



**Stranded People**

**Connecting the Dots**

Landschaftsräumliche Perspektiven auf transsaharische Migrationsrouten

*Das Titelbild zeigt die Grenzregion zwischen Algerien, Libyen und Niger*





Stranded People - Connecting the dots  
Landschaftsräumliche Perspektiven auf  
transsaharische Migrationsrouten

von

Andreas König

<b>0</b>	<i>Einleitung</i>	1
<b>1</b>	<i>Ein Kontinent in Bewegung – Migration in Afrika gestern und heute</i>	9
1.1	Von Karawanen zu Arbeitsnomaden	10
1.2	In Bewegung: Wandel der afrikanischen Migrationsmuster seit 2000	11
<b>2</b>	<i>Migrationstypen – (unmöglicher) Versuch einer Klassifikation</i>	19
2.1	Unterschiedliche Möglichkeiten der Festlegung von Migrationstypen	20
2.1.1	Zeitliche und räumliche Dimension	20
2.1.2	Rechtliche Dimension	20
2.2	Europa drückt und zieht: Push und Pull durch die Sahara	21
2.3	Von einfachen zu komplexen Sichtweisen	23
2.4	Migrationstypen am Beispiel Libyen	23
2.5	Von der Analyse von Migrationstypen zur Analyse von Migrationsströmen	26

<b>3</b>	<i>Leben im Loop —</i>	29
	<i>Vom Stranden und Zirkulieren der Migranten</i>	
	3.1 Stranden und Leben im Transit	30
	3.2 Spirale der Deportationen, Abschiebungen und andere Gefahren	32
	3.3 Folgen für die Migranten und psychologische Effekte	32
<b>4</b>	<i>Sahara —</i>	37
	<i>Hindernis und Möglichkeit</i>	
	4.1 Landschaftsraum Sahara	38
	4.2 Die Sahara als Drehscheibe für Handel und Migranten	44
	4.3 Die Sahara als Ort der Migration	45
<b>5</b>	<i>Transsaharische Migrationsrouten</i>	51
	5.1 Routen durch die Sahara	52
	5.2 Die westsaharische Route	56
	5.3 Die zentralsaharische Route	59
	5.4 Die ostsaharische Route	68
	5.5 Migrationsrouten - Fazit	73

<b>6</b>	<b><i>Connecting Dots — Migration-Hubs entlang transsaharischer Routen</i></b>	<b>81</b>
6.1	Typen von Hubs	82
6.2	Organisationsformen	83
	Agadez	90
	Gao	94
	Khartum	97
	Tamanrasset	100
	al-Kufra	104
	Sabha	107
	Tinanzaouaten	110
	Maghnia	113
	Oujda	117
	Tanger	120
	Belyounech	123
	Gourougou	126
6.3	Connecting dots - Fazit	132
<b>7</b>	<b><i>Fazit</i></b>	<b>138</b>





# 0 EINLEITUNG

*»Die Wüste ist groß. Je mehr du dich ihr  
näherst, desto weniger siehst du.«  
(Gatti, 2015, S. 252)*

Kaum ein anderes Thema ist in der zweiten Dekade des 21. Jahrhunderts europa-, wenn nicht gar weltweit, so häufig besprochen worden wie das der Migration. Bilder von Flüchtlingstrecks an der ungarischen Grenze, Reportagen aus Flüchtlingscamps in Idomeni, Griechenland, oder anderswo an den Außengrenzen der EU gingen um die Welt. Geflüchtete, die an den Zäunen Nordafrikas auf eine ungewisse Chance warten, prägten die Medienlandschaft ebenso wie die schockierenden Nachrichten über Bootsunglücke von Migranten im Mittelmeer und die vielen Toten, die aus dem Wasser geborgen wurden. Berichte über die kriminellen Machenschaften der organisierten Schlepperbanden in Afrika oder auch über fragwürdige politische Seilschaften zwischen den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union und den nordafrikanischen Ländern heizten die Diskussion über das sogenannte »Flüchtlingsproblem« an. Lösungen, die das Wohl des Menschen im Blick haben, sind Mangelware. Stattdessen geht es in den öffentlichen Diskussionen vermehrt darum, wie der »Migrationsstrom« in Richtung Europa aufgehalten werden kann.

Der Begriff Migration meint zunächst einmal die physische Bewegung von Organismen von einem Ort zum anderen. Migration bedeutet auch das Anpassungs- und Bewältigungsverhalten von Organismen gegenüber der ungleichmäßigen Verteilung und Bereitstellung von Ressourcen bezüglich Raum und Zeit. Auf den Menschen bezogen meint Migration den auf eine bestimmte Dauer

angelegten bzw. den dauerhaften Wechsel in eine andere Gesellschaft, bzw. in eine andere Region (Treibel, 2008, S. 21).

Dies ist eine soziale Realität: Drei Prozent der Weltbevölkerung leben außerhalb ihres Geburtslandes, das sind 215,8 Millionen Menschen. Dazu kommen noch über 700 Millionen Menschen, die innerhalb ihres Geburtslandes migrieren (Brinkbäumer, 2011, S.113). Die Beweggründe dafür, dass Menschen ihr Heimatland verlassen, sind vielfältig, komplex und schwer getrennt voneinander zu betrachten. Neben Krieg und Verfolgung aus politischen, ethnischen oder kulturell-religiösen Gründen gehören auch der Niedergang und die Zerstörung der wirtschaftlichen und sozialen Strukturen (Takaza, 2009, S. 16), wie auch Probleme in der substantiellen Versorgung zu den Hauptgründen für Flucht und Migration.

Während die europäische Öffentlichkeit ihre Aufmerksamkeit vor allem auf die Routen um das Mittelmeer und den Balkan richtet, liegt mein Fokus weiter südlich und nimmt die Migration auf dem afrikanischen Kontinent, von den subsaharischen Ländern in Richtung der nordafrikanischen Küste in den Blick. Denn neben den Tausenden von Menschen, die im Mittelmeer ertrinken oder in Flüchtlingscamps an den Rändern Europas wie in Lampedusa und Idomeni ihr Dasein fristen, finden diejenigen kaum Beachtung, die den beschwerlichen Weg durch die Sahara zwar antreten, von denen aber nur ein geringer Teil an der nordafrikanischen Küste, geschweige denn in

Europa ankommt. Dabei gewinnt dieser Abschnitt der Migration zunehmend an Bedeutung. Das Phänomen des »Strandens in der Wüste« ist mindestens ebenso beachtenswert wie das an den Ufern des Mittelmeers.

Mein Forschungsziel ist die Identifizierung, Analyse und Verräumlichung der unterschiedlichen transsaharischen Routen. Bei dieser Spurensuche lege ich einen Fokus auf die Stationen, die die höchst veränderlichen und ephemeren Zwischenetappen verbinden. Die Migrationsrouten aus dem subsaharischen Afrika nach Europa sind flexible, dynamische Systeme, die sich in Abhängigkeit politischer, infrastruktureller und klimatischer Bedingungen immer weiter modifizieren. Das Routensystem ist mitnichten ein starres Gefüge. Ich möchte sichtbar machen, wie die diversen saharischen Routen über den afrikanischen Kontinent verlaufen, von welchen Einflussfaktoren ihr Verlauf und der Reisealltag geprägt sind. Welche Rolle die landschaftsräumliche Konfiguration bei der Modellierung der Route spielt, soll in besonderem Maße betrachtet werden. Ein weiterer Fokus der Arbeit liegt auf den Stationen zwischen den Routenetappen. Die Orte — von Oasen über kleine Siedlungen bis hin zu urbanen Zentren — sind, so meine These, von elementarer Bedeutung für Migranten, deren (Selbst-)Organisation und Reise-routen und verdienen daher besondere Aufmerksamkeit. Als »dots« sind sie über den gesamtsaharischen Raum verteilt und bilden den Rahmen für die Konfiguration der Migrationsrouten. Eine Ty-

pologie dieser für jeden Migranten essenziellen Orte fehlt bislang.

Im Laufe der Arbeit benenne ich zwar auch immer wieder politische Einflussfaktoren auf Migration und die Herausbildung von Migrationstoruten. Diese Faktoren in all ihrer Komplexität zu analysieren, kann im Rahmen dieser Arbeit aber nicht geleistet werden. Für den hier zugrunde gelegten landschaftsarchitektonischen Zugang sind die Motive der subsaharischen Migranten, die Dokumentation des Lebens und Alltags während des Migrationsprozesses und die Versorgungsnetzwerke von größerer Bedeutung.

Die Quellenlage für ein derartiges Vorhaben ist durchaus als schwierig zu bezeichnen. Während es an reißerischen Darstellungen in der Medienlandschaft nicht mangelt, ist die Bandbreite akademischer Veröffentlichungen nicht groß. Viele Studien beschäftigen sich vor allem mit den afrikanischen Mittelmeerrouten Richtung Europa, den Transit-Ländern des Maghreb, den Schleppernetzwerken und den eingangs erwähnten Stationen. Es gibt des Weiteren noch große Wissenslücken über reguläre, wie auch irreguläre Migration von Westafrika nach Nordafrika und Europa. Dies liegt zum Teil an einem mangelnden Bewusstsein, aber hauptsächlich fehlt es an relevantem empirischen Datenmaterial. Die ostafrikanische Migration vom Horn von Afrika scheint bisher besser dokumentiert.

Bis dato lag der Fokus auf der nicht ausdifferenzierten, nicht analytischen Visualisierung der

Migrationsrouten, auf dem Ausmaß der Migrationsbewegungen und den Methoden der Schlepper. Viele Publikationen verlassen sich dabei auf sekundäre Informationsquellen wie Reportagen und Regierungsquellen. Doch das vorhandene statistische Material ist nicht zuverlässig, weshalb oft stark differierende Angaben gemacht werden müssen. Es gibt vor allem bezüglich der Zahlen der flüchtenden Menschen große Abweichungen, denn zumeist werden nur die Menschen erfasst, die den Weg nach Europa schaffen oder am Mittelmeer scheitern. Die Dunkelziffer ist kaum zu benennen. Diejenigen, die zwischen den Ländern Nordafrikas, den Maghreb-Staaten und den subsaharischen Ländern gefangen sind, hin- und herpendeln, ja buchstäblich in den Wüstenregionen stranden, weil sie von Grenzposten, Militärs oder konkurrierenden Schleppern aufgegriffen, festgesetzt oder zurückgeschickt werden, sind nur schwer zu erfassen.

In den Veröffentlichungen geht es häufig darum, Wege zu finden, die irreguläre Migration einzudämmen, und weniger darum, den Migrationsprozess sowie die Erfahrungen und Motive der betroffenen Migranten zu verstehen. Das saharische Migrationssystem wird dabei in der Regel aus sozial- und politikwissenschaftlicher Perspektive betrachtet. Stehen die Routen und Transitorie im Vordergrund, so fällt dies in das Tätigkeitsfeld der Geografen. Allein einige ethnographische Studien richten ihr Augenmerk auf die Migranten und deren Erfahrungen. Ein bemerkenswertes Beispiel

hierfür ist die körperethnographische Studie »Zwischen Suffering und Styling« (2014) von Kirstin Kastner, die sich den Lebenswelten von Migranten an unterschiedlichen Orten widmet, und deren dadurch gewonnenen Kategorien (wie »hot« und »cool places« ich auch in meiner Arbeit aufgreife (vgl. Kapitel 6).

Eine Untersuchung aus der Sicht der Landschaftsarchitektur ist mit einigen Herausforderungen konfrontiert, denn ein solcher Zugang befindet sich an der Schnittstelle dieser Disziplinen. Hierin liegt aber auch ein Potential. Da zusätzlich zur Berücksichtigung der politischen, gesellschaftlichen und ökonomischen Verhältnissen die Frage der Räumlichkeit aus besonderer, weil auch gestalterischer Perspektive betrachtet wird, kann durch diese interdisziplinäre Bearbeitung neues Wissen entstehen. Die Vermittlung dieses Wissens auch in grafischer Form ist dabei nicht nur als eine Doppelung des Textes zu betrachten. Vielmehr kann die grafische Umsetzung neue Erkenntnismöglichkeiten generieren. Inwieweit dies angesichts der Datenlage möglich ist, wird zu prüfen sein, denn eine weitere Schwierigkeit in der Aufarbeitung ist das mangelnde Karten- und Fotomaterial. Frei zugängliche georeferenzierte Karten Afrikas oder einzelner Regionen, die als Grundlage für die weitere Bearbeitung dienen können, sind kaum bis gar nicht vorhanden. Daher habe ich für die Darstellung der Raumkonfigurationen sowie der Einbettung unterschiedlicher Orte (der »dots«), vor allem Satellitenbilder verwendet.

Diese schlechte Quellenlage ist dabei aber ambivalent zu bewerten. Forschenden ist der Zugang so zwar erschwert, zugleich aber kann nur wünschenswert sein, dass viele Informationen im Verborgenen, im klandestinen Raum der Migranten verbleiben, denn nur so sind diese ohnehin so vielfach bedrohten Menschen zu einem kleinen Teil noch geschützt. Ich bemühe mich daher um einen sensiblen Umgang mit den Informationen.

Vergleichsweise gut dokumentiert sind individuelle Migrationsverläufe in Form persönlicher Berichte von subsaharischen Migranten, die ihren Weg durch die Sahara beschreiben und letztlich auch in Europa angelangt sind. In den Ländern Nordafrikas wie Libyen oder Marokko und den europäischen Inseln (Lampedusa, Pantallaria oder Sizilien) sind *non-governmental Organizations* (NGOs) aktiv und befragen die Migranten über ihre Herkunft, die Migrations-Motive, den Weg und die Schwierigkeiten. Man kann davon ausgehen, dass in diesen Berichten einige Informationen zum Schutz der noch auf der Reise befindlichen Migranten chiffriert sind. Dennoch sind im Vergleich der Berichte immer wieder Ähnlichkeiten erkennbar. Auf diese Übereinstimmungen stütze ich mich.

Die Verdunklung oder Abwandlung von Informationen findet im übrigen nicht nur auf Seite der migrantischen Informanten statt. Auch staatliche Akteure — vor allem die Europäische Union und die europäischen Länder mit Landesgrenzen auf dem afrikanischen Kontinent — haben kein gesteigertes Interesse daran, dass allzu genaue Angaben über den Umgang mit Migranten bspw. durch die Guardia Civil in Ceuta und Melilla oder an anderen nach Afrika ausgelagerten europäischen Außengrenzen bekannt werden.

Nun zum Aufbau: Im ersten Kapitel wird die Rolle der Migration für Afrika im untersuchten Gebiet erläutert. Zudem gebe ich einen Überblick über politische, ökonomische und ökologische Rahmenbedingungen und Ursachen. Vor diesem Hintergrund können die transsaharischen Migrationsrouten und ihre Stationen im Verlauf eingeordnet werden. Von Kontinuität zwischen Karawanenhandel und Arbeitsmigration wird die Rede sein, sowie von der zeitgenössischen Kriminalisierung. Es werden in gegebener Kürze Migrationsgeschichte und Wanderungsverhalten in Afrika beleuchtet.

Anschließend werden im zweiten Kapitel die heterogenen Beweggründe der subsaharischen Migranten für den Entschluss zur Migration näher untersucht, unterschiedliche Migrationstypen vorgestellt, ihre zeitlichen, räumlichen und rechtlichen Rahmen und Ausprägungen aufgezeigt. Am Beispiel Libyen werden die unterschiedlichen Formen und Arten der Migranten und Migration differenzierter betrachtet.

Da die transsaharische Migrationsreise in der Regel kein linearer Prozess ist, sondern als ein stetiger Anpassungsprozess verstanden werden kann, in dem auch Inhaftierungen und Deportationen stattfinden, beschäftigt sich das dritte Kapitel mit

dem »Stranden« an zum Teil unwirtlichen Orten ohne Vor und Zurück. Die Spirale aus Migration und Abschiebung lässt ein Leben im Transit entstehen.

Der Raum, in dem Migration in stetig wachsendem Maße stattfindet, die Sahara, wird im anschließenden vierten Kapitel als ein Möglichkeits- und gleichzeitig Gefahrenraum vorgestellt.

Darauf folgend werden im fünften Kapitel die von mir identifizierten transsaharischen Migrationrouten verräumlicht und in Hinblick auf die jeweiligen Akteure, Organisationsformen und Praktiken differenziert betrachtet. Im Anschluss daran werden zwölf ausgewählte Transitorte, die ich als Migration-Hubs bezeichne, vorgestellt und auf ihre Typologierbarkeit überprüft. Dieser Versuch ist bislang nicht unternommen worden. Die Spezifika und Qualitäten der Hubs werden in Steckbriefen visualisiert und zwar in Hinblick auf bauliche Situation, Infrastruktur, Landschaftsraum, Funktion für Migranten und Ortsansässige, Form der Organisation und Frequentierung. Abschließend gilt es die gewonnenen Erkenntnisse zusammenzufassen, mögliche Kenntnislücken aufzuzeigen und einen Ausblick auf die Entwicklung der transsaharischen Migrationssysteme zu geben.

In allen Kapiteln ergänzen sich Textpassagen mit Infografiken und Mappings auf unterschiedlichen Maßstabsebenen. Darstellungen im gesamtafrikanischen Kontext geben Einblicke in das Gesamtgefüge des Kontinents. Erste Schlussfolgerungen können sich so bereits hier im Lesen erge-

ben. Weitere Mappings werden die subsaharischen und transsaharischen Länder dokumentieren und bezüglich der beleuchteten Aspekte weitere Einblicke über die Routen, deren Verlauf, Veränderung und räumliche Ausgestaltung generieren. Neben Grafiken und Karten ergänzen Bilderstreifen sowie eine fotografische Rekonstruktion eines Routenablaufs mithilfe von found Footage die Untersuchung. Um sich dem Landschaftsraum buchstäblich zu nähern, setze ich Satellitenbilder ein. In der Kontrastierung unterschiedlicher Zoom-Ins werden Routenetappen nachvollziehbar.

Es sei auf zwei sprachliche Entscheidungen hingewiesen. Flüchtende stellen einen großen Teil der Migranten auf den von mir untersuchten Routen dar. Einige werden erst während der Reise zu Flüchtenden, da politische Veränderungen in ihrem Herkunftsland die Rückkehr unmöglich machen. Die Grenzen verschwimmen zwischen den Kategorien so häufig wie zwischen den Ländern. Dennoch fasse ich Menschen mit diversen Motivationen und Biographien gemeinsam unter dem Begriff der Migranten zusammen, also derjenigen, die sich im temporären oder dauerhaften Wechsel zwischen Gesellschaft und Regionen befinden. Nur in diesem Begriff (zu lat. migrare, wandern) ist das Moment der Bewegung im Raum zentral. Zudem sind Differenzierungen wie „Arbeitsmigrant“ oder „Klimaflüchtling“ oft belastet — die Kategorie entscheidet darüber, ob die Fluchtmotivation legitim erscheint. Das Mittel der Bewegung sind aber immer die Routen und diese werden von allen

gleichsam genutzt.

Hat man lange Zeit von einem fast ausschließlich männlichen Phänomen sprechen können, so steigt die Zahl der Migrantinnen beständig und verdient als neues Phänomen unbestritten Aufmerksamkeit. Ich trage den Besonderheiten, die sich daraus ergeben Rechnung, wo es die Quellenlage erlaubt. Dennoch spreche ich aus Gründen des Leseflusses vereinheitlicht von Migranten, es sei denn, das genannte betrifft allein Frauen unter den Migranten. Auch belasse ich es bei Flüchtenden und spreche nicht von »Geflüchteten«. Letztere Formulierung ist im Kontext der Zielländer dringend zu befürworten, im Zusammenhang des Prozesses der Migration wäre der Begriff jedoch schlicht falsch.







# 1 EIN KONTINENT IN BEWEGUNG: MIGRATION IN AFRIKA GESTERN UND HEUTE

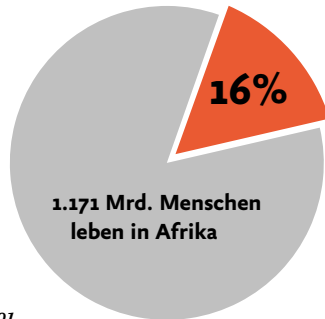


Abb. 01

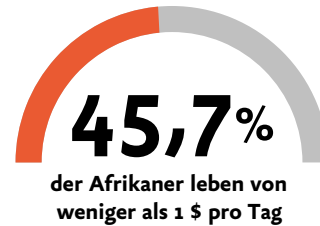


Abb. 02

Migration ist ein fester Bestandteil der menschlichen Zivilisation. Mehr noch: ohne Migration gäbe es diese Zivilisation nicht. Afrika ist der Ursprungskontinent dieser Zivilisation und zugleich Ausgangspunkt der menschlichen Migrationsbewegungen.

Migration gehört also seit jeher zur Geschichte Afrikas. Diese Migration hat viele Gesichter. Reisen und Umsiedlungen innerhalb eines Landes oder einer Region zählen ebenso dazu wie das Niederlassen in Nachbarländern, Flucht und Vertreibungen, aber auch zirkuläre, transnationale, nomadische Reisen wie jene der Tuareg, welche durch ihre Karawanenrouten die Sahel-Region, die Sahara und die nordafrikanischen Küstenregionen miteinander verbanden. Diese Nomaden gehen gerade in jüngster Zeit häufig Verbindungen mit Flüchtlingen und Migranten ein, wie ich in dieser Arbeit immer wieder zeigen werde.

Ziel des vorliegenden Kapitels ist es, einen kurzen Überblick über die Geschichte der Migration in und aus Afrika zu geben und einige dominante Tendenzen der aktuellen afrikanischen Migrationsbewegungen zu benennen. Der regionale Schwerpunkt wird hierbei — wie beim Rest der Arbeit auch — auf den transsaharischen Migrationsrouten liegen.

## 1.1 Von Karawanen zu Arbeitsnomaden

Seit über zweitausend Jahren werden transsaharische Verbindungsrouten für den Austausch

von Waren und in neuerer Zeit auch von Menschen genutzt (Kohl, 2015, S. 57). Kamele übernahmen dabei über weite Teile der Geschichte den Transport und ermöglichten den Handel mit Sklaven, Salz, Gold oder auch landwirtschaftlichen Produkten. Der transsaharische Handel verband den Norden Afrikas mit dem Süden in ökonomischer, politischer, religiöser wie auch in sozialer Hinsicht.

Grundlegend veränderte sich dies in der Kolonialzeit. Bei der Berliner Afrika-Konferenz (1884 - 1885) trafen sich die europäischen Kolonialmächte, um Afrika in die jeweiligen Zuständigkeits- und Machtbereiche aufzuteilen (Ruzoka, 2009, S. 27). Durch die Grenzziehungen der Kolonialmächte entstanden Staaten und Grenzen, die vorher nicht existierten, was den transsaharischen Handel einbrechen ließ (de Haas, 2008, S. 15). Denn die auf den Tischen europäischer Diplomaten vorgenommenen Grenzziehungen und die darauf aufbauende, spätere Bildung von Nationalstaaten nahmen nicht nur keinerlei Rücksicht auf die historisch gewachsenen kulturellen und politischen Räume in Afrika. Sie standen und stehen zudem auch im Widerspruch zu den den traditionellen Bewegung der lokalen semi-nomadischen Gemeinschaften (IOM, 2008, S. 23), die lange bestehende Routen seither nicht oder nur mehr schwer nutzen können. Auch durch den von den Kolonialmächten initiierten Bau von Eisenbahnlinien zwischen dem Sudan und dem Atlantik kam der traditionelle transsaharische Handel zum Erliegen (Austen, 2013, S. 11). Bereits

## Zielregionen der afrikanischen Migranten (in Prozent)

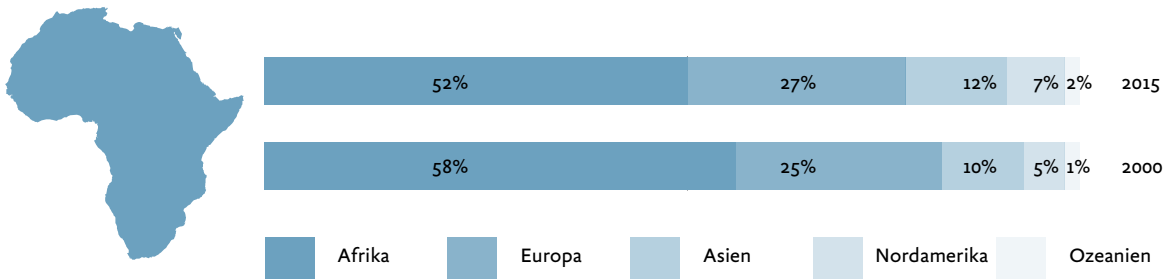


Abb. 03

1825 kam es zu einer ersten Massen-Migrationsbewegung in Afrika (zumindest die erste, die mit schriftlichen Quellen belegbar ist). Im Gebiet des heutigen Tansanias hatte sich aufgrund von Ressourcenkonflikten eine militaristische Gesellschaft gebildet, die massive Fluchtbewegungen in die Gebiete der Nachbarethnien nach sich zog. »Flucht und Migration haben also auch in Afrika von jeher sozioökonomische oder politische Ursachen« (Ruzoka, 2009, S. 28). Allerdings gibt es auch kulturelle und ökologische Motive für Wanderbewegungen (Kohnert, 2006, S. 2), auf die ich in Kapitel 2 näher eingehen werde. Im Zuge der Dekolonisierung Afrikas in den 1960er/70er Jahren und der Etablierung unabhängiger Nationalstaaten setzte sich ein neuer Blick auf Wanderbewegungen im transsaharischen Raum durch. Diese Wanderbewegungen wurden von nun als zwischenstaatliche Migration betrachtet, die die neu entstandenen Nationalstaaten auf unterschiedliche Weise zu regulieren versuchten. Durch den ökonomischen Aufschwung kam es in den 1970er Jahren aber auch zu neuen Migrationsbewegungen: Die wirtschaftlich aufstrebenden Staaten Libyen und Algerien benötigten Arbeitskräfte (de Haas, 2008, S. 15), welche vornehmlich aus den südlichen Nachbarländern kamen. Die Sahara und die transnational agierenden Tuareg jedoch verloren durch die Grenzen und die neu entstandenen Zentren wie Niamey, Algiers, Tripoli, Bamako und Ouagadougou im Landesinneren der jeweilig ebenfalls neu entstandenen Staaten an Bedeutung und Wirkkraft,

da diese Zentren weit entfernt von den Gebieten und Routen der Tuareg lagen (Kohl, 2015, S.57). In den 1990er Jahren gewann die transsaharische Migration erneut Dynamik. Erstens intensivierte Libyen infolge der Sanktionen des Westens seine Beziehungen zu den afrikanischen Ländern, was auch zu einer verstärkten Migration nach Libyen führte (Boubakri, 2004, S.6). Libyen versuchte diesen Zustrom in der Folge zwar durch härtere Immigrationsgesetze zu regulieren. Da die libysche Wirtschaft aber nach wie vor auf migrantischen Arbeitskräfte angewiesen war, führte dies nicht zu einem Abflauen der Zuwanderung, sondern dazu, dass viele subsaharische Migranten in der Folge irregulär in das Land einreisten (de Haas, 2008, S.16). Zweitens trugen wachsende Unruhen und Kriege in den west- und zentralafrikanischen Ländern, die auch zu einem wirtschaftlichen Verfall führten, zu einem erhöhten Anstieg transsaharischer Migration (de Haas, 2008, S. 15). Allein im Zuge des 1999 ausbrechenden Bürgerkriegs in der Elfenbeinküste flohen Hunderttausende Menschen in die Nachbarländern, aber auch nach Südafrika, Gabon, Botswana und Libyen. In den späten 1990er Jahre wurden zudem Algerien, Marokko und Tunesien wichtige Zielorte für subsaharische Migranten.

### 1.2 In Bewegung: Wandel der afrikanischen Migrationsmuster seit 2000

Auch wenn ein Großteil der grenzüberschreitenden afrikanischen Migranten weiterhin in den

# Der Karawanenhandel im transsaharischen Afrika, 800 - 1900



Abb. 04

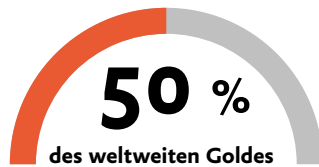


Abb. 05

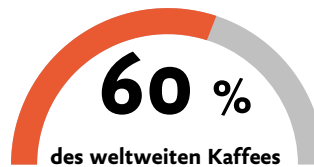


Abb. 06

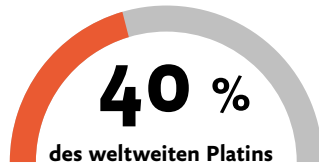


Abb. 07



Abb. 08

benachbarten afrikanischen Ländern bleiben (Kohnert, 2006, S. 2), versuchen seit der Jahrtausendwende immer mehr subsaharische Migranten über die Länder des Maghreb hinaus nach Europa zu gelangen. Ihre verzweifelten Versuche, in die hochgesicherten Exklaven von Ceuta und Melilla oder in kaum seetauglichen Booten über die Straße von Gibraltar nach Spanien, bzw. von Libyen aus auf eine der italienischen Inseln (Lampedusa, Sizilien, Pantallaria) zu gelangen, waren Ausdruck eines massiven Wandels der bisherigen Migrationsmuster. Hierbei kam es zu einer direkten Verlinkung zwischen dem transsaharischen Migrationssystem und dem Migrationssystem des Mittelmeers, in deren Folge sich Libyen von einem Zielland zu einem Ziel- und Transitland von Migranten wandelte (de Haas, 2008, S. 16).

Die Gründe für diesen Wandel sind vielfältig und können hier nur anhand einiger Schlaglichter angedeutet werden: Bereits Ende der 1980er Jahre hatten traditionelle europäische Einwanderungsnationen (Frankreich, Großbritannien) den relativ freien Personenverkehr zwischen ihnen und den ehemaligen Kolonien stark eingeschränkt, was eine einfache, legale Einreise, beispielsweise per Flugzeug, immer schwerer machte. Zugleich aber gab es im Zuge der wirtschaftlichen Liberalisierung der 1990er Jahre eine starke Nachfrage nach billigen Arbeitskräften, die vor allem in Südeuropa immer stärker von Migranten aus Afrika ohne gültige Papiere befriedigt wurde — wie beispielsweise in der Gemüse- und Obstproduktion in Südspa-

nien, dem sogenannten Plastikmeer von Almeria.

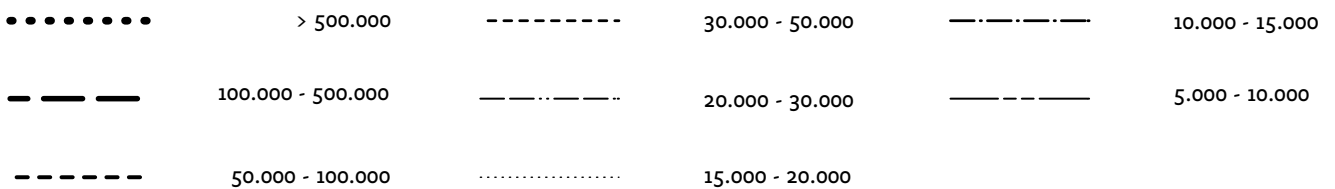
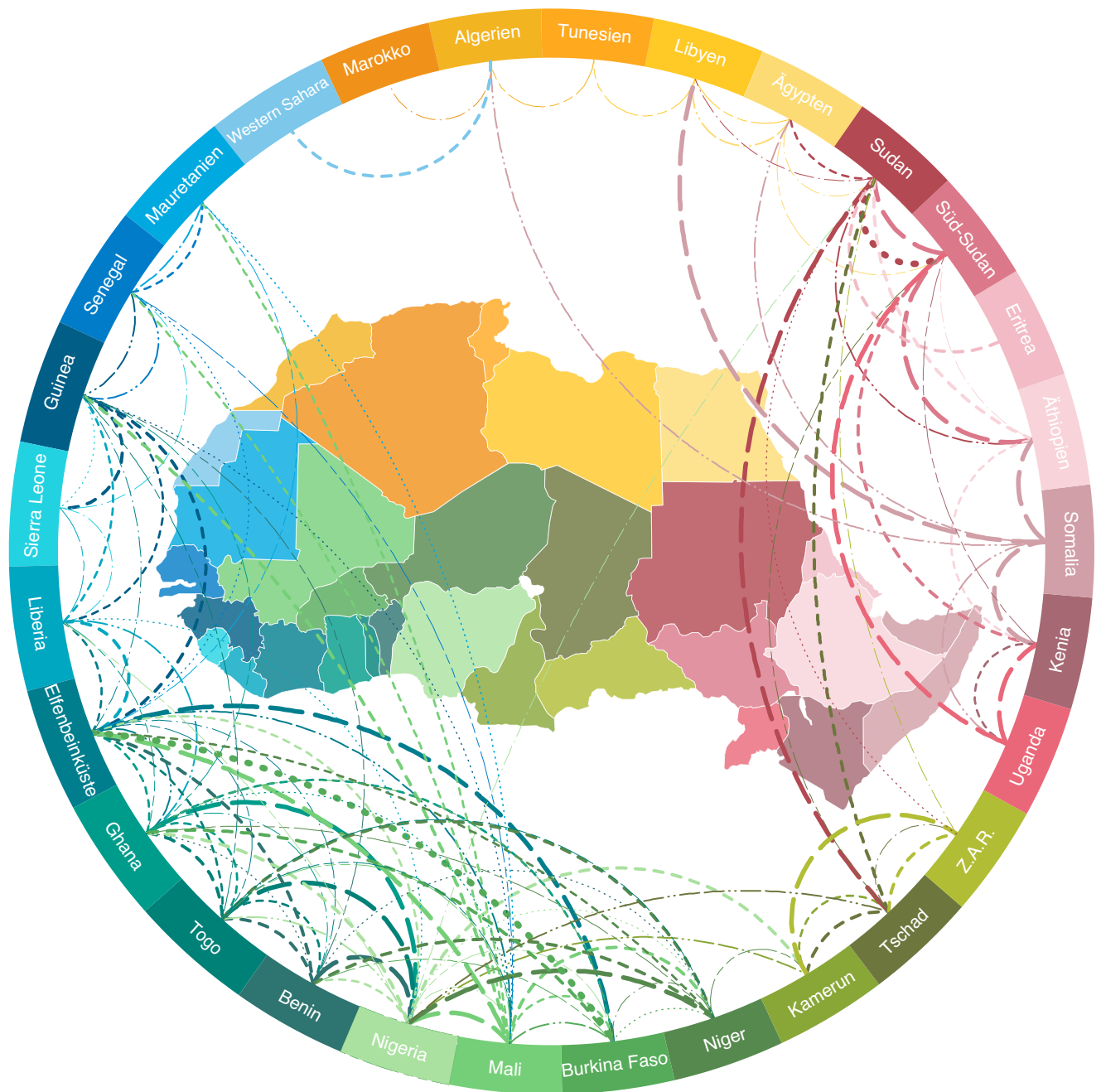
Dass sich immer mehr Menschen auf den gefährlichen, oft tödlichen Weg über das Mittelmeer machten, hängt aber auch mit den vielen Konflikten und der schwierigen wirtschaftlichen Lage in Afrika zusammen. Zwischen 1993 und 2002 herrschten in 27 der 53 afrikanischen Staaten gewaltsame Konflikte oder Krieg, sodass 2005 nahezu 18 Prozent aller afrikanischen Migranten als Flüchtlinge bezeichnet werden konnten (Kohnert, 2006, S. 2).

Hinzu kommt, dass Afrika einen großen Anteil der ärmsten Länder der Erde aufweist und sich die Kluft zu Europa auch aufgrund ungleicher Handelsbeziehungen immer weiter vergrößerte. 2003 lebten knapp 50 Prozent, also ca. 323 Millionen Menschen, der gesamten afrikanischen Bevölkerung unter der Armutsgrenze (IOM, S. 33, 2005). Entgegen der weit verbreiteten Meinung sind es aber nicht die Ärmsten der Armen, die den Weg von Afrika nach Europa antreten. Vielmehr handelt es sich hierbei in der Regel um Menschen mit ausreichenden finanziellen Mitteln sowie höheren Bildungsniveaus. Die Abwanderung von gut ausgebildeten Fachkräften und Akademikern in die Industrieländer, der sogenannte »brain drain«, hat sich für viele afrikanische Staaten bereits selbst zu einem wirtschaftlichen Problem entwickelt, da ein Drittel der Akademiker abgewandert ist (vgl. Kohnert, 2006, S. 2).

Eine weitere Triebfeder für die verstärkten Migrationsbewegungen in und aus Afrika sind

# Binnenmigration Nordafrika 2015

## Menschen außerhalb des Herkunftslandes lebend



neben Krieg und Mangel, wirtschaftliche Not und das rasante Bevölkerungswachstum die mit dem Klimawandel einhergehenden Schädigungen der Umwelt (Kohnert, 2006, S. 2). Dies betrifft vor allem die Degradation der Böden, die Überschwemmungen der küstennahen Regionen oder anhaltende Dürre- aber auch Starkregenperioden, welche beispielsweise bei der El-Niño-Katastrophe im östlichen und südlichen Afrika 2015/2016 40 Millionen Menschen in ihrer Existenz bedrohten. Die Zunahme und Verschärfung der Existenz bedrohenden Umstände in vielen Ländern führte auch dazu, dass eine Gruppe von Migranten, die zuvor einen geringeren Anteil hatte, wuchs: 2005 waren nahezu die Hälfte der insgesamt 16,3 Millionen grenzüberschreitenden Migranten Frauen (IOM, 2005, S. 33).

Ein weiteres zentrales Merkmal der neuen Migrationsmuster ist der starke Anstieg der irregulären oder klandestinen Migration. Diese Entwicklung ist eine unmittelbare Folge einer immer restriktiven Einwanderungspolitik der europäischen Staaten und in Folge auch einiger nordafrikanischer Staaten, der Aufrüstung der EU-Außengrenzen (dem Bau der sogenannten »Festung Europa«), sowie einer zunehmenden Externalisierung der europäischen Migrationskontrolle auf den afrikanischen Kontinent, die sich unter anderem in der von der EU finanzierten Aufrüstung der innerafrikanischen Grenzen und der Einschränkung der Reisefreiheit zwischen den afrikanischen Ländern niederschlägt. Diese europäischen Versuche der

Migrationsabwehr oder des Migrationsmanagements haben die Migration keineswegs stoppen können. Sie haben jedoch die Migrationsrouten Richtung Europa verändert. Und sie haben große organisierte kriminelle Netzwerke entstehen lassen, die nach Schätzungen mittlerweile 80 Prozent der irregulären Migranten nach Nordafrika und Europa schleusen (IOM, 2014, S. 2). Diese übernehmen die logistische Organisation der Reise, den Transport, das Bereitstellen und Fälschen von Dokumenten, das Bestechen von Grenzbeamten und der Polizei, sowie die Unterbringung in den Transitorten (Migration Hubs, siehe Kapitel 6). Durch das Vorhandensein dieser informellen Migrationsstrukturen und das große Angebot von Schleusern und Helfern sind die Voraussetzungen für die Migration niedrigschwelliger geworden. Es ist nahezu ein Rundum-Paket von denen im Migrationsgeschäft arbeitenden Menschen bereitgestellt worden. Die Transportmittel, die Fahrer, das Beschaffen von gefälschten Dokumenten, Bestechung der Grenz- und Polizeibeamten oder auch die Unterbringung während der Reise kann von den informell agierenden Schleppern bereitgestellt werden (Global Initiative, 2014, S. 1).

Die vorliegende Arbeit trägt der Tatsache Rechnung, dass Menschenschmuggel und -handel heute ein bestimmender Faktor der transsaharischen Migration ist. Die Existenz krimineller Netzwerke, die Flucht und Migration als einen lukrativen Geschäftszweig entdeckt haben, darf aber nicht zu dem leider weit verbreitetem Fehlschluss führen,

Migration selbst als ein Verbrechen anzusehen. In Artikel 13 der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte heisst es, jeder habe das Recht, sich innerhalb eines Staates frei zu bewegen, seinen Aufenthaltsort frei zu wählen und auch das Recht hat, jedes Land, einschließlich seines eigenen, zu verlassen und in sein Land zurückzukehren (UN, 1948, S.3). Auch bei den angestrebten Zielen für nachhaltige Entwicklung der UN (*Sustainable Development Goals*) ist unter Punkt Zehn das Ziel formuliert, die Ungleichheit in und zwischen Ländern zu verringern. Dies soll unter anderem durch geordnete, sichere, reguläre und verantwortungsvolle Migration und Mobilität erleichtert werden, mithilfe einer planvollen und gut gesteuerten Migrationspolitik (UN, 2015, S.23). Migration ist also ein unumstößlicher Teil der menschlichen und gesellschaftlichen Entwicklung. Daran hat seit der Entstehung der menschlichen Zivilisation nichts geändert.









## 2 MIGRATIONSTYPEN: (UNMÖGLICHER) VERSUCH EINER KLASSIFIKATION

Verfolgter Flüchtling oder Wirtschaftsmigrant — auf dieser einfachen Zweiteilung basiert die aktuelle Diskussion über und Einteilung von Migranten in Deutschland. Diese dichotome Sichtweise auf Migranten ist aber in zweifacher Art reduktionistisch. Denn einerseits ist die Unterteilung von Migranten anhand deren (vermeintlicher) Motive, ihr Land zu verlassen, und dem damit eng in Zusammenhang stehenden rechtlichen Status, der ihnen hierzulande zugesprochen wird, nur eine Möglichkeit, verschiedene Migrationstypen zu unterscheiden. Andererseits ist eine einfache Festschreibung von Migranten auf einen Migrationstyp in der Praxis nur schwer möglich. Vielmehr vermischen sich hier unterschiedliche Typen und verändern sich auch häufig im Zeitverlauf.

Das vorliegende Kapitel versucht zu Beginn, Migranten anhand unterschiedlicher Faktoren zu klassifizieren. Dabei zeigt sich, dass diese Versuche einer einfachen Klassifikation meist zum Scheitern verurteilt sind und sich Migration in der Praxis als ein komplexer und vielschichtiger Prozess darstellt. Gegen Ende werde ich anhand des Beispiels Nordafrika/Libyens aufzeigen, wie heterogen und vielschichtig die Gruppe der Migranten vor den Toren Europas ist.

### 2.1 Unterschiedliche Möglichkeiten der Festlegung von Migrationstypen

#### 2.1.1 Zeitliche und räumliche Dimension

»Migration ist der auf Dauer angelegte bzw. dauerhaft werdende Wechsel in eine andere Gesellschaft bzw. in eine andere Region von einzelnen oder mehreren Menschen« (Treibel, 2008, S. 21). Wie aus dem Zitat hervorgeht, hat Migration eine zeitliche wie auch eine räumliche Dimension und Ausprägung, womit auch gleich zwei Möglichkeiten der Klassifikation von Migration einhergehen. Hinsichtlich des zeitlichen Aspekts unterscheidet man die Formen Langzeitmigration (über zwölf Monate), Kurzzeitmigration (drei bis zwölf Monate) und vorübergehender Aufenthalt (bis drei Monate). Es wird sich zeigen, dass durch die Fragmentierung der Migration diese Formen nicht immer zu trennen sind, eine individuelle Migration durchaus aus allen drei Typen — zwischen den Stationen — zusammengesetzt sein kann. Neben der Aufenthaltsdauer lässt sich Migration auch hinsichtlich der Destination unterscheiden. So spricht man von Transitmigration, wenn ein Land mit dem Ziel des vorübergehenden Durchschreitens aufgesucht wird, um in ein anderes Land als Zieldestination zu migrieren.

#### 2.1.2 Rechtliche Dimension

Ein Flüchtling ist nach Artikel 1 der Genfer Flüchtlingskonvention von 1951 »eine Person, die sich außerhalb eines Landes befindet, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt, oder in dem sie

## Flüchtlingpopulationen nach UNHCR Regionen (2015)

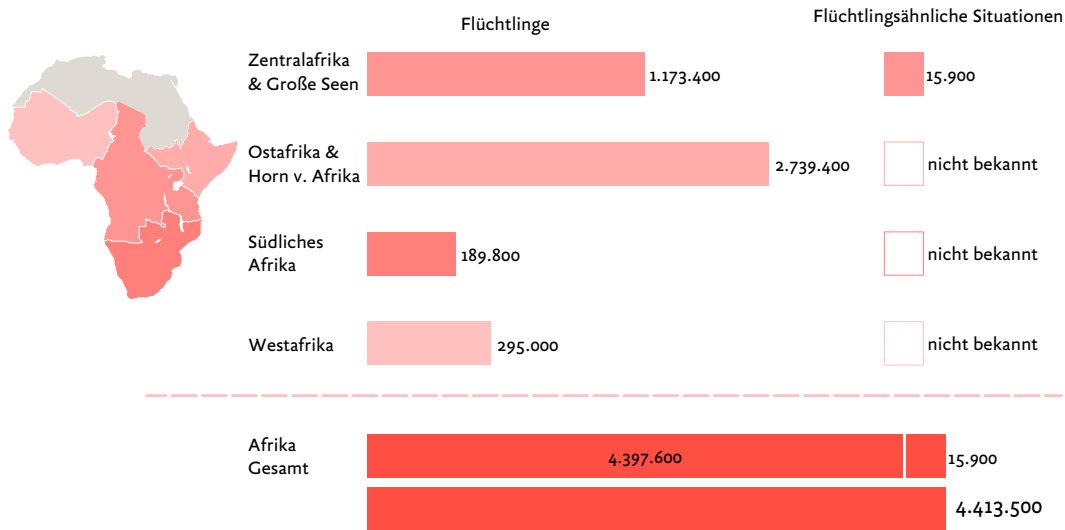


Abb. 10

ihren ständigen Wohnsitz hat, und wegen ihrer Rasse, Religion Nationalität, Zugehörigkeit zu einer bestimmten sozialen Gruppe oder wegen ihrer politischen Überzeugung eine wohlbegründete Furcht vor Verfolgung hat und den Schutz dieses Landes nicht in Anspruch nehmen kann oder wegen dieser Furcht vor Verfolgung nicht dorthin zurückkehren kann« (IOM, 2014, S. 15). Migranten hingegen werden in der Wissenschaft, aber auch im öffentlichen gesellschaftlichen Diskurs meist die Menschen genannt, die wegen wirtschaftlicher Ursachen und aus eigenem Antrieb ihr Herkunftsland verlassen, um ihre Situation zu verbessern (Kohl, 2016, S. 453). Diese Unterscheidung zwischen Flüchtlingen und Migranten ist jedoch in der Praxis kaum haltbar. So ändern sich nicht selten die Rahmenbedingungen und Bedrohungslagen in den verschiedenen Ländern während der individuellen Flucht, sodass eine kategorische Differenzierung kaum dauerhaft sinnvoll erscheint. Wenn z.B. jemand aus ökonomischen Gründen das Herkunftsland verlassen hat und nun mittlerweile Krieg herrscht in dem Land, das er/sie verlassen hat, so verändert sich auch die Motivation und die Person hat neue Schutzbedürfnisse (Gnes, 2013, S. 9).

Irreguläre Migration — so eine weitere Differenzierung — meint, dass die Einwanderung oder auch der Aufenthalt des Migranten gegen die gesetzlichen Regelungen des jeweiligen Einwanderungslandes verstößt (de Haas, 2007, S. 4). Somit ist nicht nur das illegale Einreisen, sondern auch

das Verbleiben des Migranten nach Erlöschen des Aufenthaltsrechts in dem jeweiligen Land gemeint (Haase & Jugl, 2007). Die Grenzen zwischen regulärer und irregulärer Migration sind jedoch fließend. Der Begriff der »irregulären Migration« selbst verweist — im Gegensatz zum Begriff der »illegalen Migration« auch darauf, dass die Frage, was legale und was illegale, was reguläre und was irreguläre Migration ist, keinesfalls mit den unterschiedlichen Beweggründen von Migranten korrespondiert, ihre Heimat zu verlassen (siehe nächster Abschnitt), sondern eine rechtliche Zuschreibung ist, die in den Zielländern getroffen wird.

## 2.2. Europa drückt und zieht: Push und Pull durch die Sahara

Eines der populärsten Modelle, das die Ursachen von Migration zu erklären versucht, ist das Push-Pull-Modell der Migration. Diese von dem Wissenschaftler Everett S. Lee in den 1960er Jahren entwickelte Theorie geht davon aus dass Menschen aus einem Land »gedrückt« und/oder von einem anderen Land an-»gezogen« werden. Migrationsbestimmend sind nach dem Push-Pull-Modell von Lee neben den Faktoren in Verbindung mit dem Herkunftsland und dem Zielgebiet zudem noch persönliche Faktoren und intervenierende Hindernisse.

Zu den Push-Faktoren zählen Einkommen und Beschäftigungsverhältnis, geringes Ausbildungsniveau und ein Mangel an Möglichkeiten,

Kriege und Konflikte

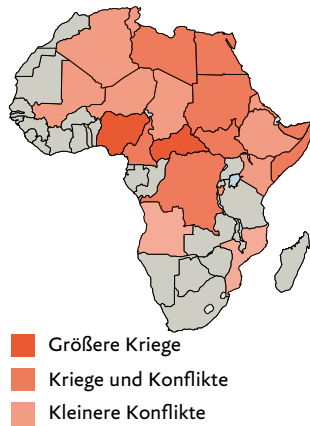


Abb. 11

Demokratie in Afrika

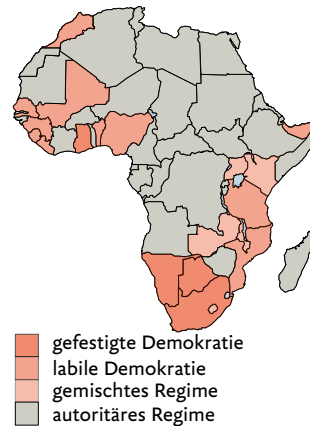


Abb. 12

Hochverschuldete Staaten



Abb. 13

die Verschlechterung der Umweltbedingungen, politische Unruhen und bewaffnete Konflikte, Armut und Menschenrechtsverletzungen (IOM, 2005, S. 14). Unterschiedliche Push-Faktoren können dabei zeitgleich vorliegen, und der Entschluss, das Herkunftsland zu verlassen, kann auf einem Zusammenspiel unterschiedlicher Motivationen beruhen. Außerdem spielen psychologische Faktoren wie Ängste, Hoffnungen und Ambitionen eine nicht untergeordnete Rolle (IOM, 2014, S. 22). Die Pull-Faktoren sind unter anderem eine verbesserte Arbeitsmarkt- und Einkommenssituationen in den Zielländern, sowie (die Hoffnung) auf ein besseres Leben in Freiheit und (Rechts-)Sicherheit.

Europa kann nach diesem Modell sowohl als Push- als auch als Pullfaktor der Migration in Afrika gesehen werden. Zum einen zieht Europa Migranten aufgrund der Aussicht auf Sicherheit und/oder Arbeit an. Auf der anderen Seite ist Europa aber auch auf vielfältige Weise mit den Fluchtursachen auf dem afrikanischen Kontinent verwoben, beispielsweise aufgrund ungleicher Handelsbeziehungen, wirtschaftlicher Ausbeutung oder auch dem Klimawandel (siehe unten).

Afrika ist der Kontinent mit der am schnellsten wachsenden Bevölkerungsrate weltweit. Auch trotz der ökonomischen Zugewinne haben sich die Lebensgrundlagen bzw. die Lebenssituationen für ein Großteil der Bevölkerung nicht verbessert (Global Initiative, 2014, S.1). Die Lebensumstände sind sogar, bedingt durch das starke Bevölkerungswachstum, aber die vielen politischen Krisen und

Konflikte, sowie die zunehmende ökonomische Ungleichheit in Afrika, eher prekärer geworden. Soziale und ökonomische Unterschiede, bewaffnete Konflikte und Verbrechen haben dazu geführt, dass viele Afrikaner nach Veränderung und Verbesserung der Lebenssituation streben und dieses häufig im Norden Afrikas oder in Europa suchen.

Ein weiterer Push-Faktor, der in den jüngeren Zeit dazugetreten ist, ist der Klimawandel. Vor allem die Ausdehnung der Dürrezeiten, die Bodendegradation und die Überschwemmungen der küstennahen Regionen werden in den kommenden Jahren noch vermehrt Triebmittel für großräumige Wanderungsbewegungen sein. Durch die politische Instabilität und die mangelnden ökonomischen Handlungsspielräume sind weite Teile Afrikas überfordert, angemessen mit den aufkommenden Umweltveränderungen umzugehen (Schmid & Borchers, 2010, S. 102). Allerdings gelten nach bisherigem Recht veränderte Umweltbedingungen nicht als legitimer Fluchtgrund, weshalb es auch kaum rechtlich anerkannte Schutzbestimmungen für Personen gibt, die aufgrund veränderter Umweltbedingungen wie Klimawandel ihre Herkunftsregion verlassen. Klimabedingte Migration wird daher im weiteren Verlauf der Arbeit nicht behandelt.

Dies zeigt erneut auf, dass der rechtliche Status, der Migranten in Deutschland und anderen Zielländern zugeschrieben wird, nicht mit der Frage, ob es sich um erzwungene oder freiwillige Wanderbewegungen handelt, korrespondiert.

Putschversuche

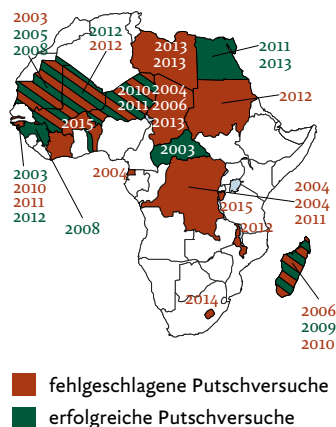


Abb. 14

Krisenregionen

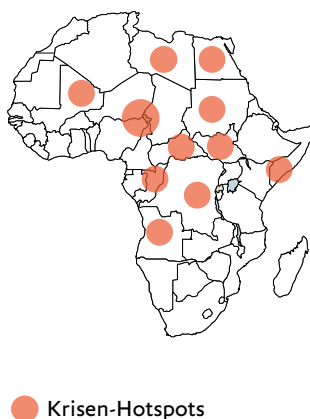


Abb. 15

Korruptions Index 2015

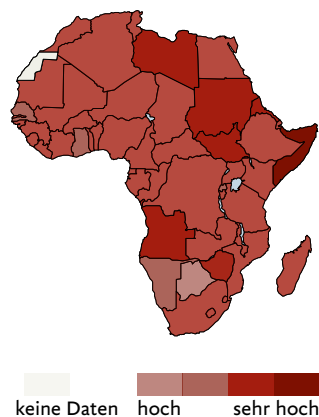


Abb. 16

Denn viele Regionen Afrikas sind als Hauptleidtragende des Klimawandels einzuschätzen, der seine Ursachen vor allem außerhalb Afrikas hat. Dennoch wird Klimaflüchtlingen der Status von legalen Migranten verwehrt.

### 2.3 Von einfachen zu komplexen Sichtweisen auf Migration und ihre Beweggründe

Das klassische Push-Pull-Modell ist für die Analyse der gegenwärtigen Migrationsbewegungen nicht ausreichend, da es der Komplexität des Phänomens der Migration nicht gerecht wird. Zum einen haben die Handlungsräume, also die Entfernung der Destinationen zum Herkunftsland, im Globalisierungsverlauf eine neue Dimension erhalten, so dass bei weitem nicht mehr nur im Nachbarland Schutz oder Perspektiven gesucht werden, sondern die Zieldestinationen häufiger über mehrere Grenzen hinweg liegen. Außerdem funktionieren die Migrationsbewegungen auf dem afrikanischen Kontinent häufig in Gruppen. Das Individuum wird seltener, dafür ist das Migrieren in Gruppen deutlich häufiger wahrzunehmen. So spielt das soziale Netzwerk eine immer bedeutendere Rolle. Hierbei entstehen zweckgerichtete Beziehungen zwischen Migranten, die bereits am vermeintlichen Zielort angekommen sind und denjenigen, die vorhaben die Herkunftsregion zu verlassen. Es entsteht ein nachhaltiger Wanderungsprozess, der mehr und mehr Menschen

nach sich zieht. Durch das generierte Wissen der sich bereits im Zielland befindlichen Personen und dem Informationsaustausch mit denen bisher im Herkunftsland verbliebenen kann sich die Migration für Letztere erleichtern. Diese Kontinuität wird auch als »Kettenmigration« bezeichnet (Schmid & Borchers, 2010, S. 26).

Hinzu kommt, dass Migrationsbewegungen nicht mehr nur zwischen Herkunfts- und Zielland stattfinden, sondern in transnationalen Räumen: ein Leben im Transit ohne festes Ziel und dauerhaftes Niederlassen. Die zirkuläre Bewegung zwischen mehreren Ländern ist immer häufiger zu beobachten. Migrationsbewegungen sind ein komplexes, dynamisches und flexibles System, die sich nicht in ein einfaches Push-Pull-Modell zwängen lassen.

### 2.4 Migrationstypen am Beispiel Libyen

Die geografische Lage Nordafrikas zwischen dem subsaharischen Raum und Europa, und die in den letzten Jahren veränderten politischen Rahmenbedingungen, wie z.B. der »Arabischer Frühling« (2011), führten u.a. dazu, dass sich Hunderttausende von Menschen aus Subsahara-Afrika den nordafrikanischen Raum als Transit- oder Zieldestination auf legalem oder irregulärem Weg durch Migration angeeignet haben (IOM, 2014, S. 6). Die Anzahl der Migranten aus dem subsaharischen Raum ohne spezifizierten Status, die in den Maghreb-Staaten residieren, liegt zwischen 65.000

## Geburtenrate in Afrika

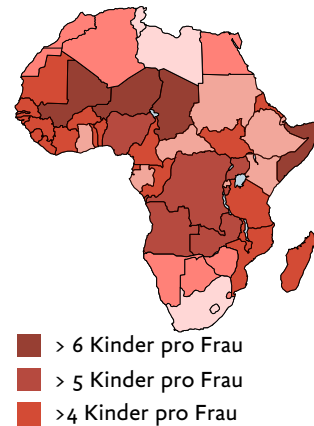
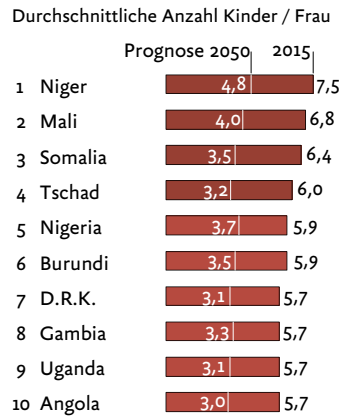


Abb. 17

und 120.000. Die meisten stammen aus dem Senegal, Kamerun, der Elfenbeinküste, Ghana, Burkina Faso, Nigeria, Guinea, Mali, Mauretanien und dem Niger (Kirechu, 2012, S. 92). Am Beispiel Libyen lässt sich besonders gut zeigen, welche Vielzahl unterschiedlicher und sich überschneidender Migrationstypen sich in Nordafrika aufhalten.

Nach Angaben des libyschen Zensus von 2006 (2009 aktualisiert) leben 360.000 legale Wirtschaftsmigranten in Libyen. Allerdings ist es hierbei sehr schwierig zwischen regulären und irregulären Migranten zu unterscheiden, da sich die Migranten zwischen den regulären und irregulären Rechtsräumen bewegen und diese auch häufiger wechseln. Oft überschreiten die Migranten ihre Aufenthaltserlaubnis, so dass sie während des Eintritts in ein Land zwar regulären Status genießen, doch im Verlauf als irregulär eingestuft werden (IOM, 2013, S. 78). Außerdem haben sich seit dem libyschen Bürgerkrieg diese Zahlen stark verändert. Aktuellere Zahlen ließen sich diesbezüglich aber nicht finden.

Die meisten **regulären Wirtschaftsmigranten** kommen aus dem arabischen oder asiatischem Raum, nur einige wenige sind aus Subsahara-Afrika. Zumeist bleiben sie für drei Jahre in Libyen, manche hingegen bis zu 20 Jahren. Die Motivation nach Libyen zu migrieren ist zumeist die bessere Einkommenssituation. Viele reguläre Migranten sparen ihr verdientes Geld, um mit dem verdienten Geld zurückzukehren und ein eigenes Geschäft oder ähnliches in dem Herkunftsland aufzubauen

oder schicken es ihren Familien. Die subsaharischen Migranten steuern meist die wichtigen urbanen Räume wie Tripolis oder Benghazi an, da sie hier größere Chancen haben Lohnarbeit nachzugehen (ebd.).

**Irreguläre Migranten**, die einen wesentlich größeren Anteil in Libyen ausmachen, kommen zumeist aus dem Sudan, dem Tschad und westafrikanischen Staaten wie Niger, Mali, Nigeria, Ghana, Senegal, Guinea, Gambia und Benin (IOM, 2013, S. 80). Vor dem Bürgerkrieg in Libyen 2011 wurde die Anzahl auf ca. zwei Millionen geschätzt. Ein Großteil davon sind männliche Personen zwischen 20 und 30 Jahren, sie kommen aus ärmlich, ländlichen Gegenden und sind häufig nicht oder schlecht ausgebildet. Unter ihnen befinden sich auch viele Analphabeten. Häufig besitzen oder besaßen sie nie eine Geburtsurkunde, einen Personalausweis, geschweige denn einen Pass, wissen mitunter auch nicht, das man zur Einreise in ein Land oder zum Arbeiten diese Dokumente benötigt. Eine der Hauptmotivationen dieser Migranten ist der ökonomische Aufstieg bzw. Arbeit zu finden, um die Familie in ihrer Heimat zu unterstützen (ebd.).

Hinzu kommen noch **saisonale Wirtschaftsmigranten**, die aufgrund von veränderten Umweltbedingungen, wie zum Beispiel Dürre, für einen gewissen, relativ kurzen Zeitraum nach Libyen gehen, um Geld zu verdienen, da die Ernteausfälle die Existenz der hauptsächlich von der Landwirtschaft lebenden Familien bedrohen. Diese kommen vornehmlich aus Ländern wie Mali,



ECOWAS



Abb. 18

Lebenserwartung Ø

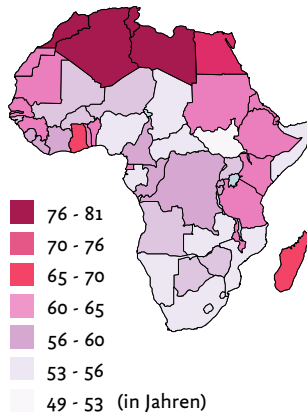


Abb. 19

Bevölkerungsalter Ø

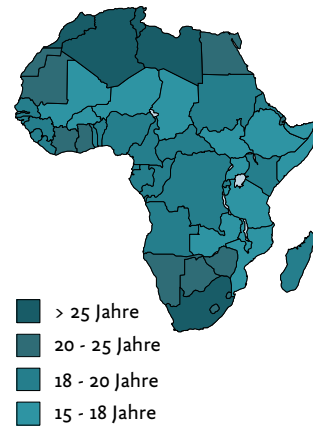


Abb. 20

Niger, Tschad oder auch dem Sudan. Sie suchen sich landwirtschaftliche Betriebe in der Nähe der Grenze, um dort zu arbeiten (IOM, 2013, S. 81). Sie trauen sich nicht weiter in das Landesinnere und wollen auch räumlich nah an ihren Familien sein.

Eine weitere Gruppe sind die **unfreiwilligen Migranten**, die durch Entführung, Fehlinformationen oder durch Menschenhändler nach Libyen gelangen. Sie werden getäuscht und zum Beispiel an einem anderen als zuvor abgesprochenem Ort transportiert, oder ihnen wurden falsche Versprechungen über Arbeitsmöglichkeiten gemacht. Dies trifft vor allem auf die Migranten vom Horn von Afrika zu. Nach dem Transport dieser Migranten verlangen die Schlepper »ihr« Geld, doch da die versprochene Arbeit nicht existiert, werden diese zu Arbeit gezwungen oder müssen auf Geld ihrer Familien warten. Für gewöhnlich konfiszieren die Schlepper die persönlichen Dokumente, wie Pässe, um die Migranten am Verlassen des Landes zu hindern (IOM, 2013, S. 82) und die Migranten erpressbar zu machen.

Eine weitere schutzbedürftige Gruppe sind die **unbegleiteten minderjährigen Migranten**, die über die letzten Jahre einen ansteigenden Trend verzeichnen, wobei das Alter der Minderjährigen immer weiter sinkt. Das Durchschnittsalter der aufgegriffenen Minderjährigen ist in den vergangenen Jahren von 16 bis 17 auf 12 bis 13 Jahre gesunken. Einige von ihnen geben auch ein jüngeres Alter vor, um besonderen Schutz in Europa als Minderjährige zu erhalten. Ein Großteil der in

Malta angekommenen minderjährigen Migranten stammten aus Somalia. Häufig kommen die unbegleiteten Minderjährigen Westafrikas aus armen, ländlichen Gegenden und werden von ihren Familien nach Libyen geschickt, um dort Geld zu verdienen, welches sie zur Unterstützung der Familien nach Hause schicken sollen (IOM, 2013, S. 83). Die unbegleiteten Minderjährigen, die von ihren Familien nach Europa geschickt werden, sollen seltener Geld nach Hause schicken, sondern vielmehr ein besseres Leben für sich selbst aufbauen.

**Weibliche Migranten** werden häufig von männlichen Migranten begleitet und stehen unter deren Schutz oder aber sie reisen ihren Ehemännern, die bereits emigriert sind, hinterher. Es gibt aber auch Fälle in denen die Frauen sexuell ausgebeutet, zur Prostitution gezwungen oder vergewaltigt werden. Nach Angaben der IOM waren 2010 35,5 Prozent der Migranten weiblich (IOM, 2013, S. 85).

**Asylsuchende** machen ebenfalls eine große Gruppe der in Libyen lebenden Migranten aus. Nach Angaben des UNHCR hielten sich 2013 ungefähr 130.000 Asylsuchende in Libyen auf. Diese sind aus ihren Herkunftsländern aufgrund von politischen Unruhen, Krieg, Unfreiheit oder Angst vor Verfolgung geflohen. Dies trifft wir allem auf Menschen aus Eritrea, Somalia, dem Sudan (Darfur) und Äthiopien zu. Hinzu kommen Palästinenser, Syrer und Menschen aus dem Irak. Neben den Fluchtursachen werden sie auch durch die wirtschaftlichen und arbeitstechnischen Möglichkeiten nach Libyen gelockt (IOM, 2013, S. 86).

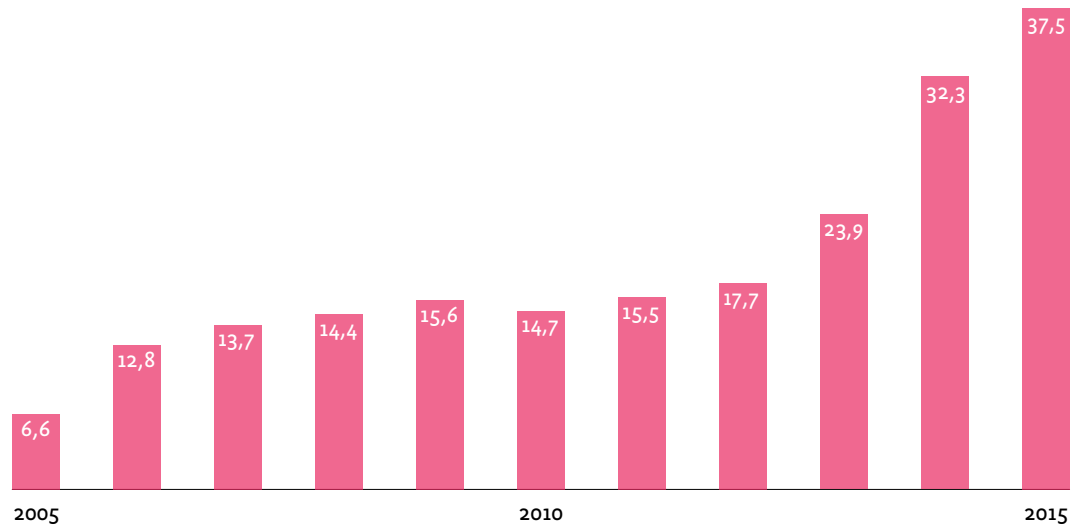
**UNHCR geschützte Binnenvetriebene in Millionen (weltweit)**

Abb. 21

In Eritrea werden Männer und Frauen zwischen 18 und 40 Jahre zum Militärdienst gezwungen, bei Verweigerung droht Folter und Gefängnis (Hamood, 2006, S. 27). Die Sudanesen fliehen vor dem Krieg in Darfur und suchen innerhalb des Sudans oder in benachbarten Ländern wie Libyen Schutz (Hamood, 2006, S. 26). Außerdem mussten viele sudanesishe Flüchtlinge die Region um Darfur verlassen, weil die Regierung in Khartum seit den 1990er Jahren versucht die separatistische Bewegung in dieser Region zu bekämpfen (IOM, 2013, S. 88). Es wird davon ausgegangen, dass ca. ein Viertel der Somalier außerhalb von Somalia lebt. Die Unruhen, Bürgerkriege und Verfolgungen der 1990er Jahre bis zur Mitte der 2000er Jahre sorgte dafür, dass sich das Land destabilisierte, für die zivile Bevölkerung zunehmend unsicherer wurde und die Lebensbedingungen sich immer weiter verschlechterten (Hamood, 2006, S. 27). Menschen aus Äthiopien berichten immer wieder von Unruhen zwischen einzelnen Stämmen und auch politischer Unterdrückung.

Die Asylsuchenden vom Horn von Afrika sind zumeist männlich und im Alter zwischen 20 und 30 Jahre. Von den Grenzbeamten, dem Militär und der Polizei werden sie wie irreguläre Migranten behandelt, eingesperrt und zurückdeportiert. Deswegen leben sie meist versteckt und versuchen die Öffentlichkeit zu meiden. Hinzu kommen rassistische Übergriffe bei der Arbeit. Für Asylsuchende aus dem arabischen Raum, wie dem Irak, Syrien oder Palästina funktioniert die Integration

aufgrund der gleichen Sprache und Religion meist besser (IOM, 2013, S. 86).

### 2.5 Von der Analyse von Migrationstypen zur Analyse von Migrationsströmen

Bei den mannigfaltigen Formen und Arten der Migration und Migranten werden die Grenzen zwischen unterschiedlichen Migrationstypen, zwischen verschiedenen Motivationen für Migration sowie zwischen irregulärer, illegaler und legaler Migration immer schwieriger zu unterscheiden. Die Anzahl der Zielgebiete, die involvierten Nationalitäten und die Reise- bzw. Migrationsrouten steigen konstant. Außerdem ist eine Zunahme der Fragmentierung bezüglich der Migrationsmuster feststellbar. Das bedeutet, dass sich die Migrationsreisen auf mehrere Jahre ausdehnen und sich die Motive der Migranten währenddessen verändern können.

Die vorliegende Arbeit trägt diesen Umständen Rechnung und wählt zugleich eine andere Perspektive auf Migration. Anstatt zu versuchen, Migranten in unterschiedliche Migrationstypen einzuteilen, stellt die Analyse von Migrationsbewegungen ins Zentrum, den Routen der subsaharischen Migranten, und den zentralen Knotenpunkten, die sie dabei passieren oder zu denen sie immer wieder zurückkehren. Sie fragt nach dem WIE der Migration im transsaharischen Raum.

**UNHCR geschützte  
Binnenvertriebene (internally displaced people / IDPs)**

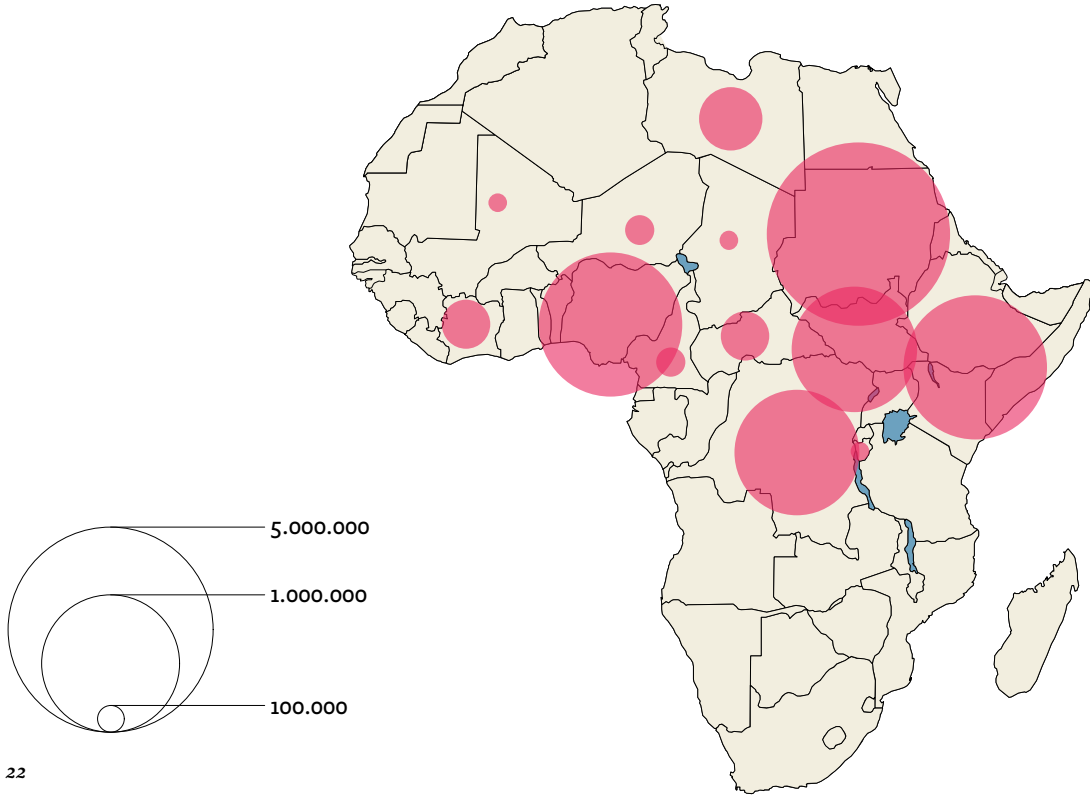


Abb. 22

**UNHCR geschützte  
Binnenvertriebene (in Zahlen)**

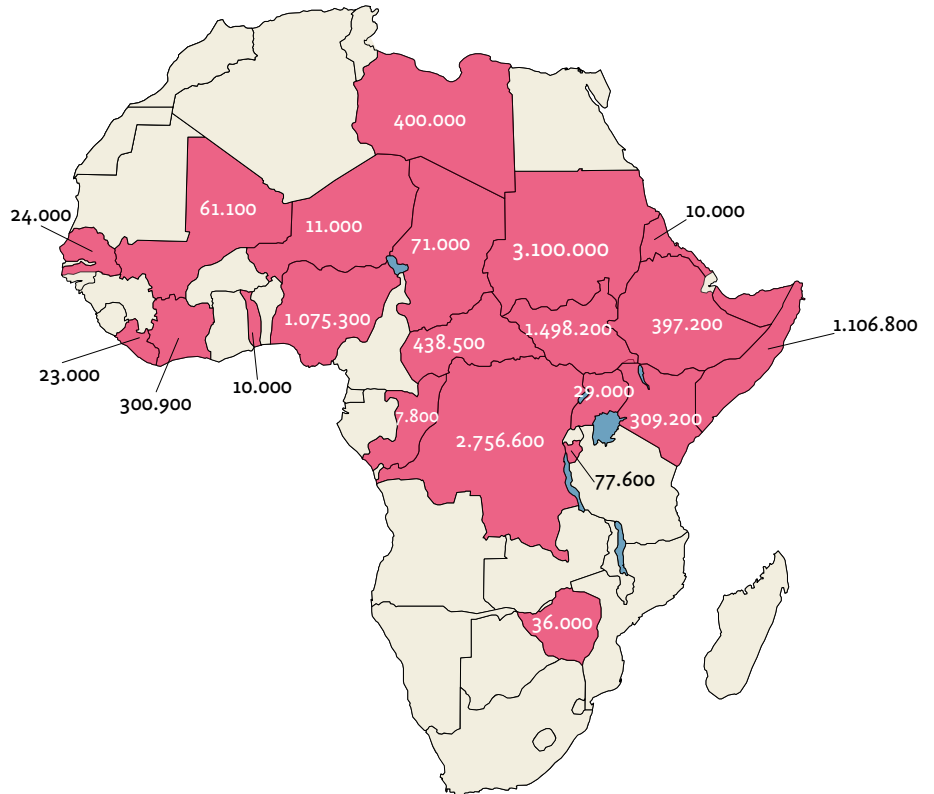


Abb. 23





## 3 LEBEN IM LOOP —

# VOM STRANDEN UND ZIRKULIEREN DER MIGRANTEN

Das Migrationsmuster von subsaharischen Migranten nach Nordafrika und Europa ist in der Regel kein linearer Prozess, sondern ein stetiger Anpassungsprozess an die jeweils gegebene politische und ökonomische Lage in den Herkunfts-, Transit- und Zieldestinationen. Die Route wird fortwährend neu geplant, neue Stationen werden dem Weg hinzugefügt und andere wiederum vermieden. Auch verändert sich im Laufe der Reise womöglich die Zieldestination, da entweder kein Weiterkommen mehr möglich erscheint, oder die Transitdestination sich als zweitbeste Wahl herausstellt und die Risiken für das weitere Reisen zu hoch erscheinen. Häufiger ist allerdings das unfreiwillige »Stranden« an den immer gleichen Orten. Deportationen durch die Polizei oder das Militär sorgen dafür, dass vor allem irreguläre Migranten und Asylsuchende sich immer wieder im Niemandsland der Grenzregionen von Ländern wiederfinden. Die subsaharischen Migranten werden im Landesinneren der nordafrikanischen Staaten aufgegriffen, zunächst durch die lokalen staatlichen Sicherheitskräfte verhaftet und dann in LKWs oder Transporter geladen und an die südliche Grenze des Landes verfrachtet. Diese Orte bieten häufig kaum Schutz und befinden sich nicht nur politisch, sondern auch rechtlich im Niemandsland.

### 3.1 Stranden und Leben im Transit

Viele Migranten stranden in Transit- oder Zielländern ohne die Möglichkeit auf ein Weiterkommen oder einen legalen Status. In ihr Herkunftsland können sie nicht zurückkehren, weil ihnen die Mittel fehlen, das Herkunftsland sich immer noch in einem unsicheren Zustand befindet oder weil es ihnen unmöglich geworden ist wieder zurückzukehren (Dowd, 2008, S. 3).

Ebenfalls nicht zu unterschätzen sind Verantwortungsgefühl und Scham der Migranten gegenüber der zurück im Heimatland gebliebenen Familie, die alle Hoffnungen auf den Auserwählten gesetzt und das Ersparte zusammengetragen hat. Das Stranden ist mit einem Ohnmachtsgefühl verbunden ohne Aussicht auf eigenmächtige Veränderung. So sehr diese erzwungene Unterbrechung, die ewige Schleife und das Feststecken in der Wüste in der heutigen Migration zum Alltag gehören, so wenig ist sie im Bewusstsein der Menschen in den Zielländern Europas.

Die wichtigsten Faktoren, die das Stranden der subsaharischen Migranten beeinflussen, sind die Grenzkontrollen und -überwachungen, sowie der Mangel an Dokumenten und finanziellen wie materiellen Ressourcen (Dowd, 2008, S. 12). Seit den 1990er Jahren versucht die Europäische Union die eigenen Grenzen zu stärken und auch die Grenzkontrollen der Transitländer zu externalisieren, um die Migranten schon in den jeweiligen Transitländern zurückzuhalten. Die Richtlinien der EU

sehen vor, dass Wiederaufnahme-Vereinbarungen getroffen werden, die vorsehen, dass Migranten und Asylsuchende von den Transitländern wieder aufgenommen werden sollen. Die EU übt Druck auf die nordafrikanischen Staaten aus, diese Wiederaufnahme-Vereinbarungen zu unterschreiben. Im Gegenzug verspricht die EU den Ländern Entwicklungshilfe, finanzielle Unterstützung für die Grenzsicherung und militärische Ausrüstung (ebd.).

Fehlende Dokumente wie Pässe, Arbeits- und Aufenthaltserlaubnisse sowie ein Mangel an finanziellen Ressourcen sind die am häufigsten von Migranten genannten Gründe für ihr »Stranden«. Die Dokumente gehen verloren, werden von den Schleusern und Schleppern gestohlen, konfisziert oder um die wahre Identität und Herkunft zu verschleiern. Der Mangel an finanziellen Mitteln hindert die Migranten daran in ein Drittland oder zurück in das Herkunftsland zu gehen. In den meisten Fällen sind die finanziellen Ressourcen aufgebraucht, wenn die subsaharischen Migranten die Transitländer Nordafrikas erreichen. Das Geld wird gestohlen oder die Schlepper verlangen wesentlich mehr für den Transport, als zuvor abgesprochen war und da viele Migranten ihre Reise in mehreren Etappen zurücklegen und auch Geschäfte mit mehreren Schlepper(-unternehmen) machen, unterschätzen sie häufig die Kosten für die Reise (Dowd, 2008, S. 14). Hinzukommen die

Schulden, die die Migranten in ihren Herkunftsländern gemacht haben, um die Reise nach Europa zu finanzieren. Auch dies ist ein Grund, warum die subsaharischen Migranten nicht in ihr Herkunftsland zurückwollen. Hinzu kommt noch das nicht zu unterschätzende Schamgefühl der gestrandeten Migranten, die Angst als Versager zurückzukehren. Jedoch sind die Gründe für das nicht zurückkehren Wollen sehr vielfältig und können nicht für alle Migranten verallgemeinert werden. Auch ist es schwierig zu unterscheiden, ob es sich um nicht Wollen oder nicht Können handelt. Ein Großteil der Migranten strandet, weil der Asylantrag abgelehnt wurde und ihnen die finanziellen Mittel und die nötigen Dokumente fehlen.

Irreguläre Migranten sind besonders verwundbar und Menschenrechtsverletzungen und Missbrauch leicht ausgeliefert. Ihnen mangelt es an einem offiziellen Status, sie werden nicht durch Gesetze geschützt, sind der Willkür von Grenz- und Polizeibeamten ausgesetzt und müssen gleichzeitig noch rassistische und fremdenfeindliche Angriffe der Zivilbevölkerung fürchten. Auch ist es sehr schwierig für sie, geeignete Unterkünfte zu finden, da ohne finanzielle Ressourcen und Dokumente mit ihnen keine Mietverträge ausgehandelt werden können (Dowd, 2008, S. 19). Diese prekäre Gesamtsituation führt zusammen mit der zunehmenden Verfügbarkeit von Smartphones, dass sich soziale Netzwerke für die gestrandeten Migranten ausbilden, die geographische, kulturelle und politische Grenzen überwinden (Kohl, 2015, S. 75).

### **3.2 Spirale der Deportationen, Abschiebungen und andere Gefahren**

Wenn die subsaharischen Migranten von der Polizei oder dem Militär des jeweiligen Landes verhaftet werden, haben sie vier Möglichkeiten. Diejenigen, die noch finanzielle Mittel zur Verfügung haben, können versuchen die Polizei zu bestechen und dadurch wieder freigelassen zu werden. Korruption ist in den meisten afrikanischen Ländern stark ausgeprägt (Abb. 16) und schließlich versuchen alle an dem Geschäft mit den Migranten mitzuverdienen. Diejenigen Migranten, die keine finanziellen Reserven mehr aufweisen können, werden entweder per Flugzeug in ihr Herkunftsland zurückgeflogen oder mit vielen anderen Migranten auf einen LKW geladen und zur südlichen Grenze des Landes gebracht. Zumeist handelt es sich bei den Grenzgebiete um Wüstenregionen ohne infrastrukturelle oder soziale Versorgung. Auch hier besteht die Möglichkeit der Bestechung, so dass einige wieder mit der Polizei wieder zurückgeführt werden. Die vierte Option stellt das Kidnapping dar. Menschen aus der zivilen Bevölkerung, teils in das Schleusergeschäft involviert, kaufen die Migranten bei der Polizei frei, um sie danach als eine Art Leibeigene oder Geisel zu nehmen, bis sie von den Familien in den Herkunftsländern wieder freigekauft werden (Kirch, 2012, S. 96). Nachdem Libyen über mehrere Jahre bereitwillig Migranten als Arbeitskräfte aufgenommen hatte, häuften sich die Deportationen

und Abschiebungen - zum Teil wegen schlechterer politischen Verhältnissen zwischen Marokko und den Herkunftsländern der Migranten und auch aufgrund der verschlechterten wirtschaftlichen Lage des Landes (Hamood, 2006, S. 35). Die Abschiebungen und Deportationen betreffen dabei alle Migranten, die in marokkanischen Gewässern oder innerhalb der Grenze Marokkos aufgegriffen werden (Migreurop, 2009, S. 12). Die Deportationen finden aber auch in Libyen und Algerien statt. Bevor die subsaharischen Migranten deportiert werden, landen sie im besten Falle vor einem Gericht, wo ihnen ohne Verteidigung und Übersetzung der Prozess gemacht wird. Bis zur Abschiebung werden sie dann in extra dafür vorgesehenen Gefängnissen inhaftiert (ebd., S. 31). Nordafrikanische Länder wie Marokko oder Libyen wurden in der Vergangenheit mal als Zieldestinationen, dann wieder als Transitländer bezeichnet. In den vergangenen Jahren veränderte sich dies erneut und so sind aus ihnen Zielländer für irreguläre Migranten geworden. Doch sind die Unterbringungs- und Lebensbedingungen, nicht zuletzt auch aufgrund der hohen Zahl an Flüchtlingen, unzumutbar.

### **3.3 Folgen für die Migranten und psychologische Effekte**

Diese Vorgänge, die auch Folge der Externalisierung der EU-Außengrenzen sind, fördern die Marginalisierung der Migranten und ihr Verschwinden aus dem öffentlichen Sichtfeld. Sie



verstecken sich in Wäldern und Höhlen, wo sie von der Öffentlichkeit nicht wahrgenommen werden können oder sie finden in besetzten Häusern Unterschlupf, die von Schleusern oder Schleppern kontrolliert werden. Diese aber sind selbst eine Art Gefängnis, da sie nur sehr selten diese zumeist überfüllten Häuser verlassen oder ausschließlich über Boten versorgt werden (IOM, 2013, S. 37). Neben diesem Leben im informellen Sektor und der sozialen Exklusion leben die Migranten in konstanter Angst vor Verhaftungen, Überfällen und Deportationen (IOM, 2013, S. 41), die sie bestenfalls abermals eine Station zurück versetzen würde. Dieser Vorgang kann sich mehrfach wiederholen, sodass die subsaharischen Migranten in einer Dauerschleife gefangen sind.

Dieser Stillstand in ihrer migratorischen Reise hat kein Ablaufdatum. Es kann sich von Wochen, über Monate und Jahre erstrecken ohne eine Versicherung, das sie jemals diesen Teufelskreis verlassen können. Das Warten auf die nächste Chance wird zur Hauptbeschäftigung der subsaharischen Migranten. Sie werden in die Passivität getrieben, laufen so Gefahr, den eigenen Antrieb zu verlieren und sind dazu gezwungen als »Geister« ohne Perspektive im Niemandsland zu leben. Sie stranden in der Wüste, haben keine Möglichkeit mit der Außenwelt zu kommunizieren oder gehört zu werden, erleben auf der einen Seite Verstörung und Isolation und auf der anderen Seite müssen sie schwere körperliche Arbeit zu einem sehr niedrigen Lohn bei unzureichender Ernährung leisten,

was zur vollständigen körperlichen Erschöpfung führt (Brachet, 2005, S. 250).

Als weiblicher Migrant werden sie nicht selten in die Sexarbeit getrieben. Im Niemandsland der Deportationen bildet sich ein ökonomisches System aus Dienstleistungen und Handel, das sich ausgewählten Bedürfnissen der Migranten anpasst. Märkte, Unterkünfte, Restaurants und Bars, sowie Geldwechselstuben, Telefongeschäfte, Polizeistationen und Tankstellen halten Einzug in diese Orte, sodass auch die einheimischen Bewohner ihren Anteil am dem Migrationsgeschäft haben und weitere gegenseitige Abhängigkeiten entstehen (ebd.). Was fehlt, sind Akteure, die das Wohl und den Schutz der Migranten zum Ziel haben. Die Verletzbarkeit der Migranten ist in diesen rechtsfreien Räumen noch stärker ausgeprägt, doch keine Behörde oder NGO kann sich hier für die Rechte der Migranten einsetzen.

### Grenzlängen Nordafrika

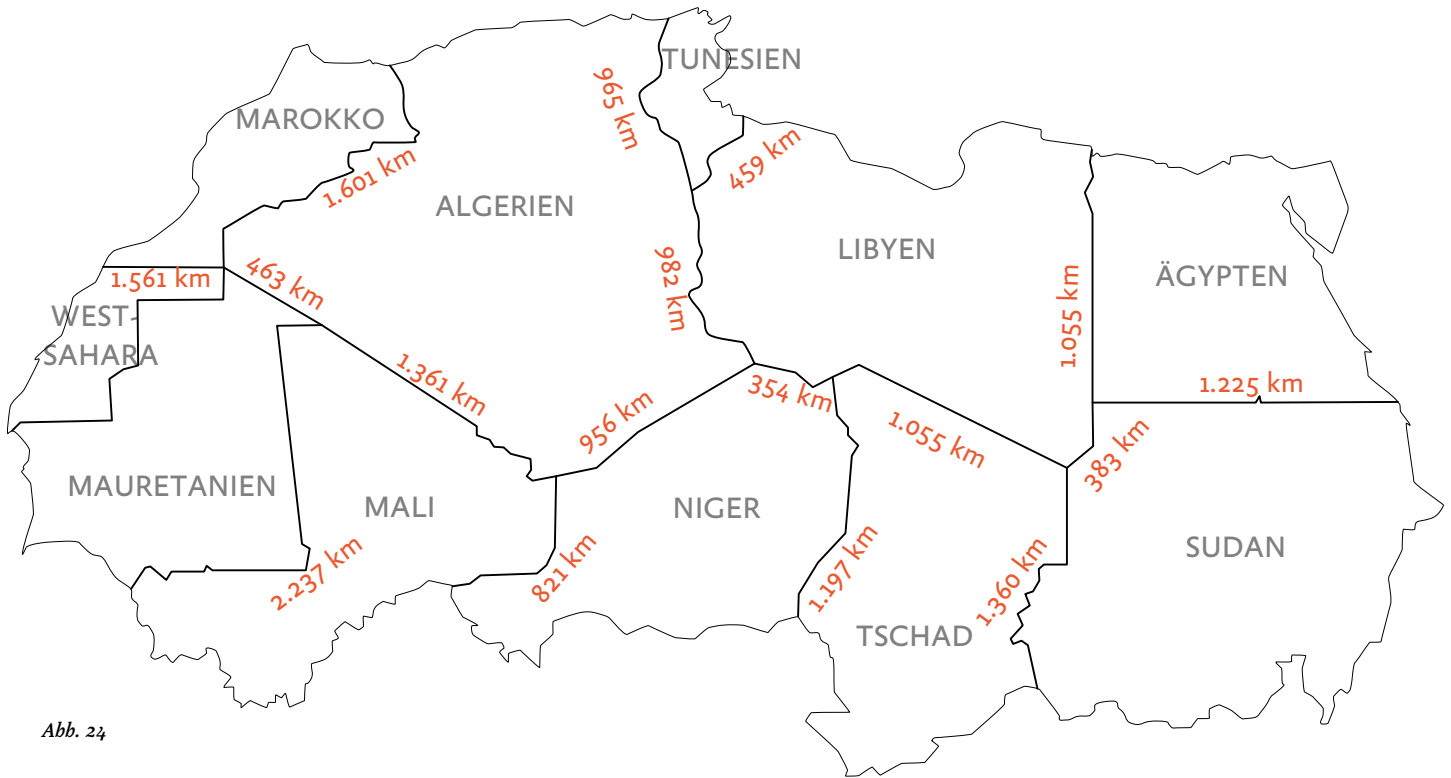


Abb. 24

### Deportationen in Nordafrika

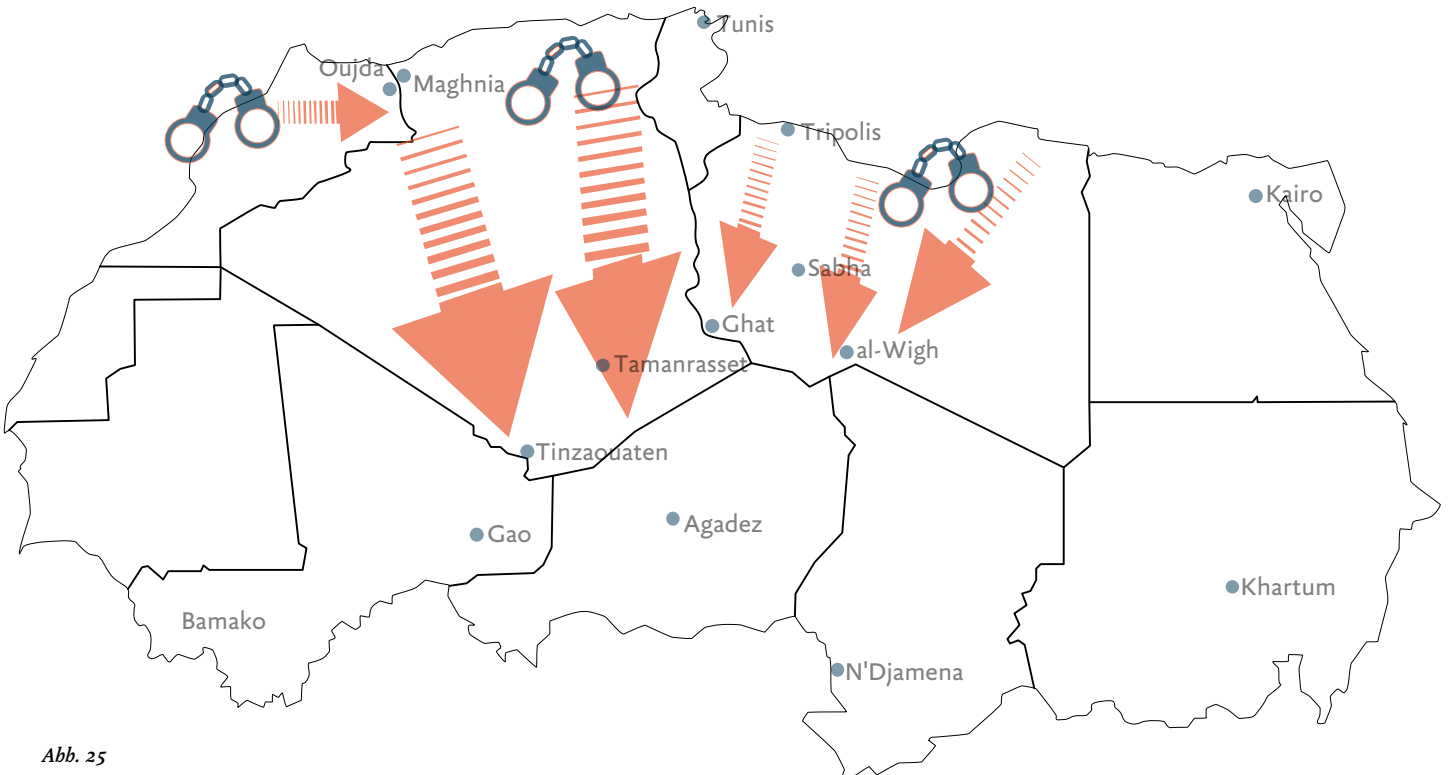


Abb. 25







# 4 SAHARA-

## HINDERNIS UND MÖGLICHKEIT

Afrika, der zweitgrößte Kontinent der Erde, ist durch das Mittelmeer, das Rote Meer, den Indischen und den Atlantischen Ozean begrenzt. In Afrika befinden sich mehr Länder als auf allen anderen Kontinenten und der Kontinent beheimatet die größte Trockenwüste dieses Planeten - die Sahara.

Der Begriff »Sahara« stammt aus dem Arabischen und bedeutet übersetzt »Wüste« oder »Wüsten« (arabisch صحارى) und der Plural ist, wenn man von der Sahara spricht, auch durchaus zutreffend. Denn im Gegensatz zu der weit verbreiteten Annahme, dass die Sahara eine komplette Sandwüste ist, ist die Sahara nur zu 25 Prozent mit Sand bedeckt. Der weitaus größere Teil besteht aus Kies, Geröll, felsigen Ebenen und Plateaus (Austen, 2013, S. 16). So besteht die Sahara eher aus einem Mosaik vieler Wüstenarten.

Die Sahara spielt eine wichtige Rolle im Migrationssystem der Migranten aus dem subsaharischen Afrika Richtung der nordafrikanischen Küsten und Europa. Sie verbindet und hindert, ist Gefahr aber auch der Raum, der vielfach erst den Austausch von Waren und Kultur, die Wanderungen von Menschen möglich macht und seit Jahrhunderten gemacht hat. Aus diesem Grund soll dieser extreme und buchstäblich an die Grenzen gehende Landschaftsraum näher betrachtet werden.

### 4.1 Landschaftsraum Sahara

Im Westen grenzt die Sahara an den Atlantischen Ozean, im Norden an das Atlasgebirge und das Mittelmeer, im Osten an das Rote Meer und den Sudan und im Süden wird sie vom Tal des Flusses Niger begrenzt. Die Sahara teilt sich auf in die West-Sahara, das zentrale Ahaggar-Gebirge (auch Hoggar, arabisch جبال هقار) im Süden Algeriens, das Tibesti-Gebirge, das Aïr-Gebirge im Niger, die Ténéré-Wüste im Norden des Nigers und die libysche Wüste. Die Sahara hat eine Flächengröße von 9,4 Millionen Quadratkilometern und umfasst die Länder Mauretanien, West-Sahara, Algerien, Libyen, Ägypten und Niger, außerdem die südliche Hälfte Tunesiens und den Norden von Mali, Tschad und dem Sudan. Die wichtigsten Städte der Sahara sind Kairo (Ägypten), Tripolis (Libyen), Nouakchott (Mauretanien), Tamanrasset und Ouargla (Algerien), Timbuktu (Mali) und Agadez (Niger).

Neben den Dünenfeldern in den Sandwüsten sind auch trockene Berge, Plateaus, sand- und kiesbedeckte Flächen, sowie flache Bassins und große Vertiefungen mit Oasen in der Sahara zu finden. Die häufig mit der Sahara gleichgesetzte Sandwüste, im Arabischen *Erg* genannt, ist eine Wüste, deren Oberfläche größtenteils aus Quarzsand besteht, die durch Bodenerosion aus einer Kieswüste entstand. Ein Großteil der Sahara ist als Stein- bzw. Felswüste zu bezeichnen. Hierbei spricht man von Hamadah (arabisch همادة) - die Hamadah ist ein Wüstentyp der vornehmlich aus

kargen, steinigen und kantigen Schutt- und Felsmaterial besteht (Zimmermann, 2012). Häufig sind dies mit Geröll bedeckte Plateaus, die mit Autos nur sehr schwer zu passieren sind. Lediglich die alten Karawanenstraßen sind für normale PKWs zu befahren.

Die höchste Erhebung in der Sahara stellt der Emi Koussi, ein ruhender Vulkan von 3445 Meter Höhe dar. Der Emi Koussi ist der höchste Berg des Tibesti-Gebirges, welches sich im Norden des Tschads erstreckt. In der weitestgehend trockenen Sahara gibt es zwei dauerhaft mit wassergespeiste Flüsse, den Niger und den Nil. Der Nil entspringt im Herzen Afrikas, südlich der Sahara, und fließt nördlich, durch den Sudan und Ägypten, bevor er in das Mittelmeer mündet. Der Fluss Niger entspringt im Westen Afrikas, südwestlich der Sahara und fließt nordöstlich nach Mali in die Wüste, bevor er in südwestlicher Richtung durch Nigeria fließend in den Golf von Guinea mündet. Die anderen Flüsse sind nur zeitweilig mit Wasser gefüllt und führen nur in den Regenzeiten ausreichend Wasser. Es gibt 20 Seen in der Sahara, doch nur einer führt trinkbares Wasser, der Tschadsee.

Im Zentrum der Sahara ist so gut wie keine Vegetation vorhanden. An den nördlichen und südlichen Rändern der Sahara finden sich karge Graslandschaften, sowie Sträucher und Bäume. Durch den Mangel an Wasser und Vegetation ist ein Leben hier sehr schwer möglich.

Die Sahara umfasst verschiedene Ökoregionen (regionale Ökosysteme), die durch unterschiedli-

che Temperaturen, Niederschlagsmengen, Höhenlagen und Bodenarten bestimmte Pflanzen und Tiere beheimaten. Der schmale Streifen an der atlantischen Küste wird durch den Kanarischen Strom mit genügend Feuchtigkeit versorgt, dass Flechten, Sukkulente und Sträucher überleben können. Die Fläche ist 15.400 Quadratkilometer groß und reicht vom südlichen Marokko, West-Sahara nach Mauretanien. Die nordsaharischen Steppen- und Waldgebiete grenzen an die mediterranen Wald- und Buschlandschaften der Maghreb-Staaten an. Die südsaharische Steppe ist ein schmales Band, welches sich von Ost nach West entlang der hyper-ariden Sahara zieht und Regen in den Sommermonaten (Juli & August) bringt.

An den Rändern der Sahara liegen die stärker bevölkerten Regionen Afrikas und auch fruchtbare Landschaften lassen sich hier finden. Im Norden, die Küstenebenen des Mittelmeers, im Osten das Niltal und die Küsten des Roten Meers, im Süden die sudanesischen Savannen. Lediglich im Westen reicht die Wüste direkt bis zum Atlantik (Austen, 2013, S. 16). Allerdings sind die Bedingungen für Landwirtschaft in den Randregionen des Nordens, Südens und Ostens sehr ungleich verteilt. Diese Unterschiede waren auch mitverantwortlich dafür, dass die Bedeutung der Sahara als Verkehrsknotenpunkt stetig wachsen konnte. Die vereinzelt Oasen, die Nilregion, sowie die Berge oder höheren Erhebungen stellen die einzigen Orte in dieser Landschaft dar, die fähig sind Feuchtigkeit



Abb. 26 Atlasgebirge, Marokko



Abb. 27 Westlicher Großer Erg, Algerien



Abb. 28 Östlicher Großer Erg, Algerien





Abb. 29 Adrar des Ifoghas, Mali



Abb. 30 Ahaggar, Algerien

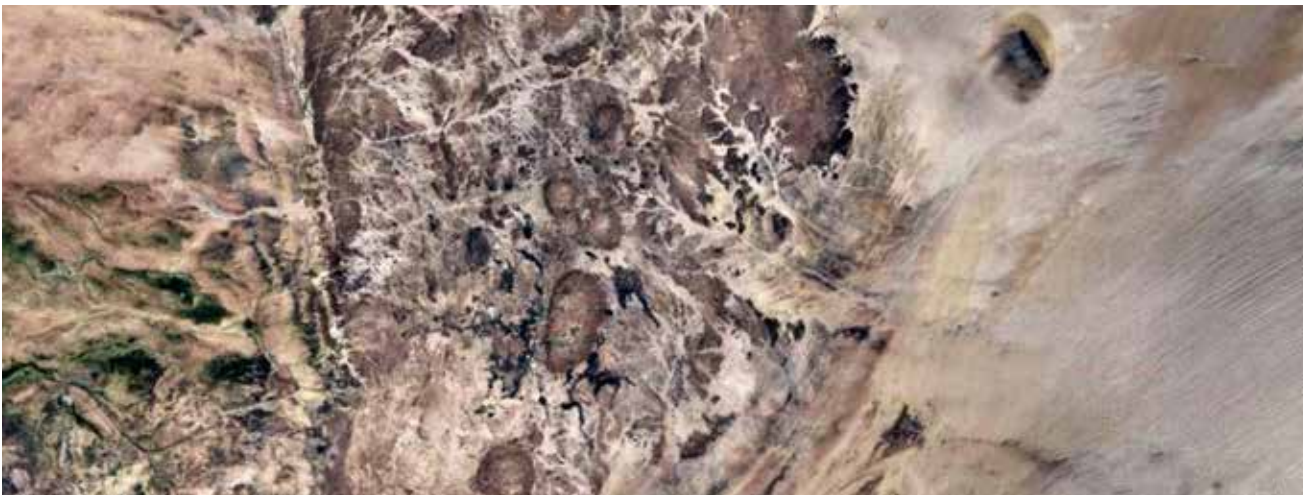


Abb. 31 Ténéré Wüste, Niger





Abb. 32 Fessan, Libyen

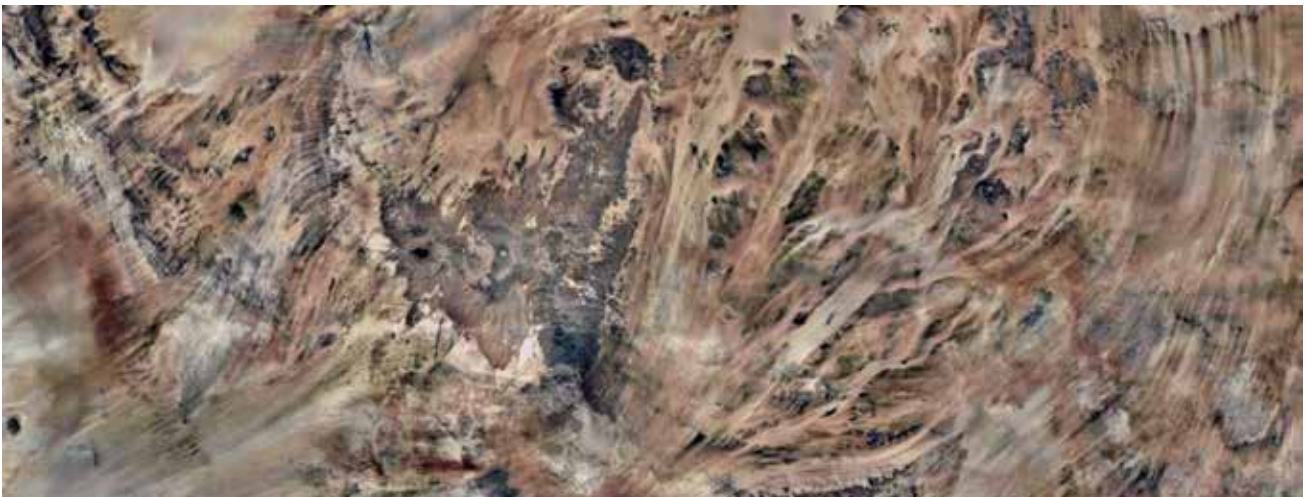


Abb. 33 Tibesti-Gebirge, Tschad



Abb. 34 Libysche Wüste, Libyen





Abb. 35 Nubische Wüste, Sudan



Abb. 36 Nil, Ägypten

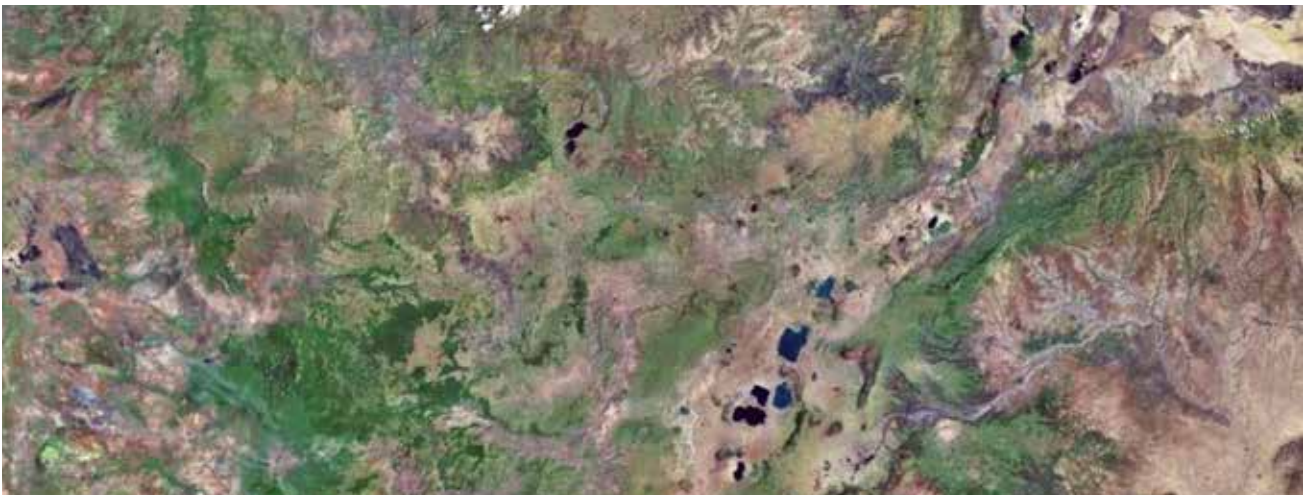


Abb. 37 Äthiopisches Hochland, Äthiopien

zu speichern und so Vegetation zu ermöglichen (ebd.). Neben dem Niltal ist auch die Region der Savannen durch den Fluss Niger im west-zentralafrikanischen Raum ein fruchtbarer Lebensraum. Durch die regelmäßigen Überschwemmungen des Flussdeltas in Mali ist eine intensivere Landwirtschaft möglich.

#### **4.2 Die Sahara als Drehscheibe für Handel und Migranten**

Die Sahara ist eine Art Pufferzone, Hindernis und Verbindungsstück in einem und zwar für den Transport von Waren und Menschen. Zunächst stellte die größte Trockenwüste der Welt eine unüberwindliche Grenze zwischen den Mittelmeerküsten Nordafrikas und den im Süden gelegenen Ländern der Sahelzone dar. Doch mit dem Karawanenhandel, der vom 8. bis zum frühen 20. Jahrhundert florierte, entwickelte sich die Sahara zu einer der größten Verkehrsadern der Welt (Austen, 2013, S. 11). Die Kamelkarawanen transportierten vornehmlich Gold, Salz und Sklaven in den Norden Afrikas und im Gegenzug wanderten Textilien, Keramik, Glas- und Metallwaren aus dem Mittelmeerraum in den Süden der Sahara (Austen, 2013, S. 31). Erst seit dem 15. Jahrhundert sind die Gebiete südlich der Sahara durch den Karawanenhandel mit dem Mittelmeerraum verbunden. Für den Handel über eine so große Distanz waren hierfür zwei Faktoren von Bedeutung. Zum Einen mussten Güter vorhanden sein, die die Gefahren

und den Aufwand rechtfertigten und zum Anderen waren Transportmittel von Nöten, die die beschwerliche Reise überhaupt erst ermöglichten. Hierbei kam dem Kamel als Transportmittel die wohl wichtigste Bedeutung zu. Eine transsaharische Karawane bestand für gewöhnlich aus 1.000 bis 1.500 Kamelen und Hunderten Menschen (Austen, 2013, S. 71). Die Karawanen bewegten sich wegen der extremen Hitze nur in den Wintermonaten von Oktober bis März. Durchschnittlich legte eine Karawane bis zu dreißig Kilometer am Tag zurück, wobei dies vor allem in der Nacht und in den frühen Morgenstunden geschah. Für die gesamte Durchquerung der Sahara, also vom nördlichen bis zum südlichen Rand, bedurfte es ungefähr 70 Tage. Das bedeutet, dass die Transitorte auf dem Weg, wie zum Beispiel Timbuktu in Mali, nur zwei bis drei Mal im Jahr von Karawanen aufgesucht wurden. Da nur ein minimaler Vorrat an Essen und Wasser mitgeführt werden konnte, war das größte Risiko der Reise der Zeitfaktor. Langsames Vorankommen der Karawane und der Verlust der Orientierung musste demnach verhindert werden. Eine weitere Gefahr bestand darin, von Banditen überfallen und geplündert zu werden. Der Karawanenführer wählte demnach nicht zwangsläufig die kürzeste Strecke zwischen zwei Orten, sondern den sichersten Weg. Die Oasen und Erhebungen waren in Hinblick auf die Handelsrouten Orte der Erholung und des Handels, um Güter wie Salz, Kupfer oder Datteln einzukaufen.

So entstand ein komplexes Netz aus verschie-

denen Routen, das nicht nur den Norden mit dem Süden, sondern auch den Osten mit dem Westen verband (Austen, 2013, S. 54). Neben dem Austausch von materiellen Gütern fand auch ein Transfer von Kultur und Religion statt. So wurde der Islam in die Wüste und die angrenzenden Regionen »importiert« (Austen, 2013, S. 13) und es kam zu ersten Pilgerfahrten in den Norden und Osten der Sahara. Die Handelsorte, wie auch die Routen, änderten sich stetig, jedoch lässt sich ein übergeordnetes Muster erkennen: Von den wichtigen Küstenstädte an den nordafrikanischen Küsten über die mittleren Handelszentren bis hin zu den Zielorten der Exportgüter in den weiter südlich gelegenen Regionen. Manche Regionen im Landesinneren, wie Kairo in Ägypten, Tlemecen in Algerien oder auch Marrakesch und Fez in Marokko, stiegen durch den Handel zu Metropolen empor, denn unter anderem war Gold, welches vor allem in dem Gebiet des heutigen Mali gewonnen wurde, bis zum 16. Jahrhundert das Hauptexportprodukt. Erst durch die Kolonialmächte, die ihr Hoheitsgebiet durch Grenzziehungen definierten und den Bau der Eisenbahn initiierten, kam der Karawanenhandel im 19. Jahrhundert zum Erliegen.

### 4.3 Die Sahara als Ort der Migration

Ein Großteil der Migrationsrouten auf dem afrikanischen Kontinent verlaufen durch die Sahara. Dies resultiert unter anderem daraus, dass die westafrikanische Küste vermehrt von der Grenz-

schutzagentur Frontex (*Europäische Agentur für die operative Zusammenarbeit an den Außengrenzen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union*) kontrolliert wird und so wird die Route entlang der westafrikanischen Küste und den Kanarischen Inseln immer seltener frequentiert. Die Externalisierung der europäischen Außengrenzen an den Küsten Afrikas führt dazu, dass die Sahara einen letzten verbleibenden Möglichkeitsraum für subsaharische Migranten darstellt. Die Durchquerung der Sahara bedeutet für die subsaharischen Migranten einem Landschaftsraum zu passieren, den sie weder kennen, noch deren Ausmaße sie überblicken können. Sie erhalten Informationen von Migranten, die sich bereits in den nordafrikanischen Ländern oder in Europa befinden, sind aber vornehmlich auf die Netzwerke der Schlepper andere Migranten angewiesen. Die Schlepper sind vornehmlich Mitglieder der nomadischen Stämme wie den Tuareg, der Zway, der Tebu oder der Hausa. Diese können sich, wie wenige andere, in den Wüsten der Sahara orientieren und navigieren die Pick-Ups und Lastwagen.

Zudem ist die Region der Sahara von vielen gewaltsamen Konflikten und Kriegen geprägt. So reisen die Migranten aus Krisengebieten des subsaharischen Afrikas durch Länder, die ebenfalls von Krisen gebeutelt sind. Auf dem Weg durch die Sahara müssen die Migranten viele Herausforderungen meistern und sind vielen externen Gefahren ausgesetzt. Die Gefahren gehen von den unwirtlichen Bedingungen der Sahara selbst aus,

sowie von den unberechenbaren Machenschaften der Schlepper und den gewaltsamen Inhaftierungen und Deportationen der offiziellen Grenz- und Polizeibeamten der jeweiligen Länder Nordafrikas. Häufig leiden die Migranten unter Hunger und haben nur sehr wenig Wasser dabei. Weitere Gefahrenquellen sind der Transport zwischen den einzelnen Stationen entlang der transsaharischen Migrationsrouten. Die Migranten werden in überfüllten Pick-Ups oder Lastwagen geladen und müssen hoffen, dass sie während der Fahrt nicht herunterfallen, verdursten oder ihr Fahrzeug auf dem Weg keinen Unfall hat. Denn sobald sie in der Sahara stranden ist es nur eine Frage der Zeit bis sie an den Folgen der Hitze und des Wassermangels sterben. Außerdem laufen sie Gefahr von Banditen überfallen zu werden oder von den Schleppern reingelegt, ausgeraubt und zu andere Orten, als zuvor besprochen wurde, transportiert werden. Außerdem sind die Migranten häufig krank und bei der räumlichen Enge auf der sie während der Reise leben, verbreiten sich die Krankheiten sehr schnell. Da nur unzureichende medizinische Behandlung möglich ist, können harmlose Krankheiten in der Sahara schnell tödlich enden. Die Migranten sind während der Migrationsreise ohne Schutz und dadurch anfällig für Entführungen, Inhaftierung und Betrug.

Die Stationen, also die Orte auf den Migrationsrouten sind essentiell für das Fortbestehen der Migrationsreise. Allerdings lauern auch hier Gefahren. Rassistische Übergriffe der zivilen Be-

völkerung, Razzien und Inhaftierungen der Polizei oder Zwangsarbeit und -prostitution durch die Schlepperorganisationen sind Phänomene, die vornehmlich in den Migration-Hubs zu befürchten sind. Ohne die Hilfe der Schlepper wäre die Durchquerung der Sahara für den Großteil der subsaharischen Migranten nicht zu bewältigen. Die Schleppernetzwerke stellen neben den Transportmitteln wie Busse, Pick-Ups, LKWs auch gefälschte Dokumente wie Pässe, Flüchtlingsausweise oder NGO Logos auf Fahrzeugen zur Verfügung. Des Weiteren bieten sie unterschiedliche Formen der Unterbringung an.



Sahara & Sahel

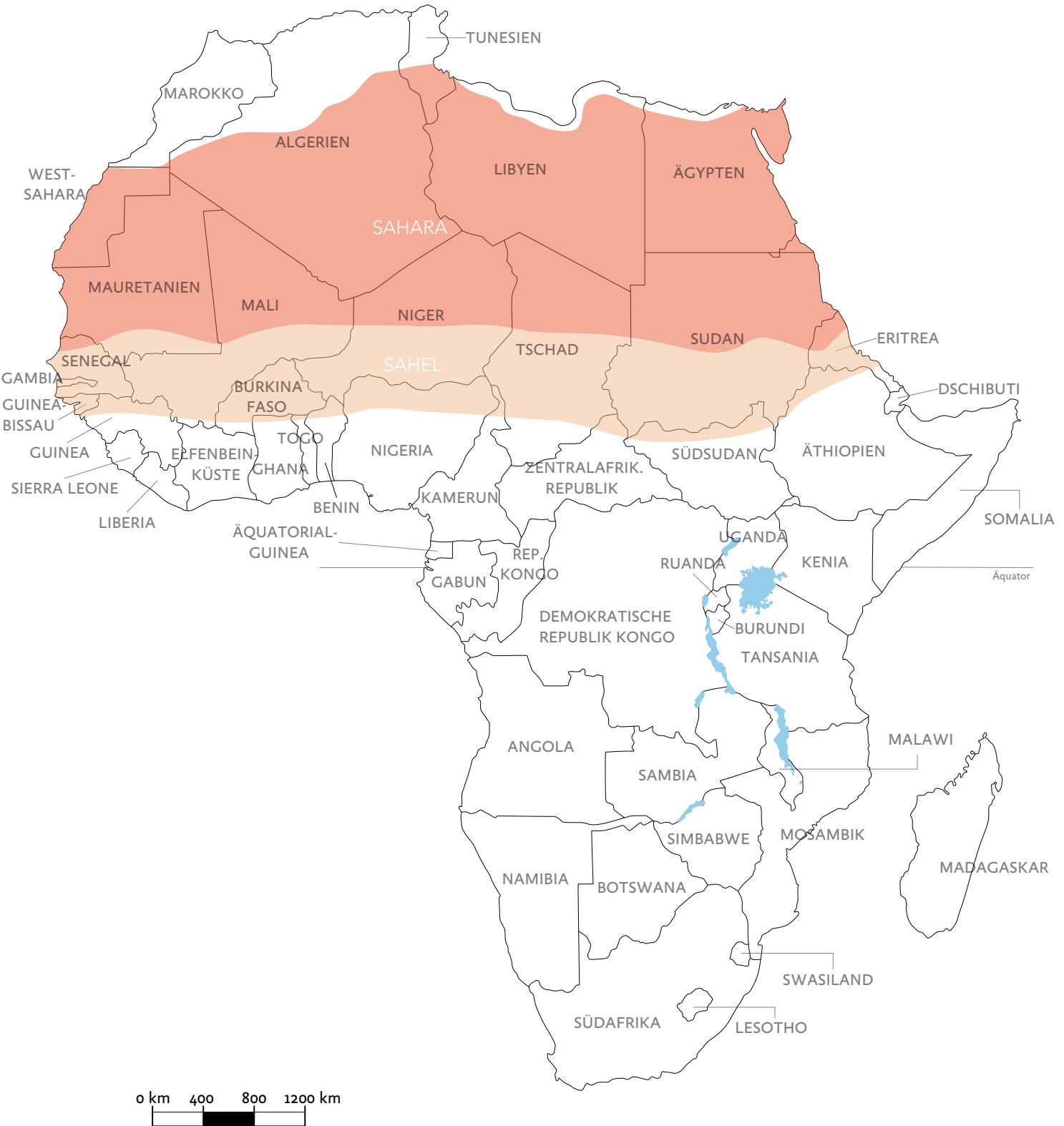


Abb. 38



Landschaftsräume

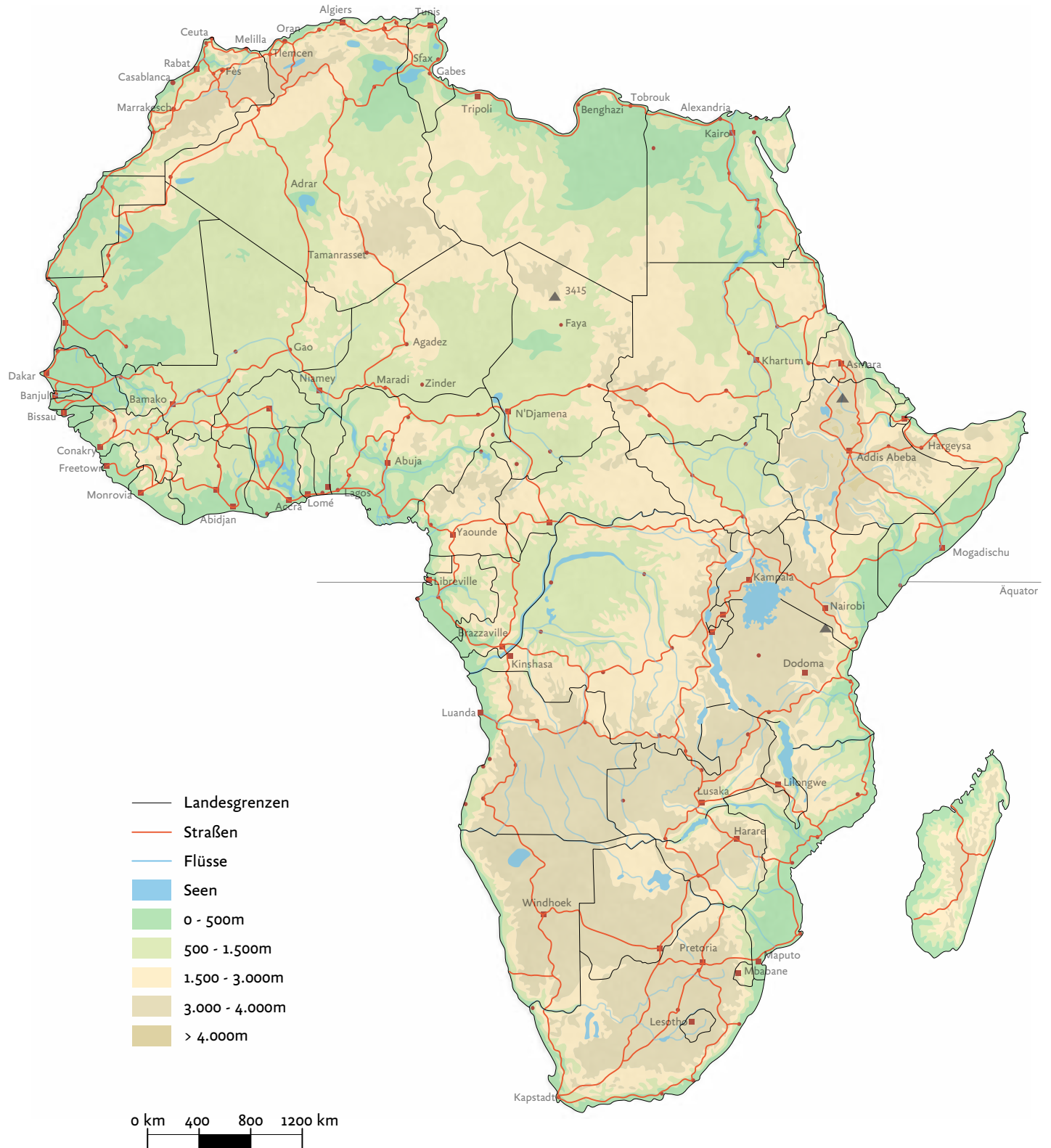


Abb. 39





# 5 TRANSSAHARISCHE MIGRATIONSROUTEN

Die Zahl der subsaharischen Migranten, die ohne einen spezifizierten rechtlichen Status in der Maghreb-Region leben, liegt zwischen 65.000 und 120.000. Die meisten dieser Migranten stammen aus westafrikanischen Staaten wie dem Senegal, Kamerun, der Elfenbeinküste, Ghana, Burkina Faso, Nigeria, Guinea, Mali, Mauretanien und dem Niger (Kirechu, 2012, S. 92). Neben den subsaharischen Migranten aus West-, Zentral- und Ostafrika, nutzen auch asiatische Migranten aus China, Indien, Pakistan und Bangladesch, sowie arabische Migranten, vornehmlich aus Syrien, die gleichen Migrationsrouten in Nordafrika (IOM, 2014b, S. 39).

Die Migranten nutzen eine Vielzahl von Wegen, um ihre gewünschte Destination in Nordafrika oder Europa zu erreichen. Darunter finden sich Land-, See- und Flugrouten. Durch die gesteigert restriktiven Einreisebestimmungen der EU und die verstärkten Migrationskontrollen haben die Überland-Routen deutlich an Bedeutung gewonnen, auch wenn vermögendere Migranten einen Teil der Migrationsreise mit dem Flugzeug zurücklegen (de Haas, 2007, S. 17).

Flüchtlinge und Asylsuchende bewegen sich zumeist von Land zu Land in Gemeinschaft anderer Menschen, deren Migrationsmotive anders gelagert sind und möglicherweise nicht unter Schutz gestellt sind und deshalb irregulär einreisen (IOM, 2013, S. 30). Diese gemischten Migrationsströme sind der Regelfall, darunter versteht man heterogene, komplexe Populationsbewegungen von

Flüchtlingen, Asylsuchenden, Wirtschafts- und andere Migranten (ebd.). Für gewöhnlich nutzen die subsaharischen Migranten, zumindest für einen Teil der Strecke, die Migrationsnetzwerke von Schmugglern und Schleppern. Die Grenzen werden also klandestin überschritten mithilfe der bezahlten »Dienstleistung« der Schmuggler und Schlepper. Klandestin, das bedeutet im Verborgenen, ungesehen von der Öffentlichkeit zu agieren. Die Schlepper waren häufig zuvor Nomaden, Fischer oder selbst Migranten, die in kleinen, losen Netzwerken agieren und mit lokalen Polizeibeamten, Grenzbeamten und anderen Informanten zusammenarbeiten (de Haas, 2007, S. 18). Während der Reise durch die Sahara nach Nordafrika zahlen die Migranten mehrere Hunderte von Dollar (US\$) für die Bestechung von Polizei- und Grenzbeamten, die Arbeit der Schlepper, den Transport, Unterkünfte und die täglichen Bedürfnisse (ebd.).

## 5.1 Routen durch die Sahara

Die Wege aus dem subsaharischen Raum durch die saharische Wüste in die Länder Nordafrikas und nach Europa sind zahlreich und flexibel. Die dynamischen Routensysteme modifizieren sich infolge politischer, infrastruktureller und klimatischer Bedingungen immer wieder und stellen somit kein starres Gefüge dar (Global Initiative, 2014, S. 4). Die transsaharische Reise wird für gewöhnlich in mehreren Phasen zurückgelegt und kann zwischen einem Monat und mehreren Jahren an-

## Entwicklung der gemischten und irregulären Migrationsrouten

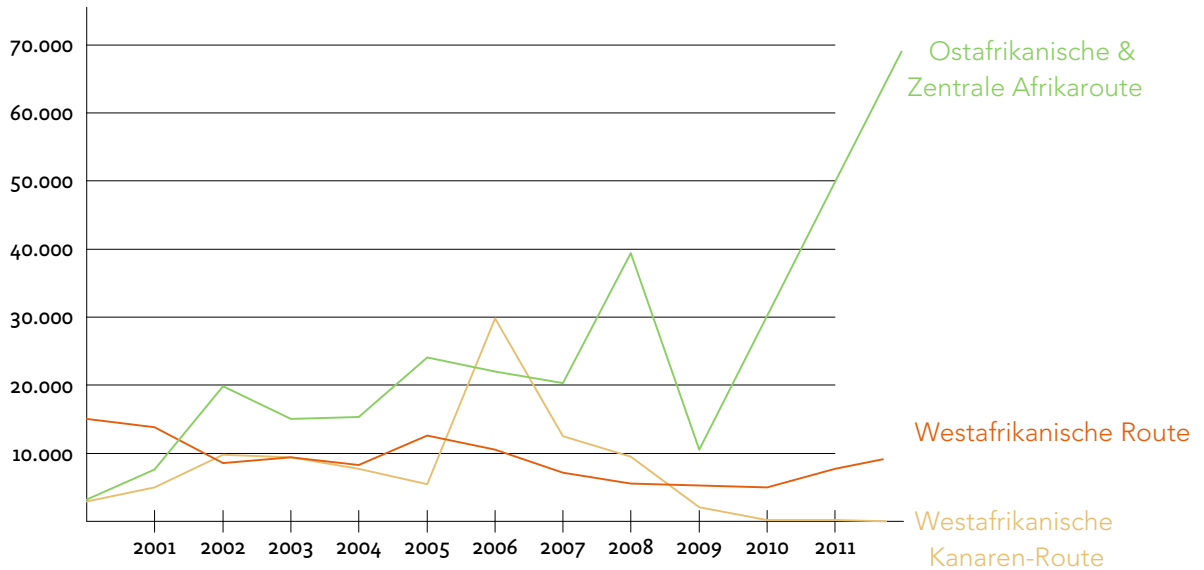


Abb. 40

dauern (de Haas, 2007, S. 17). Während der Migrationsreise siedeln sich die Migranten immer wieder vorübergehend in Dörfern oder Städten, hier Migration-Hubs genannten Orten, an, um Geld für die weitere Reise zu verdienen. Die Orte auf diesen Routen stellen Transitpunkte dar, zwischen diesen transformieren sich die Routenabschnitte. Bei aller Varianz lassen sich neben den häufig besuchten Transitpunkten und Migration-Hubs drei transsaharische Hauptmigrationsrouten Richtung Europa identifizieren. Die drei Hauptrouten, die im wissenschaftlichen Diskurs immer wieder Erwähnung finden, sind die westafrikanisch-kanarische-Route, die Westafrikanische-Mittelmeer-Route und die Ostafrikanische-Mittelmeerroute. Die westafrikanisch-kanarische Route — in der Literatur oft »westafrikanische Route« genannt — wird in dieser Arbeit nicht behandelt werden, da die Durchquerung der Sahara bei dieser Route nur von marginaler Bedeutung ist.

Da ich diese Route, wie auch die Zubringerrouten aus dem Nahen Osten und Asien vernachlässige,

können die transsaharischen Inlandsrouten differenzierter betrachtet werden. Ich habe drei Hauptmigrationsrouten durch die Sahara identifiziert: Die westsaharische Route, die zentralsaharische Route und die ostsaharische Route. Hierbei weiche ich bewusst von der üblichen Benennung der Routen ab. Diese in der Literatur dominanten Routenbezeichnungen legen den Fokus auf das Mittelmeer — den Abschnitt der Migration, der dem europäischen Betrachter durch die Bilder zahlloser Havarien eindrücklich ins Bewusstsein getreten ist. Mit dem Mittelmeer als Namensgeber der Routen und Fokus der Betrachtung gerät jedoch leicht außer Sicht, was doch die Migration nach Europa in den letzten Jahren so nachhaltig verändert hat: Migration ist beständiger Transit, nicht nur »nach vorn« gen Norden, sondern oft genug in endlosen Schleifen. Diese Schleifen finden im saharischen Raum statt.

# Transsaharische Migrationsrouten



Abb. 41



## 5.2 Die westsaharische Route

Westafrikanische Migranten aus den subsaharischen Ländern Afrikas wie dem Senegal, Gambia, Guinea-Bissau, Guinea, Liberia oder der Elfenbeinküste nehmen zu Beginn der Reise geschlossen die westsaharische Route in den Norden Afrikas. Erste Station ist die malische Hauptstadt Bamako; hier bündeln sich die einzelnen Migrationsströme. Von Bamako an teilt sich der Weg. Ein Teil der Migranten wird über Burkina Faso nach Niger migrieren, um sich dort der zentral-saharischen Route anzuschließen. Ein anderer Teil wird die malische Wüste über den Migration-Hub Gao und die Stadt Kidal im Norden des Landes mit dem Bus durchqueren, um von dort die algerische Grenze zu passieren.

Von Kidal aus geht es über Tessalit an die algerische Grenze und die Überquerung selbiger findet häufig bei Bordj Badji Mokhtar statt (IOM, 2013, S. 37). Die südlichen Gebiete Algeriens und die nördlichen Malis sind Hoheitsgebiete der Tuareg, die auch die Kontrolle über die Schmuggelaktivitäten in dieser Region haben. Da weite Teile der Grenze von Wüste geprägt sind, ist es vergleichsweise leicht, die Grenze ungehindert und ungesehens zu passieren. Eine lückenlose Überwachung in dieser Landschaft ist unmöglich. Da in Algerien keine Visumpflicht für malische Staatsbürger besteht, ist dieser Weg für viele Migranten attraktiv (IOM, 2015a, S. 38). Auf den Märkten Gaos werden falsche malische Pässe angeboten. Hier sammeln

sich auch viele Migranten aus unterschiedlichen Ländern um Vorräte aufzufüllen, neue Kontakte zu schließen, E-mails in die Heimat zu senden und auf einen geeigneten Moment für die Weiterfahrt zu warten.

In Bordj Madji Mokhtar — die nächste Station nach Gao — teilt sich erneut der Weg. Der kleinere Teil der Migranten hält sich westwärts, um über Adrar nach Marokko zu gelangen. Die Mehrheit reist weiter östlich durch die Wüste zum nächsten großen Migration-Hub, nach Tamanrasset. In Tamanrasset trifft die westsaharische Route auf die zentral-saharische Route. Von hier aus gibt es zwei Möglichkeiten. Von Tamanrasset können die Migranten die Routen der Schlepper in Richtung der libyschen oder marokkanischen Grenze nehmen.

Die Migranten, die nach/durch Libyen wollen, reisen dann entweder mit dem Auto oder zu Fuß nach Ghat (Libyen) oder Ghadames (Libyen). Die Alternative hierzu ist der Weg nach Marokko. Diejenigen, die von Tamanrasset nach Marokko wollen, nehmen die nördlichere Route durch Ghardaia (Algerien), Oran (Algerien), Maghnia (Algerien) und dann zur marokkanischen Grenze nach Oujda (Marokko) und Nador (Marokko). Diese Migranten schließen sich dann der oben genannten westlichen Mittelmeerroute an, um per Boot Spanien zu erreichen oder sie versuchen die Zäune Melillas oder Ceutas über den Landweg zu überwinden. Als Alternative wählen manche den Weg nach Rabat oder Casablanca, wo sie sich vorübergehend



niederlassen. Da die Straße von Gibraltar seit 1999 stärker durch die Grenzkontrollagentur der Europäischen Union, Frontex, überwacht wird, versuchen die Migranten neue Wege weiter östlich an der marokkanischen oder algerischen Küste als Abfahrtsort in die EU zu wählen (de Haas, 2008, S. 17). Zwischen 2000 und 2005 hat sich der Migrationsdruck auf Marokko drastisch erhöht und erlebte den traurigen Höhepunkt, als hunderte Migranten die Zäune der spanischen Exklaven Ceuta und Melilla stürmten und es dabei durch das Einschreiten der Guardia Civil und des spanischen und marokkanischen Militärs zu mehreren Toten und Verletzten unter den Migranten kam.

### Westsaharische Route



Abb. 42

### 5.3 Die zentralsaharische Route

Die zentralsaharische Route wird vor allem seit dem Jahr 2000 vermehrt für die legale und irreguläre Migration Richtung Europa genutzt. Diese Route wird vornehmlich von west- und zentralafrikanischen Migranten aus der ECOWAS-Region genutzt. ECOWAS (*Economic Community Of West African States*) wurde 1975 gegründet und sollte die wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Ländern stärken. Gleichzeitig ist es den Bewohnern der ECOWAS-Staaten erlaubt, sich ohne Visum frei innerhalb der ECOWAS-Region zu bewegen. Die Reise innerhalb der ECOWAS-Region ist verhältnismäßig günstig und sicher. Die Herkunftsländer der Migranten, die diese Route nutzen sind Nigeria, Mali, Tschad, Ghana, Kamerun, Benin, Elfenbeinküste, Guinea, Burkina Faso, Niger, Senegal und Gambia (IOM, 2013, S. 36). Durch die Vielzahl an Herkunftsländern auf dieser Route werden diverse Sprachen gesprochen, so vor allem Französisch, Englisch, Bambara (Mali, Burkina Faso, Guinea, Elfenbeinküste), Paul (Senegal, Guinea, Burkina Faso, Niger, Nigeria, Kamerun) und Haoussa (Nigeria, Niger, Ghana).

Aufgrund seiner geostrategischen Lage ist der Niger Dreh- und Angelpunkt für die meisten Migranten auf ihrem Weg nach Nordafrika bzw. Europa. Durch die relativ stabile politische Lage dieses Staates, ist er ein wichtiger Transitort für migrierende Menschen aus West- und Zentralafrika. Niger ist einer der letzten ECOWAS-Staaten

vor der Sahara und teilt zwei große Grenzabschnitte mit den nordafrikanischen Staaten Algerien und Libyen. Die große Wüstengegend Sahara, die nahezu die Hälfte des Nigers und den südlichen Teil Algeriens und den nord-östlichen Teil Libyens ausmacht, lässt diesen Abschnitt des Weges zu einem äußerst gefährlichen werden. Gleichzeitig aber ist dieser Abschnitt nur sehr schwer zu überwachen und birgt daher eine höhere Wahrscheinlichkeit, die Grenze ungesehen zu passieren (IOMa, 2015, S. 35).

Migranten aus Ghana, Togo und Benin nutzen den Grenzübergang bei Gaya im äußersten Süden Nigers. Migranten aus Nigeria und Kamerun nutzen vor allem die Grenzübergänge bei Dosso oder Birnin Konni, um von dort aus über Tahoua Agadez zu erreichen (ebd.). Die Grenze zwischen Mali und Niger wird seit dem Ausbruch des Krieges im Norden Malis weniger häufig frequentiert. Am häufigsten wird Grenze zwischen Burkina Faso und Niger überquert. Die Reisefreiheit innerhalb der ECOWAS-Region ermöglicht den subsaharischen Migranten die Einreise mit Reisebussen. Trotzdem müssen die meisten Migranten Bestechungsgelder an den Kontrollstellen an Polizeibeamte bezahlen. Die Busreise dauert, je nach Abfahrtsort, mehrere Tage und führt über Bamako (Mali), Ouagadougou (Burkina Faso) über Niamey (Niger) nach Agadez. Die Nächte verbringen die Migranten an den Busbahnhöfen, um direkt am nächsten Morgen weiter fahren zu können. Agadez ist der wichtigste Migration-Hub auf der gesamten Migrationsrou-

te. Es ist ein umfassendes Versorgungsnetzwerk für die Bedürfnisse der Migranten entstanden, so dass es beispielsweise mehr als 70 bekannte Unterkunftshäuser für Migranten um Agadez und allein 13 in der Stadt selbst gibt. Das Geschäft mit den Migranten ist so lukrativ, dass ein Großteil der in Agadez lebenden Menschen an diesem Geschäft mitverdienen kann. In Agadez besteht auch die Möglichkeit zu arbeiten, um die Weiterfahrt zu finanzieren, ebenso wie die zahllosen Dienstleistungen in dieser Stadt. So ist ein gegenseitiges Abhängigkeitsverhältnis und komplexes ökonomisches System entstanden.

Agadez befindet sich auf der historischen Kreuzung der ehemaligen Handelsrouten der Salz- und Teekarawanen in West- und Zentralafrika. Die Stadt wurde im 15. Jahrhundert als Versorgungsstätte für Kamele gegründet (Hinshaw et al., 2015). Die Agadez-Route ist als Schmuggleroute fest etabliert und seit 2013 steigt die Anzahl der Menschen, die über Agadez migrieren. Mehr als die Hälfte aller westafrikanischen Migranten, die in Lampedusa ankommen, sind durch Agadez gereist (Global Initiative, 2014, S. 10) und nahezu alle Personen, die über den Niger ihre Reise in den Norden antreten müssen, kommen durch diese Stadt. Hier teilt sich dann der Weg in Richtung der Sabha Oase in Libyen und Tamanrasset im Süden Algeriens (de Haas, 2008, S. 17).

Diejenigen, die den Weg über Libyen wählen, passieren die Stationen Dirkou, Séguédiné, Dao Timmi und Madama im Niger, um bei Tumu (Li-

byen) die Grenze zu Libyen zu überqueren. Die Strecke legen die Migranten vorrangig in Bussen zurück und sie werden dabei vom nigrischen Militär bis zu den Grenzübergängen eskortiert. Hier lassen sich einige regulär ihren Pass stempeln, andere wiederum lassen die Schlepper die Verhandlungen mit Grenzbeamten führen. Die Mehrheit allerdings umgeht die Grenzposten bei Tumu und fährt durch die Wüste direkt nach al-Wigh oder Ghatrun in Libyen (Kuschminder et al. 2015, S. 32). Schätzungen zufolge passieren 2.000 bis 8.000 Migranten monatlich die Grenze. Zwar gibt es Kontrollen auf nigrischer und libyscher Seite, doch im Verhältnis zur Anzahl der grenzüberschreitenden Migranten sind diese eher marginal. Abgesehen davon, dass die Bestechungsgelder einige Kontrollen vermeiden, ist die Überwachung der Sahara ein so schwieriges Unterfangen, dass klandestine Grenzüberschreitungen in relativ hoher Zahl ermöglicht werden (IOM, 2013, S. 37). In Ghatrun verbleiben die Migranten für einige Tage, um unter anderem einen neuen Schlepper für den nächsten Abschnitt zu finden. Von Ghatrun geht es dann weiter nach Murzuk, die meisten Migranten versuchen jedoch so schnell wie möglich direkt nach Sabha zu gelangen, da es dort leichter sein soll Arbeit zu finden und neue Schlepper für die Weiterfahrt zu kontaktieren. Während der Fahrt nach Sabha schlafen die Migranten in der Wüste unter freiem Himmel und führen nur sehr wenig Essen und Trinken mit sich. Zu bedenken ist hier nicht nur die Hitze des Tages, sondern auch die

Kälte der Nacht, die dem Wüstenklima eigen ist.

Sabha dient als Zwischenstation. Es können mehrere Tage, Wochen und Monate vergehen, bis die Reise weitergeführt werden kann. In Sabha schließen sich weitere Migranten aus Zentralasien an. Neben den Herkunftsländern mischen sich hier reguläre und irreguläre Migranten, die die gleichen Stationen und Wege wählen — als nächstes bereits Tripolis an der Mittelmeerküste.

Die Mehrzahl der Bootsüberfahrten nach Europa beginnt in Libyen. Aus dem Süden Libyens bewegen sich die Migranten nach Tripolis, sowie auch in andere küstennahe Städte Tunesiens. Die Hauptabfahrtsorte an der libyschen Küste liegen in der Nähe der Städte Zuwara und Zawiya (IOM, 2015a, S. 38). Von der Küste aus reisen sie per Boot weiter nach Malta oder die italienischen Inseln Lampedusa, Pantalleria und Sizilien (de Haas, 2008, S. 17). Der Anteil, der in Italien ankommenden Migranten, die von Libyen aus aufgebrochen sind, hat sich in den letzten Jahren weiter erhöht. 2012 lag der Anteil derer, die in Libyen gestartet sind, bei weniger als vierzig Prozent. 2014 erhöhte sich dieser Anteil bereits auf 83 Prozent (IOM, 2015a, S. 38).

Diejenigen, die zunächst nicht über Libyen reisen, fahren von Agadez nach Tamanrasset. Diese Strecke ist recht gefährlich, da die Sahara durchquert wird und in dieser Gegend immer wieder LKWs und Pick-ups von terroristischen Vereinigungen angegriffen werden, um Geiseln zu nehmen und Lösegeld zu erpressen. Pick-ups sind

Geländewagen mit einer offenen Ladefläche, auf der 25 bis 45 Migranten untergebracht werden. Häufig werden sie übereinander »gestapelt«, was zu schweren Verletzungen führen kann. Die erste Station auf der Route von Agadez nach Tamanrasset ist Arlit im Westen Nigers. Hier angekommen wechseln die Migranten abermals auf Pick-ups und durchqueren auf diesen die Wüste und das Air-Gebirge, dessen Berge bis zu 2000m Höhe erreichen. Bis zur algerischen Grenze werden die Migranten auch hier von dem nigrischen Militär eskortiert. In Assamaka an der nigrisch-algerischen Grenze versuchen die Migranten den Grenzposten zu umgehen und gelangen verdeckt nach In-Guezzam in Algerien. Für die weitere Strecke nach Tamanrasset sind die Migranten wieder auf die Hilfe von neuen Schleppern angewiesen. Um an dieser Stelle von Algerien nach Libyen zu gelangen fahren die Migranten von Tamanrasset durch die algerische Wüste nach Djanet, von hier aus zur libyschen Grenze und passieren sie in der Nähe von Ghat. Die Grenzkontrollen hier sind schwach. Eine weitere Möglichkeit von Tamanrasset nach Libyen zu kommen ist der Weg über Debdeb nach Ghadames im Westen Libyens. Dieser Abschnitt wird zumeist in Pick-ups zurückgelegt, allerdings ist die Strecke durch die algerische Wüste sehr lang und es kommt immer wieder zu bewaffneten Überfällen (IOM, 2013, S. 41). Von Debdeb aus überqueren die Migranten zu Fuß die Grenze. Ihnen wird geraten, dies nachts zu tun und den Lichtern von Ghadames zu folgen. Allerdings haben die libyschen

Behörden diese Grenze 2012 geschlossen und niemandem ist es gestattet die Grenze zu überqueren.

Die Migrationsströme vom Tschad nach Libyen sind zwar sehr gering, aber für Migranten aus dem Tschad und dem Westen Sudans ist diese Route trotzdem sehr wichtig. Von N'Djamena fahren sie per Bus oder Auto nach Moussoro und von dort weiter nach Faya-Largeau. Dort engagieren sie Schlepper und wechseln auf Pick-ups oder LKWs, die sie nach Zouar oder Bardaï im Nordwesten Tschads bringen. Dort überqueren sie die Grenze zu Libyen und steuern Ghatrun an (IOM, 2013, S. 44). Hier schließen begegnen sie dann den restlichen subsaharischen Migranten in Richtung Sabha und der libyschen Küste.

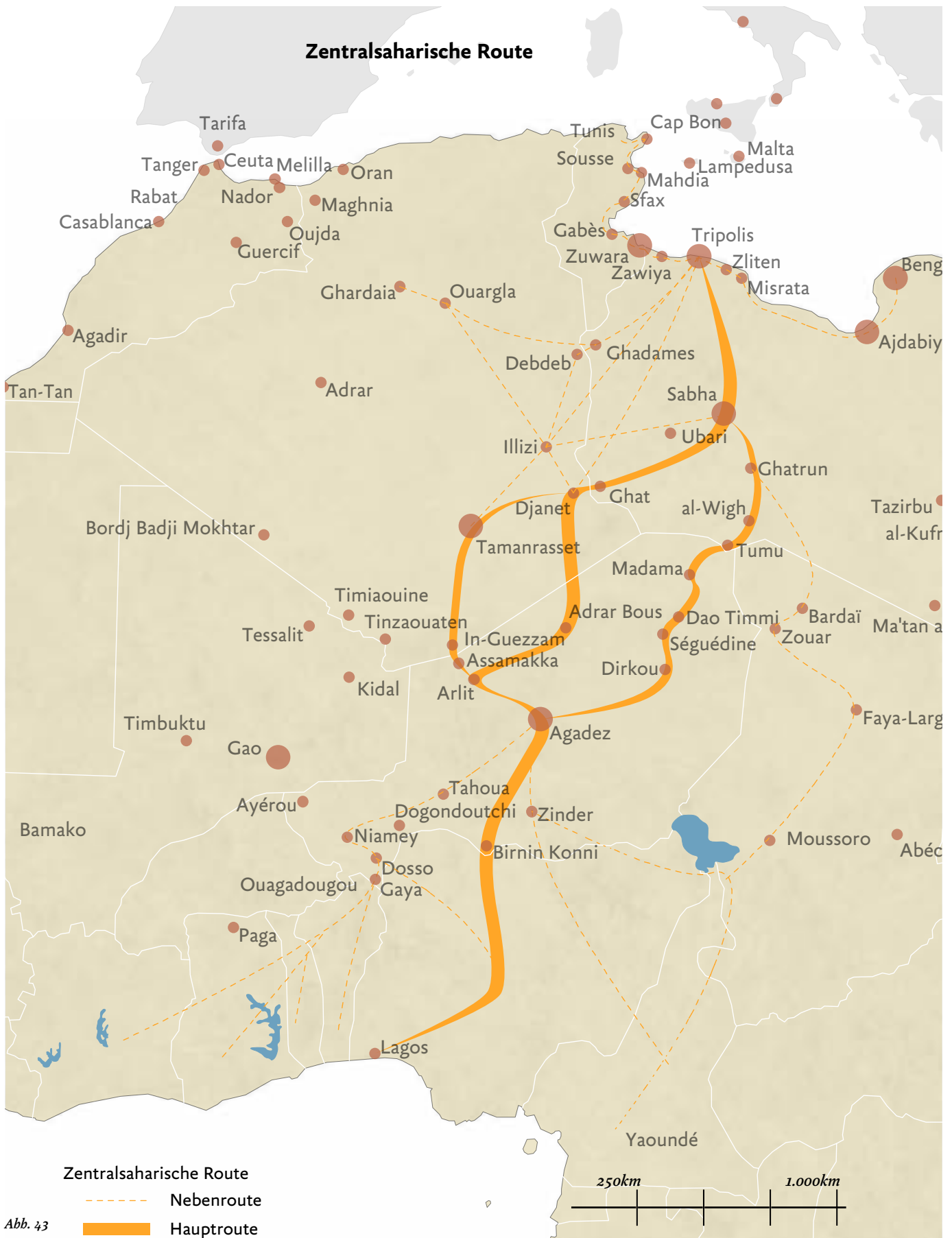


Abb. 43

Transportsysteme Afrod & Transa

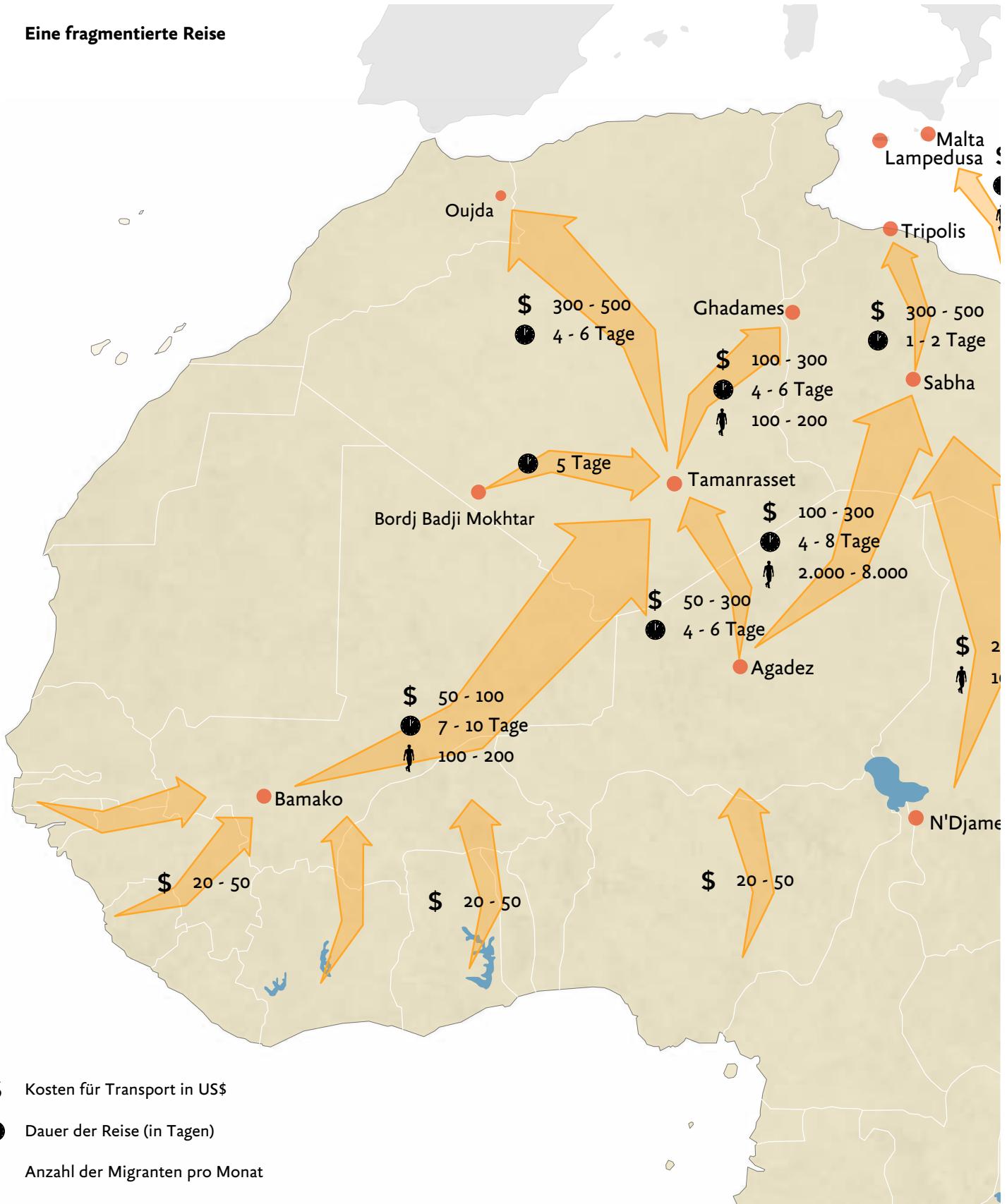


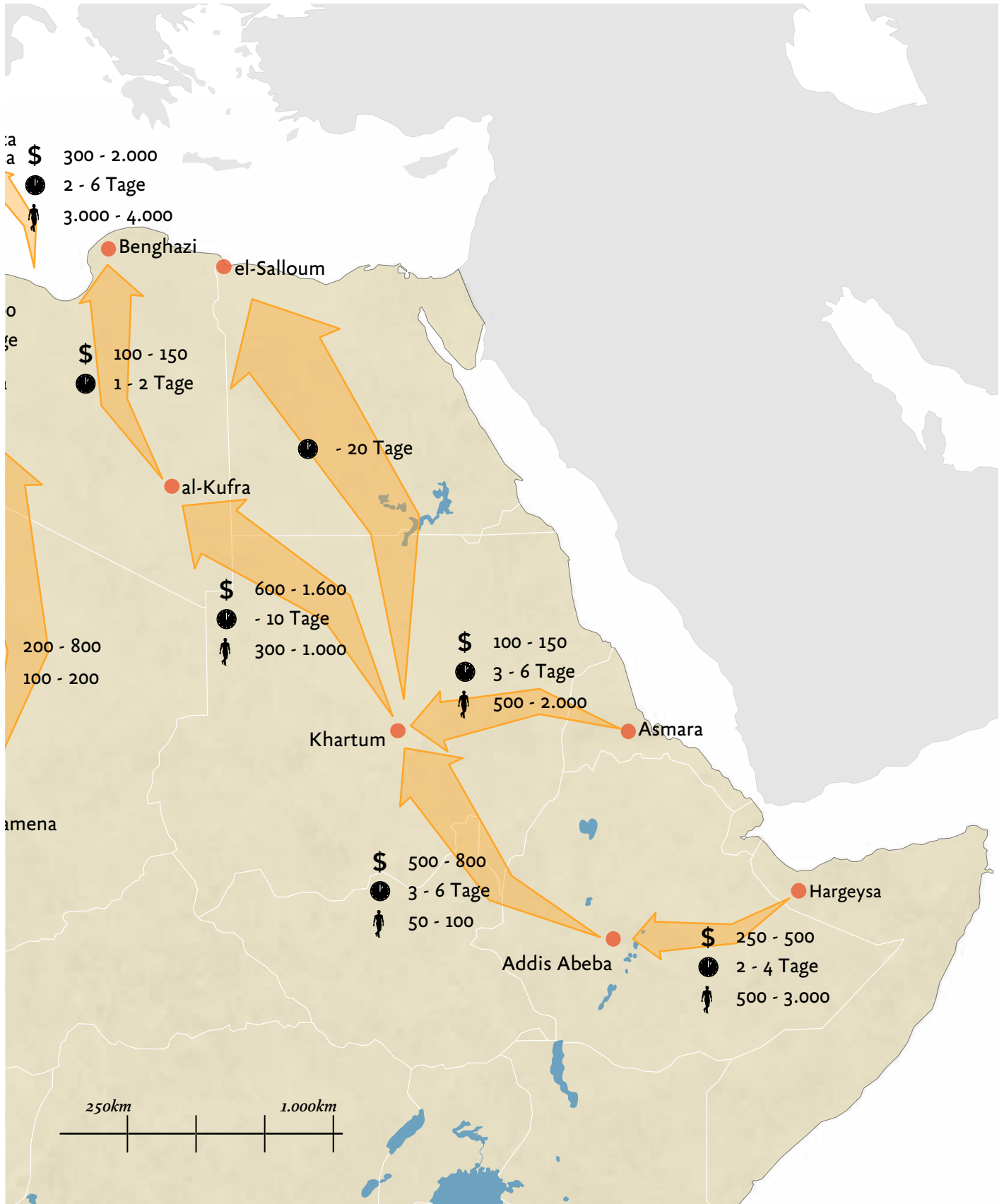
Abb. 44





Eine fragmentierte Reise





#### 5.4 Die ostsaharische Route

Migranten aus den ostafrikanischen Ländern und vom Horn von Afrika (Eritrea, Somalia, Äthiopien, Sudan oder Südsudan) wählen die ostsaharische Route über den Sudan, Ägypten und Libyen nach Europa. Zu dieser Route besteht eine Nebenroute über den Yemen. 2012 haben es 107.500 Migranten Afrikas geschafft, die gefährliche Reise vom Horn von Afrika in den Yemen zu bewältigen. Saudi-Arabien errichtete infolge einen 1.800 Kilometer langen Zaun entlang der Grenze zum Yemen und hat Tausende von illegalen Einwanderern wieder abgeschoben. So haben sich die Zahlen der irregulär emigrierenden Menschen aus dem Osten Afrikas in den Yemen drastisch reduziert. Im Jahr 2013 waren es lediglich noch 58.000 Personen. Israel hat ebenfalls eine Mauer entlang seiner Grenze gebaut, um den Migrationsstrom aufzuhalten (vgl. Global Initiative, 2014, S. 4).

Die ostsaharische Route wird mit den jeweiligen Stationen idealtypisch dargestellt, beginnend in Somalia. Die Migrationsbewegungen zwischen Somalia und Äthiopien verlaufen in beidseitiger Richtung. Die Migranten aus Äthiopien versuchen über Somalia in den Yemen oder über Dschibuti in die arabischen Golfstaaten zu gelangen. In die entgegengesetzte Richtung reisen Migranten aus Somalia in die im Norden gelegene Stadt Hargeysa und reisen mithilfe von Schleppern an die Grenze zu Äthiopien bei Wajaale (auch Tog Wajaale) in PKWs oder LKWs. Hier steigen sie aus

und versuchen die Grenze zu Fuß oder in einem anderen PKW zu überqueren und die Stadt Jijiga in Äthiopien zu erreichen. Die Grenzkontrollen sind nicht streng, trotzdem werden für gewöhnlich die Grenzbeamten bestochen, um die Grenze passieren zu können. Die Kosten für den Transport und die Dienste der Schlepper liegen zwischen US\$250 - US\$500. Es wird angenommen, dass zwischen 500 und 3.000 Migranten die Grenze monatlich passieren. Besonders nach Beendigung des Schuljahres steigen die Zahlen derjenigen, die versuchen das Land zu verlassen (IOM, 2013, S. 35). Von hier aus reisen die Migranten Somalias und Äthiopiens weiter zu der Hauptstadt Äthiopiens, Addis Abeba, und steuern die im südlichen Sudan gelegenen UNHCR Flüchtlingscamps an. Es gibt drei Routen. Die erste führt von Addis Abeba mit dem Bus oder LKW an die nördliche Grenze Äthiopiens nach Metema. Dort überqueren die Migranten die Grenze zu Fuß, meistens bei Nacht. Auf sudanesischer Seite, in Gallabat, treffen die Migranten auf einen neuen Schlepper, der sie in die Flüchtlingscamps von al-Qadarif bringt. Von hier aus planen die Migranten ihrer Weiterfahrt nach Khartum. Die zweite Route führt von Addis Abeba nach Himora an der Grenze zu Eritrea und dem Sudan. Die Grenze überqueren die Migranten ebenfalls zu Fuß und werden von hier auch nach al-Qadarif transportiert. Die dritte Route ist die sicherste und schnellste, aber sind Menschen mit äthiopischem Pass vorbehalten. Benutzen die Migranten nicht das Transportmittel Flugzeug,

dann benötigen sie drei bis sechs Tage für den Abschnitt von Addis Abeba nach Khartum und zahlen zwischen US\$500 - US\$800 für Bestechungsgelder und den Transport (IOM, 2013, S. 34). Eritrea ist in besonderem Maße von seiner Militärdiktatur geprägt.

Viele Bewohner Eritreas versuchen dem repressiven Regime zu entfliehen, allerdings ist die Ausreise untersagt und jeder Fluchtversuch wird bestraft. Inhaftierung, Folter und der Tod sind mögliche Folgen für diejenigen, die beim Versuch der Ausreise aufgegriffen werden. Für Migranten aus Eritrea ist die Strecke zwischen Asmara und Khartum sehr gefährlich, da es hier immer wieder zu Entführungen durch Mitglieder der Rashaida kommt. Die Rashaida sind eine arabische, nomadische Stammesgruppe, die in der Grenzregion zwischen Eritrea und dem Nordosten Sudans leben. Die Entführungen dienen der Erpressung eines Lösegeldes (IOM, 2013, S. 55). Nach Angaben des UNHCR finden jeden Monat zwischen 30 und 50 Entführungen statt. Diejenigen, die Glück haben, fahren mit dem Bus in die eritreische Grenzstadt Teseney, überqueren die Grenze zum Sudan zu Fuß und laufen zwei bis fünf Tage nach Kassala, werden von hier mithilfe eines Schleppers in eines der UNHCR Flüchtlingscamps gebracht und organisieren sich von hier einen weiteren Schlepper, der sie nach Khartum bringt. Die Grenze zwischen Eritrea und dem Sudan ist 660 Kilometer lang und hat lediglich drei Grenzübergänge. Auf eritreischer Seite ist die Militärpräsenz sehr hoch und auch

auf sudanesischer Seite findet eine umfangreiche Überwachung der Grenze statt.

Für alle Migranten, die durch den Sudan reisen, stellt Khartum einen wichtigen Migration-Hub dar und wird von vielen Arbeits- und Transitmigranten genutzt (vgl. Kuschminder et al., 2015, S. 30). Von hier aus wird die Reise durch die Wüste Richtung Libyen geplant. Migranten aus dem Sudan, Äthiopien, Eritrea und Somalia kommen in Khartum oder ihrer Zwillingsstadt Omdurman zusammen und machen sich mithilfe von Schleppern in Pick-ups auf den Weg. Von Khartoum aus führt ein Weg über Darfur in den Tschad, um von dort aus den Weg an die libysche Küste anzutreten. Allerdings wird die Route über Dongola, eine Stadt im Norden des Sudans, häufiger benutzt. In Dongola wechseln die Migranten den Schlepper und diejenigen, die über Libyen reisen, vor allem Migranten aus Eritrea und Äthiopien, wählen den Übergang im Grenzdreieck von Ägypten, Libyen und Sudan bei Uweynat auf libyscher Seite. Von dort wird ein signifikanter Migration-Hub für irreguläre Migranten vom Horn von Afrika, die al-Kufra-Oase, aufgesucht. Al-Kufra, 950 km von Benghazi entfernt, ist eine Stadt im Südosten Libyens und die erste größere Stadt, in der sich die Migranten, aus den unterschiedlichen Herkunftsländern nach der Durchquerung der sudanesischen Wüste treffen (vgl. Kuschminder et al., 2015, S. 30). Die Fahrt von Khartum nach al-Kufra ist eine der längsten Etappen auf der Reise vom Horn von Afrika an die libysche Küste. Sie dauert im Schnitt sechs bis zehn

Tage und je nach Sicherheitslage, Schlepper und Jahreszeit kann der Transport zwischen US\$600 bis US\$1.600 kosten. Da es seit Februar 2012 immer wieder zu gewaltsamen Konflikten zwischen Angehörigen des Stammes der Zway und des der Tebu (Tubu) kommt, wird die Stadt al-Kufra mittlerweile häufiger gemieden (IOM, 2013, S. 32). Wenn al-Kufra umgangen werden soll, führt der Weg über Dongola und von da aus nach Ägypten. Der Grenzübergang verläuft im Norden Ägyptens bzw. Nord-Osten Libyens. In Ägypten wird als nächstes Ziel die Hauptstadt Kairo anvisiert. Von Ägypten reisen die Migranten durch die Stadt Salloum an der libyschen Grenze. Eine weitere Möglichkeit ist von Dongola über Ägypten nach Tazirbu, nördlich von al-Kufra gelegen, zu reisen. Von Tazirbu, bzw. al-Kufra reisen die Migranten in Pick-ups in das im Norden Libyens gelegene Ajdabiya, wo sie für gewöhnlich für eine Nacht Rast machen, um von da aus dann nach Tripolis oder Benghazi weiter zu fahren. Auf dem Weg von al-Kufra und Ajdabiya ist nur mit sehr wenigen Kontrollposten zu rechnen, allerdings sind die Strecken zwischen Ajdabiya und Tripolis bzw. Benghazi sehr stark überwacht und es kommt immer wieder zu Inhaftierungen. In Tripolis bzw. Benghazi suchen die Migranten nach geeigneten Schleppern, die von der libyschen Küste, zumeist aus kleineren Städten wie Misrata, Zawiya oder Zuwara, Boote organisieren, die sie nach Malta oder Lampedusa bringen. Bevor die Bootsreise stattfinden kann, werden die Migranten in zumeist verlassene Gebäude gebracht, wo

sie sich verstecken und auf die Abreise warten. Die Überfahrt nach Lampedusa bzw. Malta kostet zwischen US\$300 bis US\$2.000. Die Preise variieren und sind von der Jahreszeit und dem Schlepper abhängig. Im Winter, wenn die See rauer und die Überquerung damit gefährlicher, sind die Preise in der Regel niedriger. Die zumeist überfüllten Boote brechen nachts auf und haben nur unzureichend Verpflegung für die Migranten dabei. Außerdem mangelt es an Navigationsgeräten, so dass die Boote sich häufig im Mittelmeer verirren und sich die Überfahrt verlängert. Wenn das Boot nicht kentert oder unterwegs von der maltesischen oder italienischen Küstenwache entdeckt wird, kann die Reise zwischen zwei und zehn Tagen dauern. Zwischen 3.000 und 4.000 Migranten versuchen jeden Monat die Überfahrt nach Malta oder Lampedusa (IOM, 2013, S. 44).

Die 34 größten Flüchtlingscamps in Afrika 2013

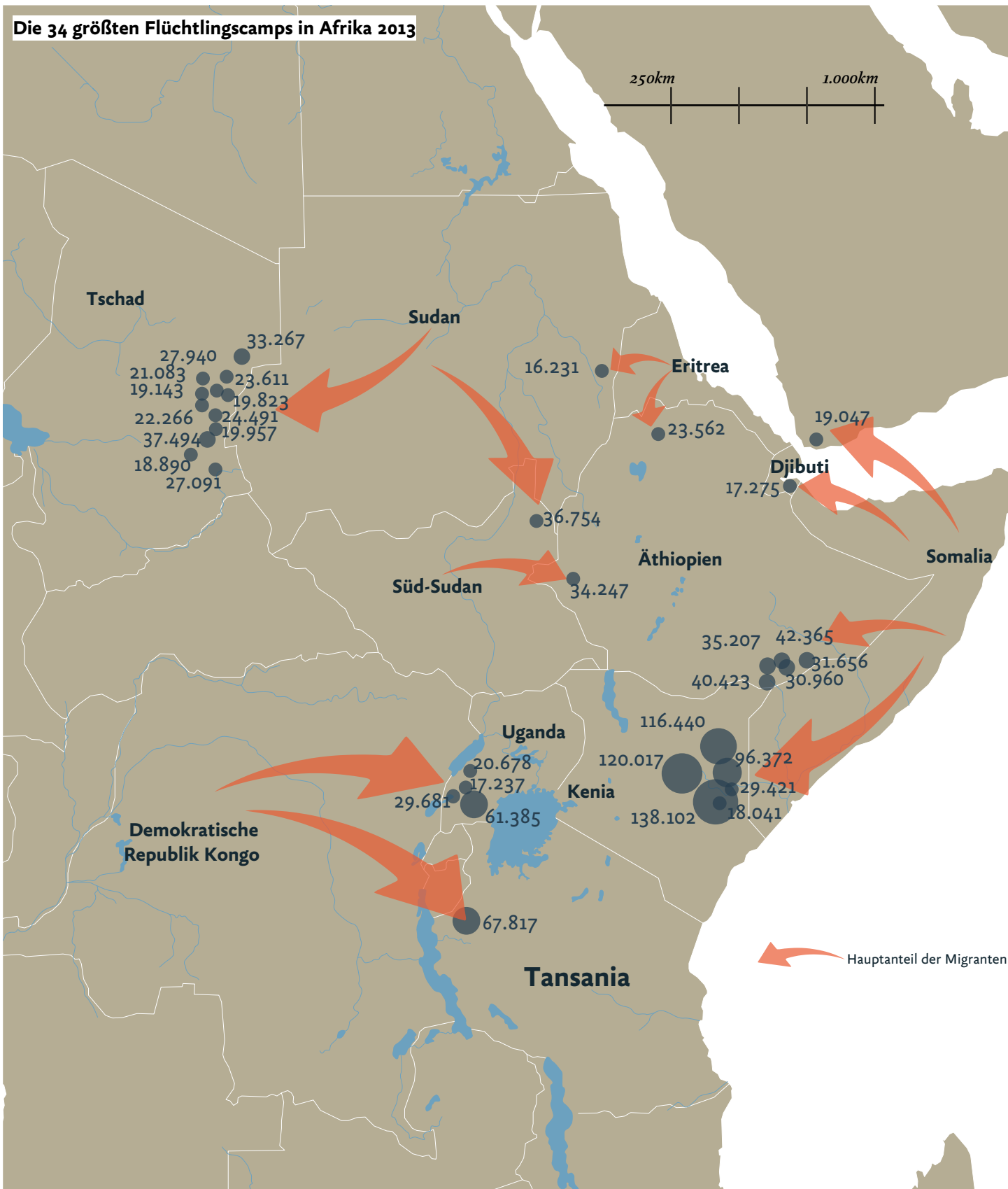


Abb. 46



Abb. 47



### 5.5 Migrationsrouten - Fazit

Migrationsströme verändern sich konstant und passen sich dem politischen Klima an. Die irreguläre transsaharische Migration über Land nach Europa führt zumeist durch Mali, Niger, Algerien und Libyen. Die ostsaharische Route ist von der westsaharischen und zentralsaharischen Route separiert. Erst in den vermeintlichen Zieldestinationen in Libyen treffen sich diese beiden Routen wieder. Die ostsaharische Route ist hinsichtlich der Anzahl der emigrierenden Menschen bedeutender als die westsaharische Route.

Die Bedingungen entlang der Migrationsrouten sind für die Migranten in der Regel sehr hart, weil sich die Migrationsphase immer weiter ausdehnt und die Reiseverhältnisse für die Migranten immer schwieriger werden. Die irregulär migrierenden Menschen auf der Migrationsreise kaum geschützt und dauerhaft diversen Gefahren ausgesetzt. Sollte die Einreise in ein Land nicht über den regulären Weg funktionieren, so fördert dies den Nährboden für Menschenhandel, Schmuggel, Entführungen, Korruption und Gewalt, welches wiederum auf die Kosten der Migranten bezogen auf ihre physische und mentale Unversehrtheit geht (IOM, 2014, S. 41).

Der oft in der Forschungsliteratur verwendete Begriff »transit-migrant« ist irreführend, da die Migranten häufig freiwillig oder unfreiwillig in den nördlichen Ländern Afrikas verbleiben. Die Transitperioden verlängern sich durch die verstärkten,

externalisierten Grenzkontrollen Europas und die klandestine Migration wird erschwert. Dadurch kommt es zu längeren vorübergehenden Aufenthalt in den nordafrikanischen Staaten. Diese Veränderung des Migrationsverhaltens generiert eine Transit-Ökonomie, welche vor allem in den Migration-Hubs auf den Routen zu finden ist. Vor allem das Hotel- und Reisegewerbe erstarbt und es ist ein deutlicher Anstieg der Prostitution festzustellen. Die Transitmigranten wohnen und arbeiten dann zumeist in den Migration-Hubs auf der Strecke ohne jemals die Städte des Maghreb an der Mittelmeerküste erreicht zu haben (de Haas, 2008, S. 20). Viele Migranten bevorzugen es dann im Norden Afrikas zu bleiben und dort ihr Glück zu versuchen, sozusagen als zweitbeste Wahl. Die wenigsten Migranten kehren zu ihrem Leben im Herkunftsland zurück. Viele Städte der Maghrebstaaten, wie z.B. Nouakchott, Rabat, Oran, Algiers, Tunis, Tripolis und Benghazi, beherbergen eine große und weiter wachsende Gemeinschaft von subsaharischen Migranten. Darüber hinaus haben sich die intendierten Routen und Zielorte für nahezu alle Migranten, Asylsuchende und Flüchtlinge mit den Möglichkeiten und Einschränkungen während der Migrationsreise immer wieder verändert. Die Länge der Reise ist von vielen Faktoren abhängig und für viele Migranten ist Europa auch nicht das vorrangige Ziel. Es geht vor allem darum, einen sicheren Ort zu finden, der ein besseres Leben und verbesserte Verdienstmöglichkeiten verspricht (MHub, 2015, S. 24). Außerdem verändern

sich die Migrationsrouten mit vorausgegangenen Veränderungen der rechtlichen Lage für Migranten in den jeweiligen Orten oder Ländern. Die Wahl der Migrationsroute und die auf ihr befindlichen Stationen sind von einer Vielzahl von Faktoren abhängig, wie z.B. von dem Herkunftsland, dem gewünschten Zielort, der Möglichkeit legal oder irregulär durch Länder reisen zu können und auch den finanziellen Ressourcen (IOM, 2014, S. 39). Die Routen sind flexibel und generieren sich immer wieder neu, allerdings haben sich Städte zu Hubs auf diesen Routen entwickelt, die häufig dort vorkommen, wo sich die Wege gabeln und die Migranten für einige Zeit bleiben (IOM, 2014, S. 39). Wenn man dazu noch die Länge der Reise und die für die Reise fällig werdenden Ausgaben miteinbezieht, so ist es verständlich, dass sich viele Migranten in den größeren Städten für einen gewissen Zeitraum niederlassen (Kirechu, 2012, S. 92). Alle Länder auf dem Weg können demnach die Funktion eines Herkunfts-, Transit- oder Ziellandes gleichzeitig einnehmen. Für die subsaharischen Migranten ist die Durchquerung der Sahara ein wahrer Drahtseilakt und mit eben jenem werden die Migranten zu vollwertigen Außenseiter, die im Untergrund leben (Andersson, 2014, S. 119).

### Afrod vs. Transa

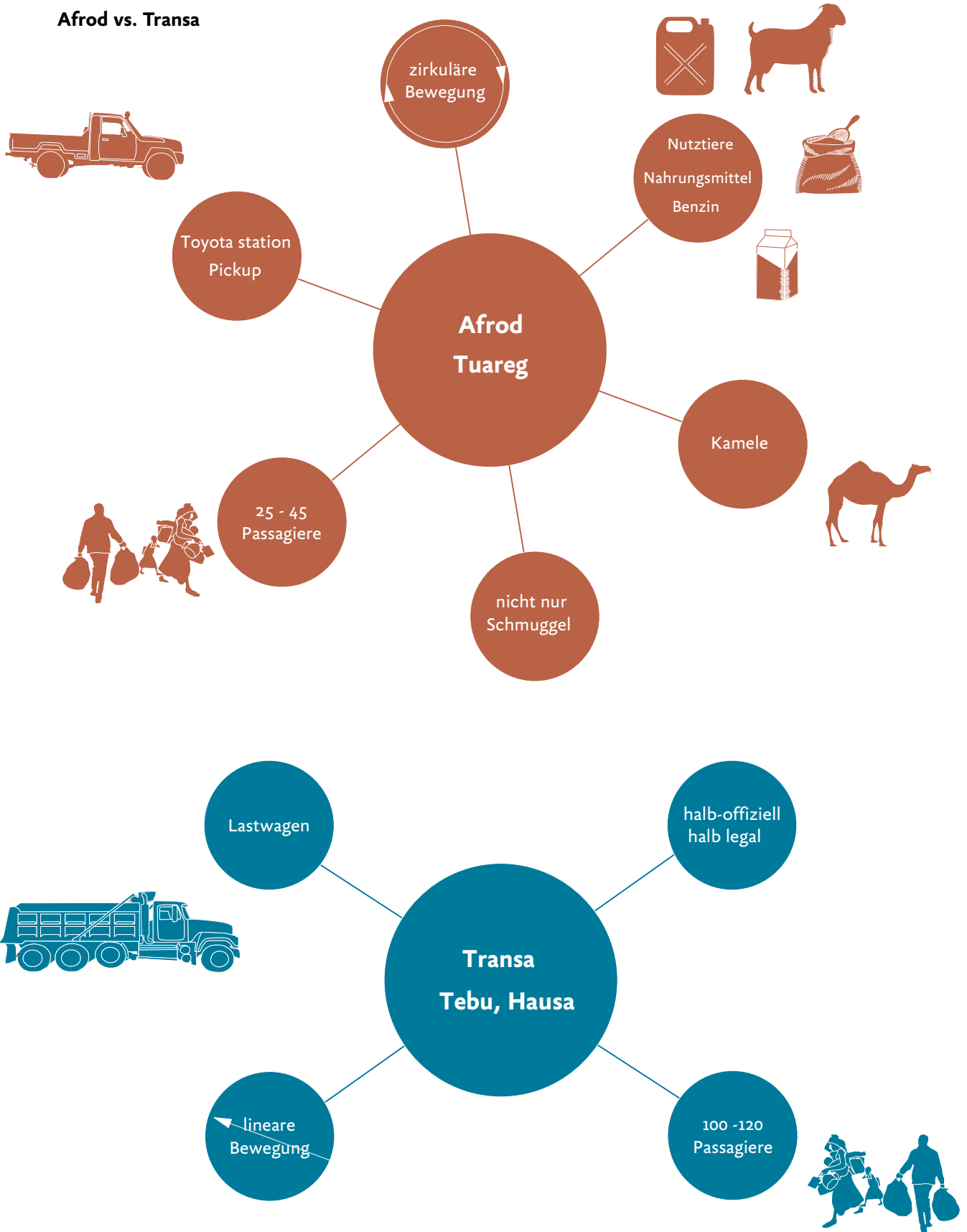


Abb. 48

## Eine Migrationsreise in Bildern - Versuch einer Rekonstruktion



Abfahrt in Bamako, Mali. Blick auf den Markt.



In den ECOWAS-Ländern kann der Transport mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgen.



Agadez, Niger, ist Drehscheibe der Migration und Tor zur Sahara. Viele Routen treffen sich hier.



An den Hubs entsteht eine eigene Transitökonomie. Reiseagenturen organisieren die nächste Etappe.



Jeder Migrant erhält einen hanfumwickelten Kanister mit 5 - 20 Litern Wasser für die Fahrt.



Die Plätze direkt auf der Ladefläche sind begehrt. Am Rand ist es gefährlich.



Unfälle geschehen häufig und sind eine große Gefahr.



Auf einem Unfall folgt häufig das Verdursten. Tote werden in der Wüste vergraben.



Krisen und Konflikte begleiten die Migranten auf ihrem Weg, so wie hier in Gao der Nordmali-Konflikt.



Dennoch bietet dieser Transit-Hub Infrastruktur für eine Grundversorgung.



Das Warten auf Schlepper und die Pick-ups ist lang. Kinder verkaufen Proviant für die Fahrt.



Die Nacht verbringen die Wartenden unter freiem Himmel am Busbahnhof.



Im Grenzgebiet zwischen Algerien und Niger ist ein Grenzübergang bei Assamaka.



Im Transportsystem der Tuareg „afrod“, werden 25 - 45 Personen pro Pick-up transportiert.



In der Wüste werden Zeltlager improvisiert.



Im Transportsystem der Tebu und Hausa „transa“, werden über 100 Menschen auf LKWs transportiert.





17

Eine Kreuzung mitten in der Wüste. Die Ortskenntnis der Schlepper ist überlebenswichtig.



18

Pausen während der Fahrt sind selten. Wer während der Fahrt herunterfällt ist verloren.



21

Das Leben im Transit bedeutet vor allem zu warten.



22

Die Fahrt geht weiter in Richtung libysche Küste.



25

Der neue Kurs führt über Algerien nach Marokko.



26

In Tanger, Marokko, finden die Migranten Unterkunft in einem von Schleppern verwalteten Haus.



29

Doch auch hier kommt es immer wieder zu Razzien der marokkanischen Polizei.



30

Von den Bergen Gourougous ist das spanische Territorium auf afrikanischem Boden schon zu sehen.



Migranten vor ihrer vorübergehenden Unterkunft am bündelnden Migration-Hub in Sabha, Libyen.



Wasser ist ein kostbares Gut während der Reise und es reicht nur selten bis zur nächsten Wasserstelle.



Verhaftung durch die libysche Polizei gehören zum Alltag.



Auf die Verhaftung folgt in der Regel die Deportation ins Niemandsland der libysch-nigrischen Grenze.



Andere Migranten bevorzugen die selbstverwalteten camps in den Wäldern vor den spanischen Exklaven.



Oft vergeht eine lange Zeit bis zum richtigen Augenblick für die letzte Grenzüberwindung nach Europa.



Die Grenzanlage besteht aus mehreren Zäunen, gesichert mit Stacheldraht und lückenlos überwacht.



Guardia Civil und Stacheldrahtvorrichtungen hindern nicht nur, sondern verletzen schwer.