



Die räumliche Logik der Infrastruktur zwischen Afrika und Europa

Julian Stenmanns

In den Sozial- und Kulturwissenschaften hat Infrastruktur als Analysevektor in den vergangenen Jahren eine gewisse Prominenz erlangt, insbesondere in der Analyse der Verräumlichung moderner Gesellschaften. Bereits in den 1960er-Jahren, als sich der Begriff der Infrastruktur in vielen gesellschaftlichen Bereichen etablierte, begann eine machtkritische Analyse der Infrastruktur und ihrer politischen Implikationen. Paul Friedländer etwa erkannte Infrastruktur als „Voraussetzung für die koloniale und neokoloniale Ausbeutung“⁰¹. Er kritisierte die Finanzierung von Infrastrukturprojekten auf dem afrikanischen Kontinent durch die Weltbank in der frühen Phase der Dekolonisierung als Grundsteinlegung für „die Ausbeutung Afrikas in einem größeren Umfang“⁰². Denn die politische und ökonomische Herrschaft über weit entfernte Gebiete ist auf Kommunikations- und Transportinfrastrukturen angewiesen.



Freetown war von 1808 bis 1874 die Hauptstadt von Britisch-Westafrika. Nachdem Großbritannien 1807 den Sklavenhandel abgeschafft hatte, baute die britische Kriegsmarine den Hafen zum wichtigen Stützpunkt aus, um von hier aus das Verbot militärisch durchzusetzen.

Diese historischen Debatten um Infrastruktur sind eng mit jüngeren Diskussionen um die Rolle der Logistik für den gegenwärtigen Kapitalismus verbunden. Unter Logistik wird eine Steuerungspraxis verstanden, die die Fließgeschwindigkeit und -richtung von Gütern, Personen und Ideen reguliert. Logistik ermöglicht es, Distanzen kalkulierbar zu überbrücken und schafft eine Handlungsfähigkeit über weite Distanzen hinweg. Die moderne logistische Praxis entstammt der neuzeitlichen Militärwissenschaft. Angesichts der Massenheere des 19. Jahrhunderts sollte die Logistik die „Gedanken des Feldherrn auf die entferntesten Punkte des Kriegsschauplatzes [...] übertragen“, so der Schweizer Offizier Antoine-Henri Jomini in seinem 1838 zuerst auf Französisch veröffentlichten, 1881 erstmals in deutscher Übersetzung erschienenen *Abriss der Kriegskunst*.⁰³

Erst ab den 1960er-Jahren begann die allmähliche Zivilisierung der Logistik. In Teilen firmierte dies noch als „Mobilmachung der zivilen Industrie zur Unterstützung der Streitkräfte“⁰⁴ und wurde folglich auch als Militarisierung der Ökonomie beziehungsweise als „kriegswirtschaftliche [...] Ausnutzung der eigenen Volkswirtschaft und fremder Territorien“⁰⁵ problematisiert. Diese Kritik fand jedoch kaum Echo und die neue räumliche Organisations- und Kalkulationsweise wurde integraler Bestandteil betriebswirtschaftlicher Abläufe. In der Folge mobilisierte und vervielfältigte die logistische Praxis Wirtschaftsstandorte. Die konzentrische Fabrik als idealtypische räumliche Manifestation des Fordismus wich weitläufigen logistischen Landschaften. Nicht nur räumlich unterschiedliche Lohnstückkosten, Steuer- und Zollregime sowie Umweltregularien machten die Produktion trotz längerer Transportwege oftmals profitabler. Ebenso konnten so die Macht der Gewerkschaften gebrochen und die Orte der Wertgenerierung zunehmend von den Orten der Wertaneignung entkoppelt werden. Mittlerweile hat die Logistik eine Leitfunktion im Geflecht transnationaler Produktion und Distribution eingenommen. Sie ist eine politische



Das französische Unternehmen Bolloré und die dänische A. P. Møller-Mærsk Group bauen durch die Übernahme vieler westafrikanischer Häfen ihre Vormachtstellung auf dem Kontinent aus.

© Julian Stenmanns

Technologie der Vernetzung ungleicher Geografien und verzahnt Lieferketten jenseits nationaler Märkte. Im Folgenden ist dieser Blick auf Logistik Ausgangspunkt für eine Analyse der infrastrukturellen Raumproduktionen zwischen Europa und Afrika.

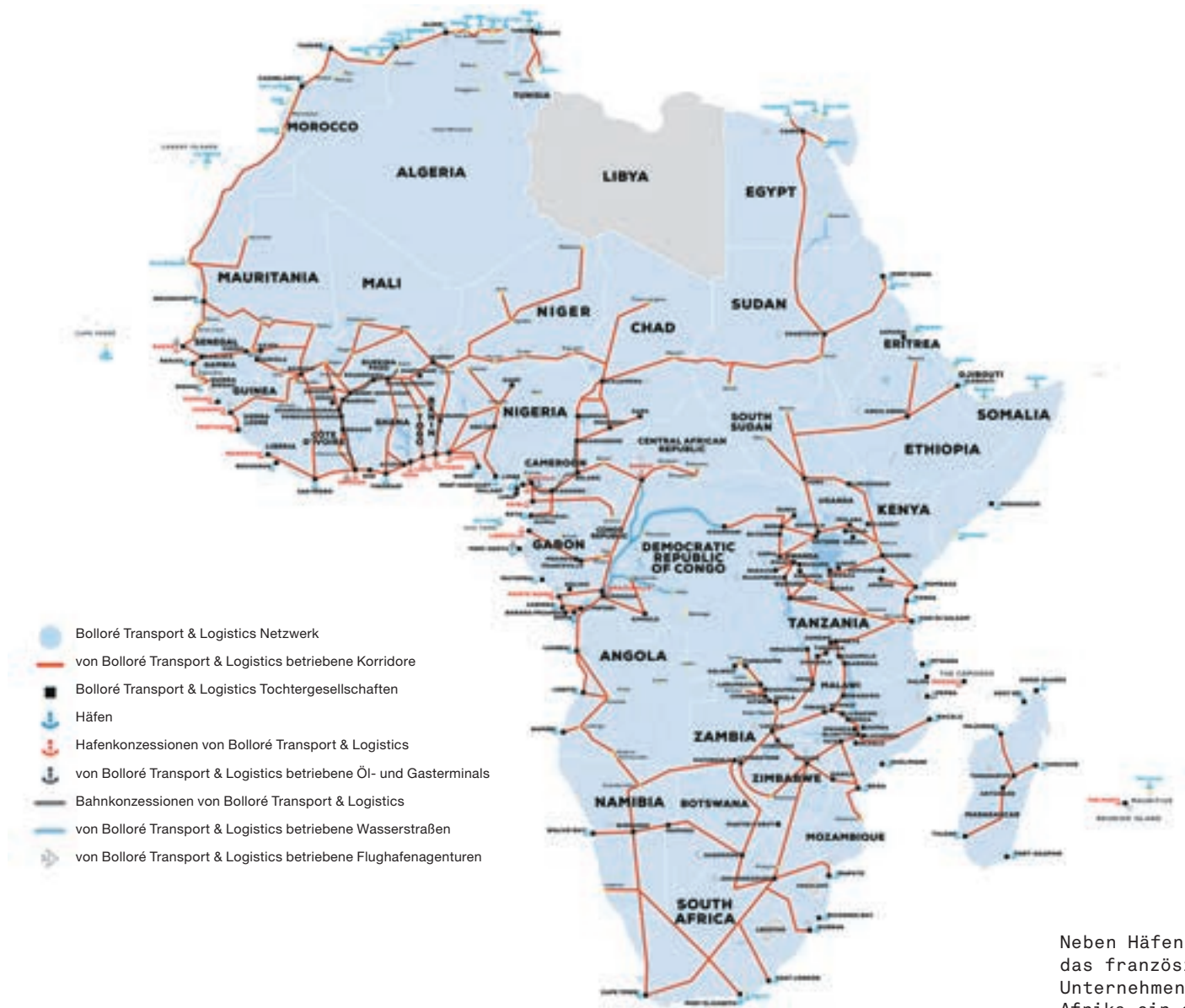
Logistische Erschließungspolitiken

Der afrikanische Kontinent galt für die Logistikbranche lange Jahre als Nischenmarkt: flächenmäßig zu groß und fragmentiert, mit undurchlässigen Binnengrenzen und gezeichnet von sozialen und politischen Krisen. Mittlerweile gibt es einen regelrechten internationalen Hype um Logistik- und Infrastrukturprojekte auf dem Kontinent, insbesondere seitdem ehemalige Schwellenländer wie China zunehmend Werkbanktätigkeiten in Länder wie Äthiopien auslagern. Ein weiterer Grund ist die gesteigerte Nachfrage nach seltenen Metallen wie Lithium und Kobalt, die für die Herstellung von Akkus für Elektrogeräte und -fahrzeuge benötigt werden. Nach jahrzehntelanger Stagnation und fehlenden Mitteln zur Modernisierung logistischer Infrastrukturen erwarten Beratungs- und Logistikunternehmen nunmehr eine gewinnträchtige Zukunft auf dem Kontinent. „Afrikanische Logistik“, wie das

Beratungsbüro PricewaterhouseCoopers verkündet, stehe für die Chance, die Märkte von morgen zu entwickeln.⁰⁶

Auch Reedereien richten ihren Blick gen Afrika und bauen Dependancen in afrikanischen Häfen aus. Das weltweite maritime Verkehrsnetz sei mittlerweile eng gestrickt, nur noch der afrikanische Kontinent biete den chronisch von Überkapazitäten geplagten Reedereien Wachstumspotential. So erklärt die französische Reederei CMA CGM ihr Afrikgeschäft zur strategischen Priorität. Flächenmäßig ist der Kontinent etwa so groß wie Europa, die Vereinigten Staaten, China, Indien und Japan zusammengefasst. Dies konfrontiert Unternehmen aber auch mit einer Vielzahl an Herausforderungen. Die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd lässt etwa verlautbaren, dass die politische Situation sowie die marode und teils nur spärlich ausgebaute Infrastruktur „die Formel für potenzielles Chaos“ böten.⁰⁷ Doch welche Rolle spielt Logistik für die gegenwärtige politische Ökonomie Afrikas und welche politischen Schalthebel setzen die neuen Infrastrukturprojekte auf dem Kontinent in Bewegung?

In diesem Zusammenhang ist ein Blick auf den französischen Mischkonzern Bolloré und dessen Geschäftsaktivitäten aufschlussreich.



Neben Häfen unterhält das französische Unternehmen Bolloré in Afrika ein dichtes Logistiknetzwerk, das seine Monopolstellung im Logistikbereich sichert. © Bolloré

Mitte der 1980er-Jahre begann Bolloré altgediente französische Expeditionen und Reedereien aufzukaufen, die sich bereits in der Kolonialzeit auf den Handel mit Rohstoffen und Ressourcen aus afrikanischen Kolonien spezialisiert hatten. Hinzu kam der Erwerb von Konzessionen für den Betrieb von Containerterminals – den strategischen Schaltzentralen der Logistik.

Bereits in den Strukturanpassungsprogrammen der 1980er-Jahre sahen die Analyst*innen der Weltbank in staatlichen Infrastrukturen ein großes Privatisierungspotential. Besonders die als mangelhaft bewerteten öffentlich verwalteten Tiefseehäfen Westafrikas waren ihr ein Dorn im Auge. Nachdem die Weltbank in den 1990er-Jahren die Teilprivatisierung von Häfen nicht nur forderte, sondern hieran auch Kreditvergaben knüpfte, sahen sich viele afrikanische Staaten gezwungen, ihre alleinige Hoheit über die nationalen Häfen aufzugeben.⁰⁸

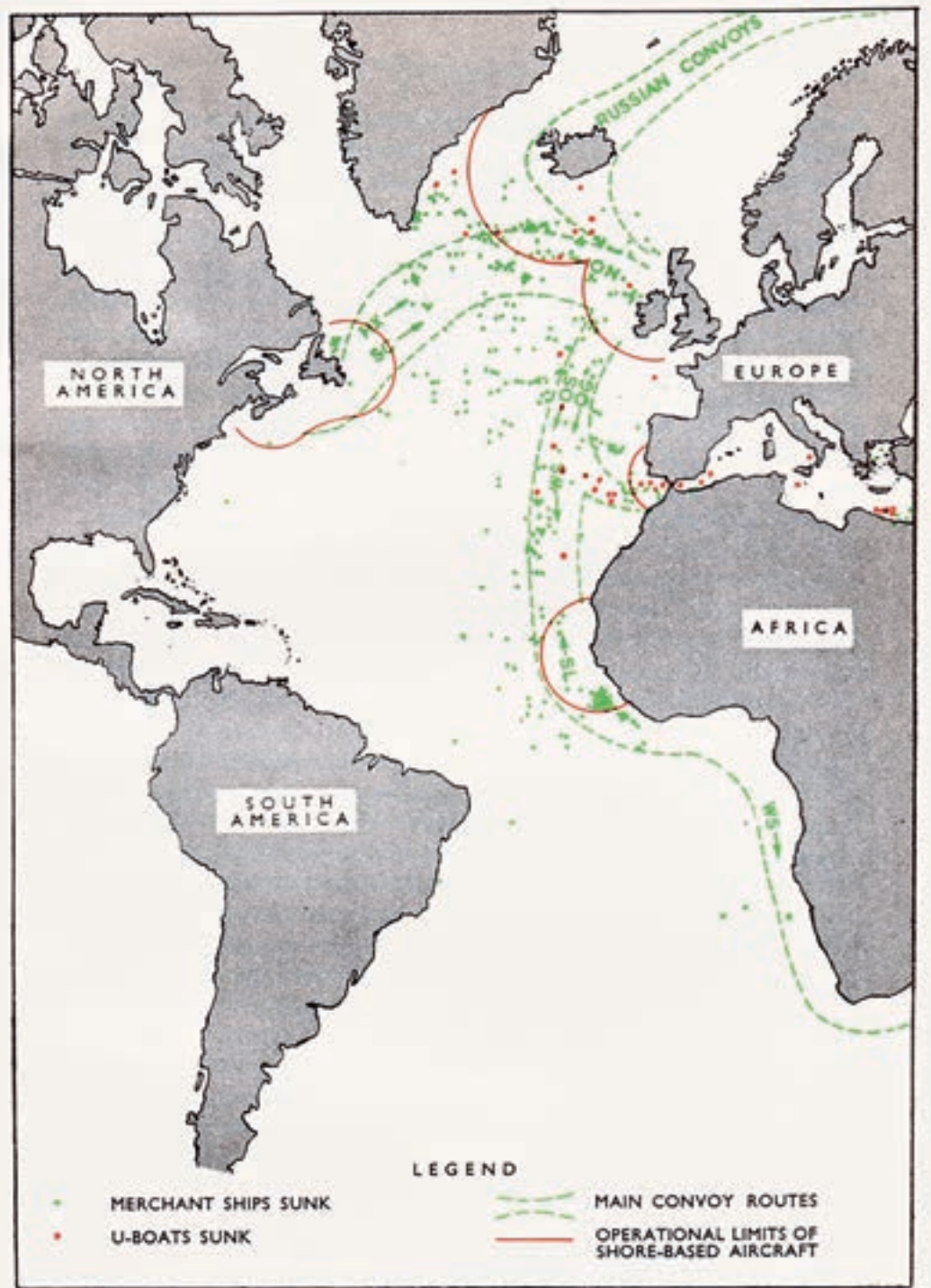
Im Zuge der internationalen Bieterverfahren für langjährige Betriebskonzessionen konnte sich, neben der dänischen A. P. Møller-Mærsk Group, vor allem Bolloré durchsetzen. Durch enge Kontakte bis in die Spitzen des französischen sowie vieler afrikanischer Staatsapparate und geschickte lokale Medienstrategien erwarb Bolloré

– begleitet von wiederkehrenden Korruptionsvorwürfen – die Betriebs-erlaubnis für inzwischen 16 Containerterminals. Damit stieg der Konzern in vergleichsweise kurzer Zeit zum wichtigsten Hafenbetreiber des afrikanischen Kontinents auf. In Anlehnung an den Begriff des „Land Grabbing“ (also der großflächigen Aneignung von Agrarflächen, beispielsweise durch Fondsgesellschaften) kann man hier von einem historischen „Port Grabbing“ sprechen. Sogar die Weltbank, die ja diese privaten Übernahmen von Häfen lange Jahre forciert hatte, kommt mittlerweile zu diesem Ergebnis: Die A. P. Møller-Mærsk Group und Bolloré haben erfolgreich die staatlichen Monopole auf die westafrikanischen Häfen gebrochen und stattdessen eine duopolistische Struktur errichtet.⁰⁹ Damit kontrollieren sie nunmehr fast 80 Prozent des Containerumschlags in westafrikanischen Häfen und diktieren so quasi die Preise.¹⁰

Die Kontrolle über die Seehäfen und ihre Kräne ist allerdings nur ein erster Schritt. Ausgehend von seinen mittlerweile 76 afrikanischen Zweigstellen kontrolliert Bolloré drei große Eisenbahnstrecken, betreibt spezialisierte LKW-Flotten, sichert sich exklusive Logistikverträge mit Bergbauunternehmen und unterhält im Hinterland der Häfen

Die moderne logistische Praxis entstammt der neuzeitlichen Militärwissenschaft, erst ab den 1960er-Jahren begann die allmähliche Zivilisierung der Logistik.

Der Hafen von Freetown erlangte während des Zweiten Weltkriegs aufgrund des deutschen U-Boot-Krieges erneut strategische Bedeutung, als sich hier Handelsschiffe sammelten, um ihre Überfahrt unter dem bewaffneten Geleitschutz der Alliierten fortzusetzen.



Güterverkehrszentren. Neben diesen infrastrukturellen Vorleistungen bietet das Unternehmen einen umfänglichen Service an – von der Abholung der Ladung im Landesinneren bis zum Beladen und Löschen im Hafen. Damit zielt das Unternehmen auf die Herstellung zusammenhängender, transnationaler und quasi-monopolistischer Logistiknetzwerke ab, die vollständig unter seiner Kontrolle stehen.

Transkontinentale Infrastrukturen

Ein anschauliches Beispiel für diese infrastrukturellen Landnahmen ist der Hafen von Freetown in Sierra Leone. Sowohl historisch als auch gegenwärtig werden hier die engen Infrastrukturverbindungen zwischen Europa und Afrika deutlich.

Bei dem im Jahr 1807 unternommenen Versuch Großbritanniens, per Gesetz den Sklavenhandel abzuschaffen, erlangte die Bucht von Freetown eine Schlüsselstellung. Mit ihrer strategischen Lage an der Grenze von Nord- und Südatlantik sowie ihrem einzigartigen natürlichen Hafenbecken bot sich die Bucht als sicherer Stützpunkt für die britische Marine an. So entstanden die ersten Hafeninfrastrukturen, um von dort die Jagd auf Sklaventransporter aufzunehmen. In den Folgejahren entwickelten sich die Anlegestellen entlang der Küste der Stadt zu einem wichtigen Knotenpunkt im britischen Weltreich, das von hier Kontrolle über den Zentralatlantik ausüben konnte. Mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt entstand darüber hinaus ein großer Bedarf an Kohlestationen entlang der Handelsrouten des Empires. Die kohlehungrigen Schiffe, die die Rohmaterialien für die europäische Industrialisierung transportierten, hatten selbst nur begrenzte Kohlebunkerkapazitäten und mussten deshalb weltweit mit Kohle versorgt werden können.¹¹

Im Zweiten Weltkrieg sollte die strategische Rolle des Kolonialhafens abermals in den Vordergrund rücken. Nachdem die deutsche Kriegsmarine im atlantischen U-Boot-Krieg zusehends die Abhängigkeit Großbritanniens von den „Verbindungsstraßen des britischen Weltreichs“¹² aufzeigte, entwickelten die Alliierten das Geleitzugwesen. Um den infrastrukturellen Kriegen¹³ der NS-Marine entgegenzutreten, sammelten sich Handelsschiffe an sicheren Ankerplätzen und fuhren gemeinsam mit bewaffnetem Geleitschutz im Konvoi. Aufgrund ihrer günstigen Lage wurde die Bucht von Freetown einer der bedeutendsten Sammelpunkte für Schiffe aus dem Indischen Ozean und aus Südamerika. Tausende Schiffe, die wichtige Versorgungsgüter zu den europäischen Kriegsschauplätzen transportierten, machten dort in den Kriegsjahren halt und bunkerten Treibstoff und Wasser.¹⁴

Mit dem Aufkommen leistungsstärkerer und ökonomischerer Schiffsdieselmotoren und dem Zusammenbruch des Empires verlor Freetown allerdings zusehends seine strategische Bedeutung. Gepaart mit der schwierigen politischen Situation in der post-kolonialen Unabhängigkeitsphase und dem sierra-leonischen Bürgerkrieg (1991–2002), in dem der Kampf um die „logistische Hoheit“ dem Hafen außerdem schwer zusetzte, wandelte sich die Rolle der lokalen maritimen Ökonomie stark. Anfang der 2000er-Jahre beschrieb etwa die US-Behörde für Entwicklungszusammenarbeit (USAID) Freetown als einen der teuersten, ineffizientesten und unsichersten Häfen Westafrikas.¹⁵

Dies war als Ausgangssituation für Bollorés Landnahme günstig. Nachdem sich das Unternehmen 2010 im internationalen Bieterverfahren um die Konzession für den Betrieb des Containerterminals in Freetown durchsetzen konnte, investierte es große Summen, um den Hafen in sein Netzwerk zu integrieren. Dazu stand an vorderster Front die Absonderung des Terminals von den übrigen Ankerplätzen und den umliegenden Stadtvierteln.

Diese Modernisierung fiel in eine Zeit der „Versicherheitlichung“ globaler Lieferketten.¹⁶ Umgehend nach den Anschlägen des 11. September 2001 hatte die US-Regierung präventiv ihre Land-, Luft- und Seegrenzen geschlossen. Dies ging zulasten der nordamerikanischen Industrie, denn die Unternehmen mit kleinen Lagerbeständen waren auf ein durchlässiges Grenzregime in den Seehäfen angewiesen. Der „Krieg gegen den Terror“ rückte die Seehäfen als Grenzorte und die Abermillionen Schiffscontainer als mögliche Trojanische Pferde, die Grenzen quasi unkontrolliert passierten, in den Fokus. Als Lösungsansatz für dieses „Problem der Zirkulation“ entstand die Idee einer geografischen Vorverlagerung der eigentlichen Grenzkontrollen. So setzten die USA im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation ein globales Grenzsicherungsprojekt durch, das die Sicherung aller globalen Hafeninfrastrukturen zum Ziel hatte. Nicht mehr die territoriale Grenze des Ziellandes sollte fortan der Ort der zeit- und ressourcenintensiven Kontrolle sein, sondern der jeweilige Ausgangspunkt von Warensendungen.

Dies kam den neuen Terminalbetreibern in westafrikanischen Häfen durchaus gelegen, konnten sie doch so mit Verweis auf die Chiffre des globalen Kriegs gegen den Terror die Terminals zu Sicherheitszonen deklarieren und die Belegschaften einem weitreichenden Disziplinierungsregime unterwerfen. Treffsicher kommentierte ein Mitarbeiter des Hafens in Freetown das neue Terminal: „Dort drüben beginnt nun Europa.“¹⁷ Doch wurden die Grenzen Europas damit nicht nur symbolisch neu verortet. Die technisch modernisierten Containerterminals vereinen die Grenzziehungs- und Differenzierungsprozesse der gegenwärtigen Raumökonomie des Kapitalismus. Denn während die kürzeren Warenumschlagszeiten die Distanzen zwischen Orten verringern und Grenzen zunehmend entlang von Infrastrukturkorridoren verlaufen, führt das für viele Arbeiter*innen im Hafen, aber auch für die von den Auswirkungen der Hafenwirtschaft betroffenen Anwohner*innen zu Verlangsamung und Immobilität. Der Hafen, der zuvor ein alltäglicher sozialer Ort war, wird zur hochgesicherten und schwer überwindbaren Grenzzone. Für die lokale Bevölkerung rückt das Versprechen der Logistik von unbegrenzter Mobilität in nahezu unerreichbare Ferne.

Gerade deshalb ist die Logistik aber auch stets ein umkämpftes Feld. Bereits in den 1990er-Jahren galten westafrikanische Häfen als Hotspots für blinde Passagier*innen, die von dort versuchten, ihre Reise nach Europa anzutreten. Die einst romantisierten Abenteurer*innen, die sich ungesehen auf Schiffen oder Güterwaggons schlichen, sind mittlerweile zu „Gefährder*innen“ der transnationalen Logistik geworden. Reedereien, die neben Waren auch blinde Passagier*innen transportieren, sind dazu verpflichtet, deren Rückreise zu organisieren. Dies ist mit einem hohen administrativen Aufwand verbunden, aber auch mit noch kostenintensiveren Zeitverlusten für die Schiffe, die im Linienbetrieb verkehren. Zudem ist spätestens seit der neuen Versicherheitlichung der Logistik das klandestine Betreten von Schiffen, das logischerweise die vereinbarten transnationalen Sicherheitsprotokolle verletzt, für Hafenbetreiber und Reedereien zum ernsthaften Problem geworden. Neben Imageverlusten drohen ihnen Strafzahlungen und höhere Versicherungskosten.

Vor diesem Hintergrund wird das heimliche Mitreisen auf Schiffen immer gefährlicher. Mitarbeiter*innen der Hafensicherheit versuchen mit Teils rabiaten Mitteln, Menschen vom unerlaubten Betreten der Schiffe abzuhalten. Blinde Passagier*innen, die auf ihrer Überfahrt von Freetown entdeckt wurden, berichten von traumatischen Erlebnissen. Viele berichten von physischen Angriffen seitens der Schiffscrews. Letztere sehen sich bisweilen selbst als Opfer der Reedereien. Sie



müssen nicht nur die Kosten für ihre Arbeitgeber niedrig halten, sondern finden sich in der unfreiwilligen Rolle von Grenzschildern wieder, die die ungleichen Achsen des Welthandels überwachen sollen.

Die in den Sozialwissenschaften oft vertretene These der inhärenten „Unsichtbarkeit“ von Infrastruktur, die erst bei einer Unterbrechung zum Vorschein tritt, muss vor dem Hintergrund der umkämpften Logistik in Frage gestellt werden.¹⁸ So wie die Abwassersysteme moderner Städte zumeist nur für Stadtreinigungen sichtbar sind und die Softwareprotokolle für Programmierer*innen, so ist auch die Sichtbarkeit transkontinentaler Infrastrukturen eine Frage der Position. Eine Infrastruktur zeigt sich oftmals drastisch denjenigen, denen der Zugang zu ihr verwehrt ist oder die ihrer strukturellen Gewalt unterworfen sind. Logistik erfordert die Verbindung der Frage nach (Un-)sichtbarkeit mit der Frage nach (infra-)struktureller Gewalt. In den Worten des Anthropologen Brian Larkin sind Infrastrukturen zuvorderst „Materie, die die Bewegung anderer Materie ermöglicht.“¹⁹ Doch für wen setzen sie Materie in Bewegung? Und wie sind entlang der transkontinentalen Infrastruktur Produktion und Aneignung von Wert aufgeteilt?

Zwischen Differenzierung und Standardisierung

Das Beispiel Freetown zeigt, dass Logistik und Infrastruktur im gegenwärtigen Kapitalismus mit der grundlegenden Ambivalenz von Differenzierung und Standardisierung operieren. Die Logistikbranche benötigt standardisierte Hafenterminals, verlässliche Schifffahrtsrouten und gemeinsame Sicherheitsprotokolle. Harmonisierte Infrastrukturen schaffen transnationale Wirtschaftsräume. Gleichzeitig folgen Logistikakteure der Logik einer räumlichen Arbitrage: Sie nutzen ungleiche Entwicklungen, um Profite zu erzielen.²⁰ Unterschiedliche Lohnstückkosten, laxere Umweltregularien beziehungsweise deren ineffiziente Durchsetzung oder ein geringerer Grad an gewerkschaftlicher Organisation treiben das Geschäftsmodell der transnationalen Logistik. Aufgabe der Logistik ist es also gerade nicht, Differenz und Ungleichheit zu nivellieren, sondern komparative Vorteile produktiv miteinander zu verbinden.

Die Anthropologin Anna Tsing hat hierfür vor einigen Jahren den Begriff des *Lieferketten-Kapitalismus* in die sozialwissenschaftliche Debatte eingebracht.²¹ Grundlage für diese Form des Kapitalismus ist das transnationale Geschäft mit der standardisierten Verkopplung von Ungleichheit. Unternehmen investieren einerseits große Summen in die zu erwartenden Netzwerkeffekte monopolistischer Logistikinfrastrukturen. Sie sichern sich dadurch größtmögliche Kontrolle über global verzweigte Lieferketten und die damit verbundene räumlich ungleiche Wertaneignung. Andererseits setzen sie strategisch auf die globale Vielfalt – ein Euphemismus, der in diesem Bereich vor allem die auseinanderklaffende Schere zwischen Arm und Reich, aber auch Geschlechter- und Klassenverhältnissen meint.

Damit erweitert die Logistik nicht nur die transnationale Arbeitsteilung, sondern führt auch zu einer zunehmenden Polarisierung zwischen Zentren und Peripherien. Aus der Perspektive der Infrastruktur und im Kontext der Weltwirtschaft sind mit diesen Raumkategorien keine festgefügt, sondern relationale Räume gemeint. Das heißt, sie sind dynamisch, und die Frage der Konnektivität und nicht die einer kilometrischen Distanz entscheidet über ihre Position im globalen Kapitalismus.

Aufgabe der Logistik ist es gerade nicht, Differenz und Ungleichheit zu nivellieren, sondern komparative Vorteile produktiv miteinander zu verbinden.

Der transkontinentale Blick auf infrastrukturelle Räume offenbart überdies einen zentralen Unterschied zum historischen Infrastrukturparadigma des modernen Nationalstaates: Während dieser als ordnungspolitischer Akteur idealtypisch eine flächendeckende, das heißt territoriale Erschließung mittels Infrastruktur anstrebte, um Bevölkerung und Umwelt zu kontrollieren und der technischen Welt zu unterwerfen,²² operiert die logistische Raumökonomie zunehmend selektiv und transnational. Sie ist in den wenigsten Fällen in nationalstaatlichen Kategorien zu fassen, sondern operiert entlang miteinander verbundener Knotenpunkte, Zonen und Korridore. In den afrikanischen Ökonomien führt dies zu einschließender Ausschließung. In Sierra Leone etwa stehen den hochgesicherten räumlichen Enklaven und Korridoren weitläufige Gebiete gegenüber, die von der Infrastruktur ausgeschlossen sind.

So kommt auch der Anthropologe James Ferguson zu dem Schluss, dass der globale Kapitalismus den afrikanischen Kontinent weder aufgegeben habe noch ungehindert über ihn hinwegfegte. „Das wirtschaftlich attraktive Afrika erhält sichere Enklaven – unzusammenhängende ‚verwertbare‘ Bereiche, die gesichert, überwacht und im minimalen Sinne mit privaten oder halbstaatlichen Mitteln verwaltet werden. Diese Enklaven sind zunehmend vernetzt, nicht etwa auf nationaler Ebene, sondern in transnationalen Netzwerken, die wirtschaftlich wertvolle Räume in aller Welt punktuell miteinander verbinden.“²³

Fazit

Logistik ist ein geostrategisches Projekt, ein Projekt, in dessen Mittelpunkt transkontinentale Infrastrukturen wie Transportkorridore und Häfen stehen, die Industrieparks, Minen und landwirtschaftliche Betriebe miteinander verbinden. Diese Infrastrukturen der globalen Logistik – oftmals langfristige Investitionen in die gebaute Umwelt – bieten einerseits dem ständig nach neuen Anlagemöglichkeiten suchenden Kapital neue Optionen. Andererseits schaffen sie die Grundlage für zukünftige Investitionen sowie potentielle Zugriffe auf Rohstoffe und Absatzmärkte.

Karl Marx’ Diktum von der „Vernichtung des Raums durch die Zeit“ wird dabei von der Produktion neuer Räume begleitet. Wenngleich auch diese Investitionen in die gebaute Umwelt oft eine Beschleunigung der Umschlagszeit des Kapitals zur Folge haben, ist das neue



Logistikregime nicht mit einer ebenso beschleunigten transnationalen Mobilität verbunden. Mit der Logistik gehen vielerorts neue Grenzbeziehungen und Ausschlüsse einher. Die humanitäre Krise im Mittelmeer und an den EU-Außengrenzen macht dies allzu deutlich. Dies ist die Paradoxie der Logistikindustrie und ihrer Grenzen: Afrikanische Küstenwachen sollen mit EU-Geldern die Außengrenzen Europas an afrikanische Küsten verlagern. Auch Logistikakteure entlang der transnationalen Korridore müssen immer tiefgreifender und selbstverantwortlich das externalisierte europäische Grenzregime verwalten. Sie sollen sicherstellen, dass die asymmetrischen Mobilitätskorridore nicht zweckentfremdet werden.

Jüngere sozialwissenschaftliche Schlagwörter wie etwa die „imperiale Lebensweise“²⁴ oder die „Externalisierungsgesellschaft“²⁵, mit welchen der Zugriff auf die sozialen und ökologischen Ressourcen des globalen Südens sowie die räumliche und organisatorische Auslagerung negativer Effekte auf andere Gesellschaften beschrieben werden, haben also ihre Entsprechung in der Logistik. Indem sie die transnationalen Infrastruktur-Räume organisiert, zementiert die Logistik die ungleiche Rollenverteilung zwischen globalem Süden und globalem Norden und lagert Risiken für Umwelt und Gesellschaft aus.

01 Paul Friedländer: „Die imperialistische ‚Hilfe‘ für Afrika“, in: *Deutsche Außenpolitik*, Sonderheft 1 (1960), S. 67–78, hier S. 70
 02 Ebd., S. 73
 03 Antoine-Henri Jomini: *Abriss der Kriegskunst* [frz. Erstausgabe 1838, dt. Erstausgabe 1881], Zürich 2009, S. 194
 04 Henry Effingham Eccles: *Logistik und Landesverteidigung*, Neckargemünd 1963, S. 55
 05 Siegfried Schönherr: „Das Bonner Streben nach ‚Integration‘ der Logistik in der NATO“, in: *Deutsche Außenpolitik* 10/3 (1965), S. 279–87, hier S. 283
 06 PricewaterhouseCoopers South Africa: *Africa gearing up – Future prospects in Africa for the transportation & logistics industry*, 2013, www.pwc.co.za/en/assets/pdf/africa-gearing-up.pdf (Stand: 14.2.2020)

07 Hapag-Lloyd: *Die Zukunft der Logistikbranche in Ostafrika*, 28.2.2018, www.hapag-lloyd.com/de/news-insights/insights/2018/02/5-steps-to-solidifying-your-supply-chain-in-east-africa.html (Stand: 14.2.2020)
 08 Brenda Chalfin: „Recasting maritime governance in Ghana – the neo-developmental state and the Port of Tema“, in: *The Journal of Modern African Studies* 48/4 (2010), S. 573–98
 09 Desta Wolde Woldearegay, Kavita Sethi, Olivier Hartmann, Antoine H. M. Coste, Gözde Isik: *Western Africa – Container Terminals Concessions: Making the Most of Ports in West Africa*, World Bank Group, Washington DC 2016, S. 8
 10 Ebd., S. 27
 11 Abednego Edho Ekoko: „The Strategic-Imperial Factor in British Expansion in Sierra-Leone, 1882–

1899“, in: *Journal of the Historical Society of Nigeria* 11, 1/2 (1981/82), S. 138–52
 12 Carl Schmitt: *Völkerrechtliche Großraumordnung – mit Interventionsverbot für raumfremde Mächte* [1941], Berlin 2009, S. 36
 13 Vgl. Achille Mbembe: „Nekropolitik“, in: Marianne Pieper, Thomas Atzert, Serhat Karakayali, Vassilis Tsianos (Hg.): *Biopolitik – in der Debatte*, Wiesbaden 2011, S. 63–96, hier S. 81
 14 Allen M. Howard: „Freetown and World War II – Strategic Militarization, Accommodation, and Resistance“, in: Judith A. Byfield, Carolyn A. Brown, Timothy Parsons, Ahmad Alawad Sikainga (Hg.): *Africa and World War II*, New York 2015, S. 183–99
 15 United States Agency for International Development: *Audit of Internal Controls over USAID Relief*

Commodities at the Port of Freetown in Sierra Leone – Audit Report No. 7-636-00-008-P, oversight.garden/reports/usaids/7-636-00-008-P (Stand 17.2.2020)
 16 Versicherheitlichung (englisch *Securitization*) ist ein Konzept, bei dem Sachverhalte unter dem Aspekt der Sicherheit betrachtet werden.
 17 Interview mit Richard Sawyer, Hafenmeister in Freetown
 18 Brian Larkin: „The Politics and Poetics of Infrastructure“, in: *Annual Review of Anthropology* 42 (2013), S. 327–43, hier S. 336
 19 Ebd., S. 329
 20 Aihwa Ong: *Neoliberalism as Exception – Mutations in Citizenship and Sovereignty*, Durham 2006, S. 174
 21 Anna L. Tsing: „Supply Chains and the Human Condition“, in: *Rethinking Marxism* 21/2 (2009), S. 148–76. Vgl. auch dies.:

„Die normale Katastrophe – Risiko-Outsourcing im Lieferketten-Kapitalismus“, in: ARCH+ 230 *Architekturen der Globalisierung* (2017), S. 184–189
 22 Vgl. James C. Scott: *Seeing Like a State – How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, New Haven CT/London 1998
 23 James Ferguson: *Global Shadows – Africa in the Neoliberal World Order*, Durham 2006, S. 39 f.
 24 Ulrich Brand, Markus Wissen: *Imperiale Lebensweise – Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus*, München 2017
 25 Stephan Lessenich: *Neben uns die Sintflut – Die Externalisierungsgesellschaft und ihr Preis*, Berlin 2016