

aus Deutschland



Stipendien-Aufenthalt in Marokko

vom 26. Februar bis 09. April 2010

Trügerisches Eldorado – Die nordmarokkanische Stadt Tanger zwischen Jetset und Sozialwohnungen

Von Dina Netz

Marokko, vom 26. Februar bis 09. April 2010



Inhalt

1. Zur Person	340
2. Mythos Tanger	340
3. Bau-Boom für Touristen	341
3.1 Ein kritischer Royalist wider Willen	341
3.2 Neue Golf-Region in Marokko	342
3.3 Tourismus für alle	344
3.4 „Wir denken nur bis nächstes Jahr“	346
4. Wohnungsnot im Eldorado	347
4.1 „Neben dem Hochhaus steht ein Hochhaus und daneben ein Hochhaus“	347
4.2 Herberge für Esel?	349
5. Industrie und Infrastruktur	350
5.1 Eine Million neue Arbeitsplätze bis 2025	350
5.2 Die (mangelnde) Infrastruktur	352
5.3 Ksar Seghir: vom Fischer- zum Transitort	353
5.4 Das Projekt Tanger Med: größter Containerhafen des Mittelmeeres	354
5.5 „Prävention ist essentiell“	355
6. Tanger als Sprungbrett nach Europa	357
6.1 Überall ist es besser als in Marokko	357

6.2	„Ich will ein neues Haus für meine Mutter kaufen“	359
6.3	Die Enklave Ceuta: Europa in Afrika	361
6.4	„Solange es hier Schiffe gibt, versuche ich es“	363
6.5	„Die soziale hält mit der wirtschaftlichen Entwicklung nicht mit“	364
7.	Der Umgang mit Natur- und Kulturerbe	366
7.1	Natur...	366
7.2	und Kultur	367
8.	Recherchealltag in Marokko	370

1. Zur Person

Es ist nichts schwerer zu sagen, als was einen an bestimmten Menschen anzieht. Die Offenheit, die Gastfreundlichkeit, die Herzlichkeit der Maghrebiner dürften die Gründe dafür sein, dass Dina Netz immer wieder nach Nordafrika reist – diesmal mit einem Stipendium der Heinz-Kühn-Stiftung. Dina Netz, geboren 1973 in Essen, aufgewachsen in Dortmund, hat Germanistik, Romanistik und Journalistik in Dortmund, Leipzig, Bochum und Brüssel studiert. Nach dem Volontariat bei den „Dresdner Neuesten Nachrichten“ zog es sie zum Radio. Seit 1999 arbeitet Dina Netz für die Kulturredaktion des Deutschlandfunk. Von 2003 bis 2006 war sie Redakteurin in der Aktuellen Kulturredaktion bei WDR3. Seit 2006 arbeitet Dina Netz wieder als freie Autorin, Moderatorin und Redakteurin, vor allem für den Deutschlandfunk und den WDR. Und zwischendurch reist sie in den Maghreb, diesmal für sechs Wochen nach Tanger.

2. Mythos Tanger

Tanger Tor Afrikas
Kaum fingerbreit fern Europas
geöffnet
hingegen
nur hier und da magere Exotik.
(aus: Tahar Ben Jelloun: „Tanger Tor Afrikas“)

Tanger war in der Mitte des 20. Jahrhunderts, als sich dort Maler, Schriftsteller und Lebenskünstler wie Eugène Delacroix, Henri Matisse, Truman Capote, William S. Burroughs, Jack Kerouac und Tennessee Williams die Klinke in die Hand gaben, das wichtigste touristische Ziel Marokkos. Einige wie Paul Bowles blieben gleich dort. Die Freihandelszone und die internationale Atmosphäre der Stadt, die nur 14 Kilometer Mittelmeer vom europäischen Kontinent trennen, zogen vor allem Europäer an – auch und weil Tanger sich durch Mädchenhandel, Prostitution, Rauschgift und Schmuggel einen etwas verruchten Ruf erworben hatte.

Ein halbes Jahrhundert später erinnern die Tangeaouis sich immer noch gern an diesen Mythos, doch er ist verblasst, weil sich in der Zwischenzeit Rabat und Casablanca als wichtigste Handelszentren etabliert haben, Marrakech und Agadir haben Tanger den touristischen Rang abgelassen. Doch seit Mohammed VI. vor zehn Jahren die Revitalisierung des marokkanischen Nordens anstieß, entwickelt Tanger sich in atemberaubendem Tempo.

3. Bau-Boom für Touristen

3.1 Ein kritischer Royalist wider Willen

Mohammed Mrini sagt, er sei eigentlich weit davon entfernt, Royalist zu sein – was in Marokko recht ungewöhnlich ist, denn entweder lieben alle den König oder behaupten es zumindest. Mohammed Mrini aber ist ein kritischer Journalist, der für „La Chronique“ schreibt, eine Wochenzeitung, die im Norden Marokkos erscheint. Und er nimmt kein Blatt vor den Mund, wenn es etwas deutlich auszusprechen gilt. Doch Mrini gibt zu, dass er sich seit einiger Zeit vor lauter royalistischen Neigungen kaum wieder erkennt. Denn das, was König Mohammed VI. für seine, Mrinis, Heimat getan hat und noch tut, sei wirklich „außergewöhnlich“. 40 Jahre lang habe sich niemand für den Norden Marokkos interessiert, und jetzt gehe es spürbar aufwärts, vor allem mit seiner Heimatstadt Tanger: Der neue Hafen brummt, die Immobilienbranche boomt, es gibt in allen Bereichen mehr Arbeitsplätze, die gut ausgebildeten Leute ziehen nicht mehr weg nach Casablanca oder Rabat – da muss selbst er dem König applaudieren.

Doch Mrini wäre nicht der scharfzüngige Kolumnist, der er ist, würde er nicht auch die Schattenseiten dieses Booms benennen: Aus dem ganzen Land kommen sie ins vermeintliche Eldorado geströmt, Prostitution, Drogenhandel, Immobilienspekulation blühen. Und Tanger war nicht vorbereitet auf diesen plötzlichen Zustrom – die Straßen fassen die Autos nicht, es fehlt an bezahlbarem Wohnraum.

Man merkt Mohammed Mrini an, dass ihn die Fehlentwicklungen in seiner Heimatstadt schmerzen. Mrini ist in der Medina aufgewachsen, in der Altstadt, und sein Herz hängt an Tanger. Seinem Beruf geht er mit Herzblut nach, obwohl er fast allein jede Woche die sieben französischsprachigen Seiten seiner Zeitung füllen muss. Und am Samstag fährt er an den Stadtrand von Tanger und unterrichtet in einem Kulturzentrum Jugendliche in Französisch. Ohne Gegenleistung, versteht sich. Es ist ihm wichtig, dass die jungen Leute eine Chance bekommen.

Irgendwann hat der Zug den falschen Abzweig genommen, hat das falsche Idealbild von Tanger sich durchgesetzt, meint Mohammed Mrini: „Viele sehen die Stadt heute so: In Tanger verdienen wir einen Haufen Geld, das wir im Casino ausgeben, tagsüber spielen wir Golf – das ist eine ungute Entwicklung, von der die Stadt nichts hat.“ Seiner Meinung nach müsste man mehr auf Kulturtourismus setzen und mehr aus dem internationalen Flair Tangers und der Tatsache machen, dass man von Spanien aus in Nullkommanichts in Afrika ist und einfach mal so den Kontinent wechseln kann.

Im Moment aber, meint Mrini, gehe man zu wenig auf Tangers traditionelle Scharnier-Funktion zwischen Europa und Afrika ein. Stattdessen setze man einerseits auf Elite-, andererseits auf Massentourismus. Und für die Küste sieht er eine ähnliche Zukunft heraufziehen wie für die Costa Blanca und die Costa del Sol im gegenüberliegenden Spanien, die mit Bettenburgen überzogen sind – zwar seien die marokkanischen Verantwortlichen sich der Gefahren bewusst, vor allem was den Verlust von kulturellem und Naturerbe betrifft, „aber das ist wirklich ihre allerletzte Sorge“.

3.2 Neue Golf-Region in Marokko

Ein Junge lehnt an der Leitplanke in einem Kreisverkehr. Er hält zwei Plastikbeutel mit Pistazien in der rechten Hand und schwenkt sie lässig. Aber niemand hält, um ihm welche abzukaufen.

Anfang März ist es frisch am Cap Spartel, dem mythischen Ort vor den Toren Tangers, wo Atlantik und Mittelmeer sich treffen. Die Touristen machen sich noch rar, nur ein paar aufgebrezelte Marokkaner(innen) unterhalten sich lautstark im Restaurant neben dem Leuchtturm und wollen wohl darauf aufmerksam machen, dass sie zum Jetset gehören. In der Tat folgen bald die Blicke der wenigen anderen Gäste den kurzen Röcken und dem funkelnagelneuen französischen Auto.

An der Straße Richtung Süden halten ein paar ältere Jungs Kamele am Halfter. Einer ist einer jungen Touristin behilflich, die beim Absteigen keine besonders gute Figur macht und der die Sache sichtlich nicht geheuer ist. Die anderen Kamele haben frei und mahlen freundlich vor sich hin.

Wir sind nicht hier, um die Aussicht auf den heute überraschend ruhigen Atlantik zu genießen, Perlenketten zu kaufen oder uns mit Strandblick auf einem Kamel schaukeln zu lassen. Wir sind hier, weil es südlich vom Cap Spartel auch im Wortsinne Bahnbrechendes zu beobachten gibt: Die 45 Kilometer Atlantikstrand bis zur nächsten Stadt Asilah werden nach und nach touristisch erschlossen. Das gleiche geschieht in Tangers Osten, um das Cap Malabata herum. Doch die dort entstehenden Hotels und Ferienanlagen muten fast niedlich an im Vergleich mit der Westküste: Hier wird ein ganzer Landstrich umgepflügt, König Mohammed VI. persönlich hat Tanger zum neuen touristischen Zentrum Marokkos ausgerufen – nicht zuletzt für ihn selbst, der gleich mehrere Paläste am Cap Spartel besitzt. Und sein Ruf scheint Gehör gefunden zu haben: An den Küsten sind die Pinien- und Eukalyptuswälder abgeholzt und durch einen Wald von Kränen ersetzt worden.

Die Filetgrundstücke haben sich allerdings Investoren aus den arabischen Bruderländern gesichert: Bahrain zum Beispiel errichtet ein Golf-

Ressort direkt auf der Spitze des Cap Malabata – das nach deutschen Maßstäben wahrscheinlich ein Naturschutzgebiet sein müsste. Direkt neben den königlichen Ferienhäusern am anderen Kap baut Qatar, weiter am Strand entlang stampfen libanesisch Bauherren einen großen Hotelkomplex aus dem Boden. Den marokkanischen Bauherren sind meist die Grundstücke in der zweiten Reihe vorbehalten, hinter der Uferstraße. So wie vermutlich in die vielen Hotelzimmer und Appartements weniger Marokkaner einziehen werden als vielmehr europäische Touristen und Geschäftsleute aus den Golfstaaten.

Ein Investor aus Qatar baut einen neuen Golfplatz mit entsprechenden „Résidences“ (was mit Residenzen angemessen übersetzt ist) – und daneben biegt man ab zum Strand und zum größten Investitionsprojekt an der Küste vor Tanger: Tinja. Tinja ist eine Art neue Stadt, die von der Firma Emaar aus den Vereinigten Arabischen Emiraten gebaut wird (nicht zufällig die Firma, die auch die komplette Umgestaltung der Innenstadt von Dubai besorgt hat und die erste nordafrikanische Ski- und Golfstation plant – im marokkanischen Atlasgebirge).

Wir betreten ein Gebäude, das die Ausmaße und die Atmosphäre eines Museums für moderne Kunst hat. Dabei ist es doch nur das Verkaufsbüro von Emaar. Tatsächlich sind die Modelle der Häuser in diesem Wohn- und Tourismuskomplex in Glasvitrinen ausgestellt. Eine junge Frau empfängt mich in perfektem Französisch, erkundigt sich nach meinem Namen, stellt sich selbst aber nicht vor. Auch sonst legt sie eine etwas unterkühlte Freundlichkeit an den Tag, die vielleicht ihre Skepsis mir gegenüber als potentieller Käuferin signalisiert, vielleicht aber auch gegenüber ihrem Arbeitsplatz: Wir diskutieren über die verschiedenen Größen und Arten von Villen, die Emaar in Tinja anbietet, insgesamt 2.500 Einheiten auf 300 Hektar, dazu Hotels, Restaurants, Reit- und Sportclub. Gesamt-Bettenkapazität: 1.200. Ende 2010 sollen die ersten Bewohner einziehen, auch wenn es im Moment nicht danach aussieht – noch kann der Blick unverstellt bis zum Meer schweifen. 2016 schon soll der ganze Komplex fertig sein. Stolz weist die Verkaufsagentin darauf hin, dass von 300 Hektar Grundstück 65 als Grünfläche bewahrt werden. Im Wald werden die Kläranlage und der Reiterclub unterkommen.

Einige Villen sind ohne Swimmingpool geplant, und um sie ein wenig aus der professionellen Reserve zu locken, frage ich die Verkaufs-Agentin, ob man den Pool denn noch zusätzlich bestellen könne – ein absurdes Gespräch auf dem afrikanischen Kontinent und in einem Land, das lange unter Trockenheit gelitten hat. Natürlich, antwortet sie gelassen, allerdings sei ich spät dran: Die in der ersten Phase zu verkaufenden Villen seien bereits fast alle weg. Und das obwohl wegen der Finanzkrise ein paar Kunden ab-

gesprungen seien. Die Preise für die „Reihenhaus-Villen“ ab 200 Quadratmetern Wohnfläche beginnen bei umgerechnet 300.000 Euro. Die für die freistehenden Häuser von mindestens 300 Quadratmetern Wohnfläche fangen bei einer halben Million Euro an, man kann aber auch zwei Millionen anlegen.

Diese Zahlen habe ich im Kopf, als wir aus der klimatisiert-aseptischen Atmosphäre wieder nach draußen treten. Eine Kuh weidet am Straßenrand. Zwei Männer tragen große Plastiksäcke auf den Schultern – wahrscheinlich suchen sie Arbeit auf einer der Baustellen. Aus dem ganzen Land reisen sie nach Tanger, um vom touristischen Bauboom ein Scheibchen abzukriegen. Wieder kommen wir an Kindern vorbei, die an Kreuzungen Pistazien verkaufen. Die Kontraste an der Küste von Tanger kann selbst das sanfte Märzlicht nicht weich zeichnen.

3.3 Tourismus für alle

„Tanger“, das meint nicht nur die größte Stadt im Norden Marokkos. Tanger-Tétouan ist auch eine Region, die die Provinzen Ouazzane, Chefchaouen, Tétouan, Larache und Fahs Anjra umfasst. Und eben die Provinz Tanger selbst, die sich mehr als 40 Kilometer von der Stadt Tanger nach Süden erstreckt, bis hinter das Maler- und Touristenstädtchen Asilah. Wenn Marokkaner von „Tanger“ sprechen, meinen sie also nicht unbedingt dasselbe. Diese ganze Gegend jedenfalls erlebt im Moment einen enormen Aufschwung, auch wenn das Hauptgeschehen sich natürlich in der Großstadt abspielt. Und einen Teil des Booms machen die touristischen Expansionspläne aus.

Die Zahl der Übernachtungen soll bis 2015 auf sieben Millionen pro Jahr gesteigert werden, 2,4 Millionen Touristen sollen kommen und im Durchschnitt drei Tage bleiben – also länger, im Moment bleiben sie nur zwei Tage. Die Bettenkapazität soll um 32.000 erhöht werden (2007: 13.000). In der Region zählte man 2008 sieben Prozent der Übernachtungen in ganz Marokko. Wobei die meisten Hotels zur Unter- und Mittelklasse gehören.

In der Region Tanger-Tétouan fährt man mehrgleisig: Man setzt auf Kulturtourismus, Städtereisen, Golfreisen, Kongress-, Kreuzfahrt- und Strand-Tourismus, Rundreisen, Wellness und Sport, Natur- und Wander-Tourismus. Ja, gibt es denn überhaupt noch etwas anderes? Dieser Aufzählung merkt man an, dass das touristische Konzept noch nicht ganz ausgereift ist. Auf jeden Fall will man sich wieder mehr auf seine geographische Lage besinnen: Tanger-Tétouan liegt an zwei Meeren, Europa ist nur 14 Kilometer entfernt, im Hinterland beginnen gleich die Berge des Rif, viele Tangeaouis sprechen

Französisch und Spanisch. Diesen Standortvorteil will man wieder mehr für den Tourismus nutzen.

Seit 2002 hat Tanger sein eigenes Centre Régional d'Investissement, so etwas wie die regionale Wirtschaftsförderung. Der Leiter ist Jelloul Samsseme, ein Mann in den 40ern, den in der Stadt alle kennen, weil er viel in Bewegung setzt. Auch er selbst wirkt im Gespräch immer wie auf dem Sprung, konzentriert, aber angespannt und gedanklich schon beim nächsten Termin. Viele prophezeien ihm eine große Karriere.

Obwohl die Investitionen insgesamt gut laufen und die Krise an Marokko ziemlich vorbeigezogen ist, gibt Jelloul Samsseme zu, dass die Tourismus-Branche Einbrüche zu verzeichnen hat: 2009 sanken die Investitionen um drei Prozent, stiegen aber Ende 2009 und Anfang 2010 schon wieder an; in den Tourismus fließen ungefähr zehn Prozent der gesamten Investitionen der Region Tanger-Tétouan. Und obwohl manche Baustellen an Atlantik- und Mittelmeerküste aussehen wie Bauruinen, versichert Samsseme, dass kein einziges touristisches Bauprojekt gestoppt sei: „In einigen Fällen haben die Investoren die Bauzeit verlängert. Es gibt einige, die zum Beispiel ursprünglich nach drei Jahren fertig sein wollten und jetzt mit vier Jahren planen.“

Im Tourismus-Sektor machen arabische Investoren 30 Prozent aus, den Rest teilen sich Marokkaner und Spanier. Die großen Komplexe an der Atlantikküste, die die arabischen Bruderländer hochziehen, sind alle auf ehemals staatlichem Land gebaut – nicht zur Freude der Einwohner von Tanger. Samsseme legt aber Wert darauf, dass die Strände dennoch frei zugänglich bleiben: „In Marokko gibt es keine touristischen Ghettos. Unser Konzept ist offen für alle.“

Dazu gehört auch, dass man die Stadt Tanger selbst, die im Moment vielen nur laut, voll und anstrengend erscheint, wieder attraktiver für Touristen machen will. Viele beklagen, dass die touristische Infrastruktur fehlt: kaum Geschäfte, wenig Museen, kein Theater – nach drei Tagen hat man wirklich alles gesehen. Man kann nur am Strand liegen, und auch das nur ein paar Monate im Jahr. Jelloul Samsseme will mit dem Umbau des alten Hafens im Stadtzentrum beginnen: „Der alte Hafen, der bis 2011 zu einem Vergnügungshafen umgestaltet wird, soll ein neues Zentrum für sportliche, kulturelle und touristische Aktivitäten werden. In fünf Jahren soll der Hafen das neue Stadtzentrum sein.“ Fracht und Passagiere ziehen bereits sukzessive in den neuen Hafen namens Tanger Med um, östlich von Tanger. Die Fischer, die bisher im alten Hafen ihre Boote liegen haben, sollen nicht vertrieben werden. Sie bekommen wieder Anlegeplätze zugewiesen, allerdings an anderer Stelle.

Statt LKW und Fähren sollen dann Kreuzfahrtschiffe in Tangers Innenstadt anlegen – 300.000 Kreuzfahrttouristen jährlich will man anlocken.

Und damit die auch was zu gucken haben, wird die Medina, die direkt oberhalb des Hafens liegt, restauriert.

Außerdem will man ein Kongresszentrum bauen, um verstärkt Geschäftstouristen nach Tanger zu holen.

Und schließlich will man verstärkt auf Kulturtourismus setzen. Das, was es in Marrakech und anderen Städten bereits gibt, beginnt nämlich gerade auch in Tanger: In der Medina entstehen mehr und mehr Riads und Hotels der Luxus- oder gehobenen Klasse. Und deshalb werden seit 2007 immer mehr Häuser unter Denkmalschutz gestellt und restauriert, damit die Medina ein Attraktionspunkt Tangers bleibt. Dazu passt, dass seit einigen Jahren Buchhandlungen und Galerien eröffnen, sich immer mehr Europäer in Tanger dauerhaft niederlassen. Jelloul Samsseme meint, „dass Tanger eine faszinierende Stadt ist, merkt man nicht an den Touristen, die zwei oder drei Tage bleiben. Dass immer mehr Europäer zum Leben hierher kommen, zeigt, dass der Mythos des internationalen Tangers wieder auflebt. Tanger inspiriert Maler und Schriftsteller bis heute.“

3.4 „Wir denken nur bis nächstes Jahr“

„Las Conchas“ ist ein Restaurant in der Neustadt von Tanger, nicht weit vom zentralen Boulevard Pasteur entfernt, aber doch so weit, dass ein Tourist sich nicht unbedingt hierher verirrt. Dem spanischen Namen gemäß gibt es im „Las Conchas“ Tapas und dazu marokkanische Küche – und vor allem: Alkohol. Das Restaurant hat zwar zahlreiche Tische auf zwei Etagen, aber das Geschehen spielt sich an den beiden Bars ab.

Mohammed Itri hat das Lokal vor zwei Jahren von seinem Vater übernommen. Eigentlich studierte er in Deutschland Informatik, aber er ist der älteste Sohn, und als der Vater aus gesundheitlichen Gründen das Restaurant aufgeben musste, brach Mohammed sein Studium ab. 40 Jahre lang betrieb der Vater „Las Conchas“, jetzt ist der Sohn dran. In Deutschland hat er den Wert von Zeit kennen gelernt, sagt er: „Hier in Marokko ist eine Minute nichts, aber in Deutschland ist eine Minute sehr viel wert. Das hat mich beeindruckt.“ Wohl allerdings doch nicht so nachhaltig, dass er mich nicht zwei Stunden hätte warten lassen.

Mohammed Itri spricht zuerst nicht vom Boom, von dem in Tanger alle sprechen, sondern von der Krise: „Seit zwei Jahren spürt man die Krise wirklich überall, nicht nur in Luxussachen, Parfüm, Kleidung, auch beim Essen! Wir spüren die Krise.“

Auf den touristischen Boom, der da kommen soll, angesprochen, zuckt er die Achseln: „Las Conchas“ hat keine Vereinbarungen mit Reiseunterneh-

men, die ihre Gruppen schicken. Und da es in Tanger wenig Individualtourismus gibt, passiert außerhalb der organisierten Routen nicht viel. Itri hat noch nicht mal von der Karwoche profitiert, wenn Tanger vor spanischen Touristen aus allen Nähten platzt.

Überhaupt ist er skeptisch, was das Gerede vom Boom betrifft – viele touristische Bauprojekte seien gestoppt, weil die Bauherren erst mal die Krise abwarten. Und ein Eldorado für Jobsuchende kann Mohammed Itri nun wirklich nicht erkennen: „Eine Arbeit hier in Tanger zu finden, ist einfach für schlecht bezahlte Stellen, für einen Tellerwäscher, einen Kellner, einen Koch oder für Leute, die in einer Werkstatt arbeiten. Aber gute Stellen wie in einer Bank oder als Sekretärin findet man schwer. Es gibt so viele Leute, die ihr Studium abgeschlossen haben und warten. Und warten und warten.“

Wie kann das sein, wo doch so viel geplant und gebaut wird, Unternehmen sich niederlassen oder neu gründen? Mohammed Itri meint, das Problem liege in der Mentalität seiner Landsleute: „Bei uns hier in Marokko denkt man nicht 30 Jahre weiter. Wir denken nur bis nächstes Jahr. Das ist das Problem. Wenn wir langfristig geplant hätten, dann hätten wir wirklich etwas Gutes erreicht.“ Aber im Moment sei es so, dass nach fünf oder zehn Jahren eben die Pläne wieder geändert werden – oder die Pläne erst gar nicht umgesetzt werden, weil Bauherren sich nicht daran halten.

Obwohl es also an einer nachhaltigen Entwicklung seiner Heimatstadt fehlt, hat sich Itri gefreut, nach Tanger zurückzukehren und die vielen Veränderungen der letzten Jahre zu sehen: „Ich finde wirklich, Tanger ist schön geworden – schöner und auch sauberer.“

4. Wohnungsnot im Eldorado

4.1 „Neben dem Hochhaus steht ein Hochhaus und daneben ein Hochhaus“

Viele deutsche Kleinunternehmer wünschen sich wohl, dass es den Job von Noura Bounoua auch bei uns gäbe: Sie ist Angestellte einer großen Bank und arbeitet in einem Mikrofinanzprojekt, das Menschen Kredite vermittelt, die sonst keine bekämen: Händler oder Handwerker, die neue Projekte aufziehen oder sich vergrößern wollen, können sich an Noura Bounoua wenden. Die Organisation darf selbst keine Gewinne erzielen – die zurückgezahlten Kredite werden reinvestiert. Wobei es immer um Unternehmensgründungen geht, Kredite für den privaten Konsum oder für Angestellte gibt es nicht (eine Studie hat kürzlich ermittelt, dass 50 Prozent der

privaten Haushalte mit einem Einkommen unter 3.000 Dirham monatlich (ungefähr 300 Euro) aufgrund von Privatkrediten verschuldet sind).

Noura Bounoua erzählt besonders gern die Geschichte einer Frau, die sie seit zehn Jahren kennt: Sie war Hausfrau und mittellos, ihr einziges Kapital war ihre Nähmaschine mit Fußantrieb. Die bot sie vorher als Dienstleistung an: Kundinnen brachten ihr Stoff und ein Schnittmuster, und sie nähte das Gewünschte. Mit dem Kredit von 3.000 Dirham, den sie nach sechs Monaten zurückzahlte, kaufte sie eine elektrische Nähmaschine und etwas Stoff und begann, in eigener Initiative Schlafanzüge zu nähen. Heute hat sie zwei Schneidereien, sechs Angestellte, ein Auto – und managt außerdem einen Haushalt mit fünf Kindern.

Viele solche Erfolgsgeschichten hat Bounoua zu erzählen, auch wenn sie in letzter Zeit etwas unzufrieden ist: „Der Boom in Tanger hat Konsum-Bedürfnisse geweckt, so dass viele Leute ihre Kredite nicht mehr zu 100 Prozent für die Arbeit einsetzen, sondern Teile für ihren privaten Bedarf.“ Die Zahl der Bewerber ist überhaupt gestiegen, viele wollen kleine Geschäfte des täglichen Bedarfs eröffnen – was die vielen Zugezogenen halt so brauchen: Kleidung, Schuhe, Taschen, Küchenartikel, Lebensmittel. Am besten läuft es in der Gastronomie – obwohl es schon an jeder Ecke mindestens einen Sandwichladen gibt, kann man damit immer noch Geld machen.

Mit anderen Worten: Essen für wenig Geld wird nachgefragt – vor allem von Männern, die ohne Familie nach Tanger kommen, um auf dem Bau zu arbeiten. Und die mit dem Boom einhergehende Bauaktivität regt Noura Bounoua auf: „Die Wohnviertel am Stadtrand sind wirklich ein Betonschunegel. Neben dem Hochhaus steht ein Hochhaus und daneben ein Hochhaus. Und die schießen auch noch wie Pilze aus dem Boden.“ Der Boom in Tanger ist zu schnell gekommen, findet sie: ohne die Einwohner darauf vorzubereiten, aber vor allem auch, ohne die Stadt vorzubereiten – die Infrastruktur, den Wohnraum. „Die Wälder an der Küste hat man geradezu abrasiert, und jetzt werden die Strände, das Kapital von Tanger, nur noch den Reichen zugänglich sein. Das ist eine Katastrophe für die Bevölkerung!“ Ihrer Meinung nach hat es an einer langfristigen Stadtplanung gefehlt.

Wenn es gelänge, die Industrie an den Stadtrand und zum neuen Hafen zu verlagern, wäre das ganz in Bounouas Sinne. Selbst wenn der neue Fährhafen mit Autobahn- und Zugsanbindung zur Folge haben könnte, dass viele Leute an Tanger vorbeifahren; sie erinnert sich, dass das auch Asilah so gegangen ist, als dort die Autobahn entstand. Sollte das umgekehrt dazu führen, dass Tanger zumindest ein bisschen wieder seinen Charakter als entspannte Küstenstadt wiedergewinnt, die Künstler aus aller Welt inspiriert – dann würde Noura Bounoua diesen Preis gern zahlen.

4.2 Herberge für Esel?

Wohnen ist eins der zentralen Themen in Tanger. Denn wenn eine Stadt den Ruf eines Eldorados hat, strömen die Menschen hin – alle wollen von den neu entstehenden Arbeitsplätzen profitieren. Die Bevölkerung von Tanger explodiert, und entsprechend ist der Wohnungsmarkt in allen Bereichen in Bewegung.

Im Jahr 2007 hat die Verwaltung 6.500 Bauanträge für die Region Tanger-Tétouan bearbeitet. Die Bevölkerung der Region wächst jährlich um zwei Prozent, was über dem marokkanischen Durchschnitt liegt; die der Stadt wächst sogar jedes Jahr um fünf bis sechs Prozent. Bis 2025 rechnet man, dass 1,5 Millionen Menschen zusätzlich in den nordmarokkanischen Städten leben werden. Es ist, als hätte Mohammed Choukri, der Schriftsteller aus Tanger, seine Worte gerade eben aufgeschrieben: „Diese Stadt hat keine Wachen mehr an den Toren. Sie ist eine Herberge für Esel. Jeden Tag sind es mehr Fratzen, die unsere Stadt entstellen, und wir wissen nicht, woher sie kommen.“

Für diese „Esel“ entstehen sogar ganz neue Städte, 15 Kilometer von Tanger entfernt die größte davon: Melloussa Jouamâa, in der Nähe der Freihandelszone des neuen Hafens Tanger Med (kurz für „Tanger-Méditerranée“). 2025 soll diese Stadt, die es noch gar nicht gibt, 250.000 Einwohner haben und 100.000 Menschen Arbeit bieten. „Wir versuchen, die Entwicklungen zu antizipieren“, sagt Jelloul Samsseme von der regionalen Wirtschaftsförderung, „damit wir davon nachher nicht überrollt werden.“

Dazu gehört, dass die Investoren angehalten werden, möglichst diversifizierte Wohnungen anzubieten, Sozialwohnungen genau so wie Mittelklasse- und Luxuswohnungen. 50.000 Sozialwohnungen gibt es in Tanger, sagt Jelloul Samsseme: „Der soziale Wohnungsbau macht bereits 60 Prozent aus. Eine Wohnung von 60 Quadratmetern kostet zwischen 20.000 und 25.000 Euro Kaufpreis – das heißt praktisch Jeder kann sich eine eigene Wohnung leisten.“ Das staatliche Sozialwohnungsprogramm sei ja schön und gut, sagt dagegen der Journalist Mohammed Mrini. Der Mindestlohn in Marokko liege aber bei 2.000 Dirham im Monat (circa 200 Euro). Eine Sozialwohnung koste 1.500 bis 2.000 Dirham Miete – wer soll das bezahlen?

Der Bau-Boom hat den Marokkanern viele Spekulationsgeschäfte mit Immobilien beschert. Regelmäßig liest man in der Zeitung, dass wieder ein Spekulant hochgenommen wurde. Und diese Spekulanten, die Immobilien günstig ankaufen und sie teuer wieder verkaufen, haben – unter anderem – die Immobilienpreise in Tanger so in die Höhe getrieben, dass Mieten für große Teile der Bevölkerung unerschwinglich sind oder einen großen Teil des Einkommens schlucken. Konsequenz: Überall entstehen illegale Sied-

lungen, die der Staat dann wiederum bekämpft. Auf der Rangliste der Städte mit illegalem Wohnungsbau und unzureichendem Wohnraum liegt Tanger auf Platz 3. Immerhin hat man aus den Betonsünden gelernt: Bei den neu entstehenden Siedlungen am Stadtrand wird inzwischen verstärkt auf Grünflächen und Jugendzentren oder Sportstadien geachtet, andernorts ist dafür allerdings kein Platz mehr.

Und dann gibt es noch die, die sich in der marokkanischen Sonne ein Feriendomizil zulegen oder einfach eine Wertanlage schaffen wollen. Für Investoren hat Marokko nämlich günstige Bedingungen geschaffen, zum Beispiel keine kommunalen Steuern in den ersten fünf Jahren nach dem Kauf; keine Verkaufssteuer, wenn man die Immobilie mindestens acht Jahre als Hauptwohnsitz genutzt hat; keine Steuer auf Einnahmen aus Vermietung in den ersten drei Jahren, danach um 40 Prozent reduzierte Steuern. In der Innenstadt sieht man überall Plakate an den Baustellenzäunen, die zum Beispiel auf das hier entstehende „Tanger City Center“ hinweisen – eine gläserne Wohn-, Hotel-, Büro- und Einkaufsmall, von der sich viele Tangeaouis fragen, wer eigentlich das Geld hat, sich dort einzumieten. 2007 bereits standen 15 Prozent der Oberklasse-Wohnungen leer, aktuellere Zahlen gibt es nicht.

5. Industrie und Infrastruktur

5.1 Eine Million neue Arbeitsplätze bis 2025

Jelloul Samsseme vom Centre Régional d'Investissement hat seine Zahlen im Kopf: 5.000 Anfragen für Firmengründungen hat es in Tanger 2009 gegeben, 1.500 wurden tatsächlich gegründet. Und trotz Krise wurden vier Milliarden Euro in der Region Tanger-Tétouan investiert, 2008 „nur“ drei Milliarden. Der wichtigste Investor ist die Baubranche, gefolgt von Industrie und Tourismus.

Dass Marokko von der Krise weitgehend verschont wurde, erklärt sich Samsseme damit, dass es wenig Spekulationsgeschäfte gibt, sondern der Großteil des Geldes in „echte“ Investitionen fließt – wie zum Beispiel in die zahlreichen Infrastrukturprojekte. Und die starke Nachfrage nach Immobilien ist geblieben.

In Tanger-Tétouan wurden 2009 fast neun Prozent des Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet, womit die Region an vierter Stelle in Marokko liegt – Tendenz steigend. In der Region Tanger-Tétouan findet man zehn Prozent der Industrieansiedlungen Marokkos, die 16 Prozent der Arbeitsplätze in diesem Bereich schaffen. Die Region Tanger ist die zweitwichtigste Industrieregion des Landes.

Marokko hat einen Plan „Emergence“ aufgelegt, der neue Arbeitsplätze schaffen und das Handelsdefizit um die Hälfte reduzieren soll. Dabei setzt man auf die Bereiche Automobil, Luftfahrt, Elektronik, Lebensmittelversorgung, Meeresprodukte, Outsourcing, Textil. Für diese Sektoren will Tanger-Tétouan 3.000 Hektar Industriezone bereitstellen, zum Teil als Freihandelszonen.

Den Betrieben, die in diesen Bereichen arbeiten, stehen außerdem staatliche Hilfen bei Bauprojekten zu. Dazu kommen Investitionsanreize in den Bereichen Wohnungs- und Autobahnbau, Bewässerung, Urbarmachung der Wälder, Bau von Sport- und Kulturkomplexen usw. Mit anderen Worten: Wer zurzeit in Marokko investiert, kann sich staatlicher Förderung sicher sein. In Tanger setzt man außer den im Plan „Emergence“ erwähnten Bereichen auch auf die Metallindustrie, die sich verstärkt im Hafen Tanger Med und in der neuen Freihandelszone bei Melloussa ansiedeln soll.

Die Freihandelszone von Tanger in der Nähe des Flughafens, die gerade zehnten Geburtstag feierte, ist dabei ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. 47.000 Menschen arbeiteten dort Ende 2009 in 475 Unternehmen, die Hälfte davon im Automobilsektor, 30 Prozent in der Luft- und Raumfahrt. Hauptinvestoren sind japanische Firmen, gefolgt von französischen, spanischen und portugiesischen. Man wirbt mit niedrigen Löhnen, geringen Strom- und Wasserpreisen und niedrigen Steuersätzen, die in den ersten Jahren zusätzlich ermäßigt werden – und selbstverständlich mit der Lage als Brückenkopf zwischen Afrika und Europa. Die Krise ist natürlich auch an der Freihandelszone nicht spurlos vorbeigegangen, aber, so sagt ihr Direktor Jamal Mikou, es hat bisher keine Entlassungen und keine Firmenschließungen gegeben. Mikou wünscht sich mehr deutsche Investoren, die sich bisher eher rar machen. Im Mai 2010 war immerhin eine Delegation der deutschen Automobil- und Zulieferindustrie in Marokko zu Gast und hat u.a. die Freihandelszone von Melloussa besucht.

Zwei weitere Freihandelszonen von insgesamt 5.000 Hektar Größe entstehen nämlich gerade in der Nähe des neuen Hafens Tanger Med, außerdem eine Logistik-Freihandelszone direkt am Hafen. Die neue Freihandelszone „Melloussa1“, 300 Hektar groß, wird das neue Renault-Werk aufnehmen, ein Projekt mit einer Investitionssumme von einer Milliarde Euro, wo jährlich anfangs 170.000, später 400.000 Renault Dacia und Logan gebaut werden sollen. Durch die Finanzkrise wird das erste Auto zwar ein Jahr später vom Band laufen als ursprünglich geplant, Anfang 2012, aber inzwischen wird das Werk gebaut: Renault will direkt 6.000 Arbeitsplätze schaffen, indirekt entstehen durch den Standort 30.000 zusätzliche Jobs. Und falls sich der Renault Duster gut verkauft, soll die Produktion ebenfalls teilweise nach Tanger verlagert werden.

In der Region Tanger-Tétouan will man so bis 2025 eine Million neue Arbeitsplätze schaffen. Wobei viele Investoren nach wie vor beklagen, dass die bürokratischen Vorgänge langwierig und kompliziert sind – und man gern auch mal korrupte Beamte antrifft. Und die Gesamtausrichtung der Stadtplanung ist vielen noch unklar. Jelloul Samsseme glaubt jedenfalls nicht, dass Tanger langfristig eine Zerreißprobe zwischen Tourismus und Industrie droht. Das Ziel ist vielmehr, die industriellen Aktivitäten immer weiter auszulagern Richtung Osten, so dass die Stadt sich auf Dienstleistungen und Tourismus konzentrieren kann.

5.2 Die (mangelnde) Infrastruktur

Eine der ersten guten Nachrichten bei der Wiederbelebung des marokkanischen Nordens war die Verlängerung der Autobahn bis Tanger, die inzwischen auch den Hafen Tanger Med erreicht; wie auch die Bahnlinie in diese Richtung verlängert wurde. Dass Tanger neben Rabat/Casablanca das zweite wirtschaftliche Zentrum Marokkos werden soll, zeigt sich auch an einem anderen Großprojekt, für das zwei Milliarden Euro investiert werden: Demnächst soll der erste TGV des afrikanischen Kontinents Tanger mit Casablanca verbinden – und die Reisezeit von bisher knapp sechs auf zwei Stunden und zehn Minuten reduzieren. Im Juni 2010 beginnen die Arbeiten, Ende 2015 soll zumindest die Strecke bis Rabat fertig gestellt sein. Der erste afrikanische TGV hat viele Freunde: Im Mai hat König Abdallah von Saudi-Arabien dem Projekt 200 Millionen Dollar geschenkt, Frankreich leiht 625 Millionen Euro.

Dazu hat die Region zwei Flughäfen, in Tanger und Tétouan. Der von Tanger hat im Moment Kapazitäten für eine Million Passagiere pro Jahr. Viel zu wenig, sagen nicht nur Geschäftsleute, und fordern einen zweiten Flughafen für Tanger.

Viel Geld fließt auch in Straßenbau, öffentlichen Nahverkehr, Kanalisation, zum Beispiel auch in die Restaurierung der Altstadt. Allerdings kritisieren viele, es handele sich nur um Fassaden-Malerei. In der Wochenzeitung „La Dépêche“ hieß es zum Beispiel im März: „Das Augenmerk bei der Urbanisierung ist einzig und allein auf das Überflüssige, das Accessoire und das Sekundäre gelegt worden, wie beispielsweise auf die Beflaggung, auf äußeres Bild und Form, zum Nachteil des Nützlichen und Grundlegenden.“ Die Wochenzeitung hat im Frühjahr eine ganze Serie darüber gedruckt, was Tanger infrastrukturell fehlt. Darin wurde zum Beispiel ein funktionierender öffentlicher Nahverkehr eingefordert – bisher gibt es lediglich Busse und Sammeltaxis. An Metro und/oder Straßenbahn führt langfristig sicher kein Weg vorbei,

auch wenn eine Stadt zwischen zwei Meeren für eine U-Bahn nicht optimal liegt und die starken Steigungen den Bau von Straßenbahnlinien erschweren.

Warum es an einem überzeugenden städtebaulichen Konzept fehlt, versteht man vielleicht auch besser, wenn man zum Beispiel weiß, dass Anfang des Jahres der Direktor der Agence Urbaine von Tanger, der für die Stadtplanung zuständig ist, wegen „Unregelmäßigkeiten“ seinen Hut nehmen musste. Und beim Übergang vom alten zum neu gewählten Kommunalrat hat der Rechnungshof ebenfalls die Hände über dem Kopf zusammengeschlagen über „Unregelmäßigkeiten und Missbrauch“.

5.3 Ksar Seghir: vom Fischer- zum Transitort

Eine Stunde lang schnauft der Bus die Küstenstraße entlang von Tanger nach Ksar Seghir – obwohl es seit kurzem eine neue Autobahn auf der Strecke gibt. Aber die kostet Mautgebühren, und außerdem führt sie so weit außerhalb an Tanger vorbei, dass es schon wieder ein Umweg ist. Wobei in Tanger alle froh sind, dass sich viele Lkw nun außerhalb der Stadt vorbeischieben.

Ksar Seghir ist ein Fischerort circa 30 Kilometer östlich von Tanger. Eigentlich gibt es hier nicht viel Besonderes, außer der einzigen ringförmigen Siedlungsanlage in Nordafrika, aus der Zeit der Meriniden (daher auch der Name des Städtchens, der „kleine Burg“ bedeutet). Die Ringsiedlung liegt recht malerisch in der schönen Mittelmeer-Bucht, ist allerdings mit Stacheldraht eingezäunt und von angeschwemmten Müllbergen eingekreist. Das Bewusstsein für kulturelles Erbe ist hier offenbar (noch) nicht sehr groß.

Das hat vielleicht auch damit zu tun, dass ein Großprojekt des Königs Mohammed VI. die Aufmerksamkeit der Bewohner von Ksar Seghir absorbiert: Wenige Kilometer östlich ihres Ortes entsteht der größte Containerhafen des Mittelmeeres. Tanger Med ist noch eine Großbaustelle. „Zutritt zur Baustelle verboten“ heißt es überall – man braucht eine offizielle Genehmigung, um den Hafen zu betreten. Die haben wir nicht, nur einen findigen Taxifahrer, der uns auf einen Hügel oberhalb der Baustelle fährt: In den Berg ist auf Arabisch „Gott, Nation, König“ geschrieben.

Eigentlich ist es eine idyllische Gegend hier an der Mittelmeerküste – sehr ländlich, Kühe und Ziegen kreuzen die Straße, Allgäu-Atmosphäre. Rund um Tanger Med und Ksar Seghir allerdings sind die sanften Berghänge abasiert. Das könnte sich noch rächen, denn im vergangenen, sehr nassen Winter ist die Uferstraße an vielen Stellen unterspült worden und abgesackt. Was, wenn das Wasser künftig überhaupt nicht mehr durch Vegetation aufgehalten wird?

In Ksar Seghir macht man sich solche Gedanken wohl nicht. Der Taxifahrer zeigt uns voller Stolz die gigantische Hafen-Baustelle. Für das Dorf ist Tanger Med ein Segen, denn der Zug und die Busse aus Tanger halten im Moment in Ksar Seghir. Von dort muss man ein Taxi nehmen – 20 Dirham Hin- und Rückweg, knapp 2 Euro. Für einen marokkanischen Arbeiter ist das eine Menge. Aber zurzeit haben die Menschen keine Wahl, und so ist das Ortszentrum von Ksar Seghir voll mit alten, blauen Mercedes-Taxis – ihre Zahl übersteigt deutlich die der Fischerboote im Hafen. Das Städtchen lebt von denen, die dort ankommen und schnell wieder weg wollen, ein wahrhafter Transitort. Bei unserem Gang entlang der Hauptstraße bietet man uns ziemlich bald Drogen an. Die Menschen in Ksar Seghir kommen schnell zur Sache, scheint es. Denn die meisten, die kommen, sind nur auf der Durchreise.

Doch dies ist nur der Anfang eines radikalen Wandels, wie ihn König Mohammed VI. dem ganzen marokkanischen Norden verschrieben hat – Ksar Seghir wird dafür ein Musterbeispiel sein. Denn wenn demnächst die Fähren aus und nach Europa nicht mehr am alten Hafen in Tangers Innenstadt anlegen, sondern in Tanger Med, dann wird auch eine touristische Infrastruktur gefragt sein. Und Ksar Seghir ist eine der – noch zu entwickelnden – Städte, die die Reisenden dann mit Hotels und Cafés empfangen sollen; denn nach der zeitraubenden Mittelmeer-Überfahrt wollen viele eine Pause einlegen. Noch ist allerdings keine einzige Baustelle zu sehen, nichts weist auf den anstehenden Wandel zu einem Touristenstädtchen hin. Während die Fischer ihren heute recht dürftigen Fang ausladen, ziehen im Hintergrund riesige Containerschiffe vorbei: zwei Welten, die sich nah sind und doch (noch) nichts voneinander wissen.

5.4 Das Projekt Tanger Med: größter Containerhafen des Mittelmeeres

Das wichtigste ökonomische und Infrastruktur-Projekt der Region Tanger-Tétouan ist wohl der neue Hafen Tanger-Méditerranée, kurz: Tanger Med. 2007 wurde der erste Teil dieses riesigen neuen Komplexes eingeweiht, der eigentlich nach den Wünschen des früheren Königs Hassan II. am Atlantik entstehen sollte. Der Palast hat sich dann aber für den 40 Kilometer von Tanger entfernten Standort entschieden, weil das Wasser tiefer und die Küste windgeschützter ist als der alte Hafen in der Stadt, wo die Fähren wegen der Atlantikwinde schon mal nicht auslaufen können. Und es ging wohl auch darum, der spanischen Exklave Ceuta, die in der Nähe liegt, das Hafenwasser abzugraben und die Konkurrenz mit den anderen Mittelmeeranrainern aufzunehmen. Der zweite Teil des neuen Hafens, Tanger Med II., soll 2014 fertig werden – mit dem Ziel, langfristige der größte Mittelmeer-Containerhafen zu werden.

Tanger Med in Zahlen: Im Frachthafen sollen 2012 acht Millionen Container jährlich umgeschlagen werden, aktuell hat man Kapazitäten für drei Millionen. Wobei man Ende 2009 nur auf 1,2 Millionen kam; die Wirtschaftskrise hinterlässt auch hier ihre Spuren. Das geplante Renault-Werk bekommt im neuen Hafen einen eigenen Kai. Ein Erdöl-Terminal, das mehr als 500.000 Kubikmeter fassen soll, ist im Bau – das wäre die größte Lagerkapazität Afrikas. Der Militärhafen ist schon da, etwas westlich von Ksar Seghir. Seit Ende April 2010 ist auch der Fährhafen geöffnet, der sieben Millionen Passagiere jährlich aufnehmen kann, 700.000 Lkw und eine Million Autos. Bis Oktober sollen alle Fähr-Passagier-Verbindungen in Tanger Med ankommen, auch die nach und von Sète, Barcelona und Genua. Die Verbindungen nach Tarifa sollen zur Hälfte vom alten und zur Hälfte vom neuen Hafen aus starten. Und Tanger kann nur gewinnen, denn zum Beispiel die seit Mai aktive Fährverbindung zwischen Algeciras und Tanger dauert nur eineinhalb Stunden und ist damit kürzer als die zwischen Algeciras und Ceuta. Außerdem ist Tanger Med besser angebunden, mit Zug und Autobahn.

Erste Effekte gibt es schon: Die dänische Frachtfirma Maersk will die in Algeciras umgeschlagenen Container um 25 Prozent reduzieren, eine halbe Million Container soll künftig nach Tanger transportiert werden, weil das die Firma 20 Prozent weniger kostet. Woraufhin Algeciras ankündigte, seine Preise zu halbieren. Das berichtete die nordmarokkanische Zeitung „La Dépêche“ im April, wie auch, dass Tanger Med auch durch seine Personalkosten attraktiver ist als Spanien: Ein Dockarbeiter verdiene dort umgerechnet 300 Euro im Monat, in Algeciras dagegen 3.000. Und der Umschlag eines Containers koste in Algeciras 70 Euro, im Gegensatz zu 50 in Tanger. Dazu kommt, dass Tanger Med eine Hochsicherheitszone und damit das Risiko von Diebstählen relativ gering ist. Es gibt aber auch Stimmen, die sagen, die Lagerkosten in Tanger Med seien im internationalen Vergleich zu hoch, und der Lohn für qualifizierte Arbeitskräfte sei höher als in Südspanien.

Damit der neue Hafen nicht über die Landbevölkerung der Gegend kommt wie ein Unwetter, hat man die Stiftung „Fondation Tanger Med“ gegründet. Im Jahresbericht 2008 schreibt die Hafen-Leitung, die Stiftung erhalte ein Prozent der gesamten Investitionen für Projekte in den Bereichen Bildung (Gründung von 42 Schulen und Exzellenz-Stipendien, Abendschule) und Gesundheit (Schaffung von Gesundheitszentren).

5.5 „Prävention ist essentiell“

Ein bisschen wirkt Tanger Med tatsächlich wie ein Ufo – gelandet in der ländlichen Gegend von Fahs Anjra, die nichts vom Aufschwung zu wissen

scheint. Mohammed El Yousfi erklärt mir, warum: Die Region um Ksar Seghir war lange Jahre von der Politik (und das meint: vom König) aus den Augen verloren worden, sie hat deshalb heute eine hohe Analphabetenrate. Dabei ging auch das Wissen darüber verloren, wie man ökonomisch arbeitet, von der Landwirtschaft leben kann – denn eigentlich müsste die Landbevölkerung östlich von Tanger nicht arm sein, es gibt ausreichend Wasser für eine produktive Agrarwirtschaft. Aber nach El Yousfis Meinung ist der Ursprung allen Übels die geistige Armut, sie befördere dann die materielle.

El Yousfi ist Direktor eines Jugend- und Sozialzentrums am Stadtrand von Tanger, das genau dieses bisschen Wissen zu vermitteln sucht: Es gibt Alphabetisierungskurse für Männer und Frauen, Rechtsberatung, Kommunikationskurse in Französisch, Spanisch und Englisch, Nachhilfe für alle Klassenstufen, Musik-, Informatik-, Theaterkurse und Wochenend- und Ferien-Workshops. Die königliche Stiftung Mohammed V. hat das Gebäude zur Verfügung gestellt, die Lehrer arbeiten ehrenamtlich. Die Alphabetisierungskurse zahlt der Staat, und die Kurse finden nicht nur im Zentrum statt, sondern die Lehrer gehen auch in die Dörfer der Umgebung.

Kaum sprechen wir ein bisschen über die Arbeit des Zentrums, kommt Mohammed El Yousfi genervt auf die vielen Organisationen zu sprechen, die sich um Straßenkinder kümmern. Seiner Meinung nach ist das ein Mode-Thema, mit dem man Aufmerksamkeit erregen kann. Seine Herangehensweise ist eine andere: „Millionen von Kindern leben nicht auf der Straße, sondern zu Hause und gehen zur Schule. Sie wohnen in benachteiligten Stadtteilen – und die haben für uns Priorität. Unser Arbeitsschwerpunkt ist Prävention.“ Besonders mit spanischen Behörden und Hilfsorganisationen streitet er oft über dieses Thema: „Wir glauben, dass Prävention essentiell ist. Ein Kind, das auf der Straße landet, ist ganz schwer in seine Familie zu reintegrieren. Deshalb arbeiten wir lieber vorher mit ihm.“

Die Menschen, um die sich Mohammed El Yousfi kümmert, leben zwischen Tanger und dem neuen Hafen Tanger Med. Ungefähr 45.000 wohnen in der Gegend von Ksar Seghir – in fünf Jahren soll die Bevölkerung auf 400.000 bis 500.000 anwachsen. Und er ist besorgt, dass die menschliche nicht mit der ökonomischen Entwicklung Schritt hält: „Stellen Sie sich vor: Plötzlich wächst neben Ihrem Dorf eine Stadt aus dem Boden, Autos und Züge fahren vorbei. Das kennen diese Leute alles nicht.“ El Yousfi selbst kommt aus Melloussa und hat sich nicht vorstellen können, dass da mal ein Zug durchfährt – geschweige denn eine Autobahn gebaut würde. Selbst er, der studiert hat, ist ein bisschen überfordert. Es würde ja schon reichen, wenn die Leute nur indirekt profitierten, indem sie Reisenden Nahrungsmittel oder Transportmöglichkeiten anbieten, meint er – aber auch darauf sind sie im Moment nicht vorbereitet. „Um eine Fabrik zu bauen, braucht

man ein oder zwei Jahre. Um einen Ingenieur auszubilden, braucht man 20.“ Fünf Collèges sind in der Provinz in den vergangenen fünf Jahren eingerichtet worden – das ist bei weitem nicht genug, meint El Yousfi, aber immerhin ein Anfang. Er hofft, dass in zehn Jahren auch die Menschen aus Ksar Seghir qualifizierte Jobs in Tanger Med übernehmen können. Sie so weit zu bringen, gleicht allerdings einer herkulischen Aufgabe.

Einen Schritt in diese Richtung hat der Regionalrat jüngst in Zusammenarbeit mit der nationalen Job-Agentur gemacht: 3.200 Jugendliche aus der Region sollen in den Bereichen Tourismus, Hotellerie, Immobilien, Textil, Auto- und Luft- und Raumfahrt, Transport, Logistik und Bauwirtschaft ausgebildet werden. Und anschließend bekommen sie Unterstützung bei der Arbeitssuche.

El Yousfi und sein Team versuchen permanent, die Verantwortlichen dafür zu sensibilisieren, dass die Bevölkerung vom rasanten Aufschwung ihrer Region nicht ausgeschlossen bleiben darf. Andernfalls, meint El Yousfi, drohe die Katastrophe: „Wenn die Leute in dieser Gegend weiter schlecht ausgebildet bleiben und von der Entwicklung nichts mitbekommen, entsteht eine Situation wie die der Indianer in den USA.“ Er fürchtet, dass viele dann ihre Grundstücke verkaufen werden und in die Armenviertel von Tanger ziehen – wo neue Probleme entstehen.

6. Tanger als Sprungbrett nach Europa

6.1 Überall ist es besser als in Marokko

Dass einem von den Schreien, die ihr Fußballspiel begleiten, die Ohren klingeln, liegt nicht an den Jugendlichen. Es liegt daran, dass sie in einer ehemaligen Kirche spielen und ihr Gebrüll durch das Kirchenschiff hallt. Früher hielten hier spanische Christen ihre Gottesdienste ab, La Purísima heißt die Kirche mitten in der Altstadt von Tanger, die heute nur einmal in der Woche geöffnet wird: Mittwoch nachmittags, wenn die Schwestern des Ordens der Mutter Teresa die Kinder und Jugendlichen einladen, die in den Straßen der Medina leben.

Ungefähr 40 sind heute gekommen. Sie sehen bedrohlich aus, wie sie da abgerissen und schmutzig auf den Bänken entlang des Kirchenschiffes sitzen, sich knuffen und streiten. Doch ihre düsteren Minen heitern sich auf, als der marokkanische Sozialarbeiter Simo, den hier alle kennen, einen Fußball in die Mitte wirft. Sie rennen und kämpfen, ein wildes Knäuel von Armen und Beinen rollt durch den Raum. Die rote Karte ist ein aus dem unteren Teil einer Saftpackung abgerissenes Stück, die gelbe ein Stück vom oberen Teil,

auf dem die Orange abgebildet ist. Aber die improvisierten Karten werden nicht oft gebraucht – die Anwesenheit der Sozialarbeiter oder die Atmosphäre des früheren Gotteshauses disziplinieren. Wahrscheinlich beide.

Die ältesten Jungen sind 15, darauf achten die Schwestern. Früher kamen auch erwachsene Obdachlose an diesen Mittwochnachmittagen, aber es hat Probleme gegeben. Seitdem kümmern die Schwestern sich nur noch um die Jugendlichen – heute alles Jungs. Dabei leben auch Mädchen in den Straßen der Medina – aber sie halten sich meist versteckt. Der Reihe nach bekommt jeder eine Dusche, eine warme Mahlzeit, eine knappe ärztliche Versorgung, einen Lolli und ein Stück Schokolade mit auf den Weg.

Während sie auf die Dusche warten, wollen einige erzählen. Von ihren Lieblings-Fußballclubs, von ihrer Lieblingsmusik, davon, wie doof der und der andere Junge ist. Aber nach und nach erzählen sie auch ihre Geschichten – oder das, was sie als solche ausgeben. Yacine zum Beispiel ist 15, einer der Älteren, und er wartet auf das, worauf hier alle warten: Er will nachts mit einem der Schiffe nach Spanien übersetzen. Er hat es schon einmal geschafft und war zwei Jahre dort – aber dann wurde er aufgegriffen und zurückgeschickt. Sein Körper sieht aus wie der eines 12-Jährigen, das Gesicht wie das eines 50-Jährigen. So ist das bei allen Jugendlichen hier: Ihre schlecht ernährten und frierenden Körper haben sich nicht entwickelt, nur ihre Gesichter erzählen von dem langen Kampf, den die Kinder auf der Straße ausfechten.

Mustapha hat Narben im Gesicht – die Schnitte quer über die Wange fügen sie sich gegenseitig zu, um den anderen zu brandmarken. Er sagt, er sei 16, sieht aus wie zwölf, und lebe seit sieben Jahren auf der Straße. Einmal, erzählt er, sei er mit Simo zusammen zurück zu seinen Eltern gefahren. Simo habe sie überzeugen wollen, ihn wieder aufzunehmen. Doch der Vater habe gar nicht erst die Tür geöffnet.

Bei anderen ist es noch schwieriger, überhaupt den Versuch zu machen, sie nach Hause zurückzubringen: Einer stammt aus Kénitra, zwei aus Casablanca, einer aus Marrakech usw. – die Jugendlichen kommen aus dem ganzen Land und haben nicht Tanger zum Ziel, sondern Europa. Sie wollen weg, und wenn es sie das Leben kostet. Einige sagen, sie wollen in Spanien endlich irgendeinen Job finden, den es in Marokko für sie nicht gibt. Dass die Arbeitslosigkeit in Andalusien bei 30 Prozent liegt und sie dort allenfalls Hungerlöhne erwarten, wollen sie nicht hören. Überall muss es besser sein als in Marokko. Ein ruhiger, schweigsamer und nachdenklicher Junge sagt, er wolle in Spanien endlich zur Schule gehen.

Nach der Dusche werden sie medizinisch versorgt – viele haben Hautverletzungen, zum Beispiel Abschürfungen von dem Versuch, über Mauern zu klettern, um in den Hafen zu gelangen. Oder Bisse von den Polizeihunden

im Hafen. Andere haben Verbrennungen – die meisten schnüffeln Klebstoff, und wenn einer nicht mit den anderen teilen will oder aus anderen Gründen bestraft werden soll, schütten sie die Flasche über ihm aus und zünden ihn mit einem Feuerzeug an. Einer hat eine Bindehautentzündung, aber es gibt keine Augentropfen bei den Schwestern.

Nach der Dusche kommt das Essen, und die vorher durchs Fußballspielen aufgelockerte Stimmung schlägt plötzlich um. Sie essen schweigend und grimmig, so als müssten sie auch hier ihre Portion gegen den Nachbarn verteidigen.

Als sie weg sind, fällt die plötzliche Stille in die Kirche ein wie die Ruhe nach einem Wirbelsturm. Erschöpft setzen sich die Sozialarbeiter auf einen Minztee in ein Café nebenan. Doch Simo springt sofort wieder auf, kommt nach einigen Minuten mit einer Plastikflasche mit Klebstoff zurück: Er hat sie einem der Jungen abgenommen, die gerade noch von den Schwestern versorgt wurden. Die Jungen scharen sich um den Tisch und beschimpfen die Sozialarbeiter als Diebe. Simo reicht es, er schüttet den stinkenden Klebstoff in einen Blumenkübel. 10 Dirham kostet so eine Flasche – 90 Cent, mit etwas Geschick bekommt man dafür eine komplette Mahlzeit. Hunger hatten sie ja nach ihrem Besuch bei den Schwestern nicht mehr, doch das Elend hat nur ganz kurz Pause gemacht.

6.2 „Ich will ein neues Haus für meine Mutter kaufen“

Yasser hat jahrelang Klebstoff geschnüffelt, wie so viele Kinder, die in den Straßen von Tanger leben und den Hunger, den Regen, die Aussichtslosigkeit vergessen wollen. Aber vor zwei Monaten war er so krank, dass er zum Arzt musste, erzählt er. Der riet ihm dringend, mit dem Schnüffeln aufzuhören. Das hat Yasser tatsächlich getan, behauptet er zumindest; jetzt raucht er stattdessen – dagegen hatte der Arzt nichts. Yasser lacht nach jeder Antwort laut auf, so als wäre es ihm eigentlich peinlich, was er uns so scheinbar freimütig erzählt.

Es ist nicht einfach, eines der Straßenkinder zum Reden zu bringen. Es gibt einen regelrechten Straßenkind-Journalisten-Tourismus von spanischen Medien, berichtet der Sozialarbeiter Simo, so dass die Kinder und Jugendlichen es inzwischen ziemlich leid sind, von ihrem Leben zu erzählen. Man muss sie bezahlen, mit einem Essen oder Geld, dann willigen sie ein. Yasser bekommt einen Minztee und 50 Dirham, knapp 5 Euro.

Auch Yasser hat an der Armenspeisung der Schwestern des Ordens der Mutter Teresa teilgenommen, obwohl er mit 16 eigentlich zu alt dafür ist. Aber er lebt seit zehn Jahren auf der Straße, die Schwestern kennen ihn, und

deshalb darf er trotzdem kommen. Yasser stammt aus dem Xsar-Gebirge, seine Mutter und seine drei jüngeren Geschwister leben in Tanger. Warum er nicht bei ihnen wohnt, frage ich ihn. Er lächelt verschämt: „Ich habe einen Schlüssel von zu Hause.“ Aber es ist ihm peinlich, zurückzukehren, hungrig, schmutzig und ohne einen Dirham. Yasser ist nur ein Jahr zur Schule gegangen, „dann habe ich lieber mit meinen Freunden Fußball gespielt und rumgehungen“. Eines Tages bot ihm jemand Klebstoff zum Schnüffeln an, er gewöhnte sich daran und wohnt seitdem auf der Straße. In seinem Fall kann man tatsächlich fast von „Wohnen“ sprechen: Er lebt mit 30 anderen Straßenkindern in einem Garten am Rande der Medina von Tanger, unweit des alten Hafens. Im vergangenen nassen und kalten Winter haben sie sich dort sogar eine Art Hütte gebaut zum Schutz gegen den Regen.

Yasser erzählt, dass neuerdings immer jüngere Kinder, zehn- bis zwölfjährige, zu ihnen stoßen und von den Älteren systematisch mit Kokain versorgt werden. Die Älteren machen die Kleinen abhängig, damit die dann für sie stehlen und betteln. Außerdem gibt es immer mehr Mädchen in den Straßen der Medina, die sich als Jungen verkleiden. Yasser verbringt seine Tage nicht, wie viele andere Kinder, auf dem Boulevard oder in der Medina mit Betteln. Er versucht, sich ein paar Dirham zu verdienen, indem er einem Freund auf dem Fischmarkt hilft oder Klamotten verkauft. Aber die Polizei nimmt ihn immer wieder hoch.

Nachts versucht er, wie die meisten Straßenkinder, nach Spanien zu kommen. Sie ziehen in Gruppen Richtung Hafen, greifen die Polizisten an und verwickeln sie in ein Handgemenge. So können immer einige durchschlüpfen und sich unter Lkw oder Bussen verstecken, während die anderen die Polizisten ablenken. Yasser sagt, er wisse ganz genau, bei welchen Lkw-Modellen man sich im Radkasten verstecken könne und in welchen es gefährlich sei. Er erzählt von einem Freund aus Tunis, dessen Kopf im Radkasten eines Lastwagens zerdrückt wurde. Ein paar Mal hat Yasser es schon unter einem Lkw versteckt bis aufs Schiff geschafft, wurde dort aber geschnappt.

Falls Yasser eines Tages bis nach Spanien kommen sollte, will er dort aber nicht bleiben, sondern weiter nach Norden gehen, nach England zum Beispiel: „Ich will in Europa arbeiten und viel Geld verdienen und ein neues Haus für meine Mutter kaufen, weil sie jetzt zur Miete wohnt.“ Er würde zum Beispiel in der Landwirtschaft arbeiten, das hat er schon mal gemacht.

Die Jugendlichen, die im Hafen oder auf dem Schiff aufgegriffen werden, nimmt die Polizei für eine oder zwei Stunden mit ins Kommissariat und lässt sie dann wieder laufen. Wenn der König zu Besuch in Tanger ist, werden sie auch schon mal über Nacht dabehalten. Und wenn einer ein bisschen Geld hat, kauft er einem Polizisten eine Zigarette und kann gehen.

Da Tanger durch seinen wirtschaftlichen Boom den Ruf eines Eldorados hat, kommen immer mehr Kinder aus dem ganzen Land – obwohl die Polizeikontrollen im Hafen immer strenger werden. Ungefähr 2.000 leben auf der Straße, schätzt Yasser. Der einzigen offiziellen Studie zufolge sind es 300, und auch das nur im Sommer, wo durch den stärkeren Verkehr im Hafen auch mehr Kinder angezogen werden; ihr Altersdurchschnitt liegt ungefähr bei 15, 16 Jahren, und neuerdings kommen immer mehr Mädchen. Die Studie ergab auch, dass die meisten Straßenkinder aus Großfamilien mit geringem Einkommen und mehr als vier Geschwistern kommen und dass die Eltern oft nichts von den Plänen ihrer Kinder wissen. Viele haben bereits Verwandtschaft im Ausland.

Mit den Jugendlichen von außerhalb springen die Polizisten weniger glimpflich um: Sie verfrachten sie in Busse und bringen sie Richtung Rabat und Casablanca, ein paar Kilometer vor der Stadt setzen sie sie an der Autobahn aus. Aber die allerwenigsten kehren nach Hause zurück, die meisten machen sich erneut auf nach Tanger.

Fast alle Straßenkinder sind Marokkaner, Zentralafrikaner trauen sich wegen der strengen Kontrollen nicht nach Tanger. Zwar gibt es auch junge Migranten aus Schwarzafrika, sagt Yasser, aber sie leben außerhalb der Stadt, in den Wäldern, zum Beispiel beim neuen Hafen Tanger Med, 45 Kilometer östlich von Tanger.

Dorthin wird im Moment auch der Fährhafen verlegt. Und die Lkw, die jetzt noch ihre Fracht über den alten Hafen im Stadtzentrum verschiffen, sollen im Laufe des Jahres auch nach Tanger Med umziehen. Der dortige Hafen ist ein Hochsicherheitstrakt: mit Stacheldraht eingezäunt, man braucht einen 48 Stunden vorher beantragten Passierschein. Fast unmöglich für die Straßenkinder also, auf das Gelände des neuen Hafens zu gelangen. Yasser wird seine Strategie deshalb demnächst auf die spanische Enklave Ceuta verlegen, 60 Kilometer von Tanger entfernt: „Ich will genug Geld für einen Pass und ein Visum für Ceuta verdienen und dann mit Marokkanern Handel treiben.“ Von dort aus sei es dann auch viel einfacher, nach Spanien zu kommen.

6.3 Die Enklave Ceuta: Europa in Afrika

Wir wollen uns ein Bild machen von diesem Stück Europa auf afrikanischem Boden, dieser Stadt, auf die immer noch so viele Marokkaner ihre Hoffnungen setzen – trotz der strengen Sicherheitsvorkehrungen. Ceuta, arabisch Sebta, 22 Quadratkilometer Fläche, 76.000 Einwohner und acht Kilometer Grenzlinie. Es gibt zwei Grenzstationen, eine im Westen für die

Bewohner des hinter der Grenze gelegenen Dorfes, und die Hauptgrenzstation im Süden. Man hat uns gesagt, montags sei besonders viel los, weil dann die europäische Arbeitswoche wieder beginnt.

Auf dem Parkplatz vor der Grenze überfallen uns „hilfsbereite“ Marokkaner, die uns Ausreiseformulare in die Hand drücken und dafür Geld wollen. Dabei gibt es die Formulare am Schalter kostenlos – sogar mit denen, die schon fast weg sind, will man noch Geschäfte machen. Polizisten verscheuchen sie.

Und da beginnt sie, die Autoschlange, in der man angeblich drei Stunden warten muss, um nach Ceuta einzureisen. Die Fahrer, die neben ihren Autos stehen, gucken etwas entnervt, aber alle verhalten sich ruhig. Neben uns wird ein Auto aus der Schlange gewunken und von allen Seiten abgeklopft. Wir wundern uns, denn noch sind wir in Marokko. Vielleicht versucht man, den Spaniern den größten Ärger vom Hals zu halten. Bevor wir sehen können, ob die Polizisten im Auto etwas finden, stehen wir im Niemandsland.

Links weiße Baracken mit den Schaltern für die Einreise. Man winkt uns vorbei, wir dürfen direkt zu Schalter 4 vorgehen. Aber auch die Schlangen vor den Schaltern für Nicht-Europäer sind recht übersichtlich. Zum ersten Mal überschreite ich eine Landesgrenze zu Fuß. Nur ein Schritt, und es ist wegen der Sommerzeit nicht mehr 12, sondern 14 Uhr. Bezahlt wird in Euro, man spricht Spanisch. Und zahlt locker dreimal so viel fürs Mittagessen wie in Marokko.

Nach der Einreise werden wir durch einen vergitterten Gang an den Autos vorbeigeleitet. Erst später, als es bei der Ausreise Gedrängel gibt, merken wir, wie eng die Gitter zusammenstehen. Ich denke an einen Zoo, meine Begleiterin an den Gazastreifen. Der Stacheldraht auf den Mauern tut sein Übriges.

Ceuta selbst, das erstaunlich wenig maurische Einflüsse zu erkennen gibt, erleben wir sehr entspannt. Es ist Semana Santa, Karwoche, und die Straßen werden für die abendlichen Prozessionen geschmückt. Heute Abend werden eine Jungfrau- und eine Christusfigur herumgetragen, die Blumenmädchen dekorieren die Sänften schon. Selbst für eine Kölnerin ist das eine heftige Portion Katholizismus, und das auf dem afrikanischen Kontinent!

Dennoch genießen wir unseren kleinen Ausflug nach Spanien, indem wir uns in der Sonne auf ein Mäuerchen legen – in Marokko als Frau nicht so gut denkbar. Auch mal wieder Frauen in Miniröcken zu sehen, entspannt die etwas gestresste weibliche Seele.

Wir schauen uns den Hafen an, der nicht so streng bewacht wirkt wie der von Tanger. Hier unter einem Lkw, Wohnwagen oder Bus die Überfahrt zu versuchen, dürfte leichter sein. Aber bis zum Hafen von Ceuta muss man ja auch erstmal kommen.

Wir kaufen im Lidl Schwarzbrot und erzählen abends, dass wir heute in Europa waren. In den Ohren der Tangeaouis, die 14 Kilometer von Tarifa entfernt wohnen, klingt das nicht wie eine weite Reise. Und trotzdem wie eine in ein fernes Land, das ihnen nicht ohne weiteres zugänglich ist.

6.4 „Solange es hier Schiffe gibt, versuche ich es“

Samstagabend herrscht im alten Hafen von Tanger Hochbetrieb, weil dann die meisten Fähren nach Europa abfahren und viele Jugendliche ihr Glück versuchen, das heißt: illegal überzusetzen. Dann kommt es manchmal zu regelrechten Jagdszenen zwischen den jungen Leuten und der Polizei. So hat es mir der Sozialarbeiter Simo erzählt. Um das mit eigenen Augen zu beobachten, habe ich mir für diesen Samstagabend vier marokkanische Begleiter gesucht und lade sie zuerst im Hafen zum Fischessen ein. Wir bekommen äußerst frischen Fisch und schaffen zu sechst kaum die Portion für vier. Um uns herum fällt uns nichts Besonderes auf.

Wir spazieren zu den Schiffsanlegern. Am Anlegeplatz der Fähren nach Italien kommen wir nicht durch die Absperrung – Samstagabend herrschen strenge Sicherheitsvorkehrungen. Die Möwen ziehen schreiend über unsere Köpfe, außer ihnen ist alles gespenstisch still. Wir gehen zur anderen Seite des Hafens, wo die Schiffe nach Frankreich und Spanien abfahren. Dort ist alles so hell ausgeleuchtet wie auf belgischen Autobahnen. Keine Chance, sich zu verstecken, sollte man meinen.

Doch dann sehen wir zwei Jungs über den Zaun beim Terminal klettern. Sie kauern sich hinter eine Baracke und warten ab, bis der Weg zum Lkw ein paar Meter weiter frei scheint. Aber sie werden gesehen. Wir erwarten zumindest jetzt eine Jagdszene, aber es passiert nahezu nichts. Der Sicherheitsmann geht mit den beiden zum Ausgang, schickt sie weg. Es wirkt, als hätten alle ein alltägliches Ritual vollzogen und sich mit „Bis Morgen!“ verabschiedet.

Außerhalb der Sicherheitszone treffen wir einen der Jungs und befragen ihn. Er guckt ein bisschen angespannt, weil er seinen Freund sucht. Aber obwohl die Polizei vorbeifährt, wirken wir nervöser als er. Man merkt, dass er den Hafen gewöhnt ist.

Rédouane heißt er, ist 18, wohnt in Tanger bei seinen Eltern. „Ich habe gerade noch das Barcelona-Spiel zu Ende geschaut. Danach bin ich mit meinem Freund zum Hafen gegangen, wie fast jeden Abend, um nach Spanien überzusetzen.“ Er wird es auch heute Abend noch ein paar Mal versuchen. Nach dem Fußball mal kurz nach Spanien auswandern? Meine Begleiter fragen fassungslos nach.

Viele von Rédouanes Freunden leben in Spanien, und sie haben Fotos geschickt, auf denen sie reich aussehen und Autos haben. Da hat er entschieden, dass er auch nach Spanien will. Seit 2005 versucht er es – 2007 hat er es einmal geschafft und ist in Malaga in ein Auffanglager gekommen. Einhalb Jahre war er dort, hatte sogar schon Papiere, erzählt er. Aber dann ist er eines Abends mit marokkanischen Freunden unterwegs gewesen, und sie haben Ärger mit der Polizei bekommen. Die Polizisten nahmen sie fest, verbrannten seine Papiere und schickten alle zurück nach Marokko. Jetzt würde es für ihn in Spanien noch schwieriger, denn inzwischen ist er volljährig – vorher fiel er zumindest theoretisch unter die UNO-Kinderrechtskonvention, die Spanien unterschrieben hat und die die Abschiebung von unbegleiteten Minderjährigen untersagt.

Trotzdem versucht es Rédouane weiter: „Hier gibt es keine Zukunft, es ist die Hölle. Hier findet man entweder keine Arbeit, oder man bekommt nur einen Hungerlohn. An einem Tag wird man bezahlt, am nächsten nicht. In Spanien zahlen sie besser als in Marokko. Ich will nach Spanien, um Arbeit zu finden und meine Familie zu unterstützen.“

Sein Bruder tut das schon, von Cádiz aus. Rédouane möchte aber nicht unbedingt zu ihm, die Stadt ist ihm egal, Hauptsache weg aus Marokko. Dreimal hat er es schon zu Fuß auf das Schiff nach Tarifa geschafft, noch öfter unter einem Lkw. Wenn ihn die Polizei schnappt, verbringt er selten mehr als eine Nacht auf dem Kommissariat. Dass der alte Hafen bis zum Jahresende in einen „Vergnügungshafen“ mit einem Schwerpunkt auf Kreuzfahrtschiffen und Sportbooten umgewandelt werden soll, stört ihn nicht – „so lange es hier Schiffe gibt, versuche ich es“.

Kaum ist Rédouane weg, um seinen Freund zu suchen, schlagen meine marokkanischen Begleiter die Hände über den Köpfen zusammen: „Seit fünf Jahren versucht er nichts anderes als wegzukommen. Was hätte er in seinem Alter in diesen fünf Jahren alles machen können! Fünf verlorene Jahre, wie traurig.“ Sie alle wissen selbst genau, wie schwierig es in Marokko ist, einen guten Job zu finden. Einer ist arbeitslos, zwei studieren, einer arbeitet. Alle haben Freunde und Familie in Europa, verfolgen die Medienberichte und wissen ganz genau, dass es das Paradies nicht gibt, weder in Europa noch anderswo.

6.5 „Die soziale hält mit der wirtschaftlichen Entwicklung nicht mit“

Der marokkanische Staat trägt den sozialen Problemen im Land immer stärker Rechnung. Seit 1981 bereits gibt es zum Beispiel das INAS, das Institut National de l'Action Sociale. Dort werden Sozialarbeiter ausgebildet,

1.200 Absolventen hatte das Institut bis zum Frühjahr 2010. Und INAS-Direktorin Nafissa Azelali erzählt, dass der Bedarf an ihren AbsolventInnen ständig steigt, vor allem seit ein staatliches Entwicklungsprogramm aufgelegt wurde: „Ziel dieser Initiative ist es, gegen Armut in Stadt und Land zu kämpfen und sozialen Zusammenhalt herzustellen. Und um dieses Programm zu begleiten, brauchen wir gut ausgebildete SozialarbeiterInnen.“ Junge Leute kommen aus ganz Marokko, weil das INAS das einzige Institut seiner Art ist. Nach und nach werden auch universitäre Ausbildungswege für Sozialberufe konzipiert, aber das steckt erst in den Kinderschuhen. Neuerdings gibt es auch ein Sozialministerium, das alle Aktivitäten im Sozialbereich koordiniert – vorher hatte jedes Ministerium eine Abteilung fürs Soziale, so dass die Aktivitäten oft in Einzelprojekte zersplitterten. Zu Beginn unseres Gesprächs gibt sich Nafissa Azelali zuversichtlich: „In Tanger passiert sehr viel im sozialen Bereich. Wir haben gute Partner, mit denen wir hervorragend zusammenarbeiten.“

Auf die Situation der Straßenkinder angesprochen, lobt Azelali vor allem die Arbeit der UPE, der Unité de Protection de l'Enfance, deren Aufgabe es ist, Gewalt gegen Kinder zu bekämpfen. Die UPE nimmt die Straßenkinder auf und versucht, sie in ihre Familien zu reintegrieren oder sie mit Organisationen zusammenzubringen, die sich um sie kümmern. Denn, so sagt sie, die Situation der Straßenkinder sei sehr speziell, anders als die vieler anderer Bedürftiger in Marokko: „Die Straßenkinder kommen nicht zum Arbeiten, sondern ausschließlich für die Überfahrt nach Europa nach Tanger.“ Angesichts der Zahl der Kinder bräuchte man eigentlich vier oder fünf dieser UPE.

Für Azelali muss das Augenmerk bei der Arbeit mit den Straßenkindern auf dem Versuch liegen, sie in ihre Familien zurückzubringen. Es gibt auch einen Notfallplan für die Bildung, weil die Schule offenbar für viele junge Menschen nicht mehr attraktiv genug ist. Wie dringlich der gebraucht wird, zeigt die einzige Studie über Straßenkinder in Tanger: Mehr als die Hälfte von ihnen gibt an, dass sie nicht mehr in die Schule gehen wollen, weil die Lehrer sie schlagen.

Als sie die Kernpunkte ihrer Arbeit benannt hat, spricht Nafissa Azelali offener: „Die Koordination unter den verschiedenen Projekten läuft schlecht. Es gibt zu viele ähnliche Projekte, manche doppeln sich sogar.“ Sie nennt ein Beispiel aus der Ausbildung von Sozialarbeitern, weil das ihre Domäne ist. Im Moment werden zahlreiche Ausbildungswege entwickelt, um den gestiegenen Bedarf zu decken: „All diese Programme haben zum Ziel, Sozialarbeiter auszubilden. Das bedeutet, man braucht ein einheitliches, kohärentes Programm, das für diesen Beruf qualifiziert. In Wirklichkeit macht jeder ein bisschen, was er will, es gibt keinen einheitlichen Ausbildungsplan.“

Den wirtschaftlichen Aufschwung in Tanger begrüßt Azelali grundsätzlich, weil er Arbeitsplätze schafft. Besonders der neue Hafen Tanger Med sei ein sehr, sehr wichtiges Projekt für die Region. Allerdings betont sie, dass mehr als bisher die einheimische Bevölkerung einbezogen werden müsse, damit sie sich in den Aufschwung ein- und nicht davon ausgeschlossen sehe. Sie macht diese Beobachtung vor allem am Umgang mit der Umwelt fest: „Die Menschen haben ein ganzes Leben lang in einer natürlich gestalteten Umgebung gelebt, und plötzlich wird dieses Umfeld einfach umgepflügt. Auf einmal finden sie sich zwischen Beton und Baggern wieder. Wenn man die Sorgen und Bedürfnisse der Bevölkerung nicht ernst nimmt, nimmt sie die Veränderungen um sie herum nicht als Chance, sondern als Schock wahr.“ Der unkontrollierte, illegale Wohnungsbau am Stadtrand müsse gestoppt werden, genau wie die Errichtung von Beton-Burgen, in denen die Arbeiter günstig Wohnungen mieten können: „Jeder Mensch hat das Recht auf einen schönen Ausblick auf eine schöne Landschaft – und das geht mehr und mehr verloren. Die politischen Entscheider müssen diesen Bau-Bluterguss aufhalten!“ Der König und der Provinzgouverneur, der Wali, zeigen ihrer Meinung nach zwar ein Bewusstsein dafür und achten wieder stärker darauf, dass auch Parks und Grünflächen angelegt werden. Aber insgesamt kommt Nafissa Azelali zu dem Schluss: „Die soziale Entwicklung Tangers hält im Moment mit der wirtschaftlichen nicht mit.“

7. Der Umgang mit Natur- und Kulturerbe

7.1 Natur...

Wo viel gebaut wird, entsteht nicht nur Neues, sondern dort verschwindet auch Altes. Die Küsten um die beiden Aussichtspunkte Cap Malabata und Cap Spartel herum sehen aus wie abrasiert, die neuen touristischen Komplexe brauchen schließlich Platz. Jelloul Samsseme, der Leiter des Centre Régional d'Investissement, bleibt dennoch dabei, dass „der Wald von den großen Bauprojekten nicht in Mitleidenschaft gezogen wurde“. Hinter Cap Malabata sollen sogar Flächen bewaldet werden. Und die Bauherren, die Grundstücke kaufen, haben die Auflage, nicht mehr als zehn Prozent zu bebauen, der Rest muss Grünfläche bleiben: „Die Sorge um die Umwelt ist in allen Planungen präsent“, sagt Samsseme. So müssen die neun neuen Golfplätze mit aufbereitetem Abwasser unterhalten werden.

Auch in der Stadt selbst hat man Pläne, Tanger wieder etwas Natur zurückzugeben: 20 bis 30 Kilometer Bachläufe sollen renaturiert, Grünflächen und Spielplätze angelegt werden. Eine Lehre aus den menschenunwürdigen

Beton-Siedlungen am Stadtrand, die nicht nur hässlich, sondern auch soziale Brennpunkte sind.

Wobei das Bewusstsein der Marokkaner für ihr Naturerbe vielleicht noch etwas ausgeprägter ist als für ihr kulturelles Erbe – wahrscheinlich weil sie in ersterem täglich leben. So gibt es zum Beispiel einige Organisationen der Zivilgesellschaft, die anlässlich der Welttags des Waldes Ende März eine zweitägige Tagung veranstalteten, inklusive sonntäglichem Spaziergang mit Picknick und Erläuterungen zum Umweltschutz – und abschließender Erklärung mit konkreten Forderungen an die Stadtverwaltung für ein Programm zum Schutz des Waldes.

7.2 ...und Kultur

In einen Felsen hoch über dem Mittelmeer sind Badewannen gehauen. So sieht es zumindest aus. Die „Badewannen“ sind phönizische Gräber. Die Gräber sind in den Stein gehauen und jetzt leer. Oder besser gesagt: Sie wären leer, würden nicht das Regenwasser darin stehen und Plastikflaschen und Verpackungen von Keksriegeln darin schwimmen. Auf der Klippe sitzen Jugendliche und genießen die Sonne, ungeniert stapfen sie über die Steine, um zu ihrem Sonnenbad zu kommen. Wer nicht weiß, dass das hier phönizische Gräber sind, würde nie drauf kommen.

Abdelaziz El Idrissi, Konservator des Kasbah-Museums und Archäologe, macht das keine Sorgen: „Die phönizischen Gräber sind ein Aussichtspunkt, der zum kollektiven Gedächtnis Tangers gehört. Vor allem Frauen kommen nachmittags hierhin und genießen den Blick aufs Mittelmeer. Diesen Ort kann man nicht absperren, das geht wirklich nicht!“ Man müsste ja nicht gleich die ganze Klippe absperren, aber zumindest die Gräber selbst zum Beispiel mit Plexiglas sichern, damit sie nicht als Mülleimer benutzt werden? Oder wenigstens ein Schild anbringen, das erklärt, worum es sich bei den Steinbadewannen eigentlich handelt?

Ein paar Tage später will ich einen sonntäglichen Ausflug zum Cap Spartel nutzen, um die Römerstadt Cotta zu besichtigen. Der Reiseführer sagt darüber, dass der Ursprung auf die Karthager zurückgehe, bisher allerdings nur die Grundmauern einer römischen Siedlung aus dem 2. und 3. Jahrhundert sowie Reste eines Tempels ausgegraben seien. Es gibt Relikte einer Garum-Fabrik, was eine Fischpastete war, die zum Würzen verwendet wurde. Jedenfalls ist es die wichtigste Römerstätte in Tangers unmittelbarer Umgebung. Der Taxifahrer hat noch nie etwas von Cotta gehört und auch keine Lust zu suchen. Protest ist zwecklos. Ich fahre am nächsten Tag, einem Montag, noch einmal mit einem Fahrer hin, von dem ich weiß, dass er schon öfter dort war.

Hinter den Herkules-Grotten zieht sich eine lange ockerfarbene Mauer am Atlantik entlang – hier hat sich Mohammed VI. vor einigen Jahren königliche Badepaläste bauen lassen. Überraschend biegt der Fahrer in eine Einfahrt in dieser Mauer. Tatsächlich: „Cotta – site de monuments historiques“ steht da. Bevor ich aber den Eingang noch richtig in Augenschein nehmen kann, kommen zwei Militärs in grünen Uniformen aus dem daneben gelegenen Eingang zum Palast und erklären umständlich, dass sie uns keinen Zugang verschaffen können. Im Laufe des Gesprächs kommen noch mehr grüne Männer aus dem Wachhäuschen, drinnen sitzen weitere. Es gäbe einen Konservator, der Führungen macht, aber der sei nicht da. Man habe auch keine Telefonnummer. Unser Fahrer ist verwundert, noch vor kurzem hat er Cotta mit anderen Touristen besucht.

Als ich mich weigere, einfach unverrichteter Dinge wieder abzuziehen, verweist man uns an einen anderen Eingang. Dort stehen diesmal blau Uniformierte, einer spricht sogar Französisch und erklärt, er sei „zutiefst betrübt“, aber das Gelände gehöre seit kurzem zum Palast und sei deshalb nicht zugänglich. Wir könnten im Tourismusbüro eine Erlaubnis beantragen. Wir lassen es auf einen Versuch ankommen und fahren zurück nach Tanger ins Tourismusbüro. Ein Herr am Empfang weigert sich, überhaupt mit uns zu reden. Er spricht Arabisch mit dem Fahrer und wiederholt offenbar immer wieder, dass er nicht zuständig sei. Als er überhaupt nicht reagiert, wende ich mich an die Dame neben ihm und erzähle, wir seien gerade erfolglos nach Cotta gefahren und wüssten gern, was man tun könne, um Zutritt zu erhalten. Sie faucht uns geradezu an, sie sei nicht zuständig, und Cotta sei nicht öffentlich zugänglich. Als sie das dreimal immer lauter wiederholt hat, frage ich, ob ein Tourismusbüro nicht vielleicht dafür zuständig sei, Informationen zu geben. Ich habe ja von ihr nicht den Schlüssel verlangt, sondern nur wissen wollen, wie man hineinkommen kann. Da wird sie dann doch etwas freundlicher und verweist uns an das Kulturministerium, ein paar Straßen weiter. Einen Antrag beim Kulturministerium stellen, um eine römische Ausgrabungsstätte zu besichtigen? Armes Cotta.

Taoufiq Ouzgane ist Inspecteur régional des Monuments historiques & Sites/Région Tanger-Tétouan, also so etwas wie der oberste Denkmalschützer der Region. Auf Cotta angesprochen, bekommt er seinen typischen melancholisch-abweisend lächelnden Gesichtsausdruck: „Wir haben inzwischen immerhin einen Konservator für die Ausgrabungsstätte benannt. Was uns hoffen lässt, ist, dass kürzlich einige Projekte für touristische Komplexe in der unmittelbaren Umgebung abgeseget worden sind. Vielleicht sorgt das dafür, dass die Stätte sich wie von selbst wieder öffnet.“ Damit meint er kein Wunder, sondern dass das Interesse der Touristen den Druck auf den König erhöhen könnte, Cotta wieder zugänglich zu machen. Den Journalis-

ten Mohammed Mrini regt dieser Umgang mit dem Kulturerbe auf: „Cotta hat man hinter Mauern weggesperrt. Auf anderen Römerstätten hat man gebaut. Einige Kulturerbestätten werden unzugänglich gemacht, andere überlässt man sich selbst oder den Plünderern – das ist wirklich ein Verbrechen an der Geschichte Tangers!“

Ein anderes typisches Beispiel für den Umgang mit dem Kulturerbe ist Ksar Seghir – laut Reiseführer hat die Stadt die einzige ringförmige Siedlungsanlage in Nordafrika vorzuweisen, angelegt zwischen dem 13. und dem 15. Jahrhundert unter der Herrschaft der Meriniden. Die Festungsanlage ist von einem hohen Stacheldrahtzaun umgeben, drum herum liegt haufenweise angeschwemmter Müll. Doch Taoufiq Ouzgane spricht von einem „Modellprojekt“ und erklärt, dass die Stätte für 800.000 Euro erschlossen wurde, nachdem sie jahrzehntelang Treibsand und Vandalismus ausgesetzt war. Und da das begleitende Dokumentationszentrum bisher nur als Gebäude bestehe und die Ausstellung über die Geschichte des Ortes noch entwickelt werde, sei auch die Stätte selbst im Moment geschlossen. Außerdem müssten Menschen umgesiedelt werden, die im Inneren der Festung wild gebaut haben.

Wobei das eigentlich Abenteuerliche ist, wie es überhaupt zur Restaurierung kam. Als die Autobahn gebaut wurde, die heute den neuen Hafen Tanger Med anbindet, „stießen Archäologen auf einen Hügel“, erzählt Taoufiq Ouzgane: „Es stellte sich heraus, dass es ein römisches Lager war, auf dem eine islamische Siedlung gebaut worden war.“ Die Archäologen schalteten das Kulturministerium ein, die Bauarbeiten wurden gestoppt. „Es kam nicht in Frage, die Autobahntrasse zu verlegen, denn das hätte einen Umweg von fünf bis sieben Kilometern bedeutet. Und so mussten wir uns darauf beschränken, dass ein Team von Archäologen die Stätte untersucht und dokumentiert, und dann wurde sie wieder zugeschüttet und die Autobahn drüber gebaut.“ Als Entschädigung hat man einen Kuhhandel herausgeschlagen: Für das Einverständnis, die Stätte der Autobahn zu opfern, bekamen die Denkmalschützer die nötigen Gelder für die Restaurierung der Rundsiedlung in Ksar Seghir.

Taoufiq Ouzgane merkt man den Stolz über diese Lösung an, der aber nicht ohne Bitterkeit über den Verlust der Grabungsstätte ist. Auch wenn er über seine alltäglichen Arbeitsabläufe erzählt, verliert er fast nie sein ironisch distanzierendes Lächeln. Grundsätzlich müssen alle Bauprojekte in Tanger und der Region eine „Ästhetik-Kommission“ passieren, in der auch Ouzgane und seine Mitarbeiter sitzen und mitentscheiden: „In der Theorie ist das ein zufrieden stellendes Prozedere. In der Praxis ist es ein Kräftemessen.“

Es gibt Studien, die belegen, dass es sich lohnen würde, für den Tourismus in Tanger stärker auf das Kulturerbe zu setzen. Denn baden kann man schließlich höchstens vier Monate im Jahr. Ouzgane schwebt vor, die ganze

Innenstadt von Tanger als „zone sensible“ zu definieren – damit nicht jedes Gebäude einzeln denkmalgeschützt werden muss. Aber damit macht er sich natürlich wenig Freunde, vor allem bei den Bauherren.

Leichter haben es die Ästheten dort, wo noch Tabula Rasa ist: 18 Kilometer südöstlich von Tanger wird gerade unweit des künftigen Renault-Werks die Stadt Chrafat neu gebaut, die 160.000 Menschen beherbergen soll. Chrafat bekommt nun als erste marokkanische Stadt überhaupt eine „architektonische Charta“. Diese soll Normen für Architektur und Städtebau festsetzen: marokkanisch-andalusischer Baustil, maximal vier Etagen, einheitliche Fassadengestaltung. Doch auch hier dürften die Mitarbeiter des Kulturministeriums schon mal fürs Kräftemessen mit den Investoren trainieren.

8. Recherchealltag in Marokko

Der Beginn einer exemplarischen Arbeitswoche in Tanger:

- Montag: Ich habe um 10 Uhr einen Interview-Termin mit der Leiterin einer Behörde. Ich bin pünktlich vor Ort und erfahre, dass meine Gesprächspartnerin krank ist. Vorerst bis Mittwoch. Ich solle mich Ende der Woche noch einmal melden.

Um 14 Uhr habe ich den nächsten Termin mit dem Direktor eines Museums. Er ist nicht da, seine Mitarbeiterin weiß auch nicht, wann er wiederkommt. Ich drehe eine Runde durchs Museum. Nach einer halben Stunde ist er immer noch nicht zurück. Eine andere Mitarbeiterin versucht, ihn auf dem Handy zu erreichen. Er geht nicht dran. Ich warte eine weitere halbe Stunde im Café nebenan, aber er kommt nicht. Ich hinterlasse meine Telefonnummer (die er eigentlich schon hatte) und ziehe unverrichteter Dinge ab.

- Dienstag: Ich rufe den Museumsdirektor auf dem Handy an. Er entschuldigt sich wortreich, dass er mich versetzt hat, und lädt mich ein, sofort zu kommen. Ich will mit ihm über den Umgang mit dem kulturellen Erbe in Tanger und Umgebung sprechen. Er windet sich, sagt inhaltlich wenig, nennt mir angeblich kompetentere Gesprächspartner.

Ich rufe daraufhin den Chef-Denkmalsschützer der Region an. Er dürfe nichts sagen, erklärt er, ich könne mich aber an die Pressestelle des Kulturministeriums wenden. Wir einigen uns, dass ich ihm meine Anfrage mit meinem Empfehlungsschreiben der Heinz-Kühn-Stiftung schicke und er das weiterleitet und sich jemand meldet.

Ich bekomme eine Mail vom Amt für Wirtschaftsförderung, wo ich ebenfalls mein Empfehlungsschreiben der Heinz-Kühn-Stiftung vorgelegt und darum gebeten habe, mir Zugang zum neuen Containerhafen Tanger Med zu verschaffen. Dafür braucht man nämlich eine Genehmigung. Meine Bitte ist

14 Tage her, und nun bekomme ich eine Mail mit einem Formular im Anhang, dass bitte von meiner Organisation in Marokko geschrieben und gestempelt werden soll – genau um diesen Stempel hatte ich bei meinem Termin dort gebeten! Ich versuche es anders und schicke das Formular an Ute Maria Kilian, die es gewohnt prompt ausfüllt und zurück mailt. Ich schicke es an die Wirtschaftsförderung weiter.

Ein Gesprächspartner aus Deutschland sagt das vereinbarte Interview ab, weil sein Flug gestrichen wurde.

- Mittwoch: Das Amt für Wirtschaftsförderung mailt, mein Formular sei eingegangen und weitergeleitet. Man warte nun auf Antwort von der Hafverwaltung.

Ich versuche, neue Interviews zu organisieren. Es klingelt viele Male ins Leere. Einer geht ans Telefon und bedauert, dass er erst nächste Woche Zeit habe. Ich soll wieder anrufen. Ein anderer, den ich eine Woche zuvor schon angerufen habe, sagt, er habe die Mail mit meiner Telefonnummer nicht bekommen. Er ist im Auto und verspricht, zurückzurufen. Den ganzen Tag ruft niemand zurück. Nur meine Interviewverabredung für den Abend ruft an und sagt ab, weil der Vater ins Krankenhaus musste.

Als ich nach Tanger kam, schienen mir sechs Wochen ein unendlich langer Zeitraum für eine Recherche. Ich dachte, ich könne mein Thema von allen Seiten und unter beliebig vielen Aspekten ausleuchten. Wie froh ich bin, dass mir die Heinz-Kühn-Stiftung diesen langen Zeitraum gewährt hat! Ich habe ihn gebraucht, um das Thema wenigstens einigermaßen einzukreisen. Und ich bin der Stiftung und speziell Ute Maria Kilian für die Gelegenheit, die Erfahrung und die zuverlässige Unterstützung von Herzen dankbar! Genau wie den Gesprächspartnern, die sich dann doch Zeit nahmen, mir von ihrer Stadt zu erzählen.