

Die Autobahn des Präsidenten: Wie Trump, Marokko und Israel die Westsahara zubetonierten

Trumps Autobahn in der Westsahara ist nicht nur ein Prestigeprojekt – sie ist der Asphalt, der die Besatzung überdeckt.

14. August 2026 | Lorenzo Maria Pacini

Die Besatzung wurde in Raten bezahlt

In der Sahara gibt es ein aus dem Weltraum sichtbares Förderband aus Stahl. Fast hundert Kilometer Förderband, das seit einem halben Jahrhundert Phosphat von der Mine Bou Craa zum Atlantik transportiert – durch Kriege, Waffenstillstände und ein Referendum, das versprochen, aber nie abgehalten wurde. Die wertvollste Schicht der Lagerstätte wurde bereits verkauft, noch bevor die Sahrauis über ihre eigene Zukunft abstimmen konnten. Ausgehend von diesem Bild – einer Maschine, die niemals stillsteht – sollten wir unsere Betrachtung mit der [Ankündigung vom 26. Juli 2026](#) beginnen, als US-Präsident Donald Trump in einem auf seiner Plattform „Truth Social“ veröffentlichten Video bekanntgab, dass die neben dieser Mine verlaufende Autobahn seinen Namen tragen werde.

Man könnte diese Nachricht als „Trump-Folklore“ abtun. Das wäre jedoch eine Fehlinterpretation. Der Name ist der am wenigsten interessante Teil der Geschichte; entscheidend ist, wofür dieser Name steht. Unter dem Asphalt des „President Donald J. Trump Highway“ verläuft ein [Geflecht](#) aus politischen, wirtschaftlichen und dynastischen Interessen, das Rabat, Tel Aviv und Washington miteinander verbindet – ein Geflecht, dessen materieller Kitt das in den besetzten Gebieten vorkommende Phosphat ist.



Beginnen wir mit den nachprüfbaren Fakten, denn alles andere beruht auf ihnen. Bei der fraglichen Autobahn handelt es sich um die Tiznit–Dakhla-Autobahn, die sich über 1.055 Kilometer entlang der Atlantikküste erstreckt und nach etwa einem Jahrzehnt Bauzeit im Januar 2025 vollständig in Betrieb genommen wurde. Sie verbindet den Süden Marokkos mit Laayoune und Dakhla, den beiden wichtigsten Städten der Westsahara – einem Gebiet, das Marokko kontrolliert und für sich beansprucht und das von der UNO nach wie vor als nicht selbstverwaltet eingestuft wird. Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf [rund 850 Millionen Euro](#).



Die Tiznit–Dakhla-Autobahn

Was die Namensgebung betrifft, ist jedoch eine Klarstellung erforderlich, die in der eher militanten Darstellung oft übersehen wird. [Trump](#) gab die Entscheidung am 26. Juli in einem Video bekannt, dessen Sprecherstimme durch ihren roboterhaften Rhythmus auf künstliche Sprachsynthese hindeutete; dabei handelte es sich jedoch nicht um eine Fälschung: Die israelische und die panarabische Presse bestätigten später, dass es Mohammed VI. selbst war, der den US-Präsidenten in einem [Schreiben](#) vom 2. Juli 2026 über die Entscheidung informierte, die Autobahn nach ihm zu benennen, und ihm für „die historische Anerkennung der Souveränität Marokkos über seine Sahara im Jahr 2020“ dankte. Das Detail ist wichtig: Es handelt sich hier nicht darum, dass die USA sich mit fremden Federn schmücken, sondern um einen symbolischen Austausch, der von der Monarchie bewusst inszeniert wurde. Für Rabat ist diese Geste eine diplomatische Investition, keine Höflichkeitsgeste.

Entscheidend ist, dass die Straße dem Namen bei weitem vorausging. Marokko hatte seine Annexion schon lange vor der Zustimmung Washingtons vorbereitet. Was im Dezember 2020 kam, war nicht die Infrastruktur, sondern die Unterschrift. In diesem Monat hatte Marokko als vierter arabischer Staat im Rahmen der Abraham-Abkommen die Beziehungen zu Israel normalisiert, und im Gegenzug erkannten die USA die marokkanische Souveränität über die gesamte Westsahara an. Der Architekt der Verhandlungen, Jared Kushner, Trumps Schwiegersohn, rechtfertigte diese Anerkennung öffentlich, indem er sie mit der Anerkennung der israelischen Souveränität über die besetzten Golanhöhen durch die USA verglich: Eine Besetzung, die durch das Vorbild einer anderen legitimiert wurde.

Tel Aviv leistete im Juli 2023 seinen Beitrag, als Netanjahu Mohammed VI. einen Brief sandte, in dem er Marokkos Anspruch anerkannte. Ein Beamter in Rabat erläuterte damals mit bemerkens-

werter Offenheit den beabsichtigten Zweck dieses Schreibens: israelische Investitionen in dem Gebiet zu fördern. Anerkennung als [Investitionsprospekt](#). Hier wird die Struktur deutlich: Israel liefert das Modell zur Legitimierung der Besatzung, Washington setzt es im Rahmen des Völkerrechts um, und das Klientelkönigreich Marokko erntet die Vorteile. Es handelt sich um eine Abfolge von Ereignissen, nicht um einen Zufall.

Südlich von Laayoune tauchen die Maschinen wieder auf. Die Mine von Bou Craa speist ihr Förderband bis zum Hafen von Laayoune, von dem aus seit 1975 Schiffe mit den Reichtümern des Gebiets auslaufen. Nach Angaben der marokkanischen OCP-Gruppe selbst – dem weltweit größten Produzenten von Phosphaten und Düngemitteln – macht Bou Craa etwa ein Fünftel der Phosphatgesteinsexporte des Unternehmens aus, obwohl dort nur [8 Prozent der Fördermenge](#) gewonnen werden. Es ist, im Kleinen, die wirtschaftliche Definition dessen, wozu eine Besatzung dient: ein im Verhältnis zum physischen Umfang des Betriebs unverhältnismäßig hoher Ertrag.

Die Qualität der Lagerstätte verrät den Rest. Die Lagerstätte Bou Craa besteht aus zwei Schichten. Bis 2014 wurde nur die obere Schicht abgebaut, die das hochwertigste Gestein aller von OCP kontrollierten Reserven enthielt; seitdem hat sich der Abbau auf die zweite, minderwertigere Schicht verlagert. Laut *Western Sahara Resource Watch*, einer Organisation, die jede einzelne aus Laayoune abgehende Lieferung nachverfolgt, hat Marokko das hochwertige Phosphat, das eigentlich dem sahraischen Volk zur Verfügung stehen sollte, tatsächlich bereits verkauft. Übrig bleiben nur noch die Rückstände. Das 1991 bei der Unterzeichnung des Waffenstillstands mit der Polisario-Front versprochene Referendum würde ohnehin erst zu einem Zeitpunkt stattfinden, zu dem die Ressourcen des Gebiets bereits weitgehend verschleudert worden sind.

All dies ist rechtlich völlig eindeutig. Der Rechtsberater der Vereinten Nationen kam bereits 2002 zu dem Schluss, dass die fortgesetzte Ausbeutung der Ressourcen des Gebiets gegen den Willen seiner Bewohner einen Verstoß gegen das Völkerrecht darstellen würde. Im Jahr 2018 entschied ein südafrikanisches Gericht, dass das Eigentumsrecht an einer Phosphatladung, die von Laayoune aus verschifft worden war, von OCP nie rechtmäßig erworben worden war: das erste Gerichtsurteil zur Plünderung der Ressourcen der Westsahara. Die Verkehrsader, die Trump nach sich selbst benennen will, ist das terrestrische Rückgrat dieses Handels. Wer den Namen für sich beansprucht, beansprucht damit – ob er will oder nicht – auch die dahinterstehende Logistik.

Eine Krise „made in Washington“

Der US-Markt hat den verworrensten Verlauf genommen. Im Jahr 2021 verhängte Washington einen Ausgleichszoll von 19,97 Prozent auf OCP, nachdem das in Florida ansässige Unternehmen Mosaic Company eine Beschwerde wegen subventionierter Konkurrenz eingereicht hatte. Der Zollsatz schwankte fünf Jahre lang, bis ihn das Internationale Handelsgericht im Dezember 2025 auf 2,11 Prozent senkte und die Regierung ihre Berufung zurückzog. Dann brach der Krieg aus.

US-Angriffe gegen den Iran blockierten die Straße von Hormus, die Lebensader, über die etwa ein Drittel des weltweiten Seehandels mit Düngemitteln abgewickelt wird. Die Preise stiegen, die Landwirte rationierten ihren Verbrauch, und am 29. Juni 2026 erklärte Trump unter Berufung auf Abschnitt 318 des Zollgesetzes von 1930 – ein Gesetz, das noch aus der Zeit der Weltwirtschaftskrise stammt – den nationalen Notstand und setzte die Zölle vollständig aus.

Die Aussetzung ist zeitlich begrenzt – auf acht Monate –, jedoch nicht mengenmäßig: Ein Vertreter des US-Landwirtschaftsministeriums (USDA) bestätigte, dass OCP während des gesamten Zeitraums unbegrenzte Mengen versenden kann, und die erste Lieferung von 54.000 Tonnen ist bereits auf dem Weg nach New Orleans. Diese Abfolge verdient es, beim Namen genannt zu werden: Washington hat dazu beigetragen, die Lieferkette in Brand zu setzen, angesichts des Rauchs den Notstand ausgerufen und die Schlüssel zum US-Markt an seinen Normalisierungspartner übergeben.

Es ist bemerkenswert, was tatsächlich in den US-Häfen ankommt. Nordafrikanisches Sedimentphosphat ist von Natur aus reich an Cadmium, einem Karzinogen, dessen Gehalt die EU in Düngemitteln auf 60 mg pro Kilogramm begrenzt hat. OCP reagierte darauf mit Lobbyarbeit gegen diese Obergrenze – unter Beauftragung der Anwaltskanzlei Dechert LLP und der PR-Agentur Edelman – und schlug Brüssel vor, den Grenzwert auf 80 anzuheben. In den USA gibt es keinen vergleichbaren bundesweiten Grenzwert; die Überwachung erfolgt durch ein Flickwerk aus einzelstaatlichen Vorschriften. Das Gestein, das Europa aussortiert, hat einen Markt ohne Sicherheitsnetz gefunden.

Das amerikanische Kapital ließ keine Zeit verstreichen. Am 17. Juli 2026, zwei Wochen nach der Ausrufung des Notstands, unterzeichnete das US-amerikanische Unternehmen Koch Ag & Energy Solutions eine Vereinbarung über ein 50:50-Joint-Venture mit OCP im Düngemittelkomplex Jorf Lasfar, wodurch sich die kombinierte Produktionskapazität beider Unternehmen auf etwa 2,5 Millionen Tonnen pro Jahr erhöhte. Der Koch-Konzern selbst gehört über andere Kanäle zu den Geldgebern des israelischen Technologiesektors. Das Zusammentreffen dieser Akteure – Rabat, amerikanisches Privatkapital und das israelische Ökosystem – ist keine bloße Spekulation: Es geht aus Unternehmenspressemittteilungen hervor, komplett mit Namen und Daten.

An dieser Stelle geht die Analyse einen Schritt weiter, der den Unterschied zwischen einer bloßen Anschuldigung und einer strukturellen Analyse ausmacht. OCP gehört dem marokkanischen Staat: Die Gewinne des Bergwerks fließen in erster Linie in die Staatskasse. Doch der Thron steht an der Spitze einer parallelen Struktur. Über persönliche Holdinggesellschaften namens SIGER und ERGIS – beide abgeleitet vom lateinischen Wort „regis“ („des Königs“) – kontrolliert die Königsfamilie einen bedeutenden Anteil am Al-Mada-Konzern, der früher als SNI bekannt war. Der Direktor von SIGER, Mounir Majidi, ist zugleich der Privatsekretär des Monarchen:

***Ein einziger Mann verwaltet sowohl das Büro des Staatsoberhauptes
als auch die Staatskasse der Dynastie.***

Es ist Nareva, der Energiezweig von Al Mada, der den Punkt darstellt, an dem aus Phosphatgeld echtes Geld wird. Der Windpark Foum el Oued, der von einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft von Nareva errichtet wurde, liefert praktisch den gesamten Strom, den OCP benötigt, um in Bou Craa abzubauen, das Förderband am Laufen zu halten und das für den Export bestimmte Gestein zu waschen. Das Prinzip ist ebenso einfach wie widerwärtig: Der Staat plündert die Phosphate; der König verkauft dem Staat die Energie, die diese Plünderung erst möglich macht. Jede Tonne, die Laayoune verlässt, hat zuvor echten Strom verbraucht. Alle Windparks im besetzten Gebiet, mit Ausnahme eines einzigen in Privatbesitz, gehören zum Portfolio von Nareva.

Dies wirft die von [WSRW](#) (Western Sahara Resource Watch) gestellte Frage auf – eine Frage, die sich, sobald sie gestellt ist, von selbst beantwortet: Warum sollte ein Herrscher, der von der Besat-

zung profitiert, jemals ernsthaft einen Friedensprozess der Vereinten Nationen unterstützen? Die Anreizstruktur macht den diplomatischen Stillstand nicht zu einem Scheitern, sondern zu einem logischen Ergebnis. Und selbst die Unregelmäßigkeiten scheinen Teil des Systems zu sein: Die marokkanische Zeitung „Barlamane“ berichtete, dass auf der Autobahn die in Rechnung gestellten Beträge die tatsächlich geleisteten Arbeiten bei weitem überstiegen, sodass das zuständige Ministerium das betreffende Vermessungsunternehmen für fünf Jahre von öffentlichen Aufträgen ausschloss. Kurz gesagt: Auf dem Weg nach Dakhla gehört sogar die Überfakturierung zur Infrastruktur.

Eine Einschätzung und was weiterhin ungewiss bleibt

Die dokumentarischen Belege sind stichhaltig. Die Chronologie der Ereignisse –

- die Anerkennung durch die USA im Jahr 2020,
- das israelische Schreiben im Jahr 2023,
- die Aussetzung der Zölle und
- das Koch-Joint-Venture im Jahr 2026 sowie
- die Benennung der Autobahn –

lässt sich anhand unabhängiger Quellen nachweisen, die von der offiziellen marokkanischen Nachrichtenagentur bis hin zu WSRW-Berichten, von den Pressemitteilungen des Unternehmens Koch bis hin zu Dokumenten des Weißen Hauses reichen. Daraus lässt sich mit hoher Sicherheit der Schluss ziehen, dass Infrastruktur, Recht und Finanzen gemeinsam dazu beigetragen haben, die marokkanische Kontrolle über ein umstrittenes Gebiet zu festigen, und dass jeder Akteur einen messbaren Nutzen daraus gezogen hat.

Es gibt jedoch weiterhin Gründe zur Vorsicht, auf die wir im Interesse der analytischen Integrität hinweisen müssen. Dass jeder einzelne Schritt Teil eines einheitlichen und vorsätzlichen Plans ist, ist eine plausible Interpretation, keine feststehende Tatsache: Geschichte entfaltet sich auch durch eine Kette opportunistischer Handlungen, die im Nachhinein als Strategie erscheinen.

Die Informationen bezüglich der überhöhten Abrechnungen stützen sich auf eine einzige journalistische Quelle und sollten durch Primärdokumente bestätigt werden. Und die Behauptung, Rabat habe „den Namen niemals laut ausgesprochen“ – ein Lieblingsargument der polemischsten Darstellungen –, wird durch den königlichen Brief vom 2. Juli widerlegt: Die Monarchie beanspruchte die Geste für sich; sie hat sie nicht erdulden müssen.

Was sicher ist, ist zugleich bescheidener und härter. Imperien haben schon immer Straßen durch eroberte Gebiete gebaut und dies als Fortschritt bezeichnet: Rom tat es, Frankreich tat es in eben dieser Wüste. Im Juli 2026 brachte die Tradition ihren geschäftigsten Monat hervor – steuerfreies Phosphat auf dem Weg nach New Orleans, Koch, das in Jorf Lasfar einzieht, ein US-Präsident, der eine Autobahn nach sich selbst benennt, die durch Gebiet führt, das Marokko gar nicht abtreten durfte.

Das Förderband von Bou Craa läuft weiter, die königlichen Turbinen drehen sich weiter, die Quittungen werden weiter gedruckt. Der Name war bei all dem nie die Bezahlung.