

Tuesday Reitano/Peter Tinti

Überleben und Vorankommen

Das Geschäft mit dem Schmuggel von Flüchtlingen und Migranten
nach Europa



FOKUS ENTWICKLUNGSPOLITIK

Tuesday Reitano / Peter Tinti

ÜBERLEBEN UND VORANKOMMEN

Das Geschäft mit dem Schmuggel von Flüchtlingen und Migranten
nach Europa

Impressum

ISBN	978-3-88795-520-5
Herausgeber	Copyright 2016, Hanns-Seidel-Stiftung e.V., München Lazarettstraße 33, 80636 München, Tel. 089/1258-0 E-Mail: info@hss.de , Online: www.hss.de
Vorsitzende	Prof. Ursula Männle, Staatsministerin a.D.
Hauptgeschäftsführer	Dr. Peter Witterauf
Leiterin des Instituts für Internationale Zusammenarbeit	Dr. Susanne Luther (V.i.S.d.P.)
Leiter PRÖ / Publikationen	Hubertus Klingsbögl
Redaktion	Matthias Würtenberger Kontakt zur Redaktion: ijz@hss.de
Redaktionsschluss	08.07.2016
Ursprüngliches Veröffentlichungs- datum der englischen Studie	November 2015 ISS Paper 289
Druck	Hausdruckerei der Hanns-Seidel-Stiftung
Titelbild	Anne Jose Kan/123rf.com

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung, Verbreitung sowie Übersetzung, vorbehalten. Kein Teil dieses Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung der Hanns-Seidel-Stiftung e.V. reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden. Von dieser Einschränkung ausgenommen, sind sämtliche Werke, die als Creative Commons gekennzeichnet sind. Das Copyright für diese Publikation liegt bei der Hanns-Seidel-Stiftung e.V. Namentlich gekennzeichnete redaktionelle Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers wieder.

Diese Ausgabe finden Sie unter folgendem QR-Code auch im Internet zum Lesen und Bestellen.



Anmerkung der Redaktion:

Die vorliegende Studie *Überleben und Vorankommen: Das Geschäft mit dem Schmuggel von Flüchtlingen und Migranten nach Europa* wurde im November 2015 zum Abschluss gebracht. Neuere Entwicklungen in der europäischen Außen- und Flüchtlingspolitik als auch der einzelnen EU-Mitgliedsstaaten sind deswegen hier unberücksichtigt. Im Folgenden werden maßgebliche politische Veränderungen aufgezählt, die nach Veröffentlichung der Studie stattgefunden haben, und im Kontext von Fluchtrouten sowie dem Schmuggel von Migranten nach Europa und damit dieser Studie relevant sind. Auch wenn eine Analyse der Auswirkungen dieser Veränderungen eine separate Studie erfordert und hier nicht geleistet werden kann, sollen diese Informationen den erforderlichen Kontext erweitern:

1. Die Abhaltung eines Migrationsgipfel in Valletta, Malta (11. – 12.11.2015) auf dem europäische und afrikanische Staats- und Regierungschefs u. a. eine engere Zusammenarbeit bei der Rückführung und Rückübernahme von Migranten und der Verhinderung und Bekämpfung von Schleusern beschlossen haben. In diesem Rahmen wurde ein Nothilfe-Treuhandfonds eingerichtet (Volumen 1,8 Mrd. €), der Stabilität und die Bekämpfung von Fluchtursachen in den Herkunftsländern zum Ziel hat.
2. Die solange endgültige Schließung der Balkanroute (09.03.2016) durch die EU-Staaten Slowenien und Kroatien, welche einen erheblichen Einfluss auf die Zahl der in der EU ankommenden Flüchtlinge und Migranten hatte.
3. Die Vereinbarung der EU mit der türkischen Regierung (18.03.2016), den Schleusern in der Ägäis die Geschäftsgrundlage zu entziehen und die irreguläre Migration aus der Türkei in die EU zu reduzieren.
4. Die Rettung einer im Vergleich zum Vorjahr steigenden Zahl von Flüchtlingen aus seeuntauglichen Booten im Meeresgebiet zwischen Libyen und Italien, im Rahmen der Operation *Sophia* (Seenotrettung und Aufklärung von Schleusernetzwerken vor der Küste Libyens) 2016.
5. Angestrebte „Migrationspartnerschaften“ der EU mit neun Herkunfts- und Transitstaaten in Afrika und dem Nahen Osten, die für die Kooperation bei der Flüchtlingsabwehr und der Rücknahme von Flüchtlingen belohnt werden sollen (die Staaten sind Äthiopien, Libyen, Mali, Niger, Nigeria Senegal, und Tunesien sowie die Nahoststaaten Jordanien und Libanon).

Dieser gewichtigen Veränderungen zum Trotz bleiben die Erkenntnisse und insbesondere die Politikempfehlungen dieser vorliegenden Studie von hoher Relevanz und Aktualität.

Die hier vorliegende Ausgabe der Reihe *Fokus Entwicklungspolitik* behandelt einen Aspekt des Themenkomplexes Flucht und Migration. Die Publikation soll unter anderem einen Beitrag zur *Informations- und Wissenserhöhung bzgl. Flucht und Migration in Deutschland* leisten – ein Schwerpunkt der Strategie Flucht & Migration 2016 der Hanns-Seidel-Stiftung.

Zu den Autoren:

Tuesday Reitano ist Leiterin des Sekretariats der *Global Initiative against Transnational Organized Crime* in Genf und Senior Research Consultant für das *Institute für Security Studies* (ISS), Südafrika. Reitano hat umfangreiche Erfahrung als Politik-Beraterin bei den Vereinten Nationen. Sie berät als unabhängige Expertin die Europäische Union und das Europäische Parlament in Fragen der irregulären Migration und ist Hauptautorin einer OECD-Studie von 2015 über die Schleusung von Migranten aus Afrika nach Europa. Sie lebt in Beirut, Libanon.

Peter Tinti ist wissenschaftlicher Mitarbeiter der *Global Initiative against Transnational Organized Crime* und Journalist. Die *Action on Armed Violence* stellte ihn 2013 auf ihre Liste der 100 einflussreichsten Journalisten, die über das Thema bewaffnete Gewalt informieren. Seit 2008 berichtet er aus der Sahelzone, in der er Schmuggler, Menschenhändler und betroffene Gemeinden interviewt hat. 2015 verbrachte er viel Zeit entlang der Migrationsrouten, die von Afrika nach Europa führen.

ÜBERLEBEN UND VORANKOMMEN - DAS GESCHÄFT MIT DEM SCHMUGGEL VON FLÜCHTLINGEN UND MIGRANTEN NACH EUROPA

|| Tuesday Reitano / Peter Tinti

Einleitung

Europa steht seit 2011 vor den Herausforderungen einer wachsenden Migrationskrise, die sich inzwischen von den Außengrenzen in das Innere Europas verlagert hat. Eine Verkettung von Ereignissen - einschließlich des verschleppten Krieges in Syrien und der darauffolgenden Vertreibung; Instabilität, verursacht durch den arabischen Frühling; der Auflösung des libyschen Staates; des Rückzugs der internationalen Truppen in Afghanistan sowie anhaltender extremistischer Anschläge in Subsahara-Afrika - hat dazu geführt, dass sich Menschenmassen in Bewegung gesetzt haben, wie wir es seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges nicht mehr erlebt haben.

In den letzten vier Jahren haben sich mehr als 800.000 Bürger aus vier Regionen – dem Mittleren Osten, Afrika, Asien und den nicht in den Schengenraum integrierten Ländern Europas – auf die Suche nach neuen Chancen und Perspektiven für sich und ihre Familien in Zentral- und Nordeuropa gemacht. Zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichts schätzten die Vereinten Nationen (VN), dass seit Beginn des Jahres 2015 bereits 700.000 Migranten über den Seeweg nach Europa gekommen sind. Auf der Flucht vor Krieg, Konflikten, Terrorismus, staatlicher Unterdrückung und Armut treibt sie die vermeintliche Aussicht auf ein Leben in relativer Sicherheit und Wohlstand in Europa an. Dabei riskieren die meisten ihr Leben, nicht wenige sterben beim Versuch, die physischen und politischen Hindernisse auf ihrem Weg zu überwinden.

Diejenigen, die die Reise nach Europa unternehmen, werden durch ein stetig wachsendes, umfassendes Netzwerk von Schleppern verschiedener Nationalitäten, mit oftmals unterschiedlichen kriminellen Motiven, Netzwerken und Vorgehensweisen unterstützt. Das Versagen Europas und der internationalen Gemeinschaft ermöglicht es Schleppern, die Krise durch die aktive Förderung der Migrationsströme zu verschärfen und hiervon zu profitieren. Skrupellose Praktiken wie Misshandlung, Erpressung und Gewalt sind keine Seltenheit. Trotz der Bereitstellung von Einsatzkräften, nachrichtendienstlichen Informationseinheiten und Kriegsschiffen sind die Exekutivbehörden bisher daran gescheitert, den chaotischen und rasanten Anstieg von Akteuren zu verhindern, die aktiv in der Krise involviert sind. Die internationale Staatengemeinschaft ist bisher nicht in der Lage, den Bedürftigen dieser Welt die notwendige Unterstützung zu bieten, politische Lösungen für die vielen Krisengebiete zu entwickeln oder zumindest sicherzustellen, dass die rechtlichen Verpflichtungen gegenüber Schutzbedürftigen eingehalten werden.

Die Auswirkungen der Krise sind katastrophal. Aufgrund unterschiedlicher Auffassungen hinsichtlich der Bewältigung der Krise ist Europa nicht in der Lage, einen gemeinschaftlichen Lösungsansatz zu finden; die europäische Gemeinschaft scheint in einer Art gordischem Knoten gefangen zu sein, der sich aus internen und externen Sicherheitsfragen, begrenzten

Budgets und politischen Blockaden nährt. Die Vielzahl der Menschen, die *en masse* flüchten, überfordert die Ziel- und Transitländer, die oftmals nicht willens oder fähig sind, ihren internationalen Verpflichtungen zum Schutz der Menschenrechte nachzukommen und zu verstehen welche Regeln existieren. Die Krise polarisiert auch die Bevölkerungen der europäischen Staaten zunehmend, Viele Europäer empfinden die Masseneinwanderung als Bedrohung, andere verstehen sie als Chance oder zumindest als humanitäre Verpflichtung. Die daraus folgenden Auswirkungen auf das Wahlverhalten in Europa und Nordafrika waren dramatisch.

Trotz der Bereitstellung von Einsatzkräften, nachrichtendienstlichen Informationseinheiten und Kriegsschiffen sind die Exekutivbehörden bisher daran gescheitert, den chaotischen und rasanten Anstieg der Anzahl von Akteuren zu verhindern, die aktiv in der Krise involviert sind.

Dieser Bericht ist darum bemüht, einen wesentlich politikorientierten Beitrag zur Faktensituation der aktuellen Flüchtlingskrise in Europa zu liefern. Er beruht auf den jahrzehntelangen Erfahrungswerten der Autoren sowie der Analyse der Schleusernetzwerke, einschließlich deren Eigenschaften, Strukturen, und der Rolle, die jene als Entwicklungshindernis spielen. Der Bericht basiert auf Recherchen in 10 Ländern sowie Interviews mit Exekutivorganen, Behörden, Experten, Analysten, Praktikern, Schleppern und Migranten.

Die Recherche umfasst fast 200 detaillierte, teilstrukturierte Interviews mit Migranten in sechs verschiedenen Orten, sowohl entlang

der Hauptrouten nach Europa als auch in den Zielländern (Libyen, Ägypten, Griechenland, Italien, Deutschland und Schweden). Die geführten Interviews lieferten beispiellose und detaillierte Einblicke in die Motivationen von Flüchtlingen und Migranten und den *Modus Operandi* von Schleppern. Durch den Aufbau einer Datensammlung aus Gebieten, in denen die örtlichen Verhältnisse wenig einsichtig sind, versucht der Bericht politische Entscheidungsträger darin zu unterstützen, auf die Krise effektiver und zielorientiert reagieren zu können.

Die Herausforderungen, die durch die Migrationsbewegungen entstehen, sind beispiellos und entweichen klarer Definition. Sogar die Verwendung von grundlegenden Begriffen und Konzepten – zum Beispiel, ob die Reisenden als Migranten oder als Flüchtlinge bezeichnet werden sollen, oder ob deren Bedürfnis, sich eine Destination selber aussuchen zu dürfen, als legal oder illegal angesehen wird – ist heiß umstritten. Einigkeit besteht in Hinblick auf die brisante und schwierige Entwicklung bisher in nur zwei Punkten: Europa weiß zu wenig über die Dynamiken, die diese Krise antreiben; außerdem ist klar, dass die „Migrationskrise“ nicht weiter voranschreiten darf.

Es ist ein Armutszeugnis für unsere gesamte Zivilisation und Menschheit, dass Menschen und deren Recht auf eine sichere und produktive Zukunft buchstäblich an selbst kreierten Grenzen geopfert werden.

1. Wer flüchtet?

Eine der größten Herausforderungen bei der Beschreibung und Analyse der aktuellen Krise sowie der Frage wie ihr begegnet werden soll ist, dass Millionen von Menschen zusammenkommen, die sehr weite Entfernungen zurücklegen und deren Motive sehr unterschiedlich sind. Letztere verändern sich auch noch durch die Erfahrungen, die jene auf ihrer Reise machen. Oftmals ist der Zeitpunkt ihrer Abreise, die Route, die sie nehmen, die Menschen, die sie treffen, das Glück oder Pech auf ihrem Weg nach Europa ausschlaggebend. Diese Erfah-

rungen werden durch die Nationalität der Flüchtlinge und Migranten sowie den finanziellen Mitteln, die ihnen auf ihrer Wanderung zur Verfügung stehen sowie von einer fast unzählbaren Reihe von Möglichkeiten bezüglich der Wahl von Land-, See- und Flugrouten beeinflusst. Individuelle Schicksale verflechten sich und werden Teil eines großen Ganzen, das heute die europäische Flüchtlings- und Migrationskrise ausmacht.



UNFÄHIG EINE GEMEINSAME ANTWORT ZU FINDEN, IST EUROPA IN POLITISCHEN, ÖKONOMISCHEN UND SICHERHEITSRELEVANTEN FRAGEN IN EINEM GORDISCHEN KNOTEN GEFANGEN.

Aktuell [November 2015] gibt es zwei maßgebliche Tore nach Europa. In beiden Fällen muss das Meer überquert werden, gefolgt von einer Weiterreise von den europäischen Küsten nach Mittel- und Nordeuropa über Land. Diese zwei Routen haben unterschiedliche Merkmale, unterschiedliche Nationalitäten nutzen sie, unterstützt von verschiedenen Akteuren, die in unterschiedlichem Maße kriminell agieren.

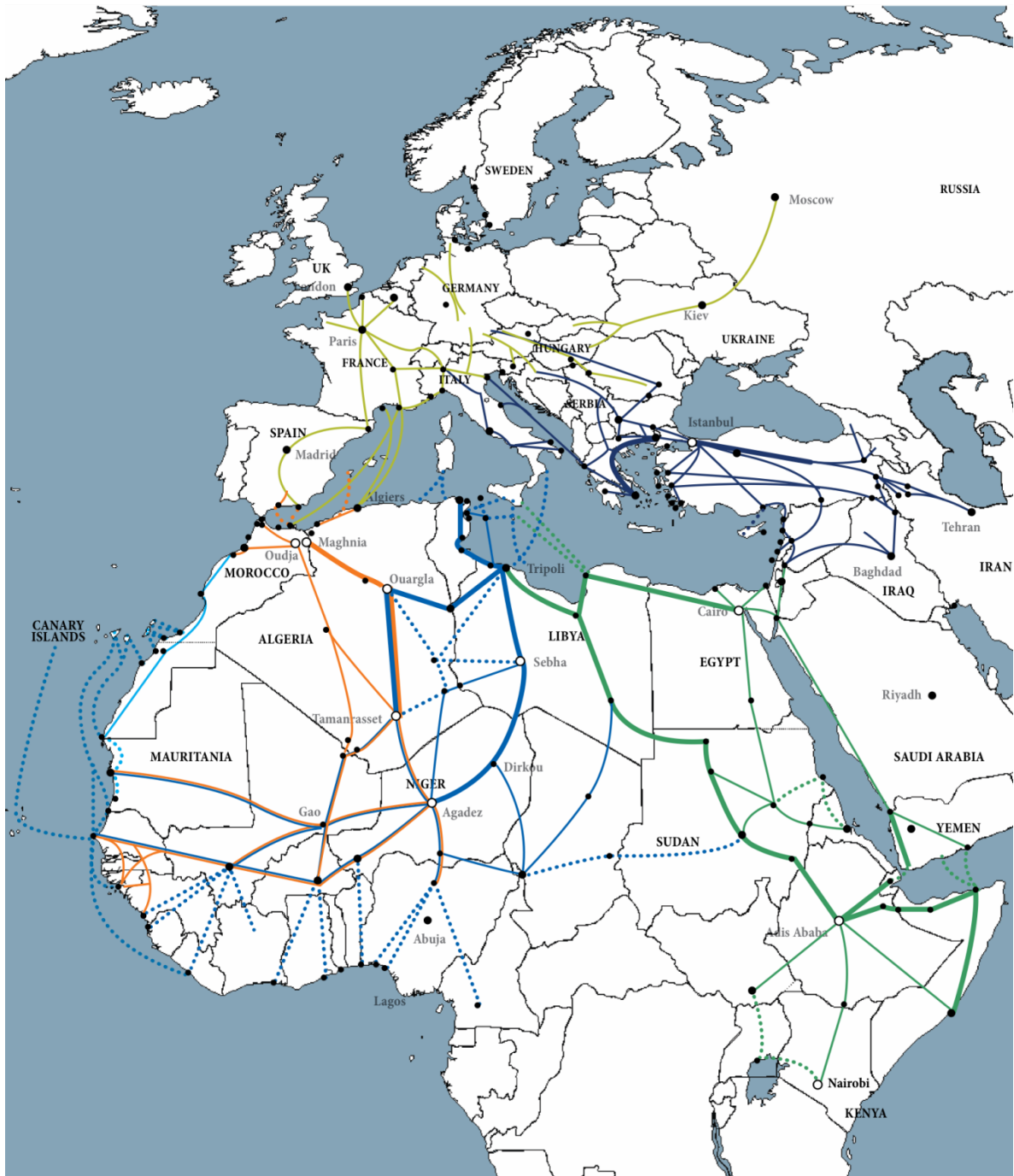
- Im Mittelmeerraum, das erste Epizentrum der Migrationskrise, gibt es zwei wesentliche Übergangspunkte: Libyen und Ägypten. Die Mehrheit der Menschen, die diese Übergänge nutzen, wird entweder auf hoher See gerettet, oder erreicht das Ufer Italiens aus eigener Kraft. In beiden Fällen besteht die Mehrheit nicht aus Syrern – auch wenn einige Syrer diese Routen in der frühen Phase der Krise genutzt haben. Vielmehr handelt es sich überwiegend um Menschen aus

Westafrika, Ostafrika und dem Horn von Afrika, Im Juli 2015 wurden ca. 20.000 Ankömmlinge in Italien gemeldet; im Gegensatz zu der Situation in Griechenland sind diese Zahlen seither nicht mehr gestiegen. Ein weiterer traditioneller Weg nach Europa, der zurzeit relativ ruhig ist, ist die Route über Spanien, die kanarischen Inseln oder die spanischen Exklaven Ceuta und Melilla, die an Marokko grenzen.¹

- Die zurzeit beliebteste Route nach Europa führt über die Ägäis. Die Migranten folgen traditionellen Wegen durch die Türkei und überqueren in großen Zahlen und in exponentiellen Zuwachsraten die Ägäis nach Griechenland. Im Juli 2015 kamen fast 50 000, im August 2015 bereits 100 000 Menschen in Griechenland an; insgesamt neun von zehn erreichten eine von nur vier griechischen Inseln. Die meisten Flüchtlinge auf dieser Route stammen aus Syrien, viele kommen aber auch aus Afghanistan und dem Irak, zu einem geringeren Maße auch aus Iran, Pakistan und Bangladesch. Nach ihrer Ankunft in Griechenland reisen sie auf dem Landweg weiter, hauptsächlich durch die Balkanstaaten und Zentraleuropa, wo sich Migranten vom westlichen Balkan (hauptsächlich aus dem Kosovo und Albanien) den Syrern und anderen Nationalitäten aus dem Nahen und Mittleren Osten anschließen.²

Weder Routen noch Ursachen der aktuellen Migrationswelle sind neu. Von der Seidenstraße bis zu den Karawanenpfaden durch die Sahara folgen die Flüchtlinge und Migranten jahrhundertealten Wegen. Abgesehen von denjenigen, die vor dem Krieg in Syrien flüchteten - ein Bürgerkrieg, der die Flucht von 4 Millionen Menschen verursacht hat, haben sich die Umstände in den Heimatländern vieler Nationalitäten, die jetzt in Europa Zuflucht suchen, in den letzten Jahren nicht in einer Art und Weise geändert, die alleine eine erhöhte Migration erklären würde. Gewalttätige Konflikte und Unterdrückung bestehen seit Jahren in einer Reihe von Staaten. Hier sind Länder wie Eritrea, Somalia und Afghanistan zu nennen.

Abbildung 1: Migrationsrouten nach Europa



Quelle: Infografik der Autoren.

Dennoch stammt eine große Anzahl von Migranten aus Staaten wie Nigeria, Senegal und Gambia und sogar EU-Beitrittsstaaten auf dem Balkan, die über mehr oder weniger stark wachsende Wirtschaften verfügen und in denen politische, wirtschaftliche und soziale Verhältnisse bestehen, die auf den ersten Blick keine Veranlassung zu einem so offensichtlichen und plötzlichen Migrationsmotive bieten.

Weder Routen noch Ursachen der aktuellen Migrationswelle sind neu. Flüchtlinge und Migranten folgen jahrhundertealten Wegen.

Die politischen Reaktionen auf die Migrationsbewegungen sollten daher die Dynamiken dieser speziellen Migrationskrise beachten und den besonderen Charakteristika Rechnung tragen, die sie von den früheren Migrationswellen unterscheidet. Politiker sollten nicht nur nachvollziehen können, was die Menschen zur Flucht und Migration veranlasst, sondern auch verstehen, warum sie sich Europa und nicht andere Orte als Ziel aussuchen und weshalb bestimmte Gruppen verschiedene Routen wählen.

Es gibt eine Gruppe von Akteuren, die, obwohl selbst nicht ursächlich für die Krise, große Vorteile aus den aktuellen Migrationsströmen zieht und zur Verschärfung der Krise und deren akuten humanitären Folgen maßgeblich beigetragen hat: Hierbei handelt es sich um die Schleuser und Schlepper, die historisch schon immer entlang dieser Routen gehandelt haben. Obgleich diese Akteure und Netzwerke schon Jahrzehnte auf unterschiedlichen Ebenen mehr oder weniger kriminell und professionell agierten, sind deren aktuelle Eigeninitiative bei der Beförderung der Migration sowie ihre Gewinnspannen beispiellos für diese Industrie. Die in den letzten Jahren gestiegenen Profite könnten dafür gesorgt haben, dass sich aus relativ harmlosen kleinen Schleuserbanden hartgesottene, professionelle und kriminelle Unternehmen gebildet haben.

Um diese haben sich ihrerseits ausgefeilte Netzwerke entwickelt, die das illegale Schleusergeschäft stützen und beschützen.

2. Was ist ein Schlepper?

Es gibt verschiedene Arten von „Dienstleistungen“, die als Schleppertätigkeit gesehen werden, die aber im Großen und Ganzen in zwei große Kategorien aufgeteilt werden können: der „Komplettservice“ und der eher informelle „Umlageservice“, der von kleineren Akteuren durchgeführt wird. Obwohl häufig nicht klar von einander zu trennen, ist den Verbrechen, die als Menschenhandel einerseits und Schleusen von Migranten andererseits eingestuft werden, jeweils ein Protokoll in der VN-Konvention zur Bekämpfung der grenzüberschreitenden organisierten Kriminalität (*United Nations against Transnational Organised Crime*, UNTOC) gewidmet, welches von 141 Staaten ratifiziert wurde. Die UNTOC definiert Menschenhandel als „Rekrutierung, Transport, Transfer, Beherbergung oder Empfang von Personen durch Drohung oder Gewaltanwendung oder andere Formen der Nötigung, Verschleppung, Missbrauch oder Betrug“.³ Das Schleusen von Migranten wird definiert als „die Ermöglichung des illegalen Zutritts einer Person in einen Staat, in dem diese Person kein Bürger oder dauerhafter Bewohner ist, mit dem Ziel, einen finanziellen oder anderen materiellen Vorteil direkt oder indirekt zu erhalten“.⁴

Die Protokolle der UNTOC definieren diese beiden Straftaten daher als organisierte Kriminalität, es handelt sich bei beiden kriminellen Handlungen jedoch nicht um denselben Straftatbestand und die Begriffe können nicht als Synonyme verwendet werden. Schleuser bieten den Migranten eine Dienstleistung und unterstützen sie bei der Überwindung physischer, politischer und kultureller Hindernisse. Die Beziehung zwischen Schleuser und Migrant beruht größtenteils auf Einvernehmen und endet normalerweise, sobald die vereinbarte Reise zu Ende ist. Obwohl es viele Grauzonen in dieser Typologie gibt, und Fälle, in der eine einvernehmliche Schleuserbeziehung sich

kurzfristig oder permanent in Handel verändert, konzentriert sich diese Studie hauptsächlich auf die Netzwerke und Personen, die den Menschenschmuggel aufrechterhalten.

Schleuser dienen als Brücke zwischen zwei Regionen, Gemeinschaften oder Staaten.

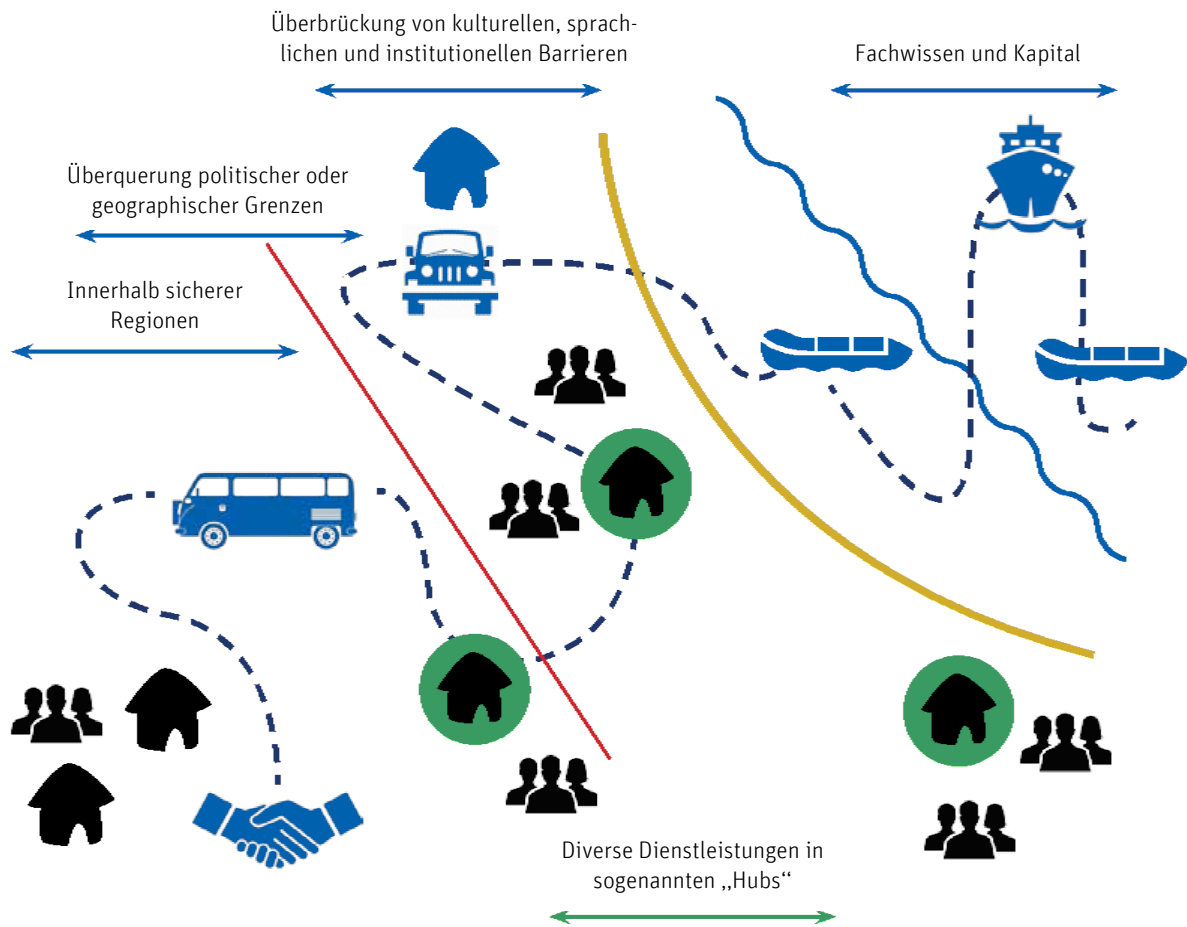
In vieler Hinsicht wird die formelle Definition der tatsächlichen Funktion, die ein Schleuser für einen Migrant ausübt, nicht gerecht und erklärt nicht, wieso es einen anhaltenden und lukrativen Markt für deren Dienstleistung gibt. Schlepper bieten den hilflosen Migrant Unterstützung, wenn diese sich ansonsten nicht ohne Hilfe bewegen können. Schleusernetzwerke bestehen aus Akteuren mit spezialisierten, häufig sehr guten Lokalkenntnissen und Erfahrungen. Viele nutzen diese Fähigkeiten auch, um legale und berechtigte wirtschaftliche Aktivitäten durchzuführen. Spezielle Ortskenntnisse ermöglichen die Beherrschung von bestimmten Terrains (zum Beispiel im Fall von nomadischen Stämmen, die Menschen durch die Sahara führen) oder befähigen sie, Zoll-Regimes erst zu ermöglichen. Schleuser dienen als Brücke zwischen zwei Regionen, Gemeinschaften oder Staaten, oftmals sprechen sie zwei oder mehrere Sprachen und sind fast immer mit der örtlichen Kultur vertraut. Sie sind in der Lage, in den angrenzenden Umgebungen aufgrund von Integration oder Gewalt zu agieren.⁵ Damit spielen die Diaspora-Bevölkerungen inzwischen eine wesentliche Rolle in der Durchführung von Schleusergeschäften, schließlich entwickeln sich Schmugglernetzwerke und -muster häufig entlang ethnischer und sprachlicher Linien.

Schlepper nutzen vor allem Gerüchte, Ängste, Inkohärenzen und die Illusion des Vertrauens für ihre Geschäfte. Je verletzlicher sich ein Migrant fühlt, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass er einen Schleuser engagiert und umso höher ist der Preis, den er bereit ist zu bezahlen. Schlepper werben oft für ihre Dienste, indem sie die Dringlichkeit der Abreise

betonen: „Gehen Sie jetzt oder sie werden eine Mauer bauen und Sie werden keine Chance mehr haben, über die Grenze zu kommen,“ ist eine typische Äußerung gegenüber potentiellen Migrant. Schlepper heben die fehlende Koordination in der EU-Politik hervor oder stellen diese falsch dar, schüren Ängste und präsentieren sich selbst als Retter – eben als die einzige Hoffnung für den Migrant, sein Ziel sicher zu erreichen.

In der aktuellen Krise agieren diverse Akteure auf unterschiedlichen Ebenen – hochprofessionelle kriminelle Gruppen, Spezialisten der Korruption und Fälschung, Milizen, Kleinkriminelle und normale Bürger (wie Hotelbesitzer, Taxi- und Lkw-Fahrer, Reisekaufmänner und Pfandleiher). Sie alle werden von den Profiten dieser kriminellen Industrie angezogen.

Abbildung 2: Die Rolle eines Schmugglers



Quelle: Infografik der Autoren.

3. Ein sich ständig fortentwickelndes Narrativ

Migration nach Europa ist bei weitem kein neues Phänomen. Es kann über viele Jahrhunderte bis zum Sklavenhandel zurückverfolgt werden und wurde später durch die anhaltenden wirtschaftlichen Unterschiede zwischen den Staaten entlang des südlichen Mittelmeers und den Staaten im Norden aufrechterhalten und verstärkt. Natürlich gab und gibt es wie in jeder Entwicklung konjunkturbedingte Höhen und Tiefen, die sich auf eine Vielzahl sogenannter *Push- & Pull-Faktoren* zurückführen lassen, sowie Reaktionen auf Chancen, die entlang einer bestimmten Route auftauchen.

Dass wir dies eine "Migrations- und Flüchtlingskrise" nennen, ist irreführend: Es handelt sich um eine Krise, die sich seit langer Zeit angekündigt hat. Sie hätte vorhergesagt werden können, was auch von einigen Experten in der Tat getan wurde.⁶ Diese Warnungen wurden jedoch nicht beachtet, und es wurden keine Vorbereitungen getroffen mit einer großen Anzahl Migranten umgehen zu können. Weltweit gab es im letzten Jahrzehnt eine wachsende Zahl von Krisen, die alle erheblich zu der Anzahl vertriebener Menschen führten, vor allem in der Zentralafrikanischen Republik, in Palästina, im Irak, Süd-Sudan, der Ukraine und in Jemen. Eine Anzahl langanhaltender Krisen wie in Afghanistan, der Demokratischen Republik Kongo und Somalia blieben ungelöst. Während es zu immer neue Wellen der Vertreibung kam, konnten bestehende Flücht-

lingsbevölkerungen nicht in ihre Heimatländer zurückkehren: die Wiedereinbürgerung von Flüchtlingen ist auf den tiefsten Stand seit 25 Jahren gesunken, und es gibt kaum Anzeichen für eine Umkehr dieses Trends. 85% der Flüchtlinge befinden sich heute in Entwicklungsländern oder Schwellenländern mit mittlerem Einkommen. Aufgrund wachsender globaler Mobilität, Kommunikation und Information werden strukturelle Ungleichheit in Bezug auf Einkommen, Lebensstandard, Zugang zu grundlegenden Rechten und Freiheiten und Konsumgütern den Menschen dieser Welt immer deutlicher. Diaspora-Netzwerke und Schlepper haben dazu beigetragen, dass immer mehr Menschen 'mit ihren Füßen wählen', um chronischer Armut und einer unkonkreten Zukunft in Lagern zu entfliehen und in Städte und Länder mit besseren Möglichkeiten, Arbeitsplätzen, Ausbildungschancen und Gesundheitsfürsorge zu ziehen.⁷

Eine der größten Katalysatoren der aktuellen Krise ist die steigende Flüchtlingsflut aus dem syrischen Bürgerkrieg.

4. Geflohene Syrer suchen eine Zukunft

Eine der größten Katalysatoren der aktuellen Krise ist der steigende Fluss von Flüchtlingen aus dem syrischen Bürgerkrieg; ein Konflikt, der seit mittlerweile fünf Jahren tobt. Mehr als vier Millionen Menschen haben Syrien seit Beginn des Konfliktes 2011 verlassen, um dem gewalttätigen sektiererischen Konflikt und den brutalen Luftangriffen, die auf extremistische und aufständische Gruppen in hauptsächlich zivilen Gebieten abzielen, zu entkommen. Hinzu kommt eine Politik, die großen Teilen der Bevölkerung den Zugang zu Strom, sauberem Wasser und humanitärer Hilfe verwehrt.

Ursprünglich fand die Vertreibung hauptsächlich innerhalb der Region statt. In den

ersten drei Jahren schwellen die Flüchtlingslager in der Türkei und Jordanien an. Im Libanon sorgte die komplexe nationale politische Situation dafür, dass über eine Million Syrer versuchten in informellen Siedlungen sich eine Lebensgrundlage innerhalb der bereits instabilen libanesischen Gesellschaft zu schaffen.

Mit den Worten eines syrischen Flüchtlings, der im Mai 2013 im Libanon in einer Fokusgruppe interviewt wurde:

„Als alles begann, gab es einige Gebiete, in denen es keinen Konflikt gab, sodass die Menschen von einem Gebiet zum nächsten fliehen konnten. Später aber breitete sich der Konflikt in alle Gebiete und Städte aus, sogar bis nach Homs und Damaskus. Am Ende zwangen die Luftangriffe uns zu fliehen. Wir konnten alles ertragen, aber die Luftangriffe waren einfach zu viel.“

Der fünf Jahre andauernde und sich immer weiter ausdehnende syrische Bürgerkrieg sorgte für eine Ermattung der internationalen Gemeinschaft. Die syrischen Gräueltaten schafften es immer seltener auf die Titelseiten der Zeitungen und in die Nachrichten, zeitgleich nahm die Spendenbereitschaft und damit die humanitäre Hilfe ab. Seit Millionen von Syrern, die in Flüchtlingslagern oder Nachbarländern lebten, sich auf die Reise begeben haben, um einer unerträglichen, ungewissen Zukunft ohne Perspektive zu entfliehen, hat sich die anhaltende Flüchtlingskrise in eine großangelegte Migration verwandelt.

Im Ergebnis war dies der Beginn einer zweiten Migrationsbewegung von Syrern: immer mehr Menschen machten sich aus den Flüchtlingslagern auf die Suche nach einer Langzeitperspektive auf den Weg nach Europa und verließen die Region. Solange ein Ende des Konflikts in weiter Ferne liegt, wird dieser Strom andauern; gleichzeitig wollen die Syrer sicherstellen, dass sie sich in Ländern registrieren, wo sie dauerhafte Lebensperspektiven haben. Verschiedene Faktoren, einschließlich einer wohlwollenden Asylpolitik, bestehende Familienverbindungen oder die Gegenwart einer bereits bestehenden Diasporagemein-

schaft prägen die Präferenz für das eine oder andere europäische Zielland.

Von den 60 Syrern, die im Laufe der Studie befragt wurden und deren Antworten in diesem Bericht verwertet wurden, haben 20% einen Versuch gemacht, einen legalen Weg einzuschlagen (zum Beispiel durch Beantragung von Visa bei den Botschaften, entweder in Europa oder den Golfstaaten). Der Mangel an Rückmeldung gab den jenen keine andere Wahl, als den illegalen Weg zu beschreiten und die Dienste von Schleppern zu nutzen. Ein Auszug als Beispiel:

„Ich habe 2013 zwei Mal bei der britischen und der deutschen Botschaft einen Antrag auf Asyl gestellt, aber wir haben nie eine Rückmeldung oder Sonstiges erhalten – so, als hätten wir nie einen Antrag gestellt. Ich habe sogar ein saudisches Visum für Haddsch beantragt, aber die Touristenfirma sagte, das Königreich von Saudi-Arabien erlaubt Syrern keinen Zutritt.“

– 40-jähriger Syrer, vier Kinder, interviewt in Alexandria, September 2015.

5. Ein ungewöhnlicher Weg: Migranten auf Reise

Die Reise eines Migranten beginnt mit einem kalkulierten ersten Schritt. Aus Syrien oder einem der Nachbarstaaten ist das nächste Ziel ein Land, in dem die Einreise ohne Visum möglich ist. Am Anfang der Krise war Ägypten die erste Wahl viele Syrer, weil sie für die Einreise nach Ägypten kein Visum brauchten und dort den Syrern gegenüber eine wohlwollende Willkommenspolitik betrieben wurde. Die Übereinstimmungen zwischen der syrischen und der ägyptischen Kultur, verbunden mit der gemeinsamen Sprache, machten Ägypten zu einem attraktiven Zielland. Nach dem Sturz der Mursi-Regierung im April 2013 änderte sich jedoch die Haltung der neuen Verwaltung gegenüber der syrischen Flüchtlingsbevölkerung zum Negativen.⁸ 2013 wurden Einreisebestimmungen geändert, nunmehr mussten Syrer bei der Einreise in Ägypten ein Visum vorweisen.

Syrer haben drei Möglichkeiten für die Einreise nach Europa:



DIE MEHRHEIT DER GEFÄLSCHTEN AUSWEISE DIE HERGESTELLT WERDEN, SIND SCHWEDISCH

Der direkte und teuerste Weg ist, mit dem Flugzeug in einen EU- Mitgliedsstaat einzureisen. Syrer, die mit dem Flieger in die EU kommen, benötigen jedoch ein gültiges Eintrittsvisum oder müssen die Dienste eines Vermittlers nutzen, um falsche Reisedokumente zu erlangen. Die europäische Einwanderungspolitik macht eine Einreise per Flugzeug per se für die meisten Syrer unmöglich, die Erlangung falscher Reisedokumente ist darüber hinaus für die Mehrheit zu teuer. Diejenigen, die mit gefälschten Dokumenten reisen, größtenteils in ihr bevorzugtes Zielland, häufig Schweden, ein Land mit zum Zeitpunkt der Verfassung dieses Berichtes [November 2015] großzügigen Asylregelungen, einschließlich Familienzusammenführungen und uneingeschränkter Staatsbürgerschaft. Es wurde festgestellt, dass die Mehrheit der gefälschten Pässe schwedische sind. Die schwedische Regierung hat kriminelle Netzwerke aufgedeckt, die Scheinehen organisieren und gefälschte Adoptionen sowie gefälschte Arbeitsgenehmigungen produzieren, um Menschen illegal nach Schweden einzuschleusen. Diese Netzwerke können bis nach Syrien und dessen Nachbarländer zurückverfolgt werden.⁹

Der zweite Weg nach Europa führt über Land durch die Türkei. Ebenfalls ein Land, in dem Syrer bei der Einreise kein Visum vorweisen müssen. Von dort reisen sie nach Grie-

chenland oder Bulgarien. Grundsätzlich sind Syrer nur in der Lage die Grenze in Griechenland oder Bulgarien zu passieren, wenn sie im Besitz eines gültigen Reisevisums sind, um dann Asyl beantragen zu können, oder aber sie gehen den unerlaubten Weg und reisen illegal ein. Die Anzahl der illegalen Einreisen von syrischen Migranten an der Grenze im westlichen Balkan wuchs von 92 im Jahre 2011 bis zu 1.646 (ca. 18 Mal mehr) 2012. Allein in der ersten Hälfte 2015 sind fast 39.000 Menschen illegal über den Westbalkan nach Europa eingereist, wovon ca. die Hälfte Syrer waren.¹⁰

Als dritte Möglichkeit gibt es noch den Seeweg, der von Nordafrika über das Mittelmeer führt. Nachdem Ägypten seine Grenzen für Syrer, die kein Visum besitzen, geschlossen hatte, suchten Syrer den Zugang nach Ägypten und Libyen, indem sie erst nach Afrika südlich der Sahara und dann weiter nach Nordafrika reisten, um letztendlich weiter nach Europa reisen zu können.¹¹

Es ist eine ziemliche Herausforderung, eine quantifizierbare Aufzeichnung dieser zahlreichen Routen und Reisen aufzuzeichnen und den Umfang des Menschenstroms zu verstehen. Überfordertes Personal an den Grenzen und EU-Beamte kämpfen mit den Problemen mehrfacher Registrierung und doppelter Zählung, was eine präzise Schätzung erschwert und Richtlinien noch komplexer erscheinen lässt.¹²

Bisher gab es keine systematischen Untersuchungen der Flüchtlings- oder Migrantenbewegungen in dieser aktuellen Krise, weder in Bezug auf den Ausgangspunkt ihrer Reise noch in ihrem Zielland. Die etwa 200 Interviews, die für die Studie durchgeführt wurden, deuten darauf hin, dass die Wahl der Route im Verhältnis zum Profil des Migranten steht. Die Route, die ein Migrant wählt, ist abhängig vom Einkommen, dem sozialen Status oder seiner Verbindung zu der Diaspora. Die gefährlichsten und schwierigsten Grenzübergänge, nämlich die Seeroute, wird meistens von denjenigen mit dem niedrigsten Einkommen gewählt oder denen, die auf Grund fehlender Alternati-

ven am verzweifeltsten sind. Ungeachtet ihres früheren Einkommens haben Syrer zumeist eine größere Kaufkraft und mehr Einfluss als andere Nationalitäten, die dieselbe Route nehmen. Ihr höheres Einkommen und die Fähigkeit, Ressourcen zu mobilisieren, um einen besseren Service bezahlen zu können, haben die bereits bestehenden Schleusernetzwerke und die Geschäfte krimineller Gruppen belebt.

5.1. Professionelle Schlepper am Horn von Afrika

Seit 2014 gibt es Beweise, dass einige Syrer nach Sudan fliegen, wo sie kein Visum benötigen. Sie fliegen entweder direkt von Syrien oder den Nachbarstaaten wie etwa Türkei, Jordanien und Libanon. Sind sie erst einmal in Sudan, überschneiden sich die syrischen Fluchtrouten mit den Migrationsrouten anderer Nationalitäten am Horn von Afrika, hauptsächlich Eritrea, Äthiopien und Somalia. Die häufig benutzte Route für Migranten und Flüchtlinge, die aus diesen Ländern stammen, führt im Norden durch den Sudan und Ägypten an die ägyptische Nordküste oder nach Libyen (siehe die dunkelgrünen Routen in Abbildung 1, S.4).

Auch wenn einige Nationalitäten kein Visum für den Sudan oder für die Staaten am Horn von Afrika benötigen, haben sie auf jeden Fall Bedarf für die Dienste von Schleusern. Aus diversen Gründen sind die Grenzen am Horn von Afrika lebensgefährlich und im Alleingang fast unmöglich zu überqueren. Ungeachtet dessen, dass geographische und zeitliche Herausforderungen bei der Überquerung der Wüste in der Region bestehen, gibt es keine Bewegungsfreiheit am Horn von Afrika. Nachbarstaaten hegen langjährige Feindschaften, in deren Folge hoch militarisierte und gefährliche Grenzen installiert wurden. Hinzu kommt eine Anzahl von bewaffneten gewalttätigen Milizen, die in der Region fungieren und sich grenzübergreifend am Menschenhandel und -schmuggel beteiligen.

Auf der gesamten Reise laufen Migranten Gefahr, von Banditen und auch Schleusern missbraucht, ausgeraubt, vergewaltigt und in anderer Weise misshandelt zu werden.

Von allen Netzwerken, die in der aktuellen Krise aufgeblüht sind, waren die Schleuser am Horn von Afrika die professionellsten. Sie sind am besten organisiert und betrieben bereits vor der Krise ein rentables Geschäft. Der kontinuierliche Strom von Flüchtlingen und Migranten, die vor dem unterdrückenden Regime in Eritrea und dem Konflikt in Somalia flüchten, belebt das Schleppergeschäft entlang dieser Route seit Jahren. Unzählige kriminelle Netzwerke sind in die Anwerbung von Migrationswilligen und die Aufrechterhaltung des illegalen Migrantenschmuggels am Horn von Afrika involviert. Bereits 2013 gab es allein in Addis Abeba, Äthiopien 406 registrierte, private Arbeitsagenturen und 1.000 illegale, nicht-registrierte "Agenturen" oder "Händler", wie es das Sekretariat für regional gemischte Migration (Regional Mixed Migration Sekretariat) in einer Untersuchung im selben Jahr geschätzt hat.¹³ Diese sind nur ein Teil der zahlreich miteinander verbundenen Netzwerke, die quer durch das Horn von Afrika führen, um potentielle Migranten bei der Erreichung ihrer Zielländer zu unterstützen. Es bestand also bereits eine ideale kriminelle Infrastruktur, gut vorbereitet auf den neuen Strom der Syrer, die nach Europa drängten.

Die nördliche Route über Land in Richtung Mittelmeer führt über grausames Terrain, durch eine der heißesten, rauesten Wüsten der Erde. Es ist auch eine Region, in der räuberische Banden weit verbreitet sind, und rivalisierende Stämme und Milizen um die Kontrolle des Schleppergeschäfts konkurrieren. Auf der gesamten Reise laufen Migranten Gefahr, von

Banditen und auch Schleusern missbraucht, ausgeraubt, vergewaltigt und in anderer Weise misshandelt zu werden. Im Süden Ägyptens, in der Nähe von Assuan, wird das bekannteste Netzwerk von den *Rashaida* geführt, die auf die Schleusung von (und häufig auch Handel mit) Sudanesen und Eritreern spezialisiert sind und deren Netzwerke für ihre Brutalität bekannt sind. Bestimmte Teile des *Rashaida*-Netzwerks betreiben ihrerseits ein sehr kontrolliertes Netzwerk das durch die Entführung von Eritreern Lösegeld erpresst.¹⁴

Die syrischen Migranten durchqueren den Sudan, reisen illegal nach Ägypten ein und nutzen die gleichen Netzwerke, die die Fortbewegung der Sudanesen, Eritreer und Äthiopier nach Ägypten organisieren. Sobald sie in Ägypten eintreffen, suchen sie Ansprechpartner, die sie zur Nordküste bringen, an der sie an Bord von Booten gehen, die nach Italien oder Griechenland übersetzen. Menschen, die sich für diese Route entscheiden, neigen dazu, zwischen fünf Tage und zwei Wochen in Ägypten zu sein. Syrer organisieren die Überfahrt häufig vor ihrem Abflug in den Sudan. Von dort werden sie in Khartum von jemandem abgeholt, der die gesamte Strecke bis in den Norden organisiert. Syrer, die im Libanon und der Türkei ansässig sind und diese Route nehmen, erhalten für 2.000 \$ ein ägyptisches Visum unter dem Tisch – eine kostspieligere Variante. Nach ihrer Ankunft in Ägypten reisen sie an die Nordküste Ägyptens, meistens nach Alexandria, um das Mittelmeer zu überqueren.

Die Anzahl der Eritreer, die im Mittelmeer bei der Überfahrt aufgegriffen wurden, erreichte einen Rekordstand innerhalb der letzten zwei Jahre.

Schleppernetzwerke, die sich hauptsächlich auf Bootsreisen nach Europa spezialisiert hatten, blühten mit dem Ansturm der Syrer und deren Devisen regelrecht auf. Im Anschluss nutze immer mehr lokales Klientel, wie zum Beispiel Eritreer, die durch die syrische Nach-

frage nunmehr bestens ausgebaute Schleuserinfrastruktur, um von Ägypten und Libyen nach Europa überzusetzen. Die Bürger aus Eritrea wiesen 2013, im Vergleich zum Vorjahr, den größten Zuwachs an illegalen Einwanderern nach Europa auf.¹⁵ Die Anzahl der Eritreer, die im Mittelmeer bei der Überfahrt aufgegriffen wurden, stieg allein im letzten Quartal von 2014 um das Zehnfache von 1.522 auf 16.027 und erreichte somit einen Rekordstand innerhalb der letzten zwei Jahre.¹⁶ Obwohl jedoch die Lebenschancen für den durchschnittlichen Bürger am Horn von Afrika, insbesondere in Somalia und Eritrea, schlecht sind, es nur begrenzte sozio-ökonomische Chancen gibt und das Leben stark durch Unsicherheit und limitierter politischer Freiheit geprägt ist, muss hervorgehoben werden, dass diese Zustände schon seit fast einem Jahrzehnt vorherrschen. Es gibt also keine offensichtlichen plötzlichen inländischen Veränderungen, die den dramatischen Anstieg an Migranten aus diesen Ländern erklären würden. Verändert haben sich vielmehr die Schleusernetzwerke, die aktiver und umfassender geworden sind. Um ihre Gewinne zu erhöhen, haben jene die Zahl der Migranten durch aktive Anwerbung wesentlich steigern können und bieten ihre Dienste inzwischen im gesamten Horn von Afrika und Ostafrika an.

5.2. Chaos in Libyen: Ein Tor zum Mittelmeer

Die Nachwirkung der Revolution 2011 sowie die externe militärische Intervention, die nach 40 Jahren Autoritarismus den Sturz Gaddafis in Libyen verursachten, haben zu einer langsamen Fragmentierung des libyschen Staates geführt. Gewalttätige Auseinandersetzungen zwischen konkurrierenden Milizen um die poli-

tische und wirtschaftliche Kontrolle des Landes haben den Staat in Anarchie gestürzt und ohne eine funktionierende Regierung oder staatliche Institutionen zurück gelassen. Kriminelle Geschäfte und Menschenmuggel sind zu immer wichtigeren Einkommensquellen geworden, wobei das Chaos den Akteuren mittlerweile ermöglicht, mit den illegalen Gewinnen sogar innerhalb des formellen Bankensektors und dem entscheidenden und wichtigen Ölsektor zu agieren.

Die Syrer stießen auf ihrem Weg nordwärts zur Küste an der südlichen Grenze Libyens auf die kriminellen wirtschaftlichen Netzwerke im libyschen Grenzgebiet. Das Netzwerk der *Tebu*, ein afrikanischer Clan mit Mitgliedern, die über den Süden Libyens, Tschads und den Norden Nigers verteilt sind, ist besonders aktiv in das Schmuggelgeschäft verwickelt. Es schleust Menschen in den Norden nach Al Kura und im Westen nach Sabah, in Richtung der Städte am Mittelmeer wie Bengasi, Tripoli und Zuwara. Mit verstärkten Grenzkontrollen in Ägypten und dem gleichzeitig fortschreitenden Kontrollverlust an den Grenzen zu Libyen verlegte sich der Menschenmuggel immer mehr in Richtung Westen.

2013 und 2014 entwickelte sich Libyen für Migranten zum Tor nach Europa. Wie im Horn von Afrika wurde die Entwicklung durch die Fluchtbewegung der Syrer belebt als auch durch die vielen ausländischen Arbeitskräfte, zumeist aus Subsahara-Afrika, die sich aufgrund von vermeintlichen Arbeitsmöglichkeiten bereits in Libyen aufhielten, um ein Vielfaches ergänzt. In den Schlepperbooten, die die Küstendörfer Libyens verließen, wurden mit den Syrern die Menschen aus Subsahara-Afrika mitgenommen, um die Gewinne zu steigern.

Tabelle 1: Ursprungsstaaten und Anzahl der Migranten, die an den italienischen Küsten strandeten, 2013 – 2014

	Libyen	Türkei	Griechenland	Tunesien	Ägypten	Algerien	Andere
2013	27.233	1.975	1.943	871	9.190	24	1.689
2014	141.293	10.371	1.508	1.215	15.413	155	86

Quelle: Italienische Küstenwache

Während das Schleppergeschäft entlang der mediterranen Route von Libyen nach Europa explodierte, entstand gleichzeitig eine ähnlich professionelle Industrie in Ägypten, wobei ebenfalls Italien als europäisches Ziel anvisiert wurde. Die Bootsrouten von Ägypten und von Libyen sind nicht vergleichbar. Boote, die aus Ägypten ablegen, benötigen mindestens eine Woche bis Italien. Es ist eine längere Reise, die einer höheren Koordination und Organisation bedarf, um erfolgreich zu sein. Dieser Umstand wirkte sich auch auf die weitere Entwicklung des Schleusermarktes und der Netzwerke in Ägypten aus.

6. Das Geschäftsmodell der Migration aus Subsahara-Afrika

Das Geschäftsmodell des Migrantenschmuggels an der nordafrikanischen Küste lebt maßgeblich von der Steigerung der Zahl der übersetzenden Migranten; was die aktive Förderung einer Massenbewegung bedingte. Zu Beginn verließen syrische Flüchtlinge die Küsten in den relativ seetüchtigen Schiffen der lokalen Händler und Fischer. Diese Boote hatten einen Wert zwischen ca. 200.000 \$ und 300.000 \$ und begründeten den Lebensunterhalt der Eigentümer. Die Anzahl der zu transportierenden Menschen musste also dementsprechend hoch sein, damit sich das Geschäft rentierte – schließlich lief man Gefahr, dass das Boot von der italienischen Küstenwache abgefangen wurde und verlustig ging. 2011 und 2012, am Anfang der Krise, hatte ein Durchschnittsboot bei der Ankunft in Italien 300 bis 1.000 Migranten an Bord – zu dieser Zeit flüchteten allerdings noch wenige Syrer. Um die Rentabilität einer Überfahrt sicherzustellen, erhöhten Schleuser die Anzahl der Passagiere daher durch die Rekrutierung ortsansässiger Personen aus Subsahara-Afrika, denen sie die Überfahrt zu reduzierten Preisen angeboten. Es wurde berichtet, dass Syrer zwischen 2012 und 2013 durchschnittlich 2.000 \$ bei der Abfahrt aus Libyen zahlten, während Afrikaner aus Subsahara-Afrika nur 800 \$ bis 1.000 \$ für die gleiche Reise zahlten. Der Preisunterschied hatte aber auch eine

unterschiedliche Behandlung zur Folge: Die Syrer reisten an Deck, während die Afrikaner häufig unter Deck eingesperrt wurden. Syrer bekamen meistens Rettungswesten, während dies bei den Afrikanern häufig nicht der Fall war.

Bootseigner, die Boote im Wert von mehreren hunderttausend Dollar besitzen, kommunizieren nicht direkt mit den einzelnen Migranten. Vielmehr treten sie in Verbindung mit denen, die an der Spitze der Pyramide der Migrationsnetzwerke in Libyen stehen; diese wiederum wickeln das gesamte Geschäft über ein riesiges Netzwerk von Anwerbern und Zwischenhändlern ab. Dessen Hauptaufgabe ist es, jeweils Gruppen von 50 bis 100 Migranten zusammen zu bringen und die Konditionen für die Bootsüberfahrt zu verhandeln. Die Zwischenhändler arbeiten innerhalb ihrer eigenen ethnischen und sprachlichen Gruppe und rekrutieren potentielle Migranten aus den jeweiligen Fluchtländern in den Städten und Orten entlang der Route nach Libyen.

2.000 \$

DURCHSCHNITTSPREIS, DEN SYRIER
FÜR DIE ÜBERFAHRT AUS LIBYEN
ZAHLEN

Westafrikaner aus Ländern, die der Wirtschaftsgemeinschaft der westafrikanischen Staaten (*Economic Community of West African States*, ECOWAS)¹⁷ angehören, genießen fast in ganz Westafrika Bewegungsfreiheit und haben das Recht dort zu arbeiten und sich niederzulassen. Die ECOWAS Bürger, die via Nordafrika nach Europa auswandern, sind in der Lage, mit öffentlichen Verkehrsmitteln relativ sicher bis zu den nördlichen Grenzen von Niger und Mali zu reisen. Bis dahin hat diese Gruppe von Migranten wenig Bedarf an den Diensten eines Schleppers. Bei der Überquerung der Sahara ist die Lage jedoch gänzlich anders. Hierbei handelt es sich um eine Reise, die zwischen drei und sieben Tagen dauert; die oft brutalen, lebensbedrohlichen

Umstände in der Wüste, machen die Dienste von Schleuser, die sich in der Umgebung auskennen, unverzichtbar.

3 bis 7

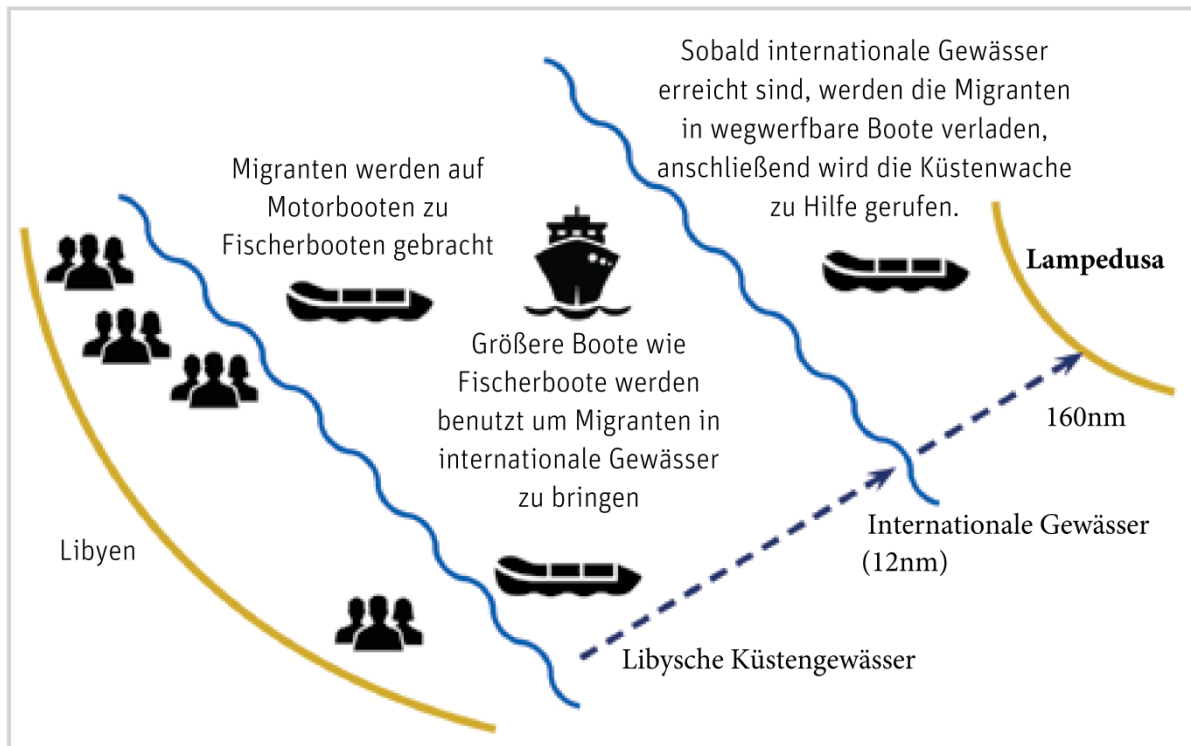
ZAHL DER TAGE, DIE ES BRAUCHT UM
DIE SAHARA UNTER BRUTALEN UND
LEBENSBEDROHLICHEN KONDITIONEN
ZU DURCHQUEREN

Die Schleppergruppen, die seit Jahrhunderten entlang dieser Routen arbeiten, sind traditionelle transsaharische nomadische und semi-nomadische Gruppen. Die *Tebu* und *Tuareg*, nomadische Minderheiten, deren ethnische Verwandtschaft über mehrere Länder des Sahels verbreitet ist, sind traditionell intensiv am Schmuggelgeschäft beteiligt. Ihre Existenzgrundlage begründet sich auf grenzüberschreitenden Handel und Schmuggel von öffentlich geförderten Konsumgütern wie Öl und Lebensmittel, schließt aber auch den Schmuggel von Waffen, Zigaretten, Drogen und gelegentlich Menschen mit ein. Obwohl es sich hierbei

um ein lukratives Geschäft handelt, war die Unterstützung von Menschenschmuggel doch nie eine Primärindustrie für diese Gruppen, die Gewinne reichten nicht aus, um die Entwicklung echter transnationaler krimineller Netzwerke zu ermöglichen.

Stattdessen war der Menschenschmuggel für diese Schleusergruppe eine Nebentätigkeit. Wenn sie andere Güter über eine bestimmte Route transportierten und sie zeitgleich einige Migranten mitnahmen, konnten sie zusätzliches Geld verdienen. Libyens chaotische politische Situation und die Unfähigkeit und/oder Unwilligkeit der staatlichen Institutionen und Milizen, die langgestreckten Landesgrenzen und Küsten des Landes zu sichern, veränderten die Lage jedoch grundlegend und erleichterten den Zugang nach Europa. Die *Tebu*, die schon in den Schmuggel von Syrern nach Libyen verwickelt waren, erkannten die Möglichkeit einer Erweiterung ihrer Geschäfte und begannen die in Libyen lebenden und arbeitenden Migranten aus den Subsahara-Staaten sowie weitere Migranten auf der Route für die Überfahrt nach Europa zu rekrutieren. Plötzlich florierte der Migrantenschmuggel.

Abbildung 3: Mediterrane Überfahrt von Libyen



Quelle: Infografik der Autoren.

Nach dem Schiffbruch am 13. Oktober 2013, bei dem über 300 Migranten im Mittelmeer ertranken, organisierte die italienische Regierung die Marineoperation *Mare Nostrum*, ein Such- und Seenotrettungsdienst, der gleichzeitig die Schleuser bekämpfen sollte.

In den 11 Monaten (von November 2013 bis Oktober 2014), in denen *Mare Nostrum* lief, hat die Seenotoperation leider nicht nur einen wichtigen und notwendigen Beitrag geleistet, die enormen humanitären Folgen des Menschenschuggels zu lindern, sondern hat auch die Dynamik der Migration von der libyschen Küste nach Europa nachhaltig verändert. Mit dem Beginn der italienischen Marineoperation veränderte sich die Strategie der Schleuser: statt einer Reise von 160 Seemeilen von Libyen nach Italien, mussten die Boote nunmehr nur noch 12 Seemeilen von der libyschen Küste in internationale Gewässer verbracht werden (siehe Abbildung 3).

Die veränderte Lage hatte drastische Auswirkungen auf den Schleusermarkt. Die Kosten und die Hemmschwelle potenzieller Schleuser, sich auf das Schmuggelgeschäft einzulassen, wurden gleichermaßen reduziert. Untersuchungen bestätigten, dass sich von diesem Zeitpunkt an deutlich weniger Benzin in den Tanks der Schleuserboote befand. Außerdem bedurfte es keiner Mannschaft mehr an Bord, um die Boote zu navigieren. Die Boote selbst waren jetzt oft nur noch begrenzt seetüchtig. Die Schlepper verwendeten immer weniger Fischerboote und nutzen stattdessen billigere Schlauchboote. Laut dem Oberstaatsanwalt von Catania, einer Stadt in Sizilien, hatte *Mare Nostrum* somit eine unerwartete und ungewollte Wirkung:

„Die kriminellen Organisationen, die den Menschhandel durchführten, nahmen die Gelegenheit wahr, erhöhten absichtlich die mit der Überfahrt verbundenen Gefahren und zwangen die italienische Marine, Rettungsaktionen nahe der afrikanischen Küste durchzuführen, um ihre eigenen Kosten und folglich die Preise für die Migranten zu senken.“¹⁸

Migranten, die Libyen Anfang 2014 verließen, berichteten, dass sie die Küste in kleinen Booten verließen und danach für einige Stunden auf ein größeres Boot verbracht wurden, um in internationalen Gewässern zu gelangen. Dort wurden sie zurück in große Schlauchboote transferiert, ein Migrant bekam ein Satellitentelefon und eine Telefonnummer, normalerweise von der italienischen Küstenwache. Die Boote wurden in eine Richtung geschickt und die Schleuser kehrten mit den anderen Seefahrzeugen an die Küste Libyens zurück. Die Arbeit der Schlepper war erledigt. Die Migranten und die Schlauchboote waren entbehrlich, das Schicksal der Migranten in internationalen Gewässern für die Schlepper unbedeutend geworden.

Diese Reduzierung der Betriebs- und Logistikkosten beseitigten wesentliche Barrieren für den Eintritt von neuen Akteuren in den libyschen Schleusermarkt. Ohne Regierungskontrollen, die kriminelle Aktivitäten hätten unterbinden können, begann der Schleusermarkt sich schnell in einem allgemeinen Wettbewerb zu entwickeln und wurde für jeden zugänglich, der ein Boot finanzieren und Migranten anwerben konnte. Erst der Wechsel von *Mare Nostrum* zu der europäischen Marineoperation *Triton* mit einem begrenzten Überwachungsgebiet führte wieder dazu, dass sich die Schlepper nicht mehr automatisch auf die Rettung der seeuntüchtigen Boote durch europäische Schiffe verlassen konnten. Zu dem Zeitpunkt hatte die Schleuserindustrie jedoch bereits über 11 Monate exorbitante Gewinne erzielt und war zu einem eigenen wichtigen lokalpolitischen Wirtschaftszweig geworden. Der „Schleusergeist“ war unwiderruflich aus der Flasche: es hatte sich eine gewalttätige und rücksichtslose professionelle Schlepperindustrie etabliert, bei der Migranten die Hauptlast der hervortretenden Gesetzlosigkeit ertragen müssen.

Seit der Einstellung von *Mare-Nostrum* verlassen die Schlepperboote Libyen oftmals ohne Rücksicht auf See- oder Wetterbedingungen; das Ausmaß der Gewalt, die gegenüber Migranten angewendet wird ist erheblich gestie-

gen. Den Interviews mit Migranten in Italien und Libyen nach zu urteilen, werden Waffen nicht nur als Schutz in den sogenannten geheimen Unterschlüpfen verwendet, sondern auch, um Migranten auf die Boote zu zwingen. Eine große Anzahl von Menschen, die im Laufe der Studie in Italien befragt wurde, sagte aus, dass sie gegen ihren Willen unter Androhung von Gewalt auf unsichere Boote gezwungen und ohne jeglichen Schutz auf See geschickt wurden.

Die Migranten und die Schlauchboote waren entbehrlich, das Schicksal der Migranten in internationalen Gewässern für die Schlepper unbedeutend geworden.

Die Nachricht von der boomenden Schlepperindustrie in Libyen verbreitete sich entlang der westafrikanischen Route bis hin zu den Küstenstaaten Westafrikas wie ein Lauffeuer. Die Hintertür nach Europa war offen und Schleuser aktivierten ihre Netzwerke aus Vermittlern und Anwerbern, um die einmalige Gelegenheit, viel Geld zu machen, nicht ungenutzt verstreichen zu lassen. Das Schlepper-Netzwerk wurde reicher und aktiver, während das Geschäft gleichzeitig regulierter und professioneller wurde. In stillschweigender Abstimmung mit Teilen des nigrischen Militärs, die inoffiziell Mitglieder der Schlepperorganisationen wurden, setzen sich jeden Montag Kolonnen von Migranten im Norden Nigers, in der Nähe von Agadez, in Richtung Libyen ab. Bis zum Jahre 2013 reisten mehr als 100 Lastwagen jede Woche mit 25 bis 35 Migranten ab. Die Zwischenhändler können einen Platz in der Kolonne nur dann zusichern, wenn sie genügend Migranten zusammen bekommen, um einen Lastwagen zu füllen – bis zur Abfahrt versuchen sie daher alle potenziellen Migranten in Ghettounterkünften am Rande von Agadez zu sammeln und festzuhalten.

Aufgrund der Notwendigkeit, Gruppen von 20 oder mehr Menschen zusammenzubekommen, stieg der Anreiz, immer mehr Migranten *aktiv* zu rekrutieren. Die Route nördlich nach Libyen zieht Migranten aus ganz Westafrika an. Viele kennen bereits jemanden oder haben einen Bekannten, der die Reise nach Europa über Libyen unternommen hat. Die Zeit, die ein Migrant benötigt, von der westafrikanischen Küste an die Küste Libyens zu gelangen, hat sich von den ursprünglichen Monaten oder sogar Jahren der Planung und Ressourcensammlung auf ein paar wenige Wochen verkürzt. Die kriminellen Netzwerke folgen heute einem effizienten durchorganisierten Ablauf, bei dem Migranten wenig Kontrolle über ihre Reise haben:

“Sie wissen, dass man die Grenzen nicht zu Fuß überqueren kann und dass man sie braucht. Daher berechnen sie viel und nutzen einen aus.”

– 25-jähriger senegalesischer Bauarbeiter befragt in Messina, Italien, Juni 2015



ES HAT SICH EINE GEWALTTÄTIGE UND RÜCKSICHTSLOSE PROFESSIONELLE SCHLEPPER-INDUSTRIE ETABLIERT, BEI DER MIGRANTEN DIE HAUPTLAST DER GRASSIERENDEN GESETZLOSIGKEIT ERTRAGEN MÜSSEN.

Ein großer Teil der Kosten, die den Schleusern in Libyen anfallen, sind Schutzgelder an bewaffnete Gruppen oder örtliche Milizen, die eine sichere Abfahrt garantieren. Andere Ausgaben schließen die Bestechungen von Beamten an Kontrollstellen im Inland ein, die Migranten auf Lastwagen passieren müssen. Hier werden pro Checkpoint bis zu 100 \$ in Beste-

chungsgeldern bezahlt. Hinzu kommen weitere 5.000 \$ pro Monat für die Miete eines geheimen Unterschlupfes, wo Migranten untergebracht und überwacht werden, während sie auf ihre Abreise warten, und bis zu 80.000 \$ für ein Boot, das bis zu 250 Migranten aufnehmen kann. Ein Schlauchboot für ca. 20 Migranten, das dazu genutzt wird, die Migranten zu einem größeren wartenden Schiff zu bringen, kostet rund 4.000 \$; weitere 5.000 \$ bis 7.000 \$ gehen an den Kapitän, der das größere Schiff in internationale Gewässer steuert; und grob geschätzt 800 \$ werden für ein Satellitentelefon ausgegeben, das die Migranten benutzen sollen, um aus internationalen Gewässern gerettet zu werden. Diese Kosten werden ohne Weiteres von den Profiten gedeckt, schließlich zahlt jeder Migranten zwischen 1.000 \$ und 2.000 \$ für die Überfahrt, wobei mindestens 200 Mann in einem Boot sitzen.

Je lukrativer der Menschenschmuggel in den letzten Jahren wurde, umso gewalttätiger wurde er auch: inzwischen ist sogar das nigri-sche Militär häufig nicht mehr bereit, sich in die Gebiete nördlich von Dirkou zu begeben - eine Schlüsselstadt entlang der Route von Agadez in den Süden Libyens. Die Schlepperbanden haben die Sicherheit der Kolonnen, die Agadez verlassen, wesentlich erhöht, und es gibt immer mehr Berichte über Gewalt zwischen den *Tuareg* und *Tebu* Trecks durch die Sahara. Hinzu kommt, dass die Schleuser immer gleichgültiger und unmenschlicher geworden sind. Fast alle befragten Migranten, die die Überquerung der Sahara von Agadez aus wagten, erzählten mit Grauen von der Anzahl von Menschen, die von den Schleppern zurückgelassen wurden und von den vielen Leichen, die sie in der Wüste sahen.

Außerdem werden entlang der westafrikanischen Route und in Libyen immer mehr Migranten in den Auffanglagern festgehalten und als unbezahlte Arbeitskraft „ausgeliehen“ oder „vermietet“. Sklaverei und sexuelle Ausbeutung sind weit verbreitet. Ein 19-jähriger Nigerianer zeigte seine Verbrennungen und Narben, die er sich durch Schläge zugezogen hatte und sagte bei einem Interview im Juni 2015 in Italien:

“Ich hatte kein Geld und wurde von einem Polizisten in Libyen gefangengenommen und ins Gefängnis gebracht. Ich sah viele Arten der Folter gegen Schwarze in Libyen. Ich wurde geschlagen und verletzt.”

Unbestätigte Berichte aus Libyen beschreiben regelrechte “Folterlager“ in denen Eritreer und Sudanesen von Milizen für die Erpressung von Lösegeldern festhalten werden; in Gruppen die bis zu 100.000 Menschen umfassen könnten.

7. Gewalt in Libyen verändert die Routen

Organisationen, die Migrationsrouten durch Afrika nachzeichnen, stellen neuerdings erhöhte Wanderungsströme durch Tunesien und Algerien fest. In einigen Fällen handelt es sich hierbei um Menschen, die Libyen in der Hoffnung verlassen, von Tunesien oder Algerien aus nach Europa weiterreisen zu können. In anderen Fällen sind es Menschen aus Subsahara-Afrika, die durch die Schleusernetzwerke der *Tuareg* von Agadez oder Gao und Kidal in Mali umgeleitet werden, da die Schleuser besseren Zugang zu Algerien als zum Süden Libyens haben. Dies gilt insbesondere, da die gut vernetzten *Tebu* offenbar ihre Kontrolle über die Routen durch den gesamten Süden Libyens und den Norden Nigers ausgeweitet haben. Außerdem gibt es Syrer, die mit einem im Voraus organisierten Reiseplan erst nach Tunesien fliegen und von dort weiter nach Libyen und schließlich Europa reisen (es wird jedoch angenommen, dass diese Vorgehensweise durch die Entstehung der Balkanroute erheblich reduziert ist – siehe Abbildung 1, S.4).

Es wird die Ansicht vertreten, dass die Grenzkontrollen in Tunesien, Algerien und Marokko seit 2014 weniger effektiv durchgeführt werden als früher; trotzdem wird das Jahr 2014 insgesamt von den meisten Experten als ein „gutes Jahr“ in Hinblick auf Grenzkontrollen bewertet. Der Migrationsfluss sollte allerdings nicht allein statistisch beurteilt werden, da dies irreführend sein kann. Es ist nämlich unklar, ob der Strom aus Algerien tatsächlich wächst, oder ob die Berichterstattungen über

irreguläre Grenzüber tretungen häufiger geworden sind. Bisher schlägt jedenfalls keines der Länder Alarm, was daraufhin deutet, dass die Migrantenzahlen weder für Algerien noch für Tunesien hoch genug sind, um einen unregelmäßigen Strom innenpolitisch als Grund zur Besorgnis zu bewerten.

Migranten, die im informellen Sektor arbeiten, werden in eine Schattenwirtschaft gezwungen, wo sie - ohne arbeitsrechtlichen Schutz - hoch gefährdet sind, ausgenutzt zu werden.

Im Gegensatz dazu intensiviert und verfestigt sich der Menschenschmuggel in Ägypten; ein Trend, der wahrscheinlich auf die gestiegene Gewaltbereitschaft der Schmuggelnetzwerke in Libyen zurückzuführen ist. Der *Modus Operandi* der Schleusernetzwerke in Ägypten unterscheidet sich grundlegend von jenem in Libyen. Die Reise von der Nordküste Ägyptens wird im Allgemeinen als weniger riskant angesehen als die Überfahrt von Libyen aus, da die Organisation dieser Reise eine ganz andere ist. Wie bereits erwähnt, ist das Ziel der Schlepper in Libyen einzig und allein, die Migranten bis in internationale Gewässer zu bringen, wo sie gerettet werden können. Im Gegensatz dazu reicht das Rettungsprogramm der EU nicht bis an die ägyptische Küste heran. Schleuser planen die Überfahrt aus Ägypten daher mit dem letztendlichen Ziel, sicher bis zur geplanten Destination zu gelangen. Folglich ist es auch teurer aus Ägypten zu starten als aus Libyen; allerdings sind die Preise auf beiden Routen aufgrund des Erfolges der ägäischen Route gesunken.

Der Status von Flüchtlinge und Migranten in Ägypten bleibt ein hochsensibles Thema – nicht zuletzt, weil die ägyptische Regierung es vorzieht, das Märchen aufrechtzuerhalten, dass Migranten und Flüchtlinge in die ägyptische Gesellschaft integriert werden. Flüchtlinge, die sich bei dem VN-Hochkommissariat für

Flüchtlinge (*United Nations High Commissioner for Refugees*, UNHCR) in Ägypten registrieren, bekommen einen Personalausweis, der von der ägyptischen Regierung anerkannt wird. Theoretisch ist es erlaubt, mit diesem Ausweis einen Wohnsitz anzumelden und Zugang zu verschiedenen Konsumgütern und Dienstleistungen zu bekommen. Flüchtlinge, die in Ägypten registriert sind, erhalten Hilfe von Organisationen wie der UNHCR, letztlich verlassen sich jedoch nur wenige auf diese Unterstützung als einzige Lebensgrundlage. Die meisten Familien ergänzen die erhaltenen finanziellen Mittel durch Löhne, die sie im informellen Sektor des Landes verdienen.

Auf dem Papier haben die Flüchtlinge in Ägypten ein Recht auf Schulbildung und Teilhabe am Wirtschaftsleben, in der Praxis ist das jedoch nicht der Fall. Syrische Flüchtlinge, die zumeist besser ausgebildet sind als die Menschen aus Ländern wie Sudan, Eritrea, Somalia oder Äthiopien und haben somit oftmals bessere Chancen auf Arbeit. Sie haben auch einen einfacheren Zugang zum Gesundheitswesen und zum Bildungssektor in Ägypten als afrikanische Migranten. Dennoch sind selbst die ausgebildeten Migranten, einschließlich derjenigen, die Arabisch und Englisch sprechen, nicht gegen Diskriminierung auf Grund von Ethnizität oder Nationalität gefeit. Kulturelle Faktoren, wie eine negative gesellschaftliche Einstellung gegenüber Frauen am Arbeitsplatz oder der Glaube, dass bestimmte Arbeiten Personen gewisser Nationalitäten vorbehalten sind, erschweren auch ihr Leben:

„Ich habe fast 12 Stunden pro Tag in einem Klinikum als Sekretärin für ein Gehalt von 1 000 EGP [127 \$] gearbeitet, wobei ich viele Arbeiten machen musste, die mit meinen Aufgaben nichts zu tun hatte. Einer der Mitarbeiter fragte seinen Kollegen, ob ich Syrerin wäre. Danach machte er mir einen Heiratsantrag, aber ich lehnte ab. Als ich das Büro verließ und an ihm vorbeiging, sagte er mit lauter Stimme: „Du solltest dich nicht so verhalten; in Ägypten wirst du für nur 500 EGP [63,86 \$] verkauft.“

– 24-jährige Studentin aus Syrien, interviewt in Kairo, August 2015

Im Ergebnis bedeutet das, dass Migranten, die im informellen Sektor arbeiten, oft in die Schattenwirtschaft gezwungen werden, wo sie - ohne arbeitsrechtlichen Schutz - hoch gefährdet sind, ausgenutzt zu werden. Experten beschreiben die ägyptische Asylpolitik in der Theorie als "ziemlich gut"; einige gehen sogar soweit, dass sie sie als "die bei weitem beste in der Region" beschreiben.¹⁹ In der Praxis ist der Status eines Flüchtlings oder Migranten in Ägypten jedoch extrem schutzlos; vor allem, weil die ägyptische Politik sich seit den letzten fünf Jahren in einer Übergangsphase befindet. Aus Angst, die eigene Bevölkerung zu verärgern, die in vielen Fällen selber um den Zugang zu Grundnahrungsmitteln und Diensten kämpft, zögert die ägyptische Regierung, Programme zu akzeptieren, die speziell auf Flüchtlinge und Migranten zugeschnitten sind. Mehrere Analysten verschiedener Nationalitäten und mit unterschiedlichen beruflichen Hintergründen haben angedeutet, dass die ägyptischen Regierung die Absicht verfolgt, durch eine Politik der Nichtimplementierung Flüchtlinge zu bewegen, aufgrund fehlender Möglichkeiten, einen geregelten Lebensunterhalt selbst verdienen zu können, das Land wieder zu verlassen.

Auf internationaler Ebene sind wenige Regierungen bereit, Druck auf die ägyptische Regierung auszuüben, ihre Flucht- und Migrationspolitik zu verbessern. Die meisten westlichen Staaten sehen in Ägypten einen wichtigen sicherheitsstrategischen Partner – schließlich entwickelt sich der Nahe Osten zu einer immer instabileren Region. Wenige möchten eine aus ihrer Sicht produktive Sicherheitspartnerschaft wegen des eher zweitrangigen oder sogar drittrangigen Problems der lokalen Flüchtlingspolitik gefährden, zumal Ägypten *nur* ein Transitland für einen vergleichbar kleinen Teil der Migranten ist, die sich in Richtung Europa bewegen.

In Ägypten setzen Schlepper, je nach Größe des Bootes, zwischen 50 und 80 Personen in Fischerboote. Laut befragter Mittelsmänner und Anwerber, die für Schleuserbanden arbeiten, wurde versucht, die Anzahl der Migranten

pro Fischerboot zu begrenzen, da die Beladung der Boote der riskanteste Teil des Unternehmens sei. Es nimmt viel Zeit in Anspruch, die Migranten an Bord zu bringen während mit jeder Minute das Risiko steigt, von der ägyptischen Küstenwache überrascht zu werden. Lokale Quellen und die Anzahl der Festnahmen legen nahe, dass Fischerboote selten mit mehr als 45 bis 50 Personen hinausfahren.

Laut einem lokalen Analysten haben Schlepper 2014 von sechs verschiedenen Küstenorten gleichzeitig sechs Fahrten organisiert. Mitglieder derselben Familie wurden in unterschiedlichen Booten untergebracht und verließen das Land aus verschiedenen Städten. Das deutet darauf hin, dass dieselben Netzwerke entweder von unterschiedlichen Orten aus agieren oder, dass die Art der Beziehung zwischen den Schleusern eher von Zusammenarbeit als Wettbewerb geprägt ist.

Lokalen Analysten und Beobachtern in Ägypten zufolge gibt es gegenwärtig keine genau festgelegten Routen oder Reisepläne. Migranten, die ihre Reise nach Europa via Ägypten heil überstanden haben, bestätigen, dass die Fischerboote drei oder vier Kilometer aufs Meer hinausfahren, wo sie mit einem größeren Schiff verabredet sind. Im Allgemeinen werden Menschen von insgesamt drei bis vier Fischerbooten auf ein größeres Schiff gebracht. In einigen Fällen kann es auch passieren, dass sich mehrere Schiffe in internationalen Gewässern treffen und es mit einem noch größeren Schiff weitergeht. Das Mutterschiff ist dann einige Tage unterwegs, bis es in die Nähe der italienischen und griechischen Gewässer gelangt, in denen die Migranten wiederum auf Flöße und Schlauchboote umsteigen (in einigen Fällen werden sie über Bord geworfen und mit Rettungswesten ihrem Schicksal überlassen), während die Schlepper oder ein ausgewählter Migrant eine Leuchtrakete abfeuert oder ein SOS-Signal an die örtliche Küstenwache sendet. Bevor die italienische *Mare Nostrum-Aktion* eingestellt und durch die von der EU eingeschränkt geführte Marinemission *Triton* im Mittelmeer ersetzt wurde, verließen meist alle Schlepper das große Schiff und kehrten mit einem kleineren Schiff nach Hause zurück.

2013 lag der übliche Preis einer Bootsfahrt von der ägyptischen Nordküste für Syrer angeblich zwischen 3.000 \$ und 4.000 \$. 2014 war das Angebot größer als die Nachfrage, was den Preis durchschnittlich auf 2.500 \$ bis 3.500 \$ drückte. Durch weitere Ausweitung des Angebots und bedingt durch einige externe Faktoren sanken die Preise 2015 weiter bis auf 2.000 \$. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichtes wurden Rabatte aus zwei Gründen angeboten: zum Einen aufgrund des gestiegenen Wettbewerbs mit der ägäischen Route, zum Anderen wegen des Saisonendes für die Meeresüberquerung Mitte Oktober. Fischer bekommen bis zu 30.000 \$ pro Überfahrt - ein Lohn, der es einem Fischer ermöglicht, seinen Beruf gleich ganz an den Nagel zu hängen.

Das Schleppergeschäft in Ägypten ist außerdem bisher immer noch stark nach Nationalitäten getrennt; Menschen aus Subsahara-Afrika haben selten die gleichen Privilegien wie Syrer. Sudanesen, die Ägypten verlassen, bezahlen mehr als Syrer, weil ihre Netzwerke an der Nordküste weniger entwickelt sind und sie nicht die Möglichkeit haben, auf die ägäische Route auszuweichen (Syrer können ohne Visum in Türkei einreisen, wohingegen Sudanesen diese Möglichkeit nicht haben). Somalis und Eritreer zahlen angeblich noch mehr, weil sie nicht wie Sudanesen in Ägypten bleiben dürfen. Viele von ihnen verlassen das Land aus einem regionalen Flüchtlingslager.

Ihre Optionen sind beschränkt, und im Durchschnitt haben sie weder die Verhandlungsmacht noch die Fähigkeit auf Ressourcen zurückzugreifen, wie es Syrer und Sudanesen können. Aufgrund dieser Dynamiken sind sie besonders gefährdet, ausgebeutet zu werden. Dies gilt insbesondere in Libyen, wo sich scheinbar jede Rechtsstaatlichkeit komplett aufgelöst hat.

Wie Abbildung 4 (S.21) zeigt, sind die Gewinne in Ägypten, die durch Menschenschmuggel mit Booten erzielt werden können, erheblich; insbesondere für diejenigen an der Spitze der kriminellen Wirtschaftskette. Es gibt Anzei-

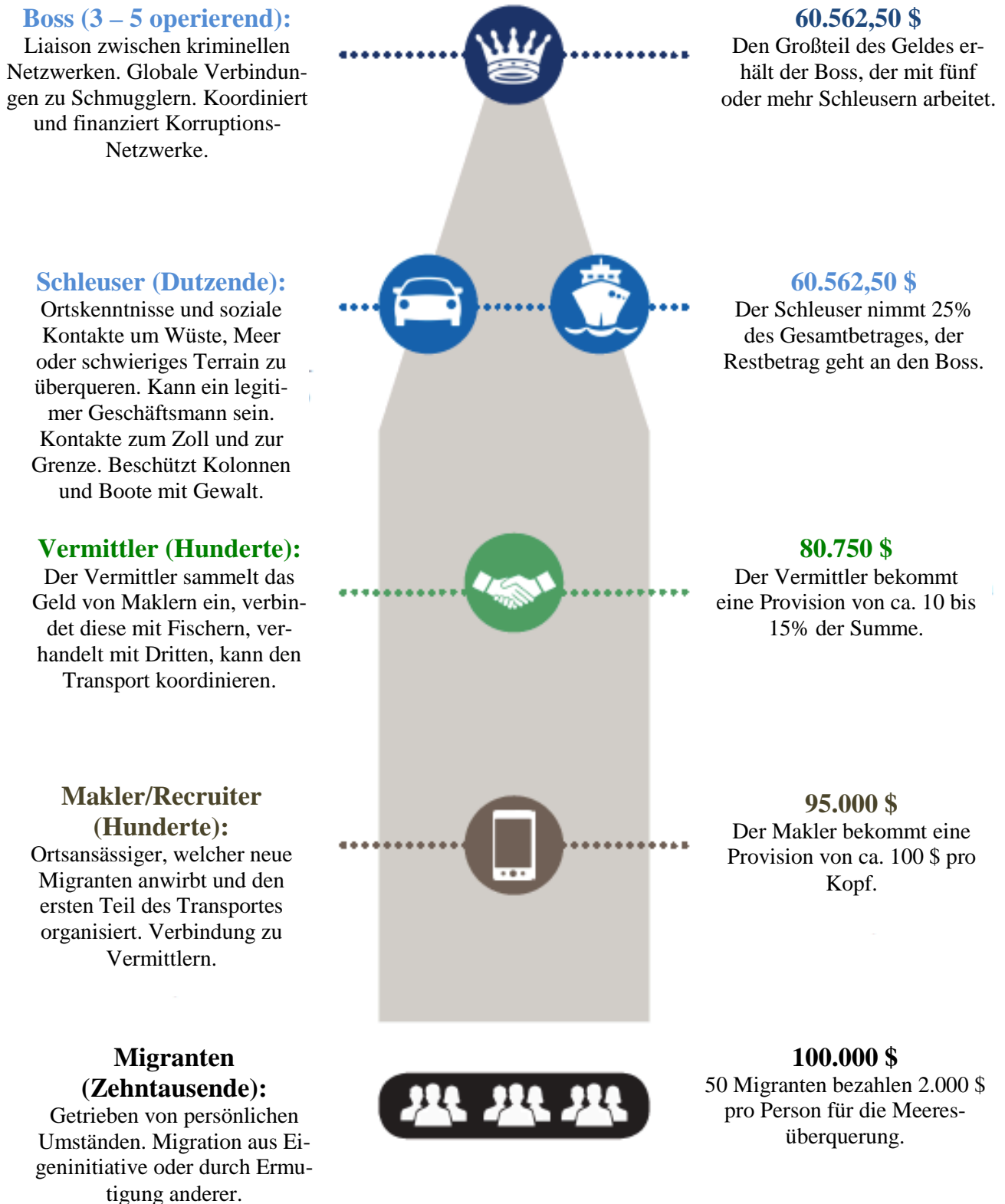
chen dafür, dass sich das Schleusergewerbe immer weiter professionalisiert und den Charakter einer organisierten kriminellen Industrie angenommen hat. Erstens beginnen die Schleuser damit, die Reisen saisonbedingt und je nach Wettervorhersage zu planen. In der Winterzeit kann es vorkommen, dass Schlepper Geld von Migranten nehmen, dann aber den Sicherheitskräften einen Hinweis bezüglich des Ausreiseortes geben.

Sudanesen und Eritreer, die selten Netzwerke und Einfluss haben, um in Raten oder mit Hilfe

Das Schleppergeschäft in Ägypten ist außerdem bisher immer noch stark nach Nationalitäten getrennt; Menschen aus Subsahara-Afrika haben selten die gleichen Privilegien wie Syrer. Sudanesen, die Ägypten verlassen, bezahlen mehr als Syrer.

eines Treuhandsystems zu zahlen, sind besonders anfällig für diesen Trick. Der Schlepper steckt das Geld ein und die Sicherheitskräfte können einen vermeintlichen Erfolg gegen die Schleusernetzwerke vorweisen. Einer lokalen Organisation fiel auf, dass die Behörden meistens in derselben Nacht ein Boot aufgreifen, in der mehrere andere auslaufen; das deutet daraufhin, dass die Schlepper bereit sind, den Behörden ein Boot zu opfern, um sicherzustellen, dass die anderen Boote internationale Gewässer erreichen.

Abbildung 4: Das Geschäftsmodell des Menschenschmuggels durch Ägypten



Quelle: Infografik der Autoren.

Ein weiterer Beweis für das Ausmaß an Professionalität und Organisation innerhalb des Menschenhandels in Ägypten ist die Tatsache, dass die Namen derer, die den Menschenhandel steuern, öffentlich bekannt sind. Einer der größten Schlepper in Ägypten hat den Aliasnamen "der Doktor". Sein Pseudonym wurde in den Interviews mit den Schleppern, Migranten und den Strafverfolgungsbehörden immer wieder erwähnt. Einige Migranten in Europa bezeugen, dass sie mit Hilfe seines Netzwerkes geschleust wurden. Er soll Verbindungen pflegen, um Migranten an Kontrollpunkten vorbeizuschleusen und auch Kontakte innerhalb des ägyptischen Sicherheitsapparates haben. Die meisten Menschen glauben, er sei ein Ägypter mit Verbindungen in Libanon, Syrien und Jordanien; andere wiederum sind der Meinung, "der Doktor" sei ein Spitzname für ein mächtiges Netzwerk.

Es gibt auch andere, die an der Spitze der Schlepperringe in Ägypten stehen und unter ähnlichen Namen bekannt sind. "Der General" zum Beispiel soll Gerüchten zufolge ein ehemaliger ägyptischer General sein, der sehr gute Verbindungen zum Sudan und nach Libyen unterhält. Es geht auch ein Gerücht um, dass "der Kapitän" ein ähnlicher Charakter ist, der Migranten mit Hilfe der inneren Strukturen seiner großen Reedereien verschiebt. Es ist gut möglich, dass diese „Persönlichkeiten“ bloß ein gewollt überzeugendes einfaches Pseudonym für komplexe und undurchdringliche Netzwerke sind. Nichtsdestotrotz stimmen die beschriebenen Personen und die Art der Kontakte mit den Typologien überein, die Experten, Analysten und lokale Aktivisten in Ägypten und andernorts beschreiben.

Professionelle und kriminelle Netzwerke solcher Dimensionen brauchen komplexe und gut ausgebaute Sicherheitsstrukturen, um ihre Geschäfte schützen zu können, was wiederum ernsthafte Auswirkungen auf den Sicherheitsapparat und die Integrität des Staates hat, in dem sie operieren.

8. Der Beginn der ägäischen Route nach Europa

2014 war die Mehrheit der Menschen, die die Nordküste Ägyptens verließen, um das Mittelmeer zu überqueren, Syrer. 2015 bildeten Sudanesen und eine Mischung anderer Nationalitäten aus Subsahara-Afrika die Mehrheit der Migranten, die von der Nordküste Ägyptens aufbrachen. Diese Zusammensetzung von Nationalitäten, spiegelt die Zusammensetzung derer wieder, die an der Nordküste in Gefangenschaft gerieten oder beim Ausfahren der Boote gefasst wurden. Vieles deutet darauf hin, dass die Syrer nunmehr eine andere Route vorziehen und diejenigen, die es sich leisten können, die Route durch die Türkei und Griechenland und dann über den Balkan nach West- und Nordeuropa nehmen.

Die Schleuserouten durch die Türkei sind kein neues Phänomen. Seit Jahrzehnten ist den Behörden und Organisationen, die Schleuser bekämpfen, die zentrale Rolle der Türkei bei der Bewegung von Menschen aus Asien und Afrika nach Europa bewusst. Viele der Routen, die heute genommen werden, wurden in den letzten Dekaden nicht nur für den Menschen-smuggel, sondern auch für den Schmuggel vieler Formen illegaler Waren genutzt.²⁰ Aber mit mehr als 2 Millionen registrierter Flüchtlinge in der Türkei²¹ ist die Anzahl von Migranten erheblich gestiegen. Seit 2015 reisen Afghanen und Pakistaner in gleicher Anzahl wie Syrer über die Landroute durch den Iran in die Türkei, wo sie mit letzteren zusammentreffen und einen beispiellosen Anstieg entlang dieser Route entstehen lassen.²² Zwischen 2008 und 2014 wurde die Anzahl der Personen, die durch *Frontex* auf der Route im östlichen Mittelmeerraum erfasst wurde, auf ungefähr 50.000 Personen geschätzt. In den ersten neun Monaten 2015 hingegen explodierte diese Zahl mit fast 360.000 Personen, die zwischen Januar und September registriert wurden.²³

Diese Route schließt eine kurze Meeresüberquerung von der Türkei nach Griechenland ein und führt dann über Land durch Bulgarien, Mazedonien, Ungarn und andere osteu-

ropäische Staaten nach Westeuropa. Obwohl die ägäische Überquerung eine relativ unbeschwerliche Reise im Vergleich zur Mittelmeerroute ist und von Küste zu Küste nur einige Stunden dauert, ist der Abschnitt über Land langwierig und anspruchsvoll. Ein Faktor der viele Migranten, die diese Route in Erwägung zogen vorher abschreckte:

„Ich habe in Griechenland unregelmäßig und ohne Arbeitsgenehmigung gearbeitet. Auf Grund der Wirtschaftskrise, die in den letzten Monaten immer größer geworden ist, plane ich das Land zu verlassen. Ich versuche einen gefälschten Personalausweis zu bekommen, um das Land mit dem Flieger zu verlassen. Ich werde nicht die Seeroute nehmen oder über Land durch Mazedonien und Ungarn reisen, weil ich mich ansonsten nicht in einem anderen Staat anmelden kann, wenn meine Fingerabdrücke in Italien oder Ungarn genommen werden.“

– 31-jähriger syrischer Lehrer, interviewt in Griechenland, August 2015

2013 und 2014 hielten sich die osteuropäischen Staaten sehr strikt an die Einhaltung der Dublin-Verordnung,²⁴ und registrierten alle Migranten, die die Grenze überschritten. Deren niedrige Bewilligungsquote für Asylsuchende und die strenge Inhaftierungspolitik waren wenig einladend und zugleich riskant für syrische Migranten, die – wie bereits beschrieben – auf der Suche nach einem Ort sind, an dem sie sich dauerhaft niederlassen und neu beginnen können, und nicht nur kurzfristigen Schutz finden. Diese Route wurde benutzt, jedoch nicht in dem Ausmaß wie sie seit dem 21. August 2015 frequentiert wird. An diesem Datum hatte die deutsche Bundeskanzlerin bekannt gegeben, dass Deutschland die Dublin-Verordnung bei allen Syrern aussetzen würde, ungeachtet davon, ob sie vorher woanders registriert worden waren oder nicht. Diese Bekanntmachung reduzierte nicht nur das Risiko des Transits über Land durch Osteuropa, sondern diente auch als Anreiz für Asylsuchende, Flüchtlinge und Migranten aller Nationen, zu den Grenzen Deutschlands zu gelangen.

8.1. Die Schlepperbuchten: Izmir und Bodrum

Izmir und Bodrum, zwei türkische Städte in der Nähe einer griechischen Inselgruppe in der Ägäis, sind die Hauptsammelpunkte für alle Migranten geworden, die zu den griechischen Inseln Lesbos und Kos steuern. Dadurch, dass die Seefahrt ziemlich unproblematisch und der türkische Schleusermarkt relativ unkontrolliert ist, sind in diesen Städten durch den Verkauf von Rettungswesten und anderen Versorgungsgütern für Migranten kleine lokale Industrien entstanden. Einige Interviews deuten jedoch darauf hin, dass es inzwischen auch eine Anzahl professioneller Unternehmer in der Schlepperszene gibt, die hohe Profite erzielen. Es haben sich neue Unternehmertypen auf dem türkischen Markt entwickelt, die denen in Ägypten nicht unähnlich sind:

- **Die Anwerber:** Das sind die Frontmänner der Vorgänge, die in Schlüsselzentren wie Bodrum sowie Izmir und meist auch weiter außerhalb in Istanbul ansässig sind. Oft sind sie selbst Migranten und sprechen die Sprache ihrer "Kunden". Diese Menschen identifizieren Migranten; ihre Kontaktdaten werden durch Mundpropaganda oder über soziale Medien weitergeben. Manchmal rekrutieren sie sogenannte "Spotter", um neue Kunden zu identifizieren. Migranten kommunizieren direkt mit diesen Mittelsmännern und zahlen ihnen häufig die gesamte Summe für die Überfahrt. Die Anwerber nehmen dann Verbindung zu den türkischen Schleppern auf und bezahlen diesen mit einem Teil des Geldes.
- **Versicherungsbüros oder Dritte, die als Sicherungsverwahrer fungieren:** Manchmal wird das Geld über Dritte bezahlt, die das Geld in Verwahrung nehmen, bis der Migrant die Reise nach Griechenland überstanden hat. Die Sicherungsverwahrer geben dem Migranten einen Code, mit dem er oder sie den gesamten Betrag zu jeder Zeit zurückfordern kann. Wenn der Migrant sich für eine gewisse Anzahl Tage nicht meldet (häufig wegen erfolgreichem Transit oder Todesfall auf Grund von Ertrin-

ken), wird das Geld an den Schleuser freigegeben, abzüglich einer vereinbarten Summe für die Dienste des Dritten. Einige dieser Versicherer oder Sicherungsverwahrer gehen soweit, dass sie den Geschäftsverlauf komplett dokumentieren wie ein legitimes Unternehmen, mit Strich- und QR-Codes.

- **Hochrangige türkische Schleuser:** Es ist unwahrscheinlich, dass diese Personen in den Schleuservorgang direkt involviert sind, und Distanz wahren wollen. Sie haben oft starke finanzielle Verbindungen zu lokalen Strafverfolgungsbehörden (einige sagen, auch zu Politikern). Das erlaubt eine unverminderte Aufrechterhaltung ihrer Aktivitäten. Entsprechend diverser Studien in den letzten Jahren kooperieren einige dieser Individuen mit kriminellen Organisationen und/oder terroristischen Gruppen.²⁵
- **Türkische Schleuser auf mittlerer Ebene:** Hierbei handelt es sich um die Personen, die mit Anwerbern in Verbindung treten und einen Großteil des Transits organisieren – etwa den Reisebus der Migranten, der diese zum Beispiel von Izmir bis zu einer Anlegestelle an einem abgelegenen Küstenstreifen fährt. Sie organisieren den Kauf von Booten und Motoren sowie die Verbringung an die Küsten. Sie stehen sowohl mit den Schleppern der untersten Ebene an den Stränden als auch mit den hochrangigen Schleusern in Verbindung.
- **Türkische Schlepper der untersten Ebene:** Das sind die Männer an den Stränden, die die Boote in Empfang nehmen, mit Motoren ausstatten und die Migranten auf die Boote verteilen, häufig mit Hilfe eines lokalen Übersetzers. Dieser Prozess beinhaltet die Sicherstellung der angemessenen Gewichtsverteilung, damit die Boote nicht kentern. Berichten zufolge verdienen diese Schleuser einen festen Satz pro Kopf; es ist daher in ihrem Interesse, so viele Menschen wie möglich in jedes Boot zu bekommen. Dies führt häufig zu hitzigen Diskussionen mit Migranten, denen die Anwerber versprochen hatten, dass nur eine

kleinere Anzahl von Personen auf den Booten untergebracht würde. Aktuelle Interviews, die mit Migranten in Griechenland geführt wurden, bestätigen, dass türkische Schlepper der untersten Ebene an der Küste fast immer bewaffnet sind und die Migranten häufig unter Androhung von Gewalt zum Gehorsam zwingen.

- **Andere Akteure:** In den türkischen Küstendörfern haben die örtlichen Gemeinden stark in die Schleuserindustrie investiert. Fast jedes Geschäft verkauft jetzt Rettungswesten, und Restaurants und Hotels bieten den Migranten Mahlzeiten und Unterkünfte vor ihrer Abreise. Einige der interviewten Personen erwähnten Traktorfahrer, die die Schiffe zu den Küsten schleppen, sowie Beobachter, die an Aussichtspunkten positioniert sind, um Ausschau nach der türkischen Küstenwache auf See oder nach anderen Sicherheitsbehörden an Land zu halten. Mit großer Wahrscheinlichkeit gibt es noch viele andere Akteure, die in verschiedenen Städten und Orten entlang der Schleuserouten agieren. In der Tat wurden einige Migranten bereits in ihren Heimatländern an Anwerber verwiesen.

Die Preise für die Überquerung der Ägäis, also von der Türkei nach Griechenland, schwanken von 900 \$ bis 2.000 \$. Die Preisgestaltung richtet sich nach der Anzahl der Menschen, die auf den Schlauchbooten untergebracht werden. Bei den meisten Booten, die für die Fahrt von der Türkei nach Griechenland eingesetzt werden, handelt es sich um Schlauchboote, die in den Küstendörfern überall zu kaufen sind. Dies veranlasst auch einige Migranten, die Überquerung ohne Hilfe eines Schleppers zu versuchen. Migranten werden angewiesen, die Boote bei ihrer Ankunft in Griechenland oder wenn die griechische Küstenwache sich nähert, aufzuschlitzen, damit sie nicht in die Türkei zurückgeschleppt werden können. Es wird ihnen jedoch gesagt, dass sie die Motoren intakt an den Stränden in Griechenland zurückzulassen sollen, damit deren Partner in Griechenland die Motoren einsammeln und für

den weiteren Gebrauch in die Türkei zurückbefördern können.

900 \$
BIS
2.000 \$

PREIS FÜR DIE ÜBERQUERUNG
DER ÄGÄIS, TÜRKEI
NACH GRIECHENLAND

Nach einer Studie, die von unseren Kollegen in der Türkei gemacht wurde, ist die türkisch-griechische Überquerung nur dann wirklich lukrativ, wenn diese mit einer großen Anzahl Migranten durchgeführt wird. Die Schlauchboote, die die Türkei verlassen und im Schnitt 50 Personen transportieren, hätten einen Gegenwert von etwa 50.000 \$. Einem Schleuser zufolge, der in der „Washington Post“ zitiert wird, kostet jede Überquerung 40.000 \$, einschließlich 7.000 \$ für das wegwerfbare Schlauchboot und die Gebühren für andere Akteure innerhalb der Schleuserkette.²⁶ Im Hochsommer 2015, als sich täglich 100 Boote auf die Fahrt nach Griechenland begaben, entsprach der Gesamtgewinn etwa 1 Million pro Tag – Geld, das allen Beteiligten in der Kette zugute kommt, wie oben in der Typologie erklärt. Dies hatte die Mobilmachung von Ressourcen in den türkischen Dörfern zur Folge; ein Auftrieb der lokalen Wirtschaft, welcher der Schlepperindustrie die Unterstützung der lokalen Gemeinden bis hin zur Komplizenschaft hin sichert.

Obwohl Bodrum viel näher an den beliebten Abfahrtsstellen gelegen ist als Izmir, ist Izmir die bei Weitem größere Stadt mit einer Bevölkerung von 2,8 Million Menschen und bei den Flüchtlingen und Migranten beliebter. Flüchtlinge und Migranten fallen dort weniger auf, außerdem sind massenhaft Einrichtungen für Migranten vorhanden. In Izmir gibt es eine Unmenge an Hotels, die Migranten exklusiv versorgen; es gibt sogar Einrichtungen, die auf

bestimmte Nationalitäten und sogar auf spezielle ethnische Gruppen innerhalb dieser Nationalitäten spezialisiert sind. Einige Bekleidungsgeschäfte haben ihr Inventar in den Keller verlagert, da sie entschieden haben, nunmehr eine lukrative Auswahl an Rettungswesten zu verkaufen. Gewisse Reisebüros, die auch als Zahlungsbüros fungieren, haben die Rolle von Sicherungsverwahrern übernommen, mit deren Hilfe Migranten ihre Schlepper mittels eines Hinterlegungssystems bezahlen können. Zu all diesen Dienstleistungen gibt es einen leichten und offenen Zugang im Herzen von Izmir.

Es scheint jedoch, dass wenig Interesse von Seiten der türkischen Behörden besteht, das Problem der Schleuserindustrie wirklich in den Griff zu bekommen.

Nachdem die Bilder der Leiche des dreijährigen Aylan Kurdi, angespült am Strand in der Nähe von Bodrum, um die ganze Welt gingen, haben die Behörden eine Reihe von angeblichen Menschenschmugglern festgenommen. Es scheint jedoch, dass wenig Interesse von Seiten der türkischen Behörden besteht, das Problem der Schleuserindustrie wirklich in den Griff zu bekommen.²⁷ Die kurze Razzia in Bodrum vertrieb einige Schlepper und Migranten nach Izmir, wo die Schlepper weiterhin mit dem Wissen – und manchmal direkt vor den Augen – der lokalen Behörden agieren.

Sobald ein Migrant die erforderlichen Vereinbarungen mit einem Schlepper in Izmir ausgehandelt hat, wird er oder sie - normalerweise unter der Aufsicht bewaffneter Wächter - mit anderen Migranten zu einem geheim gehaltenen Bestimmungsort transportiert. Migranten haben selten ein Mitspracherecht, geschweige denn irgendein Kenntnis über ihren genauen Zielort, wenn sie Izmir verlassen. Viele der Migranten, die in Griechenland ankommen, haben daher keine Ahnung, wo genau sie bei ihrer Ankunft sind.

8.2. Die Balkanroute: Das Tor nach Deutschland

Nachdem sie an der Küste Griechenlands angekommen sind, müssen Flüchtlinge und Migranten sich auf der Insel, auf der sie angelangt sind, registrieren lassen. Dieser Prozess verlief zunächst relativ zügig. Seitdem die Zahl der ankommenden Menschen jedoch in die Tausende und Zehntausende angestiegen ist, dauert diese Prozedur mehrere Tage oder Wochen. In der Zeit zwischen Ankunft und Registrierung müssen jene auf der Straße schlafen und bekommen nur sehr wenig Unterstützung, da die Kapazitäten der örtlichen Behörden, Nothilfeorganisationen und Freiwilligen ausgelastet sind.

Syrer können sich für eine sechsmonatige Transitgenehmigung registrieren lassen, die es ihnen erlaubt, ohne einen formellen Asylantrag weiterzureisen und so die Dublin-Verordnung legal zu vermeiden. Nicht-Syrer – hauptsächlich diejenigen, die aus dem Irak und Afghanistan kommen – bekommen eine einmonatige Genehmigung. Diese Vorzugsbehandlung der Syrer hat schon oft zu Feindseligkeit unter Migranten bei den Registrierungszentren geführt. Diejenigen aus anderen Ländern ärgern sich über die Tatsache, dass das System Syrer bevorzugt, während Syrer, die sich als "echte" Flüchtlinge betrachten, sich über die Gegenwart anderer Nationalitäten beklagen und diese beschuldigen, die völlig unterbesetzten Registrierungszentren zu blockieren. Nach der Registrierung reisen fast alle Flüchtlinge von den Inseln nach Athen, wobei sie eine Kombination von Transport, der von der Regierung bereitgestellt wird, öffentlichem Transport oder Privathilfe benutzen. Für Migranten aller Nationalitäten ist Athen der Ausgangspunkt für die letzte Etappe ihrer Reisen innerhalb der Schengen-Zone zu ihrem bevorzugten Endziel in Europa.

Von den 30 Interviews, die während dieser Studie mit syrischen Migranten in Griechenland geführt wurden, hat nur einer – ein 28-jähriger christlicher Soldat aus Syrien – sich für die Registrierung in Griechenland entschieden; selbst er meinte:

„Ich habe versucht, Griechenland zu verlassen, um mit Schleppern nach Schweden zu reisen, wurde aber wiederholt betrogen. Daher habe ich beschlossen, mich hier für Asyl registrieren zu lassen, damit ich Reisedokumente bekommen und legal nach Schweden reisen kann.“

Alle anderen Interviewpartner in Griechenland beabsichtigten weiterzureisen, sobald sie die Mittel zusammen hätten, um ihre Reise zu anderen Zielen fortsetzen zu können, wobei die meisten Deutschland oder Schweden als ihre bevorzugten Ziele nannten. Manche wollten auch die Niederlande, Norwegen, Belgien und Dänemark weiterreisen.



SYRER KÖNNEN SICH FÜR EINE SECHSMONATIGE TRANSITGENEHMIGUNG REGISTRIEREN LASSEN. DIESE ERLAUBT ES IHNEN OHNE EINE FORMELLEN ASYLANTRAG WEITERZUREISEN

Wie eingangs in diesem Bericht erwähnt, wählen Migranten ihr bevorzugtes Zielland auf der Grundlage verschiedener Faktoren aus, wie etwa die wahrgenommene Behandlung von Migranten in einzelnen Ländern, bestehende Diasporagesellschaften in einem bestimmten Land, oder der Tatsache, dass sie Angehörige oder Bekannte in einem Land haben. Mit der Entscheidung Deutschlands, die Dublin-Verordnung auszusetzen, ist Deutschland jedoch zum Zielland Nummer 1 geworden – nicht nur für Migranten, die sich dort niederlassen wollen, sondern auch für jene, die letztlich in andere Länder in Westeuropa wollen, etwa Schweden. Durch die bestehenden gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungsrichtlinien verleiht ein erfolgreicher Asylantrag in Deutschland einer Person das Recht, in jedem EU-Mitgliedsstaat zu leben und zu arbeiten.

Deutschland wurde zum Zielland Nummer 1 - nicht nur für Migranten, die sich dort niederlassen wollten, sondern auch für jene, die letztlich in andere Länder in Westeuropa wollten.

Ein 26-jähriger syrischer Filmemacher, der im September 2015 in Deutschland interviewt wurde, berichtet von seiner Reise von Griechenland nach Deutschland:

„Ich bin mit der Gruppe von Griechenland nach Mazedonien gelaufen. Jeder meinte, dass der Gedanke, bis fast nach Deutschland zu laufen, absurd sei. Es hat 11 Tage gedauert. Wir sind den Bahnschienen gefolgt. Unterwegs wurden wir von Afghanen, Pakistanis und Algeriern überfallen. Sie sind Scheiße. Da wir dank facebook von ihnen wussten, waren wir vorbereitet. Unser Geld haben wir in Geheimtaschen in unserer Kleidung versteckt und zur Selbstverteidigung waren wir mit Messern bewaffnet. Der schwierigste Teil war das Laufen. Das Wissen, dass diese bewaffneten Männer jederzeit wieder auftauchen und einen erstechen könnten, war unheimlich. Als wir Kosovo erreichten, erschien eine Gruppe bewaffneter Männer und zwang uns, jeweils 20 Euro für eine Fahrt nach Serbien zu zahlen. Wir wurden an der Grenze erwischt. Der Fahrer rannte, aber die Polizei ließ uns alle weiter. Wir blieben über Nacht in der Hauptstadt Belgrad. Einige erhielten Geld von ihren Familien in der Heimat. Wir nahmen einen Bus nach Kanjiza [eine serbische Stadt] und anschließend nahmen wir den Bus nach Ungarn ... nach Budapest für 200 Euro. Von facebook wussten wir, dass es in türkischen Restaurants in Ungarn Schleuser gibt. Also gingen wir dorthin und trafen einen, der bereit war, uns für 600 Euro nach Deutschland zu bringen. Er ließ uns auf halber Strecke im Stich; also liehen wir uns Fahrräder [Lachpause] und fuhren den Rest des Weges mit dem Rad.“

Gegenwärtig [November 2015] ist die inoffizielle Politik Griechenlands, den Fluss von Migranten zur mazedonischen Grenze zu unterstützen. Sobald die Migranten die Grenze überqueren, werden sie typischerweise auf Busse verladen, die von der Regierung bereitgestellt werden, und werden direkt zur serbischen Grenze gebracht. Von Serbien aus bewegen sich die Migranten schnell zur ungarischen Grenze. Selbst nachdem Ungarn seine Grenze geschlossen hatte, wurden die Migranten, die es schafften ins Land zu kommen, in Bussen und Zügen, die von der ungarischen Regierung bereitgestellt wurden, zur österreichischen Grenze gefahren. Österreich unterstützte wiederum den Fluss von Migranten nach Deutschland.

Auf dieser Route nach Westeuropa muss die Balkanhalbinsel überquert werden - eine gebirgige Region, die entlang der ehemaligen Grenzen der österreichischen, russischen und osmanischen Reiche verläuft. Es ist eine Region, reich an Geschichte, Konflikten und grenzüberschreitender Kriminalität, wo örtliche Verbindungen genutzt werden, alles Mögliche zu schmuggeln - Waffen, Drogen, Frauen oder Flüchtlinge. Die örtlichen Netzwerke sind fähig, sich schnell anzupassen. Politik und Wirtschaft dieser Länder sind immer noch instabil, vieles ist umstritten. Zahlreiche dieser neuen EU-Beitrittsstaaten sehen es mit großer Sorge, dass die mühsam errungenen Fortschritte durch die Flüchtlingsbewegung gefährdet werden.

Der Ansatz vieler der osteuropäischen Grenzstaaten war es, die Dublin-Verordnung ernst zu nehmen. Grenzkontrollen waren entsprechend streng. Viele Flüchtlinge, die die Balkanroute nahmen, haben berichtet, dass sie wiederholt zurückgeschickt und von den Grenzschutzbeamten geschlagen oder beschimpft wurden.

Jedoch ist die inoffizielle Politik des "Wir wollen euch nicht, und ihr wollt nicht hier sein", die bisweilen dazu geführt hat, dass Regierungen den Durchzug von Migranten durch ihre Gebiete unterstützt haben, inzwischen zusammengebrochen. Ungarn hat sich aktiv darum bemüht, seine Grenze zu schlie-

Ben; auch Kroatien und Slowenien sind überfordert, und nicht länger gewillt, die Verantwortung zu tragen, „Transitländer“ zu sein und überlegen sich strengere Maßnahmen. Ungarn hat bereits eine Mauer errichtet und die Grenzen nach Serbien geschlossen. Zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichts bedeutet dies, dass Migranten ihre Route jetzt nach Kroatien umleiten müssen, von wo aus sie wiederum nach Ungarn gelangen können (die ungarische Regierung duldet ihre Weiterreise nach Österreich immer noch im Stillen). Alternativ reisen sie weiter nach Slowenien, von dort, so die Hoffnung, könne ebenfalls Österreich erreicht werden.

Die außerordentliche Anzahl syrischer Flüchtlinge bietet Chancen auf außerordentliche Profite, die nach derzeitigem Stand lukrativer sind als andere kriminelle Aktivitäten.

Eine große Anzahl Beteiligter unterstützt den Menschenschmuggel in Osteuropa. Ihre Auflistung umfasst den engagierten Normalbürger, der Migranten aus Pflichtgefühl eine Mitfahrgelegenheit anbietet bis hin zu raffinierten, gewalttätig organisierten Verbrecherbanden, die zahlreich und ethnisch vielfältig aufgestellt sind. Wie auch andernorts bietet die außerordentliche Anzahl syrischer Flüchtlinge Chancen auf außerordentliche Profite, die nach derzeitigem Stand lukrativer sind als andere kriminelle Aktivitäten. Daher hat der Strom eine Vielzahl krimineller Elemente angezogen; die Nachfrage ist jetzt so groß, dass sie selbst die logistische Kapazität etablierter Schlepperbanden überlastet.

Kriminelle Organisationen rekrutieren zusätzliche Fahrer und Vermittler, wobei sie Personen benutzen, die nicht so „fähig“ oder „zuverlässig“ sind wie erforderlich, was wiederum zu einem erhöhten Risiko für Migranten und Flüchtlinge führt. Der Fund von 70 toten Migranten in einem Kühlwagen in Österreich

im August 2015 war ein Anzeichen dafür, dass solch „Un-professionelle“ bei einer organisierten kriminellen Unternehmung involviert waren. Andere Male konnten Migranten und Flüchtlinge unter ähnlichen prekären Umständen gerettet werden; auch diese Unternehmungen deuten darauf hin, dass Amateure am Werk waren.

Der Schleusermarkt reagiert sehr schnell auf Veränderungen der Politik der europäischen Staaten. Preise und Routen verändern sich, wenn Ankündigungen neuer Sicherheitsmaßnahmen gemacht werden, oder wenn eine neue Umsiedlungspolitik in Europa vereinbart wird. Die Schlepper zögern nicht, dies zu ihrem Vorteil zu nutzen. Wil van Gemert, stellvertretender Einsatzleiter von Europol, bemerkte, dass das Schließen der Grenzen „den Kriminellen neue Möglichkeiten erschließt, vom Schmuggel zu profitieren“, da Migranten dann eher einen Schlepper engagieren und diese zudem höhere Preise verlangen können.²⁸ Als die ungarische Regierung im September 2015 eine große Masse an Migranten, die als Antwort auf die Ankündigung von Bundeskanzlerin Merkel, dass Deutschland die Dublin-Verordnung nicht mehr bei Syrern anwenden würde, in Bewegung kam, gratis Busse bereitstellte, verschwanden die Schleuser an der österreichischen Grenze fast vollständig. Sobald die Kolonnen aufhörten, begann der Schmuggel wieder.

Solange der Krieg in Syrien weitergeht, ist es unwahrscheinlich, dass die Migration geringer wird.

Solange der Krieg in Syrien weitergeht, ist es unwahrscheinlich, dass die Migration geringer wird – besonders entlang der Ägäis-Balkanroute, da sie viel weniger wetterabhängig ist als die rauere Mittelmeerroute. Mit dem gewaltigen Strom syrischer Flüchtlinge wird auch weiterhin ein Spektrum anderer Nationalitäten, die migrieren wollen, mitziehen – aus West- und Zentralasien, aus den Nachbarstaaten Syriens im Mittelosten und selbst von den

mit Europa zusammenhängenden Staaten. Doch sogar dann, wenn der syrische Migrationsstrom abnehmen wird, ist es wahrscheinlich, dass die lange Dauer der Krise eine möglicherweise unwiderrufliche Änderung in der Art und Dynamik der kriminellen Wirtschaft in diesen Transitstaaten verursacht hat, wie Anzeichen in der Sahara nahelegen.

8.3. Auswirkung der ägäischen Route auf den Schmuggel im Mittelmeerraum

Die Auswirkungen, die die Entstehung und der Ausbau der Ägäis-Route auf die Mittelmeerroute hatten, können nicht stark genug betont werden; die Folgen für afrikanische Regierungen und Entscheidungsträger sind tiefgreifend. Obwohl immer weniger Syrer, in der Hoffnung Europa zu erreichen, durch Nordafrika reisen, bleiben die Schleusernetzwerke, die sich während der früheren Phasen der Krise entwickelt haben, in den Volkswirtschaften Ägyptens und Libyens fest verankert. Sie trachten nach kontinuierlichen Gewinnen durch die aktive Rekrutierung potentieller Migranten, oder diversifizieren ihre Aktivitäten dadurch, dass sie in direkten Wettbewerb mit staatlichen Einrichtungen oder anderen Netzwerken treten, die sich auf bestimmte Aktivitäten spezialisieren haben.

Mit der Nationalität der Migranten, die die Überquerung von Libyen aus unternehmen, wird sich in Zukunft auch das Verhalten dieser Netzwerke weiter verändern. Obwohl Syrer kaum noch durch Libyen reisen, hat sich die Anzahl der Überfahrten von der nordafrikanischen Küste nach Italien nicht nennenswert verringert. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Route weiterhin bei Afrikanern aus den Ländern südlich der Sahara beliebt ist, die begierig darauf warten, diese Gelegenheit zu nutzen, bevor sie schwindet. Experten schätzen, dass das Schleusergeschäft in Libyen allein im Jahr 2014 325 Millionen \$ umgesetzt hat.²⁹ Die Schleuserindustrie ist damit ein Wirtschaftszweig, den Schleuser unbedingt aufrechterhalten wollen. Wie bereits in diesem Bericht erwähnt, sind Migranten aus Ländern

wie Eritrea und Somalia in der Regel jedoch meist nicht in der Lage, Ressourcen in derselben Weise zu mobilisieren wie Syrer, was bedeutet, dass diese anfälliger sind, ausgebeutet zu werden.

Ähnlich zu Europa, wo sich etablierte und grenzüberschreitend operierende organisierte kriminelle Netzwerke mit steigender Nachfrage aufgrund ihrer spezialisierten Fähigkeiten immer weiter auf den Menschensmuggel spezialisiert haben, findet eine vergleichbare Dynamik in Westafrika statt. Neuere Studien, die in der Region durchgeführt wurden, belegen, dass sich wegen der gegenwärtigen Gewinnspannen aus Ad-hoc-Vermittlern professionell grenzüberschreitende, organisierte kriminelle Netzwerke entwickelt haben, die in beispielloser Weise in staatliche Strukturen eingebettet sind. Gruppen in westafrikanischen Küstenstaaten arbeiten hier in einem bisher unbekanntem Maße mit Gruppen im Sahel und in Nordafrika zusammen. Durch den Menschensmuggel könnte ein Markt entstehen, der letztlich den Weg für echte, grenzüberschreitende Kriminalität in Westafrika ebnet.

Durch den Menschensmuggel könnte ein Markt entstehen, der letztlich den Weg für echte, grenzüberschreitende Kriminalität in Westafrika ebnet.

Um die künstlich aufgeblasene Nachfrage aufrechtzuerhalten, rekrutieren Schleppergruppen nicht nur entlang der Hauptrouten, sondern auch direkt in den Herkunftsländern innerhalb der Subsahara-Region. Ein Interview mit einem Arbeiter der humanitären Hilfe in Mali, offenbarte, dass eine *Tuareg*-Familie eine gesamte Buslinie in Burkina Faso gekauft hatte, um größere Kontrolle über die Migranten-Lieferantenkette zu erlangen. Es gibt Hinweise dafür, dass mit der Optimierung von Schleuserprozessen die Preise fallen – sowohl für die

Transsahara-Durchquerung als auch für die Bootsfahrt. Italienische Behörden als auch humanitären Helfer berichten, dass eine größere Anzahl Menschen auf Boote gezwungen wird oder Opfer von Menschenhandel werden. Unter anderem werden Frauen aus westafrikanischen Küstenstaaten (wie z.B. Nigeria und Ghana) für Sexarbeit nach Europa gebracht. Es ist daher angebracht, dass lokale Regierungsstellen und regionale Behörden insbesondere solche gefährdeten Gruppen Unterstützung bieten.

325 MILLIONEN \$ UMSATZ DES SCHLEUSER- GESCHÄFTS IN LIBYEN IM JAHR 2014

Je mehr sich die Netzwerke in Libyen ausbauen und die Milizgruppen, die sie kontrollieren, ihren Reichtum in politische Macht umsetzen, desto wahrscheinlicher ist es, dass internationale Bemühungen, ein Friedensabkommen für Libyen herbeizuführen scheitern werden. Bestenfalls werden diese Akteure einen Platz am Verhandlungstisch fordern; schlimmstenfalls werden sie den brüchigen Prozess der Staatenbildung vereiteln. In vielen Fällen bieten die kontinuierlich erzielten hohen Gewinne diesen Gruppen jeden Anreiz, Friedensabkommen aktiv zu blockieren, oder nach dem Friedensprozess weitere Verhandlungen zur Staatenbildung zu behindern. Zum Beispiel fungiert der *Tebu*-Milizleiter Barka Wardougou, von dem behauptet wird, dass er an Menschen- und Goldschmuggel beteiligt sei, als Leiter des Murzuq-Militärrates. Er ist außerdem der Befehlshaber von mindestens zwei in Murzuq-basierten Milizen, einschließlich der *Libya Shield*. In den Verhandlungen über die Zukunft des libyschen Zentralstaates hat er sich als eine umstrittene Persönlichkeit erwiesen. Es scheint, dass Wardougou für seine Unterstützung der libyschen National-Armee die Kontrolle von Ubari einfordert – eine kleine Stadt im Süden Libyens, auf der Hauptroute

zwischen Agadez und Sebha, über die die *Tebu* und *Tuareg* in zunehmendem Maße in Konflikt geraten.³⁰

Es gibt durchaus große Widerstände von Gemeinschaften in Libyen, die über die humanitären Folgen des Menschenschmuggels entsetzt sind. Soziale Proteste wurden aus Zuwarah, der libyschen Hafenstadt, die zum Mittelpunkt des Schmuggels geworden ist, bekannt. Berichte über Bürgerwehren, die Schleppergruppen das Handwerk legen wollen, kommen ans Licht. Die ethnischen Gruppen, die weiter unten in der Hierarchiekette stehen, werden ähnliches Potential haben. Trotz der Unterzeichnung des Abkommen von Algier für Nord-Mali im Mai 2015 (*Algier Accord*) bleiben die *Tuareg*-Separatisten zersplittert und führen Angriffe auf internationale Friedenstruppen und nationale Ziele fort. Finanzmittel, aus dem Migrantenschmuggel gewonnen, wandeln sich in militärische Stärke um oder werden als Bestechungsgelder verwendet, um lokale Statthalter für die Fortsetzung des Geschäfts zu korrumpieren. Das Ausmaß, in dem der Handel die lokale Wirtschaft bereichert, macht eine wirksame Bekämpfung zu einer großen Herausforderung.



IN OSTAFRIKA UND AM HORN VON
AFRIKA SIND SCHLEPPERGRUPPEN
MIT GEWALTTÄTIGEN GRUPPEN VER-
KNÜPFT, DIE DARAUF AUS SIND,
STAATEN ZU DESTABILISIEREN UND
GEMEINSCHAFTEN ZU BEDROHEN.

In Ostafrika und dem Horn von Afrika sind Schleppergruppen mit gewalttätigen Gruppen verknüpft, die darauf aus sind, Staaten zu destabilisieren und Gemeinschaften zu bedrohen. Dabei schaffen sie erst die Zustände in denen die Nachfrage nach ihren Dienstleistun-

gen floriert. Instabile und unsichere Gemeinschaften und Gebiete werden schnell von Schleusernetzwerken identifiziert, in denen darauf die gefährdeten und vertriebenen Menschen mit falschen Versprechungen von einem neuen Leben und einer erfolgreichen Zukunft nach Europa gelockt werden.

9. Die Zukunft in Westeuropa

Während Europa daran arbeitet, Migranten davon abzuhalten nach Europa zu kommen, wird die Art und Weise, in der es die 800.000 oder mehr illegal eingereisten Menschen zu integrieren versucht, erhebliche Auswirkungen auf die Sicherheit des Kontinents haben. Ohne eine gesteuerte Aufnahmepolitik müssen viele Migranten Monate oder Jahre warten, bis über ihre Asylanträge abschließend entschieden wird. In dieser Zeit ernähren sie sich durch Bettelei oder informeller Arbeit in der Schattenwirtschaft.

Eine große Zahl von nicht erfassten Migranten würde Versuche, den Arbeitsmarkt zu regulieren und Arbeitnehmer zu schützen, durchkreuzen. Das kann zu Spannungen zwischen Migranten und den heimischen Bevölkerungen führen und einkommensschwache Stadtviertel oder ausgegrenzte Unterschichten innerhalb der Gesellschaft schaffen, was wiederum ein von Konflikt, Gewalt, Kriminalität oder auch Terrorismus geprägtes Umfeld begünstigen kann.

Ferner tragen die empfundene Ablehnung von Migranten und die Kriminalisierung von Migration wenig dazu bei, die gesteckten sozioökonomischen Ziele in den von Migranten besiedelten Regionen zu verbessern. Schweden, das erste Land in Europa, das eine erhebliche Anzahl von Migranten in den frühen Phasen dieser Krise anzog, hatte mit mehreren dieser Herausforderungen zu ringen. Angriffe durch einheimische Gruppen auf Flüchtlingslager und Symbole des Islams sowie Reibereien zwischen Migranten sowie Aggressionen gegen Minderheiten und Migrantengruppen haben in Schweden deutlich zugenommen.

Auch in Deutschland haben rechtspopulistische Gruppierungen an Popularität gewonnen.

Viele Migranten müssen Monate oder Jahre warten, bis über ihre Asylanträge abschließend entschieden wird.

In fast allen Fällen ist die Migration nach Europa eine Reise auf der Suche nach Würde. Menschen, deren Leben von Konflikt, Repression, Armut und empfundenen Ungleichheit gekennzeichnet ist, hoffen auf ein besseres Leben in Europa. Wenn ihre Hoffnungen, eventuellen Traumata und Rechte nicht anerkannt werden oder wenn sie nicht geschützt werden, wird Europa auf die Dauer eine viel größere Last auferlegt. Die Wahrung ihrer Menschenrechte und die Bereitstellung der Möglichkeit, Fähigkeiten zu erwerben, mit denen Migranten einen Beitrag zur Gesellschaft leisten können, wäre optimal – sowohl für die Migranten als auch langfristig für die Zukunft Europas. Wie eine 20-jährige weibliche Studentin aus Syrien, die im September 2015 in Deutschland interviewt wurde, es ausdrückte:

„Ich beabsichtige, hier zu bleiben. Ich habe so viel durchgemacht, überhaupt hierher zu kommen. Warum sollte ich das Land wieder verlassen? Ich möchte die Sprache erlernen und eine Arbeit bekommen, um mich wenigstens zu ernähren und meine Schulden abuzahlen. Ich glaube nicht, dass jemand, der es nach Europa geschafft hat, nach Syrien oder in einen arabischen Staat zurückkehrt. Das wäre ja dumm! Über die Einzelheiten der Rechte hier weiß ich nicht Bescheid, aber ich weiß, dass es ein Land der Freiheit ist. Wir wissen zum Beispiel, dass die Polizei einen nicht schikanieren darf. Das ist an sich schon ausreichend.“

10. Folgen für politischen Reaktionen auf die Migrationskrise

Die oben beschriebene Analyse hat gezeigt, dass sich die gegenwärtige Migrationskrise aus diversen Migrantenströmen, Vermittlern, Routen und lokalen Dynamiken zu einem uneinheitlichen Gesamtbild fügt. Die verschiedenen Komponenten der Krise erfordern, dass politische Entscheidungsträger und Fachleute Lösungsansätze verfolgen die die einzelnen Facetten des Problems gezielt aufgreifen. Die aktuelle Migrationskrise mit ihrer hohen Todesrate und Schutzkosten darf so nicht fortbestehen. Die momentane Situation bietet weder Migranten noch deren Gastländern ein Angebot für eine sichere oder legitime Entwicklungschance.

Obwohl die aktive und skrupellose Schleuserindustrie ohne Frage als Katalysator der Krise gewirkt hat, und obwohl die Schleusernetzwerke für einige der katastrophalsten humanitären Zustände verantwortlich sind, sind sie nicht die Ursache des Problems. Der Aufbau von Grenzzäunen und die Verteufelung der Schleuser ist daher nur ein teures Ablenkungsmanöver. Schleuser reagieren auf einen bestehenden Bedarf, nämlich den von Hoffnung getriebenen Migrationswillen - ein Phänomen, das eine entwicklungspolitische Herausforderung darstellt und entsprechende entwicklungspolitische Lösungen benötigt. Die Frage ist jedoch, ob eine neue Kombination von Faktoren ein neues Zeitalter der Migration eingeleitet hat, in dem alte Kategorien, Definitionen und Antworten nicht mehr die gleiche Relevanz haben wie früher. Sollten wir tatsächlich in eine neue Ära eingetreten sein, ist es angebracht, nach den Auswirkungen dessen zu fragen, zumal die alten Lösungsansätze nicht länger ausreichen werden.

Die Zahl der Flüchtlinge in den Nachbarstaaten Syriens beträgt mehr als 4 Millionen. Die anhaltende soziale und politische Instabilität in West- und Zentralasien, in West- und Zentralafrika sowie in Gebieten der Sahelzone und im Maghreb beschert dem lukrativen und aggressiven Schleusermarkt eine bereitwillige Kund-

schaft. Bis die offenen Konflikte in Syrien und Libyen nicht behoben sind, besteht wenig Grund zur Annahme, dass der Strom der Flüchtlinge eingedämmt oder den Schleusergruppen das Handwerk gelegt werden kann. Letztere florieren in Umgebungen, die von staatlichem Rückzug und großer Fragilität gezeichnet sind. Es sind große Anstrengungen notwendig, um die andauernden Konflikte durch diplomatische Lösungen anzugehen. So könnte die internationale Gemeinschaft stärkeren Einfluss auf jene Staaten nehmen die im Vordergrund dieser Krise stehen und langjährige Probleme mit Rechtsstaatlichkeit und der Einhaltung von Menschenrechten haben.

Selbst wenn diese konkrete Migrationskrise abklingt, haben wir allen Grund anzunehmen, dass ein gewisser Migrationsdruck fortbestehen wird.

Selbst wenn diese konkrete Migrationskrise abklingt, haben wir allen Grund anzunehmen, dass ein gewisser Migrationsdruck fortbestehen wird. Im Idealfall, wenn durch Transformation und Reform die verschiedenen sozialen, politischen und wirtschaftlichen Krisen, die die Migrationskrise hervorgerufen haben, wegfallen oder gemildert sind, und die betroffenen Staaten in der Lage sein sollten, eigene Kapazitäten aufzubauen, die es ihnen ermöglichen, den systemisch-ökonomischen, demografischen und klimatischen Herausforderungen entgegenzuwirken, weisen doch alle Erkenntnisse aus anderen Regionen und den meisten „Migrationstheorien“ darauf hin, dass Migration weiterhin zunehmen wird.

Migrationsexperten betonen daher die Notwendigkeit für sichere und legale Optionen der Migration, die dem legitimen Schutzbedarf der syrischen Menschen und aller anderer Nationalitäten Rechnung tragen, deren Sicherheit, gewährleistete Menschenrechte oder politische Freiheit gefährdet sind. Für Nationalitäten, deren Chancen auf Asylanerkennung

weniger eindeutig sind, würde die Möglichkeit einer Asylbeantragung in der Heimat oder in der Nähe die Nachfrage nach Dienstleistungen von Schleusern reduzieren, obwohl diese nicht komplett unterbunden werden könnte. Dem aktuellen Asyl- und Migrationsrecht der EU zu Folge, kann ein Antragsteller erst dann Asyl beantragen, wenn er das Territorium der EU betritt – das bedeutet, dass die Mehrheit der Antragsteller die EU erst illegal betreten müssen, so entstehe die Nachfrage nach Schleusern erst.

Es gibt ernstzunehmende und anhaltende Widersprüche zwischen der offiziellen Regierungspolitik und dem, was in der Realität stattfindet.

Die sich dauernd verändernde EU-Politik und insbesondere die zusammenhanglose und häufig widersprüchliche Politik der einzelnen EU Mitgliedsstaaten darzustellen, würde den Rahmen dieser Studie sprengen. Wir können jedoch aufgrund der Interviews mit Migranten, den persönlichen Beobachtungen der Forscher und Autoren, die zu der Studie beigetragen haben, und den Erfahrungen und Kenntnissen die aus der Studie von Migrantenbewegungen und grenzüberschreitenden kriminellen Gruppen in anderen Zusammenhängen gewonnen wurden, mehrere Schlussfolgerungen ziehen:

Erstens: Durch moderne Kommunikationstechnologien und die Entwicklung von sozialen Medien gibt es eine fast konstante Kommunikation zwischen Migranten im Zielland und Transit, wobei übliche Nachrichtenportale und Apps dabei helfen, den durchschnittlichen Preis entlang der Schlüsselabschnitte der Reise zu kommunizieren. Syrer geben Rückmeldung über die Unterstützung, die sie erhielten und berichten über die Verhältnisse unterwegs. Migranten sind sofort innerhalb von Minuten nach Ankündigung oder Inkrafttreten von politischen Veränderungen über diese informiert. Nachrichten über Grenzschließungen oder -öffnungen verbreiten sich umge-

hend. Desweiteren werden von lokalen Behörden getroffene Entscheidungen, die ohne dass sie mit nationalen Behörden abgestimmt seien, nicht durch lokale Berichterstattung oder Regierungsmitteilungen öffentlich, sondern durch soziale Medien kommuniziert:

„Ich bin facebook-Seiten von Syrern gefolgt, die Empfehlungen für eine sichere Reise nach Europa weitergaben, und ich habe zu vielen Menschen Kontakt aufgenommen, die Ihre Erfahrungen bei der Überquerung nach Europa veröffentlicht haben. So wusste ich, dass jetzt der einzige Weg nach Europa jener mit dem Boot ist.“

– 28-jähriger syrischer Lehrer für englische Literatur, interviewt in Griechenland, August 2015

Zweitens: Es gibt ernstzunehmende und anhaltende Widersprüche zwischen der offiziellen Regierungspolitik und dem, was in der Realität stattfindet. Ad-hoc-Entscheidungen, die verständlicherweise im Namen des Krisenmanagements häufig auch ohne Beratung durch die Kommunalverwaltungen - oder in gewollter Missachtung gegenüber der nationalen Regierung - getroffen werden, bedeuten, dass Migranten nicht informiert darüber sind, wohin sie sich wenden können. Im Laufe dieser Studie versuchte zum Beispiel einer der beiden Autoren dieses Papiers, einen Grenzpunkt auf dem Balkan legal mit einem amerikanischen Pass zu überqueren und wurde aufgehalten, weil diese Grenze offiziell geschlossen war. Nur einige Kilometer weiter ließen Migrationsbeamte in Zivilkleidung Hunderte von Migranten über die gleiche, offiziell geschlossene Grenze.

Ungeachtet dieser Art widersprüchlichen Politik, profitiert der Schleusermarkt, von Fehlinformation, Abweichungen und Mangel an Klarheit. Diese Ambiguitäten in der politischen Handhabung bieten Schleusern ideale Bedingungen, ihre Dienste zu intensivieren und Beamte an den Grenzen zu bestechen, um eine Tür offen zu halten. Migranten aus Gemeinschaften, die kommunikationstechnisch nicht auf dem gleichen Niveau wie die der Syrer sind, müssen sich auf die Informationen von Schleusern verlassen.

Drittens: Es kristallisiert sich heraus, dass Migration nicht durch einseitiges Handeln gesteuert werden kann: Zu viele Staaten sind zeitgleich Ausgangs-, Transit- und Zielland für unterschiedliche Bevölkerungen. Die starken grenzüberschreitenden Verbindungen, die durch den Transnationalismus zwischen Gesellschaften entstehen, bewirken, dass Migrationspolitik immer auch Auswirkungen außerhalb der Bereiche hat, für die sie eigentlich gemacht ist. Die Herausforderung für die Politik ist es also, über innenpolitische Prioritäten und nationale Grenzen hinweg den Umfang, Zweck und die Auswirkung ihrer Politik zu analysieren und zu bedenken. Eine Bewegung hin zur Formulierung und Einführung geeigneter gemeinsamer strategischer Maßnahmen ist daher unbedingt erforderlich. Der Erfolg oder Misserfolg der Politik wird – in unterschiedlichem Ausmaß – von Faktoren abhängen, die außerhalb der Grenzen eines einzelnen Staates liegen. Eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen den Regierungen der Ausgangs-, Transit- und Zielländer ist ausschlaggebend, da eine stark restriktive Einwanderungspolitik in entwickelten Ländern das Schleuser- und Schmugglergeschäft weiter anheizen und illegale Migration vorantreiben kann.

1,64 MILLIARDEN €

BETRAG, DEN DIE EU ZWISCHEN
2007 UND 2013 FÜR DIE GRENZ-
ÜBERWACHUNG AUSGEGEBEN HAT

Maßnahmen aus diesen Schlussfolgerungen betreffen insbesondere die bisher üblichen Strategien, illegale Migration zu bekämpfen: Grenzkontrollen und Abschiebung. Bisher verwendeten europäische Staaten jährlich große Geldsummen darauf, Mauern und Zäune aufzubauen, Grenzen zu kontrollieren und Inhaftierungen in den Transitstaaten Europas zu unterstützen. Die EU verwandte mehrere Millionen Dollar für diese Vorkehrungen. Allein zwischen 2007 und 2013 hat die EU für Grenzüberwachung 1,64 Milliarden € ausgegeben. Die Dienste der europäischen Grenzü-

berwachungsagentur *Frontex* kosten fast 100 Millionen € pro Jahr, ihre Schwesteragentur *Eurosur*, die für die Koordination und Kontrolle zuständig ist, verschlingt weitere 35 Millionen € jährlich. Diese Summen schließen nicht diejenigen Gelder mit ein, die für eine Reihe weiterer Migrationsprojekte zur Grenzsicherung in verschiedenen afrikanischen Staaten durch Finanzierungsinstrumente der EU, einschließlich des Europäischen Entwicklungsfonds (EEF), bereitgestellt wurden. In der Zeit von 2004 bis 2013 hatte sich die europäische Kommission unter anderem dazu verpflichtet, mehr als 1 Milliarde € für mehr als 400 migrationsbezogene Projekte zur Verfügung zu stellen. Die Hauptnutznießer dieser Finanzierung waren die südlichen Mittelmeerländer und die Staaten in Subsahara-Afrika.

Diese Zahlen verblassen jedoch gegenüber den Abschiebungskosten der EU und der einzelnen europäischen Staaten. Zwischen 2007 und 2013 wurde der Wert des Europäischen Rückkehrfonds auf 635 Millionen € geschätzt.³¹ Zusätzlich zu diesem gemeinsamen Ressourcenpool gaben die 28 EU-Mitgliedsstaaten sowie Norwegen, Liechtenstein, die Schweiz und Island unglaubliche geschätzte 11 Milliarden € pro Jahr für Abschiebungen aus.³² Mehr als 250.000 Bürger aus Staaten des globalen Südens wurden von der EU zur Rückreise verpflichtet, 161.309 wurden physisch abgeschoben.³³

Noch besorgniserregender als die hohen Ausgaben für Grenzkontrollen und Abschiebungsstrategien ist jedoch die geringe Abschreckungswirkung, die diese Maßnahmen haben. Die Zahl der Migranten, die illegal nach Europa kommen, steigt jährlich, ebenso wie die Kreativität und Professionalität derjenigen, die illegale Migration ermöglichen und fördern. Der Ausbau von Grenzen - egal wie hoch, lang oder stark - ist angesichts der hohen Bereitschaft zu migrieren nicht effektiv. Ohne alternative legale Migrationswege werden Grenzkontrollstrategien Migranten weiter gefährden, auch wenn diese mit Schutzabsicht gebaut werden. Strenger Grenzschutz erhöht obendrein die für eine Migration anfallenden

Kosten was im Anschluss die Nachfrage nach Dienstleistungen von Schleusern und Schmugglern erhöht.

Eine klar kommunizierte Willkommens- und Unterstützungspolitik für Migranten, die einen berechtigten Anspruch auf einen Flüchtlings- oder Asylstatus haben, gekoppelt mit Einrichtungen, die diesen Anspruch in der Nähe der Ursprungsländer überprüft, würde den Schutz der Flüchtlinge und die Reduzierung des Schleusermarktes zeitgleich bewirken. Es braucht ein System, in dem mehrere Antragszentren es ermöglichen, in oder in der Nähe offener Konfliktzonen (wie Syrien) oder in wichtigen urbanen Knotenpunkten beziehungsweise Nachbarstaaten von Ländern, in denen politische oder humanitäre Gründe für einen Asylantrag sprechen (z.B. Somalia und Eritrea), Asylanträge gestellt und überprüft werden können. Darüber hinaus sollte es in den Fällen, wo die Mehrheit der Migranten hauptsächlich wirtschaftlichen Gründen (wie zum Beispiel in der ECOWAS-Zone) umsiedeln wollen, nationale und regionale Büros geben. Es muss hervorgehoben werden, dass es auch innerhalb dieser Staaten ausgegrenzte Gruppen gibt, deren Leben oder Freiheitsrechte gefährdet sind – die lesbischen, schwulen, bisexuellen und transsexuellen Szenen in West- und Nordafrika sind solch ein Beispiel.

Schutzansprüche und Neuansiedlung müssen außerdem nicht zwangsläufig in europäischen Staaten stattfinden, wenn es woanders sichere und zukunftsfähige Alternativen gibt. Es könnten zum Beispiel Abkommen mit Nachbarstaaten oder Staaten in der Region getroffen werden, wobei gefährdeten Bevölkerungsgruppen eine Umsiedlung in nahegelegene Staaten angeboten wird. Die Entwicklungszusammenarbeit dafür könnte von der internationalen Gemeinschaft finanziert werden. Momentan scheitern bestehende Flüchtlingslager kläglich daran, großen vertriebenen Bevölkerungsgruppen nachhaltige Perspektiven zu bieten. Diese Tatsache erweist sich als eine der Hauptantriebskräfte der aktuellen Krise. Flüchtlingslager bieten Schmugglern und Schleusern daher einen lukrativen Markt, einen Aspekt den auch die humanitäre Gemein-

schaft, die die Lager verwaltet, nicht thematisiert.³⁴ Auf der Suche nach sicheren Alternativen für die Umsiedlung sollten daher langfristige Pläne für die Schaffung nachhaltiger Möglichkeiten zur Einkommensgenerierung und Integration der Menschen gemacht werden, damit diese eine echte Chancen auf eine sichere und positive Zukunft haben.

11 MILLIARDEN €

GESCHÄTZTER BETRAG, DEN DIE 28 EU-MITGLIEDSSTAATEN SOWIE NORWEGEN, LIECHTENSTEIN, DIE SCHWEIZ UND ISLAND PRO JAHR FÜR ABSCHIEBUNGEN AUSGEBEN.

Der Migrationsdruck aus vielen afrikanischen und anderen Staaten resultiert aus den Hoffnungen der Menschen auf eine Lebensperspektive in Europa und der eigenen Wahrnehmung, dass diese Hoffnungen und Chancen sich in ihren Heimatländern nicht realisieren lassen. Die verbreitete Annahme, dass „Entwicklung“ an sich, diesen Hoffnungen und Wahrnehmungen entsprechen kann, ist angegriffen.

Unsere Interviews weisen darauf hin, dass viele Migranten, die entlang der illegalen oder unzulässigen Routen reisen, vergleichsweise besser gestellt und zugleich risikobereit sind. Sie sind deshalb nicht die normale Zielgruppe von Entwicklungszusammenarbeit. Viele der Migranten zählen nicht zu den Ärmsten der Armen; Migration ist eine vergleichsweise teure Angelegenheit. Viele stammen aus der Mittelschicht, die, –relativ betrachtet, umfangreiche Möglichkeiten in ihren Heimatländern haben. Hieraus folgt, dass Interventionen, die sich auf diese Gruppe richten, nicht auf Kriterien der Entwicklungszusammenarbeit fußen sollen, sondern maßgeschneidert sein müssen auf diejenigen, die aller Wahrscheinlichkeit nach am ehesten auswandern. Es ist ein besseres Verständnis erforderlich, welche Menschen aus welchen Gründen das Risiko einer Migration auf sich nehmen. Dies ist eine wichtige Fragestellung, welche in der Forschung bisher größtenteils nicht angesprochen wird.³⁵

Viertens: Die Verteufelung der Schleuser mag zwar nahe liegen; oftmals sind Migranten im Mittleren Osten, der Türkei, in Nordafrika und Europa selbst wichtige Teile innerhalb der Schleusernetzwerke. Häufig sind Mittelsmänner selbst Migranten oder sie spielen eine wichtige Rolle bei der Unterstützung des legalen oder illegalen Gewerbes, das daran verdient, die Gemeinschaft der Migranten zu versorgen. Dies trifft besonders in den Grenzdörfern zu, in denen Migranten häufig den Kauf von Gütern organisieren müssen - wie Lebensmittel, Rettungswesten, lokale Karten für Mobiltelefone, wasserfeste Taschen usw., um sich dann auf die nächste Etappe der Reise zu begeben.

Migranten spielen auch eine wichtige Rolle dabei, Schleusern, Unternehmern und Vermittlern dabei zu helfen, Informationen von Migranten zu sammeln, um ihre Aktivitäten planen zu können; außerdem helfen sie dabei, andere Migranten zu informieren. Ihre Sprachkenntnisse sind unverzichtbar, genauso wie die Nutzung von Mediaplattformen, auf denen Informationen – und in einigen Fällen Fehlinformationen – leicht an die Zielgemeinschaften weitergeben werden können. Es ist daher wahrscheinlicher, dass Migranten die Schmuggelindustrie als die nationalen Behörden unterstützen würden. Dies gilt insbesondere in Ländern, in denen die Regierungen als feindselig wahrgenommen werden oder der Flüchtlingsbevölkerung nur unzureichend Unterstützung bieten. Diese Art der Zusammenarbeit wird in folgendem Interview offensichtlich:

„Ich arbeite in Athen mit neuen Transportunternehmen zusammen, die Flüchtlinge von der Hauptstadt zur mazedonischen Grenze führen. Ich verdiene monatlich mehr als 1.800 €, indem ich Kunden identifiziere und ihr Vertrauen gewinne. Ich wohne mit zehn Flüchtlingen in einer Mietwohnung zusammen, die von einem syrischen Schleuser organisiert wurde, der Flüchtlinge mit gefälschten Papieren durch den Flughafen schleust. Die Polizei hat schon häufig Razzien in diesen Wohnungen durchgeführt, dabei einige Flüchtlinge festgenommen und sie über die Herkunft ihrer gefälschten Dokumente befragt.“

– 55-jähriger syrischer Ingenieur, interviewt in Griechenland, August 2015

Migranten spielen eine wichtige Rolle bei der Unterstützung des legalen oder illegalen Gewerbes, das daran verdient, die Gemeinschaft der Migranten zu versorgen.

Die Vielfalt an Akteuren, die in der Schleuserindustrie beschäftigt ist, ist so groß, dass ihre Bekämpfung eine enorme Herausforderung darstellt. Nach Schätzungen von Europol sind circa 30.000 Personen in den Menschen-smuggel involviert. Proaktive Strafverfolgungsbehörden, die nachweisliche Wirkungen erzielen wollen, haben problemlos Zugang zu einzelnen Vermittlern³⁶; diese sind aber nur austauschbare Frontmänner. Maßnahmen, die sich gegen diese richten, haben daher wenig oder gar keine Auswirkungen, den Handel zu unterbinden. Wenn man Etwas aus dem Kampf gegen andere kriminelle Industrien gelernt hat, dann, dass Strategien entsprechend der Typologie, Organisation und Struktur der kriminellen Industrie und den Netzwerken entwickelt werden müssen. Strafverfahren sind nur bei Netzwerken mit ausgeprägten Organisationsstrukturen eine effektive Strategie (zum Beispiel bei Dienstleistern, die ein „Komplettpaket“ anbieten, und bei hierarchischen Netzwerken, wie sie in Ägypten entstanden sind).

Wie der „Krieg gegen die Drogen“ gezeigt hat, übt die Festnahme unbedeutender Mittelsmänner nur Druck auf die nationale Strafjustiz aus und verursacht eine wachsende Gefangenenpopulation, die weiter kriminalisiert oder rückfällig wird. Die Strafverfolgung dieser Leute hat wenig Auswirkung auf die Reduzierung der kriminellen Industrie selbst. Demgegenüber würden Entwicklungsansätze in Regionen, in denen der Menschen-smuggel tief in die lokale Wirtschaft und in die Kulturen der Gemeinschaften verwurzelt und wenig stigmatisiert ist, gepaart mit ernsthaften Bemühun-

gen, die Nachfrage zu reduzieren und gesellschaftliche Einstellungen zu verändern, sich als effektivere Strategie erweisen. In Staaten oder Regionen, in denen die Akteure, die sich am Menschenschmuggel beteiligen und bereichern, zudem auch in andauernden Konflikten oder politischen Verhandlungen beteiligt sind, muss dies in den Verhandlungen in einem gewissen Maße berücksichtigt werden (wie zum Beispiel in Libyen und Mali). Die Quelle der illegalen Finanzierung von Konflikten zu ignorieren, wäre kontraproduktiv, da sie sich insbesondere bei den aktuellen Gewinnspannen als kontinuierliche zentrifugale Kraft gegen jede zentralstaatliche Konsolidierung und politische Stabilität richtet.

Die meisten Transaktionen in der Schleuserindustrie finden außerhalb des formalen Bankensystems statt.

Schließlich ist es wichtig anzumerken, dass die meisten Transaktionen in der Schleuserindustrie außerhalb des formalen Bankensystems stattfinden. Unsere Untersuchung zeigte, dass 100 Prozent der finanziellen Transaktionen mit den Schleusern außerhalb des formalen Bankensystems getätigt wurden: 64 Prozent aller Geldgeschäfte werden in bar, der Rest über informelle Zahlungsverkehrssysteme abgewickelt, obwohl Migranten Geldtransferunternehmen (wie *Western Union* oder *Moneygram*) verwenden, um Geld an ihre eigenen Familien zu überweisen.

Syrer, die diese Dienstleister in Anspruch nehmen, sind weniger geneigt, einen Gesamtbetrag im Voraus zu bezahlen. Sie nutzen eher ein System, bei dem sie einzelne Etappen ihrer Reise in Raten zahlen, wobei das Geld treuhänderisch von einem Dritten verwaltet wird und der Schleuser nach der Ankunft an bestimmten Kontrollpunkten oder am endgültigen Reiseziel gezahlt wird. Darüber hinaus spielt die informelle Wirtschaft eine wichtige Rolle in vielen der Ursprungsländer und Transitstaaten. In den Staaten des Sahel finden zum Beispiel geschätzte 80 Prozent aller

Transaktionen außerhalb der formellen Wirtschaft statt, was die traditionelle Strafverfolgungsanalyse auf der Suche nach dem Geld ungemein erschwert. Neue Ansätze sind hier unbedingt erforderlich.



64 PROZENT ALLER TRANSAKTIONEN MIT DEN SCHLEUSERN WERDEN IN BAR ABGEWICKELT

Die Herausforderungen, eine erfolgreiche Strategie zu entwickeln, die die Migrationskrise beenden und den Menschenschmuggel zerstören kann, sind zahlreich und bedürfen eines dringenden, gezielten und strategischen Ansatzes. Bisher war die Reaktion Europas zu reaktiv, bruchstückhaft und immer nur auf den jüngsten Krisenherd gezielt, während andere kleine Ströme ignoriert wurden. Dieser Ansatz ist höchst problematisch. Je länger die verschiedenen Routen offen bleiben, je mehr Geld zu kriminellen Gruppen in der Region fließt, umso mehr können sie ihr Geschäft etablieren und einen eignen Markt entwickeln. Daher erneuert sich die Migrationskrise immer wieder selbst und es wird immer schwieriger, der Schleuserindustrie Herr zu werden.

ANMERKUNGEN

- 1 Frontex, *Annual risk analysis 2015*, Warschau: Frontex, 2015, [http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk Analysis/Annual Risk Analysis 2015.pdf](http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk%20Analysis/Annual%20Risk%20Analysis%2015.pdf)
- 2 Ibid.
- 3 *Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air* zur Ergänzung der Vereinten Nationen *Convention against Transnational Organized Crime*, Artikel 3 (2000).
- 4 *Protocol to prevent, suppress and punish trafficking in persons, especially women and children*, zur Ergänzung der Vereinten Nationen *Convention against Transnational Organized Crime* (2000).
- 5 Siehe Büro der Vereinten Nationen für Drogen- und Verbrechenbekämpfung, *The role of organised crime in the smuggling of migrants from West Africa to the European Union*, Wien: VN, 2011; und Tuesday Reitano, Migrantenschmuggel von Westafrika nach Europa, in *Migrant smuggling from West Africa to Europe, in Bad trades and global trails: Illicit economies and financial flows from West Africa*, Paris: OECD Publishing (erscheint in Kürze).
- 6 Siehe zum Beispiel den frühen Bericht der Global Initiative 2014, *Smuggled Futures: the dangerous path of a migrant from Africa to Europe*, <http://www.globalinitiative.net/smuggled-futures/> oder der UNHCR Libyen Bericht 2013, *Mixed Migration: Libya at a Crossroads*, [http://www.altaiconsulting.com/mixedmigrationlibya/Altai Consulting-UNHCR-Mixed Migration Libya.pdf](http://www.altaiconsulting.com/mixedmigrationlibya/Altai%20Consulting-UNHCR-Mixed%20Migration%20Libya.pdf)
- 7 Global Initiative against Transnational Organized Crime, Case Study: "Borders at Breaking Point", Addressing Illicit Migration, in Global Initiative against Transnational Organized Crime, *Development Responses to Organized Crime: new agendas, new opportunities*; der Bericht eines Workshops ko-finanziert von dem britischen Department for International Development (DFID) und der Global Initiative, November 2015, <http://www.globalinitiative.net/development-responses-to-organised-crime-new-agendas-new-opportunities/>
- 8 Sarah Mousa und Karim Faheem, *In Egypt, a welcome for Syrian refugees turns bitter*, The New York Times, 7. September 2013, <http://www.nytimes.com/2013/09/08/world/middleeast/in-egypt-a-welcome-for-refugees-turns-bitter.html>
- 9 Interviews durchgeführt mit Polizeibeamten und dem Ministerium für Justiz und innere Sicherheit, Stockholm, August bis Oktober 2015.
- 10 Frontex, *Fran Quarterly*, Q2 April – Juni 2015, Warschau: Mai 2015, [http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk Analysis/Fran Q2 2015 final.pdf](http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk%20Analysis/Fran%20Q2%202015%20final.pdf)
- 11 Philippe Fargues und Christine Fandrich, *The European response to the Syrian refugee crisis – what next?*, San Dominico di Fiesole: Migration Policy Centre, 2014.
- 12 Nikolaj Nielsen, *Frontex double counts migrants entering EU*, EU Observer, 13. Oktober 2015, <https://euobserver.com/migration/130661>
- 13 Regional Mixed Migration Secretariat, *Going west: Contemporary mixed migration trends from the Horn of Africa to Libya and Europe*, Genf: Internationale Organisation für Migration, 2014.
- 14 Tuesday Reitano, Mark Shaw, Marcena Hunter und Peter Gastrow, *Transnational organised crime in the IGAD region*. Addis Ababa: Intergovernmental Authority on Development (IGAD), 2015.
- 15 Frontex, *Annual risk analysis 2015*, Warschau: Frontex, 2015,
- 16 Ibid.
- 17 Die 15 Staaten der ECOWAS sind: Benin, Burkina Faso, Cape Verde, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Elfenbeinküste, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Senegal, Sierra Leone und Togo.
- 18 Interview mit dem Staatsanwalt von Catania, Juni 2015.

- 19 Interviews mit Vertretern verschiedener internationaler Organisationen und NROs in Kairo und Alexandria, Ägypten. August, 2015.
- 20 Büro der Vereinten Nationen für Drogen- und Verbrechensbekämpfung, *Smuggling of migrants – A global review*, Wien: VN, 2011.
- 21 VN-Hochkommissar für Flüchtlinge, *Syria regional refugee response: Turkey*, 2. Oktober 2015, <http://data.unhcr.org/syrianrefugees/country.php?id=224>
- 22 Frontex, *Annual risk analysis 2015*, Warschau: Frontex, 2015,
- 23 Ibid.
- 24 Das Ziel der Dublin-Verordnung (604/2013) ist sicherzustellen, dass nur ein Mitgliedsstaat für die Überprüfung eines Asylantrags verantwortlich ist um doppelte Asylbeantragung zu verhindern und den verantwortlichen Mitgliedsstaat so schnell wie möglich zu bestimmen, um den effektiven Zugang zu einem Asylverfahren sicherzustellen. Gemäß dieser Verordnung wird die Verantwortung anhand des Staates bestimmt, in den ein Asylbewerber zuerst in die EU eingereist ist.
- 25 Büro der Vereinten Nationen für Drogen- und Verbrechensbekämpfung, *Smuggling of migrants – A global review*, Wien: VN, 2011.
- 26 Lis Sly, For desperate refugees, ‘the smuggler’s room is over there’, *The Washington Post*, 11. September 2015, https://www.washingtonpost.com/world/in-a-turkish-port-the-smugglers-room-is-over-there/2015/09/11/e8babd70-56fa-11e5-9f54-1ea23f6e02f3_story.html
- 27 William Watkinson, Aylan Kurdi: Four Syrians remanded in Turkey over drowning death of Aylan Kurdi, *International Business Times*, 5. September 2015, <http://www.ibtimes.co.uk/aylan-kurdi-four-syrians-remanded-turkey-over-drowning-death-aylan-kurdi-1518577>
- 28 Joe Parkinson, Georgi Kantchev und Ellen Emmerentze Jervell, Inside Europe’s migrant smuggling rings, *The Wall Street Journal*, 28. Oktober 2015, <http://www.wsj.com/articles/inside-europes-migrant-smuggling-rings-1446079791>
- 29 Global Initiative against Transnational Organized Crime and RHIPTO, the Norwegian Center for Global Analysis, *Libya: A growing hub for criminal economies and terrorist financing in the trans-Sahara*, Genf: Global Initiative against Transnational Organized Crime, 2015.
- 30 Siehe Wolfram Lacher, Libya’s fractious south and regional instability, Genf: *Umfrage zu Kleinwaffen*, 2014 und Andrew White, *An update on Barka Wardougou*, 11. Februar 2015, <http://africaconflictblog.com/2015/02/11/an-update-on-barka-wardougou/> (am 19. Oktober 2015 aufgerufen).
- 31 Europäische Kommission, *European action in the fields of migration and asylum*, 2. Februar 2015, <http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-13-862 en.htm>
- 32 The Migrants’ Files, *The money trails*, Juni 2015, www.migrantfiles.com (aufgerufen 12. Juli 2015).
- 33 Frontex, *Annual risk analysis 2015*, Warschau: Frontex, 2015,
- 34 Das wurde bei einem Meeting anerkannt, das durch das Büro des Hohen Kommissars für Menschenrechte zusammengerufen wurde, in der die UN Agenturen und Experten die Rechte und den Schutz der Migranten diskutierten; Tuesday Reitano nahm daran im Juni 2015 in Genf teil.
- 35 Stefan Dercon, *Rightful refugees; managed migration – A discussion paper*, London: Department for International Development (DFID), 2015.
- 36 ‘Vermittler’ (engl. ‘facilitator’) ist ein Begriff der oft verwendet wird, all jene einzuschließen, die eine operative Rolle beim Schleusen haben, einschließlich zum Beispiel einem Migranten der die Küstenwache zu Hilfe gerufen hat.

Fokus Entwicklungspolitik

Die Publikations-Reihe *Fokus Entwicklungspolitik* soll die vom *Institut für International Zusammenarbeit* (IIZ) in Auftrag gegebenen wissenschaftlichen Studien zu aktuellen Themen der Entwicklungszusammenarbeit und internationalen Politik einem breiten Publikum zugänglich machen.

Die Reihe wird parallel zur Druckfassung auch als PDF-Datei auf der Homepage der Hanns-Seidel-Stiftung angeboten: www.hss.de/fokusep.html. Sie können sich gerne für den Publikations-Newsletter des IIZ unter iiz@hss.de anmelden, der Sie über neuerschienene Publikationen und Berichte informiert.

- Nr. 1 Überleben und Vorankommen: Das Geschäft mit dem Schmuggel von Flüchtlingen und Migranten nach Europa

Gewalttätige Konflikte, Terrorismus, langjährige staatliche Unterdrückung, chronische Armut und soziale Ungleichheit in großen Teilen der Welt, insbesondere dem Mittleren Osten, Sub-Sahara-Afrika, Zentralasien und sogar Teilen Europas, treiben gegenwärtig eine noch nie dagewesene Zahl von Flüchtlingen und Migranten an die Küsten Europas. Maßgebliche Unterstützung auf dem Weg nach Europa leistet eine immer gewalttätiger und opportunistischer agierende Schlepperindustrie.

Die beachtlichen Gewinne dieser Industrie haben es transnationalen Netzwerken erlaubt sich in neuen Bereichen weiterzuentwickeln – mit ernsthaften Folgen für menschliche Sicherheit und staatliche Stabilität. Um effektiv und ausreichend differenziert reagieren zu können, ist es für Europa unerlässlich, die treibenden Kräfte und Dynamiken der Krise zu verstehen. Jede individuelle Flucht oder Migration wird durch Ethnizität, Einkommensniveau und Ursprungsland sowie auch durch ein im höchsten Maße reaktionsschnelles Schleppernetzwerk bestimmt.



Leseempfehlung
zur Thematik:
AMEZ 18
Flucht und Migration

