de Tanger* und das grenzüberschreitende *Festival de Cine africano Tarifa-Tánger*.

Solche Festivals werden intensiv zum „Place Branding“ genutzt. Immer wieder wird Tangers exponierte Lage am Kreuzungspunkt von Weltregionen, -meeren und -zivilisationen hervorgehoben. Die schließt regelmäßig den afrikanischen Kontinent und die euro-afrikanische Zwischenlage ein. Wirtschaftlich wird vor allem die attraktive Verkehrssituation betont, touristisch die Durchdringung verschiedener kultureller Sphären. Nicht zuletzt wird Tanger, nachdem es lange als Eingangspforte Marokkos und schließlich Marokkos Passage nach Europa gegolten hatte, heute als „Tor nach Afrika“ präsentiert. Zahlreiche Karten demonstrieren die geographische Position und werden zur strategischen Inwertsetzung Tangers genutzt (Abb. 6a).

Abb. 6a und 6b: Die Vermarktung der Beziehungen Tangers nach Afrika



a) Lage *TangerMed* (Quelle: <https://www.tangermed.ma> [11.9.2020]);

b) Grottes d'Hercule (Foto: Steffen Wippel, 2016).

So kommen im Tourismusmarketing auch afrikanische Komponenten zum Tragen. Entsprechend betont die *Vision 2020* zur nationalen Tourismusentwicklung, Tanger sei „le point de rencontres entre l’Afrique et l’Europe, le Nord et le Sud, l’Est et l’Ouest, la Méditerranée et l’Atlantique“ (Ministère du Tourisme 2017). Zu den geplanten Kultureinrichtungen von Weltklasse zähle auch ein Afrikamuseum. Den nahegelegenen Herkulesgrotten, einem der touristischen Höhepunkte (Abb. 6b), wird ein doppelter Bezug zu Afrika zugeschrieben: „C’est là, ou, selon la mythologie

grecque l'héros Hercule se reposa après avoir séparé l'Afrique de l'Europe [...] L'image la plus représentative est celle de sa sortie vers la mer où certains voient l'image inversée de la carte de l'Afrique" (CRT 2017).

Kulturelle Vielfalt ist auch für das Festival Womaaf ausschlaggebend: „Cité mythique, trait d'union par excellence entre le continent Africain et l'Europe, Tanger est un carrefour idéal des cultures du monde" (Festival Womaaf 2020). Für das Waterfrontprojekt am Fuß der Altstadt gilt wie für die Stadt insgesamt: „Porte de la Méditerranée, porte de l'Afrique, elle dispose d'un site majestueux et idéalement situé." (Tanja Marina Bay 2017) Ähnlich bewirbt der Investor *Qatari Diar* (2017) sein neues Resort an der Atlantikküste „[a]t the Gates of Europe and Africa, where the Mediterranean meets the Atlantic". Laut regionaler Investitionsagentur zählt die geostrategische Position der Nordregion zu den Hauptgründen, dort zu investieren: „Etant en constante relation avec, d'une part l'Europe, et les grandes routes maritimes d'autre part, elle est considérée comme 'la porte de l'Afrique[']." (CRI 2013)

Diese besondere Lage insbesondere des neuen *TangerMed*-Komplexes wird immer wieder betont. In seiner Rede anlässlich des Projektstarts 2003 unterstrich Mohammed VI.: „Le Maroc [...] valorise sa vocation de pôle d'échanges entre l'Europe et l'Afrique, la Méditerranée et l'Atlantique, [...]" (TMSA 2019: 5). *Tanger Med Zones* (2020) hebt ebenfalls die „[s]trategische Lage" der Freizone und Industrieparks „an der Schnittstelle wichtiger Seehandelswege und in der Nähe der Zielmärkte: Europa, Westafrika, Nordamerika" hervor. Ebenso unterstreichen Terminalbetreiber und Reedereien den Zugang zu afrikanischen Märkten, den ihre Basis in Tanger bietet. So betont *Eurogate* (2017), dass sein Terminal „serves as a bridge between Africa and Europe." Für *CMA CGM* (2013) „[l]a connectivité sans faille de notre port de transbordement de Tanger permettra au Groupe de relier le monde à l'Afrique."

Konzeptionelle Überlegungen: (Ungleiche) transregionale Verflechtungen aus lokaler Perspektive

Zur weiteren Analyse möchte ich den konzeptionellen Begriff „Tanj`Afrique" einführen. Diese Wortneuschöpfung bezeichnet zum ersten einen Raum der Bewegung und des Austauschs, der sich zwischen Tanger und dem subsaharischen Afrika aufspannt. Zum andern drückt er eine

lokale Perspektive auf Regionalisierungsprozesse aus. Schließlich erlaubt er eine Einbeziehung ungleicher Verhältnisse in den wechselseitigen Beziehungen.

Konzeptionell erfolgt eine solche Betrachtung vor dem Hintergrund einer „räumlichen Wende“ in den Sozial- und Kulturwissenschaften, die die soziale Konstitution von Raum berücksichtigt (ausführlich dazu Wippel 2012 und Wippel/ Fischer-Tahir 2018). „Regionen“ werden seitdem nicht mehr in erster Linie als gegebene Erdausschnitte mit klaren Abgrenzungen und homogenen Eigenschaften verstanden. „Regionalisierungen“ als die Ausformung regionaler Zusammenhänge können vielgestaltig verlaufen: sie können durch politische Akte „von oben“ institutionalisiert sein, sich aus den vielfältigen Verflechtungen der ökonomisch, sozial und kulturell Handelnden ergeben oder kognitiv, durch Bilder und Worte, oft auch strategisch kommuniziert, herstellen lassen. Herkömmliche politik- und wirtschaftswissenschaftliche Ansätze hatten vor allem die zahlreichen regionalen Kooperationsabkommen im Blick. Im Mittelpunkt ihrer Analyse standen politisch die Ziele, Motive und Strategien der zumeist (zentral-) staatlichen Akteure und wirtschaftlich die schrittweisen Erleichterungen des Handelsverkehrs. Um der schon historischen Vielfalt ebenso wie aktuelleren Entwicklungen gerecht zu werden, betonen demgegenüber jüngere Forschungsansätze (wie Söderbaum 2016) die Vielzahl staatlicher, privatwirtschaftlicher und zivilgesellschaftlicher Akteure, die an der Entstehung regionaler Zusammenhänge mitwirken, und die Fluidität und nichtlinearen Abläufe von Regionalisierungsprozessen auf unterschiedlichen (und zugleich verschwimmenden) Maßstabsebenen. Regionale Kooperations- und Verflechtungsräume folgen nicht zwangsläufig territorialen Grenzen, sondern entwickeln sich beispielsweise auch entlang von Verkehrskorridoren, bilden Netzwerke zwischen lokalen Knotenpunkten oder formen gar diskontinuierliche Archipele. Doch ist gerade die lokale Perspektive, wie im Falle von Tanger, gegenüber nationalstaatlichen Betrachtungsweisen noch immer unterrepräsentiert.

Diese neuen Ansätze überschneiden sich mit transregionalen Forschungskonzeptionen. Diese sind eng verknüpft mit der Kritik an etablierten „Metageographien“, die in Politik, breiter Öffentlichkeit, aber auch der wissenschaftlichen Analyse – gerade in den etablierten Regionalwissenschaften – Weltregionen kontinentalen Ausmaßes festschreiben (Lewis/ Wigen 1997). So wie sich Bewegungen und

Verflechtungen nicht allein an Staatsgrenzen orientieren, überschreiten sie auch regelmäßig vorherrschende makroregionale Abgrenzungen. Unter anderem kommt Meeren und Wüsten, lange eher als Barrieren denn Brücken wahrgenommen, eine Rolle in solchen transregionalen Perspektiven zu. So erfolgte in der Kolonialzeit eine konzeptionelle Teilung Afrikas in eine Nord- und eine Subsahara-„Hälfte“, die seitdem vielfach getrennt betrachtet wurden (Lydon 2015). Dagegen fokussieren aufkommende transregionale Studien (Middell 2018) auf querliegende historische, wiederbelebte und neue regionale Zusammenhänge.

Zugleich schließt der gewählte Analyserahmen „Tanj`Afrique“ an ähnliche Konzepte an, die transregionale Verflechtungen Afrikas betonen. Die im Folgenden vorgestellten Bezeichnungen stammen als geopolitische Kampfbegriffe aus normativ-ideologischen Debatten, die Ansprüche und Gemeinsamkeiten postulieren und umgekehrt Ungleichheiten und Dominanzverhältnisse aufzeigen wollen, werden zum Teil aber auch kritisch-analytisch von wissenschaftlichen Beobachtern angewendet. Da insbesondere französischsprachige Literatur diese Begriffe regelmäßig verwendet, nutze ich im Folgenden bevorzugt die französischen Bezeichnungen.

Eurafrique: Die Idee eines symbiotisch zusammengehörigen Superkontinents „Eurafrique“ erreichte ihren publizistischen, propagandistischen und schließlich realpolitischen Höhepunkt in den 1920er bis 1950er Jahren (Hansen/ Jonsson 2014). Die politische Vision zeichnete sich durch große inhaltliche und räumliche Anpassungsfähigkeit aus; dabei stellen der Mittelmeer- und der Sahararaum zentrale Foki dar. Die Idee wurde nach dem Ersten Weltkrieg insbesondere in französischen politischen Kreisen verfolgt, aber aufgenommen und weiterentwickelt auch im deutschsprachigen Raum und Italien, zusammen mit dem Aufstieg der Paneuropa-Visionen. Afrika als gemeinsam auszubeutendes und infrastrukturell inwertzusetzendes Rohstoffreservoir und Siedlungsgebiet für überschüssige Arbeitskräfte wurde als essentiell für die wirtschaftliche Erholung Nachkriegseuropas angesehen. Ein gemeinsamer panregionaler Block sollte auch zur Machtsicherung Europas gegenüber der westlichen Hemisphäre und einem sich herausbildenden asiatischen Großraum beitragen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde Eurafrika ein formatives Element des tatsächlich einsetzenden europäischen Integrationsprozesses.

Auf französisches Drängen wurden afrikanische Außengebiete an den entstehenden Binnenmarkt assoziiert.

Weiterhin reflektierten die Vorstellungen ungleiche Machtverhältnisse. Kritik neokolonialer Ungleichheit wurde auch wiederholt gegen nachfolgende Kooperationsvereinbarungen vorgebracht und provozierte Ablehnung auf afrikanischer Seite. Dementsprechend ist *Eurafrique* für Hansen/ Jonsson (2014) und Haleh Davis (2017) auch kritische Methode, um die Verflechtung der europäischen Einigung mit fortwährenden kolonialen Ambitionen aufzuzeigen; Erforth (2016) nutzt *Eurafrique* als Analyserahmen für die heutige französische Afrikapolitik. Im politischen Diskurs kehrte der Begriff nach Ende des Kalten Kriegs gelegentlich wieder, insbesondere als 2007 der französische Präsident Sarkozy eine neue eurafrikanische Partnerschaft ankündigte. Heute fußt das erneute europäische Interesse an Afrika nicht zuletzt auf der Furcht, angesichts aufstrebender asiatischer Mächte an Einfluss auf dem Kontinent zu verlieren.

Françafrique: Immer wieder zieht die kritische Literatur zu *Eurafrique* auch Querverbindungen zum französischen Sonderverhältnis zu seinen ehemaligen Kolonien im subsaharischen Afrika. Seit Mitte der 1950er Jahre bezeichnet der Ausdruck „France-Afrique“ die privilegierten Beziehungen, die über klassische Diplomatie weit hinausgehen (Thorel 2013; Sörenson 2008). Seit 1960 wurde das System ausgearbeitet, um die französische Einflussphäre bis nach Zentralafrika aufrechtzuerhalten und den Zugang zu strategisch wichtigen Rohstoffen abzusichern. Seit den 1990er Jahren hat der Begriff, verschmolzen zu *Françafrique* (wortspielerisch auch „France-à-fric“), eine negative Konnotation und dient in erster Linie der wissenschaftlichen Betrachtung und publizistischen Skandalisierung der dichten politischen und wirtschaftlichen Netzwerke informellen Charakters (s.a. Péan 2012). Typisch sind darüber hinaus die starke Einmischung in innere Angelegenheiten, enge Militärkooperation und die Beteiligung an Wahlfälschungen, Umstürzen und Geheimdienstoperationen. Als strukturelle Folgen gelten die weite Verbreitung von Korruption sowie die Verfestigung diktatorischer Verhältnisse zulasten von Entwicklung, Demokratie und Menschenrechten. Seit den 1980er Jahren gab es immer wieder Ankündigungen einer gleichberechtigten, multilateralen Zusammenarbeit, doch Hoffnungen, dass die neuen Präsidenten die traditionelle Afrikapolitik revidieren, trugen.

Chinafrique: Die zwischenzeitlich steigende Süd-Süd-Kooperation äußert sich vor allem in einer Intensivierung afro-asiatischer Wechselbeziehungen (Bachmann 2019). Gerade die Volksrepublik China engagierte sich bereits in den 1960er/70er Jahren auf dem afrikanischen Kontinent, unterstützte Unabhängigkeitsbewegungen und baute große Infrastrukturvorhaben; im Gegenzug erwartete sie die Anerkennung ihrer „Ein-China-Politik“. In den 1990er Jahren erfolgte vor dem Hintergrund des wirtschaftlichen Aufstiegs Chinas eine rasante Ausweitung des gegenseitigen Handels, die bald in eine facettenreiche Kooperation mündete (u.a. Andrésy et al. 2010). Afrikanische Länder werden auch mehr und mehr in den Ausbau einer maritimen „Neuen Seidenstraße“ eingebunden, die chinesische Versorgungs- und Absatzwege sichern soll. Zur Beschreibung, auch zur kritisch-polemischen Betrachtung der wachsenden Verzahnung prägten insbesondere westliche Autoren die Bezeichnung „Chinafrique“ (s.a. Habiyaemye 2011).¹⁰

Dabei wird erneut ein geopolitisches Bedrohungsszenario entworfen, das westliche Interessen in Afrika beeinträchtigt. Chinas Interesse wird vor allem als Ausfluss seines wachsenden Ressourcenbedarfs verstanden, dem die Suche nach Absatzmärkten für seine Konsumgüterproduktion und überschüssigen Arbeitskräfte gegenübersteht. Vorgeworfen werden der chinesischen Politik Intransparenz, die Vernachlässigung von Menschenrechten und diskriminierende Beschäftigungspraktiken. Auch aus afrikanischer (inklusive marokkanischer: Oualalou 2018) Sicht werden die zahlreichen strukturellen Verwerfungen erkannt. Es besteht keine Illusion über den neokolonialen Charakter der Beziehungen und die ungleichen Machtverhältnisse. Demgegenüber werden aber die umfangreiche Entwicklungshilfe und der Wachstumsschub für die afrikanischen Volkswirtschaften gewürdigt, auch wenn dem keine Transformation ökonomischer Strukturen entspricht. Positiv gesehen werden die Prinzipien der Nichteinmischung und Nichtkonditionalität, die wiederum Nichtregierungsorganisationen beklagen.

Nicht zuletzt berührten die vorgenannten Konzepte auch immer wieder Marokko und Tanger. So wurde schon in den 1930er Jahren die Straße von Gibraltar als „Nabelschnur“ Eurafrikas dargestellt. Auch die damalige *Atlantropa*-Idee, die sich in die eurafrikanischen Entwürfe einreicht, platzierte

¹⁰ Das chinesische Engagement reiht sich ein in das zunehmende wirtschaftliche Interesse auch anderer BRICS-Staaten an Afrika, vornehmlich Indiens. Für Boillot/ Dembinski (2014) wird bis 2030 „Chindiafrique“ eine global strukturierende Schlüsselrolle spielen.

Tanger unmittelbar an der geplanten Landbrücke durch die Meerenge (Hansen/ Jonsson 2014). In den 1940er/50er Jahren wurde der geplante Bau von Transsaharabahnen in den Kontext eurafrikanischer Ambitionen gestellt; jüngst firmierte die Tanger-Dakar-Straße auch als „route eurafricaine Madrid-Dakar“ (Wippel 2012). Die marokkanische Politik setzte wiederholt Hoffnungen in eine Rolle Marokkos als eurafrikanische Drehscheibe (vgl. Chesneau 1990). Unter Hassan II. war das Königreich auch fest in *Françafrique*-Verhältnisse der Unterstützung prowestlicher autoritärer Regime in Subsahara-Afrika eingebunden (z.B. Sambe 2012). Prominentestes Beispiel der in den letzten Jahren ebenfalls anziehenden marokkanisch-chinesischen Kooperation ist das *TangerTech*-Projekt. Im Rahmen einer Ausweitung der Neuen Seidenstraße bis zum atlantischen Europa und Afrika hofft man in Marokko, sich mit dem *TangerMed*-Hafen als Knotenpunkt eines afrikanisch-mediterranen Wirtschaftsraumes etablieren zu können (Oualalou 2018).

***Tanj’Afrique*: Tangers transsaharischer Verflechtungsraum und herausragende regionale Position**

Auch *Tanj’Afrique* dient sowohl der dichten Beschreibung als auch der kritischen Analyse der Beziehungen zwischen Tanger und dem subsaharischen Afrika. Infolge neuer Politiken, neuer Infrastrukturen sowie deren praktischer Nutzung und kommunikativer Inwertsetzung spannt sich ein Verflechtungsraum auf, der von Tanger aus insbesondere die küstennahen Bereiche West- und Zentralafrikas umfasst. Insofern stärkt *Tanj’Afrique* eine Sichtweise auf Regionalisierungsprozesse, die einerseits einen lokalen Ausgangspunkt haben, andererseits transsaharische Zusammenhänge spiegeln, die konventionelle Unterscheidungen zwischen subsaharischem und nördlichem Afrika überschreiten. Es zeigt auf, dass sich transregionale Verflechtungen in großem Maße translokal zwischen Wirtschaftszentren und Verkehrsknotenpunkten entwickeln; deutlich wird dies gerade am inselhaften Charakter „global integrierter Stadtfragmente“ (Scholz 2004) wie Freihäfen und Exportzonen¹¹, die kaum mit dem unmittelbaren Hinterland verbunden sind. *Tanj’Afrique* nimmt durchaus

¹¹ Ähnlich insularen Charakter haben z.B. die von transsaharischen Migranten bewohnten Altstadt pensionen, die weitgehend vom lokalen sozialen Umfeld isoliert sind.

auch historische Bezüge auf, obgleich sich Verkehrswege, Transportmittel, Handelsgüter etc. beträchtlich gewandelt haben.

Je nach betrachtetem Gegenstand variieren die regionalen Abgrenzungen zwischen atlantischem Afrika (Containerverkehr), Sahelregion (LKW-Transport) und Ausläufern bis ins Innere Zentralafrikas (Migrationsrouten). Die Verbindungen erstrecken sich eher linien- und netzwerkartig denn flächenhaft; Wanderrouen, Absatzzonen und Fahrgebiete schwanken im Zeitablauf. Generell ist die Abgrenzung „Afrikas“ nicht immer eindeutig und bezieht in vorliegenden Dokumenten und verwendeter Rhetorik teilweise den gesamten Kontinent ein. Darüber hinaus stellen die afrikanischen Verflechtungen nur einen Ausschnitt aus Tangers multiplen, multidirektionalen Regionalisierungen dar, die es zu einer euro-afrikanischen Drehscheibe machen. Tangers Afrikakontakte sind zudem maßstabsebenenübergreifend eingebettet in nationale Politiken. So hat die hervorgehobene Rolle, die Tanger zukommt, mit nationalen Entwicklungsanstrengungen für die Nordregion des Landes ebenso zu tun wie mit sektoralen und gesamtwirtschaftlichen Reformprogrammen. Insbesondere ergeben sich Überschneidungen mit der marokkanischen Afrikapolitik. Die Räume, die dadurch jeweils abgedeckt sind, überschneiden sich großteils, sind aber nicht deckungsgleich. Neben der Errichtung der notwendigen Infrastruktur bedingen Logistikstrategien globaler Spieler Tangers afrikanische Verflechtungen.

Dies verweist unter anderem auf die externe Einflussnahme auf den *Tanj`Afrique*-Komplex und seine eigenen Abhängigkeiten. Doch auch das Tanger-Afrika-Verhältnis in sich ist, wie das marokkanisch-subsaharische Verhältnis insgesamt, durchaus ungleichgewichtig und gekennzeichnet von Friktionen und Dominanzen. Zumindest nimmt Tanger besondere Positionen in manchen relevanten Bereichen ein.

Tangerspezifisch ist zunächst die herausragende Stellung, die *TangerMed* in wenigen Jahren erreichte: Der nach Umschlag größte Containerhafen Afrikas überrundete 2014 Durban (2019 Rang 72 weltweit) und 2017 Port Said (Rang 46) (Lloyd's List 2020 und frühere Ausgaben; Abb. 2 und 3). Aufgrund der Stärke Tangers schätzt pwc (2018) die Möglichkeit, dass ein westafrikanischer Hafen zu einem subregionalen *Hub* aufsteigt, als besonders gering ein. *fDi Intelligence* (2019 und früher) bewertete bereits 2012/13 die TFZ als global beste Hafenfreizone und 2015-2019 viermal als beste Freihandelszone Afrikas. Laut UN Habitat/ Erasmus University (2018)

floss der Stadt in den Jahren 2003-2016 unter afrikanischen Metropolen nach Kairo und Johannesburg die drittgrößte Investitionssumme zu. Die *Renault/Nissan*-Produktionsstätte wird als größtes Autowerk Afrikas und der neue TGV als erster Hochgeschwindigkeitszug Afrikas gepriesen. Schließlich tauchte Tanger 2018 in einer Auswahl afrikanischer Länder auf Rang 20 der Städte mit dem größten investierbaren Millionärsvermögen und als Metropole mit den sechshöchsten Quadratmeterpreisen für Wohnimmobilien auf (AfrAsia Bank 2019). So erstaunt es wenig, dass die Weltbank Tanger als eine von sechs wirtschaftlich erfolgreichen Modellstädten im Globalen Süden präsentierte (The World Bank 2015) und UN Habitat (2014) den in den letzten Jahren rasch gewachsenen Großraum Tanger mit über einer Million Einwohnern als eine der künftigen Megastädte Afrikas klassifizierte.

Auch Daten für Marokko insgesamt zeigen eine ökonomische Vorrangstellung gegenüber vielen subsaharischen Ländern. So stand Marokko 2018 beim BIP (in Kaufkraftparitäten) in Gesamtafrika auf Platz 5; südlich der Sahara waren nur zwei Volkswirtschaften stärker (The World Bank 2020). Dies entsprach etwa 7% der Wirtschaftskraft ganz Subsahara-Afrikas. Beim Pro-Kopf-Einkommen lag das Königreich im afrikaweiten Vergleich auf dem 13., gegenüber den subsaharischen Ländern auf dem achten Rang. Im Außenhandel positionierte sich Marokko 2019 als fünftstärkste afrikanische Handelsnation, südlich der Sahara nur überragt von Südafrika und Nigeria (IMF 2020). Sein Handelsvolumen lag fast gleichauf mit dem Außenhandel aller UEMOA-Staaten. Über die 2010er Jahre hinweg erwirtschaftete Marokko einen Exportüberschuss mit dem subsaharischen Afrika, der die Importe um das Dreifache überragte. Subregional ist der positive Außenhandelssaldo besonders mit der UEMOA ausgeprägt.

Marokkanische Dominanz zeigt sich vor allem im Unternehmensbereich. So lag der Marktanteil der Tochterfirmen von *Maroc Télécom* auf nationalen Telefonmärkten 2017 zwischen 15% und 59% (Iraqi 2017) und damit teilweise auf Platz 1. In der UEMOA insgesamt hatten alle marokkanischen Banken zusammen 2016 einen Marktanteil von rund einem Drittel (Cissé 2018); in einigen Ländern lagen einzelne Finanzinstitute auf den Plätzen 1 bis 3. Unter den 500 umsatzstärksten Unternehmen Afrikas betrug der marokkanische Anteil gemäß *Jeune Afrique* (2019) fast 13%; Marokko stellte nach Südafrika das zweitgrößte Kontingent. Neu hinzugekommen auf

dieser Liste ist die *TangerMed*-Hafenagentur (an 25. Stelle unter den afrikanischen Transportunternehmen), die sich vor allem durch die hohe Rentabilität auf Platz 19 auszeichnet. Schließlich ist *Royal Air Maroc* nach Umsatz und Passagieren die drittgrößte afrikanische Fluggesellschaft; nach Flottenumfang und Zahl der Destinationen steht sie an zweiter Stelle (Wikipedia 2020a). Der Flughafen von Casablanca nimmt mit Platz 5 (Platz 7 einschließlich der kanarischen Großflughäfen) afrikaweit eine herausragende Position ein (Wikipedia 2020b), die auch seine Transitfunktion nach Europa reflektiert.

Daher gab es schon Anfang der 2000er Jahre auf westafrikanischer Seite erhebliche Bedenken gegen das wirtschaftliche Schwergewicht Marokkos, weswegen z.B. das UEMOA-Abkommen bis heute nicht unterzeichnet wurde. Ähnliche Einwendungen kamen aus Wirtschaftsverbänden und Zivilgesellschaft gegen den beantragten ECOWAS-Beitritt (Fabiani 2018; Byiers/ Abderrahim 2018). Unter anderem wird befürchtet, dass marokkanische Produkte bzw. Investoren aufgrund von Produktivitäts- und Qualitätsvorteilen einheimische Waren und Firmen zunehmend vom Markt verdrängen könnten – und damit ungleiche Beziehungen auf Süd-Süd-Ebene reproduziert würden, wie sie bspw. in Marokko bezüglich des Verhältnisses zum Globalen Norden diskutiert werden. Angesichts Marokkos Bestrebungen, zu einem Wirtschafts-*Hub* zwischen Europa und Subsahara-Afrika zu werden, könnten gerade die geographisch günstig positionierten Hafen- und Industrieanlagen in Tanger viele Unternehmen veranlassen, ihre Logistik- und Produktionsbasis dort einzurichten. Besonders ausgeprägt ist die Opposition in Nigeria, das auch machtpolitisch Konkurrenz um seine Position in Westafrika fürchtet.

Schlussbemerkung

Tanj`Afrique spiegelt die große Bedeutung transsaharischer Wirtschaftsbeziehungen für Tanger wider und hilft, diese transregionalen, über den lokalen Knotenpunkt laufenden Verflechtungen räumlich, aber auch historisch zu fassen. Zugleich kann es vor dem Hintergrund ähnlicher Begrifflichkeiten dazu beitragen, die Kontakte einer problematisierenden Betrachtung zu unterziehen, die – sicher noch unzureichend – bestehende Ungleichgewichte herausarbeitet. *Tanj`Afrique* stellt jedoch nur eine Dimension der sich in den letzten Jahren stetig verdichtenden

Verflechtungen der Metropolregion dar, die zum Teil mit den afrikanischen Austauschbeziehungen verschmelzen. *Tanj'Afrique* trägt also dazu bei, über den untersuchten Einzelfall hinaus eine kritische Sicht auf multiple (trans)regionale Verflechtungen aus lokaler Perspektive einzunehmen.

Bibliographie

- Abderrahmane, Abdelkader (2013): Drug Trafficking in Northwest Africa. The Moroccan Gateway. In: *Jadaliyya*, 9.12., <https://www.jadaliyya.com/pages/index/15520/drug-trafficking-in-northwest-africa-the-moroccan> (8.4.2016).
- AfrAsia Bank (2019): *Africa Wealth Report 2019. Full Report*. Johannesburg: New World Wealth, https://e.issuu.com/embed.html?u=newworldwealth&d=africa_2019 (4.12.2019).
- Amnesty International (2015): *Fear and Fences. Europe's Approach to Keeping Refugees at Bay*. London.
- André, Agnès/ Marteau, Jean-François/ Raballand, Gaël (2010): La Chinafrique, mythes et réalité. In: *Études* 413/9, 151-162.
- Aouad-Badoual, Rita (1994): *Les Incidences de la Colonisation Française sur les Relations entre le Maroc et l'Afrique Noire (c. 1875-1935)*. Diss. Aix-en-Provence: Université de Provence (Aix-Marseille I).
- Bachmann, Veit (2019): (Trans)regionalism and South-South Cooperation. Afrasia instead of Eurafrique? In: *Third World Quarterly* 40/4, 688-709.
- Boillot, Jean-Joseph/ Dembinski, Stanislas (2014): *Chindiafrique. La Chine, l'Inde et l'Afrique feront le monde de demain*. Paris: Odile Jacob.
- Bonjean, Jacques (1967): *Tanger*. Paris: Fondation Nationales des Sciences Politiques.
- Brackmann, Karl (1935): *Fünfzig Jahre deutscher Afrikaschiffahrt. Die Geschichte der Woermann-Linie und der Deutschen Ost-Afrika-Linie*. Berlin: Dietrich Reimer/ Andrews & Steiner.
- Byiers, Bruce/ Abderrahim, Tasnim (2018): *Morocco's Accession to ECOWAS. Building Bridges or Rocking the Boat?* [Maastricht:] ECDPM blog, 19.2.2018, <http://ecdpm.org/talking-points/moroccos-accession-ecowas-building-bridges-rocking-boat/> (6.6.2018).
- Chesneau, Jean (1990): Le Maroc mise sur l'Eurafrique. In: *Défense nationale* 46/505, 113-125.
- Cissé, Cheikhna Bounajim (2018): Le classement des banques de l'UEMOA (dossier). In: *Financial Afrik* 13.7., <https://www.financialafrik.com/2018/07/13/le-classement-des-banques-de-lumoa/> (25.6.2020).
- CMA CGM (2013): *Le Groupe CMA CGM annonce la réorganisation de ses services depuis l'Europe et la Méditerranée vers l'Afrique de l'Ouest et sert le cœur de l'Afrique au travers de solutions intermodales*, <https://www.cma-cgm.fr/detail-news/292/le-groupe-cma-cgm-annonce-la-reorganisation-de-ses-services-depuis-l-europe-et-la>

- mediterranee-vers-l-afrique-de-l-ouest-et-sert-le-c%C5%93ur-de-l-afrique-au-travers-de-solutions-intermodales (12.9.2017).
- Cousin, Albert (1902): *Tanger*. Paris: Augustin Chalamel.
- CRI (Centre Régional d'Investissement Tanger Tétouan, 2013): *Les raisons d'investir*, <http://www.investangier.com/index.php?menuid=55> (21.3.2013).
- CRT (Conseil Régional du Tourisme Tanger-Tétouan-Al Hoceima, 2017): *Les Grottes d'Hercules*, <https://www.visittanger.com/fr/tanger/les-grottes-d-hercules> (5.9.2017).
- de Haas, Hein (2008): *Irregular Migration from West Africa to the Maghreb and the European Union. An Overview of Recent Trends*. Geneva: IOM.
- El Houdaïgui, Rachid (Hg., 2016): *La façade atlantique de l'Afrique. Un espace géopolitique en construction*. Rabat: OCP Policy Center, <https://www.policycenter.ma/publications/la-fa%C3%A7ade-atlantique-de-l%E2%80%99afrique-un-espace-g%C3%A9opolitique-en-construction-0> (26.10.2016).
- Ellis, Stephen (2009): West Africa's International Drug Trade. In: *African Affairs* 108/431, 171-196.
- Erforth, Benedikt (2016): Mental Maps and Foreign Policy Decision-making. Eurafrigue and the French Military Intervention in Mali. In: *European Review of International Studies* 3/2, 38-57.
- Eurogate Terminals (2017): *EUROGATE Tanger*, <http://www1.eurogate.de/en/Terminals/Tangier> (10.9.2017).
- Fabiani, Riccardo (2018): *Morocco's Difficult Path to ECOWAS Membership*. Washington DC: Carnegie Endowment for International Peace, <http://carnegieendowment.org/sada/75926> (6.6.2018).
- Fassi Fihri, Brahim (Hg., 2015): *Le Maroc en Afrique. La Voie Royale*. Rabat: Institut Amadeus. <http://www.amadeusonline.org/ftp2012/Maroc-Afrique-La-Voie-Royale-2015-Web.pdf> (21.10.2016).
- fDi Intelligence (2019): *Global Free Zones of the Year 2019. Recognising the World's Best Free Zones for fDi*, <https://www.fdiintelligence.com/content/download/76022/2529780/file/Global%20Free%20Zones%20of%20the%20Year%202019.pdf> (4.5.2020).
- Festival Womaaf (2020): *Histoire du Womaaf*, <http://womaaf.com/index.php/fr/womaaf/> (8.8.2020).
- Frontex (2020): *Detections of Illegal Border-crossings Statistics Download (Updated Monthly)*, https://frontex.europa.eu/assets/Migratory_routes/2020/Monthly_detections_of_IBC_PRESS_20200205.xlsx (4.3.2020).
- Gauthronet, Émile (1913): *Tanger. Son port – Ses voies de pénétration*. Paris: Augustin Chalamel.
- Habiyaremye, Alexis (2011): CHINAFRIQUE, AFRICOM, and African Natural Resources. A Modern Scramble for Africa. In: *Whitehead Journal of Diplomacy and International Relations* 12/1, 79-94.
- Haleh Davis, Muriam (2017): The Sahara as the "Cornerstone" of Eurafrica. European Integration and Technical Sovereignty Seen from the Desert. In: *Journal of European Integration History* 23/1, 97-112.

- Haller, Dieter (2016): *Tanger. Der Hafen, die Geister, die Lust. Eine Ethnographie*. Bielefeld: Transcript.
- Hansen, Peo/ Jonsson, Stefan (2014): *Eurafrica. The Untold History of European Integration and Colonialism*. London/ New York: Bloomsbury Academic.
- IMF (International Monetary Fund, 2020): *IMF Data Homepage*, <https://data.imf.org> (12.6.2020).
- Invest in Région de Tanger Tétouan-Al Hoceima (2020): *Consulats*, <http://www.investintangier.com/pages/Consulats.html> (22.5.2020).
- Iraqi, Fahd (2017): Télécommunications. Maroc Telecom récolte les fruits de son offensive subsaharienne. In: *Jeune Afrique* 11.5.2017.
- Jeune Afrique (2019): *Les 500 premières entreprises africaines*. 20^e édition, Hors-Série N° 50.
- Lewis, Martin W./ Wigen, Kären E. (1997): *The Myth of Continents. A Critique of Metageography*. Berkeley et al.: University of California Press.
- Lloyd's List (2020): *One Hundred Ports 2020*, <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2020/> (2.9.2020).
- Lydon, Ghislaine (2015): Saharan Oceans and Bridges, Barriers and Divides in Africa's Historiographical Landscape. In: *Journal of African History* 56, 3-22.
- Mareï, Nora/ Ninot, Olivier (2018): Entre Afrique du Nord et de l'Ouest, les relations transsahariennes à un moment charnière. In: *Bulletin de l'association de géographes français* 95/2, 239-258.
- Marfaing, Laurence/ Wippel, Steffen (2005): Die Öffnung der Landverbindung Dakar-Tanger und die Wiederbelebung transsaharischer Bewegungen. In: *Comparativ* 15/4, 109-140.
- Mas, Pierre (1962): Tanger, une île? In: *Revue de Géographie du Maroc* 1/2, 153-155.
- MEN (Royaume du Maroc, Ministère de l'Education Nationale..., 2018/19): *L'enseignement supérieur en chiffres 2018-2019*, https://www.enssup.gov.ma/sites/default/files/STATISTIQUES/5341/brochure_2018-2019.pdf (8.8.2020).
- [Michaux-Bellaire, Edouard] (1921): *Tanger et sa zone*. Paris: Ernest Leroux.
- Middell, Matthias (Hg., 2018): *The Routledge Handbook of Transregional Studies*. London/ New York: Routledge.
- Ministère du Tourisme (2017): *Territoires Touristiques. Cap Nord*, <http://www.tourisme.gov.ma/fr/territoires-touristiques/cap-nord> (10.9.2017).
- Mouna, Khalid (Hg., 2016): *Espace imaginé, espace vécu et espace négocié. Parcours croisés des migrations espagnoles et subsahariennes à Tanger*. Rabat: AMERM, <http://amerm.ma/wpcontent/uploads/2016/05/Espace-imagin%C3%A9-espace-v%C3%A9cu-et-espace-n%C3%A9goci%C3%A9-Mouna-Khalid.pdf> (28.9.2016).
- Nieto, Antonio Bravo/ El Idrissi, Abdelaziz (2009): Tanger, croissance urbaine d'une ville internationale. In: Al Boughaz (Hg.): *De l'opportunité d'un observatoire de la Medina. Actes du séminaire, Tanger, 30 mai 2009*. Tanger, 49-60.
- Notteboom, Theo/ Pallis, Athanasios/ Rodrigue, Jean-Paul (2020): *Port Economics, Management and Policy*. New York: Routledge. Im Druck.

- Oualalou, Fathallah (2018): *La Chine et nous. Répondre au second dépassement*. Casablanca: La croisée des chemins.
- Péan, Pierre (2012): France-Afrique, Françafrique, France à fric? Entretien. In: *Revue internationale et stratégique* 85/1, 117-124.
- Peraldi, Michel (2007): Economies criminelles et mondes d'affaire à Tanger. In: *Cultures & Conflits* 68, 111-125.
- pwc (2018): *Strengthening Africa's gateways to trade. An analysis of port development in sub-Saharan Africa*, <https://www.pwc.co.za/en/assets/pdf/strengthening-africas-gateways-to-trade.pdf> (26.6.2020).
- Qatari Diar (2017): *Our Projects. Al Houara*, <http://www.qataridiar.com/English/OurProjects/Pages/Al-Houara-.aspx> (5.9.2017).
- Refass, Mohammed (1996): *L'organisation urbaine de la Péninsule Tingitane*. Rabat: Université Mohammed V.
- Rousselet, Lélia (2016): *La stratégie africaine du Maroc. Un nouveau rôle pour la politique étrangère marocaine?* Saarbrücken: Éditions universitaires européennes.
- Sambe, Bakary (2012): Le Maroc au sud du Sahara. Une stratégie d'influence à l'épreuve des mutations géopolitiques. In: Mokhefi, Mansouria/ Antil, Alain (Hg.): *Le Maghreb et son Sud. Vers des liens renouvelés*. Paris: CNRS, 173-191.
- Scholz, Fred (2004): *Geographische Entwicklungsforschung. Methoden und Theorien*. Berlin/Stuttgart: Gebrüder Borntraeger.
- Söderbaum, Fredrik (2016): *Rethinking Regionalism*. London/ New York: Macmillan/ Palgrave.
- Sörenson, Karl (2008): *Beyond Françafrique. The Foundation, Reorientation and Reorganisation of France's Africa Politics*. Stockholm: FOI.
- Stuart, Graham H. (1955): *The International City of Tangier*. Stanford: Stanford University Press.
- Tanger Med Zones (2020): *Warum das TMZ wählen?* <http://www.tangermedzones.com/de/pourquoi-choisir-tmz/> (10.8.2020).
- Tanja Marina Bay (2017): *Tanja Marina Bay, vivez l'expérience d'une marina urbaine au cœur de la baie de Tanger*, <http://www.tanjamarinabay.ma/wp-content/uploads/2016/06/Plaque-Tanja-Marina-Bay-VF.pdf> (5.9.2017).
- The World Bank (2015): *Competitive Cities Knowledge Base. Appendices to Six Case Studies of Economically Successful Cities*, <https://openknowledge.worldbank.org/handle/109> (3.2.2016).
- (2020): *World Bank Open Data*, <https://data.worldbank.org> (25.6.2020).
- Thorel, Julien (2013): Der schwierige Abschied von der „Françafrique“. Die französische Afrikapolitik zwischen Kontinuität und Wandel. In: Bundeszentrale für politische Bildung (Hg.): *Dossier Frankreich. Frankreich in einer globalisierten Welt*. <https://www.bpb.de/internationales/europa/frankreich/166091/abschied-von-der-francafrique> (20.6.2020).
- TMPA (Tanger Med Port Authority, 2020): *Connexions Maritimes. Conteneurs*, <http://www.tmpa.ma/en/connexions-maritimes/conteneurs/?cnx=conteneurs> (2.3.2020).
- TMSA (Tanger Med Special Agency, [2019]): *Rapport Annuel 2018*. [Tanger].

- UNCTAD (2020): *Table View. Liner Shipping Bilateral Connectivity Index, Annual*,
<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx> (12.6.2020).
- UN Habitat (2014): *The State of African Cities 2014. Re-imagining sustainable urban transitions*.
 Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.
- / Erasmus University (2018): *The State of African Cities 2018. The Geography of African Investment*. Nairobi/Rotterdam: United Nations Human Settlements Programme.
- Vernier, V[ictor] (1955): *La singulière zone de Tanger, ses différents aspects et ce qu'elle pourrait devenir si...* Paris: Editions Eurafricaines.
- Wikipedia (2020a): *List of largest airlines in Africa*,
https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_largest_airlines_in_Africa (24.6.2020).
- (2020b): *List of busiest airports in Africa*,
https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_the_busiest_airports_in_Africa (24.6.2020).
- Wippel, Steffen (2012): *Wirtschaft, Politik und Raum. Territoriale und regionale Prozesse in der westlichen Sahara*. Berlin et al.: Hans Schiler.
- (2019): Stadtentwicklung in Tanger (Marokko). Rekonfigurationen des Urbanen im neoliberalen Kontext. In: Al-Hamarneh, Ala/ Margraff, Jonas/ Scharfenort, Nadine (Hg.): *Neoliberale Urbanisierung. Stadtentwicklungsprozesse in der arabischen Welt*. Bielefeld: Transcript, 33-74.
- / Fischer-Tahir, Andrea (Hg., 2018): *Jenseits etablierter Meta-Geographien. Der Nahe Osten und Nordafrika in transregionaler Perspektive*. Baden-Baden: Nomos.
- Zaïm, Fouad (1990): *Le Maroc et son espace méditerranéen. Histoire économique et sociale*. Rabat: Confluences.