

6 CONNECTING DOTS -

MIGRATION-HUBS ENTLANG TRANSSAHARISCHER ROUTEN

Nachdem im vorangegangenen Kapitel die häufigsten Routen der transsaharischen Migration vorgestellt worden sind, geht es nun um die Ballungszentren auf den Routen — die immer wieder neu miteinander zu verbindenden »dots«. Wie sich gezeigt hat, sind die Routen stetigem Wandel unterworfen.

Die nun vorzustellenden zwölf Orte aus insgesamt fünf Ländern bilden häufig die Konstanten, einige sind jedoch selbst migrierender Art. Was all diese Orte teilen ist, dass sie Menschen, Versorgung und Information zusammenführen und notwendig sind, um die lange Reise überhaupt zu organisieren und zu bestehen. Gleichzeitig konzentrieren sich an den Hubs Gefahren.

Die Auswahl der Hubs besteht aus solchen Orten, die in Reiseberichten immer wieder genannt werden. Zu einigen gibt es vergleichsweise umfangreiche Informationen, namentlich zu solchen mit einer langen Tradition in der Versorgung bspw. von Karawanen. Andere Orte können nur deshalb überhaupt bestehen, weil sie in der Verborgenheit entstanden sind und in dieser verbleiben müssen, damit die Migranten nicht der Gefahr der Deportation durch staatliche Behörden ausgesetzt sind. Vor allem durch neue Vereinbarungen zwischen der EU und den nordafrikanischen Staaten kommen diese gewaltsamen Rückführungen an die am weitesten vom eigentlichen Zielort entfernte Grenze immer häufiger vor. Dies unterbricht lediglich das Fortkommen — wer einmal zurückgeschickt wurde, versucht es ein weiteres Mal und

immer wieder. Es ist anzumerken, dass keiner der Hubs ein anerkanntes Flüchtlingscamp darstellt, sondern es sich meistens um bereits bestehende Orte handelt, die in Teilen der vorhandenen Stadtstruktur von Migranten vorübergehend besiedelt werden.

6.1 Organisationsformen

Jeder der Orte wird im Folgenden mit einer kurzen Beschreibung vorgestellt. Je nach Quellenlagen wird Auskunft gegeben über die Distanzen und Kosten für den Transport, die Organisation der »Dienstleistungen« rund um das Geschäft mit den Migranten, die Art und Ausprägung der Infrastruktur, sowie lokale Besonderheiten. In einigen Fällen, vorrangig im Fall von Orten, an denen längere Aufenthalte zu erwarten sind, lässt sich etwas über die internen Organisationsformen der Migrantengruppen sagen. Wiederholt taucht hier das *chairmanship*-Prinzip auf, sodass ich es kurz skizzieren möchte:

Das *chairmanship*-Prinzip dient der hierarchischen Organisation innerhalb der jeweiligen Kleingruppen an den Ballungszentren der transsaharischen Routen. Die Migranten leben je nach Herkunftsland und Sprachgruppe zusammen, bilden eine *community* und wählen einen Vorsitzenden, der in der Hierarchie ganz oben steht und zum einen Handlungsanweisungen gibt und das strategische Vorgehen der Gruppe vorgibt, zum anderen mit der Verwaltung des Geldes der Mitglieder be-

traut ist. Darüber hinaus koordinieren sie die eigene Gruppe mit den anderen Migranten-Gruppen, schlichten Konflikte und haben zu dem auch noch Kontakte zu den Schleppernetzwerken, mit denen sie das weitere Vorgehen organisieren. Der *chairman* hat also verwaltende, vermittelnde, steuernde und entscheidende Funktionen. Der Schutz und das Wohlergehen der Gruppe stehen hier im Vordergrund. Zumeist werden Personen zum *chairman* gewählt, die schon viel Erfahrung während ihrer Migrationsreise gesammelt, Kontakte geknüpft haben, sich mit den besonderen Gegebenheiten des Ortes und der weiteren Planung auskennen und sich vermutlich schon für eine gewisse Zeit an dem Ort befinden. Alternativ kann sich auch schon während der Migrationsreise ein fester Verbund von Menschen zusammengeschlossen haben, der eine Art Anführer wählt. Da die meisten Migranten selten allein unterwegs sind, ist diese Form der Gruppenbildung und -führung durchaus gängig. Innerhalb mancher *communities* werden zusätzlich Assistenten gewählt, die spezielle Aufgabenbereiche erfüllen oder als Ersatz fungieren, sollte dem *chairman* etwas zustoßen. In der Regel wird der *chairman* für einen gewissen Zeitraum gewählt, doch ist diese Dauer in den jeweiligen *communities* unterschiedlich geregelt.

6.2 Typen von Hubs

Im Anschluss an die Beschreibung erhält jeder Ort einen Steckbrief, an dem Informationen kon-

densiert zusammengeführt werden, sodass eine gewisse Vergleichbarkeit gegeben ist. In diesem Sinne sind eigene Typologien entstanden, die so nicht in der Literatur zu finden sind. Dies betrifft die Differenzierung der Hubs und ihrer Frequentierung, sowie der Versorgung und Infrastruktur. Insgesamt werden folgende Ebenen visualisiert:

Es hat sich bei der Analyse der Migrationsorte entlang der transsaharischen Routen herausgestellt, dass die Orte hinsichtlich ihrer Qualitäten unterschiedliche Formen von Migration-Hubs darstellen. Hierbei konnte ich drei Arten von Migration-Hubs voneinander unterscheiden: Bündelnde Hubs, Transithubs und migrierende Hubs. An dem bündelnden Migration-Hub laufen diverse Routen zusammen. Dieser Hubtyp kann eine große Anzahl von Menschen aufnehmen. Hubs dieser Art weisen meistens ein komplexes Versorgungsnetzwerk auf. Der zweite Hub-Typus hat vor allem Transit-Charakter. Die Migranten passieren den Hub, versorgen sich mit neuen Informationen und Dokumenten, wechseln womöglich das Transportmittel und den Schlepper und verlassen danach den Ort wieder. Der dritte Hub-Typus ist insofern besonders, als dass er von den Migranten selbst geschaffen wird, sich immer wieder transformiert und sich flexibel den städte- und landschaftsräumlichen Gegebenheiten anpassen kann. Hierbei kann man von einem migrierenden Migration-Hub sprechen.

Zur weiteren Unterscheidung der Orte kann die Frequentierungsrate und Aufenthaltsdauer der Migranten an den Orten hilfreich sein. Es gibt

Migration-Hubs, die von einer Vielzahl von Personen aufgesucht werden und die für einen längeren Zeitraum bewohnt werden, um z.B. Geld für die Weiterfahrt von zu Hause zu organisieren oder zu erarbeiten oder auch Informationen zu sammeln. Bei anderen ist ein linearer Prozess erkennbar. Man erreicht den Migration-Hub, zumeist aus südlicher Richtung und verlässt ihn, ohne längeren Aufenthalt, recht bald wieder. Beim dritten Fall handelt es sich um Migration-Hubs, die zwar passiert werden, aber meist unwillentlich immer wieder aufgesucht werden. Dies geschieht zumeist infolge von Inhaftierungen und Deportationen.

Des Weiteren gibt es in den Orten auf den transsaharischen Routen eine Vielzahl von Gefahren, die sich bezüglich der Intensität, und Form unterscheiden. Kriminelle Banden, Razzien der Polizei und der Verlust der finanziellen Mittel sind dabei die Hauptquellen der Gefahr.

Je nach Lage und Beschaffung des Ortes unterscheiden sich auch die Fortbewegungs- bzw. Transportmittel. Ob der Migration-Hub per Bus, Pick-up, Lastwagen, Minivan oder zu Fuß durchquert wird, ist von den Schleppern und der Toleranz der öffentlichen Bevölkerung abhängig. Außerdem unterscheiden sich die Migration-Hubs bezüglich der Popularität und dem Fassungsvermögen des Hubs, so dass die Anzahl der Migranten je nach Hub verschieden ausfallen kann.

Weitere Unterschiede zwischen den Migration-Hubs bestehen in der landschaftsräumlichen Konfiguration der Umgebung, der Art der Unterkunft und der Position der Unterkunft im städteräumlichen Kontext. Es gibt eine Vielzahl von Unterkunftsarten, die von den Aneignungsmöglichkeiten durch die Migranten abhängig sind. Es gibt im Verborgenen liegende Stadthäuser, die als eine Art Hotel für Migranten fungieren und vornehmlich von den Schlepperorganisationen geführt werden. Die Migranten sind dazu angehalten die Häuser nicht zu verlassen, damit kein Aufsehen bei der zivilen Bevölkerung oder Polizei erregt wird. Weitaus häufiger werden Baustellen oder verlassene Häuser von Migranten angeeignet und vorübergehend bewohnt. Es kommt auch hin und wieder vor, dass öffentliche Gebäude oder

Industriegebäude zwischenzeitlich als Unterkunft genutzt werden können. Informelle Siedlungen aus Zelten und Wellblechhütten, aber auch Höhlen, die in den Felsformationen der Saharawüsten zu finden sind, sind die »klassischen« Unterkunftsformen für die transsaharischen Flüchtlinge.

Die unterschiedlichen Unterkunftsarten haben auch einen Bezug zu der jeweiligen Position im Stadtraum. So kommen Unterkünfte im innerstädtischen Raum, den Industriegebieten, häufiger jedoch am Stadtrand und dem Umland vor. Ein weiterer Faktor bei der Klassifizierung der Orte ist die landschaftsräumliche Einbettung der Orte. Die Beschaffenheit der Landschaft kann als natürliches Versteck für die Migranten fungieren und so stellen Wälder, Höhlen oder ein ausgetrocknetes Flussbett einen geeigneten Lebensraum für die klandestin agierenden Migranten dar. Ziel ist es, die Heterogenität der Umstände anschaulich und sichtbar zu machen, von denen der oft Monate oder Jahre währende »Migrationsalltag« immer wieder anders geprägt wird.

Ausgewählte Migration-Hubs

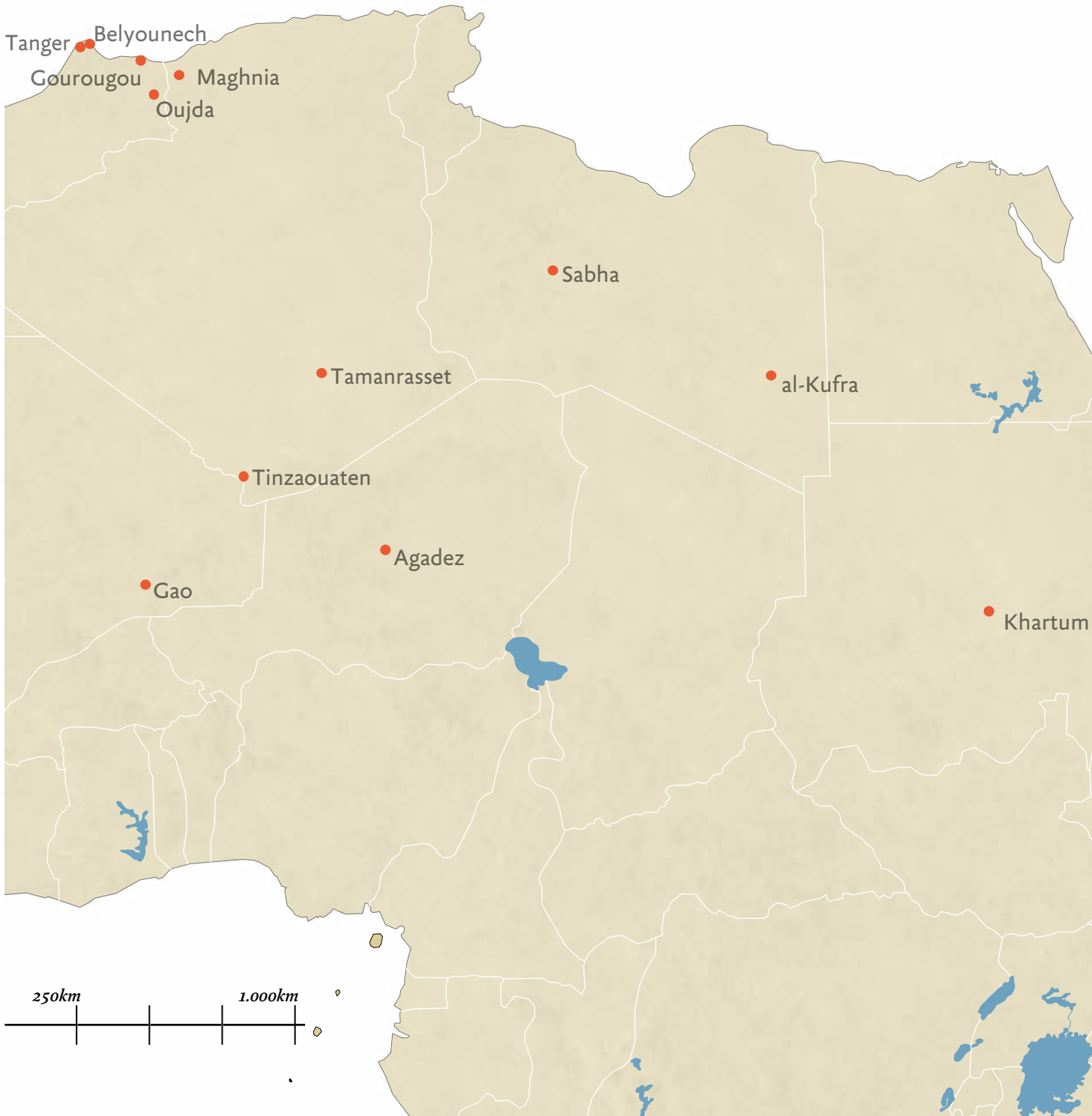


Abb. 81



Abb. 82 Agadez, Niger

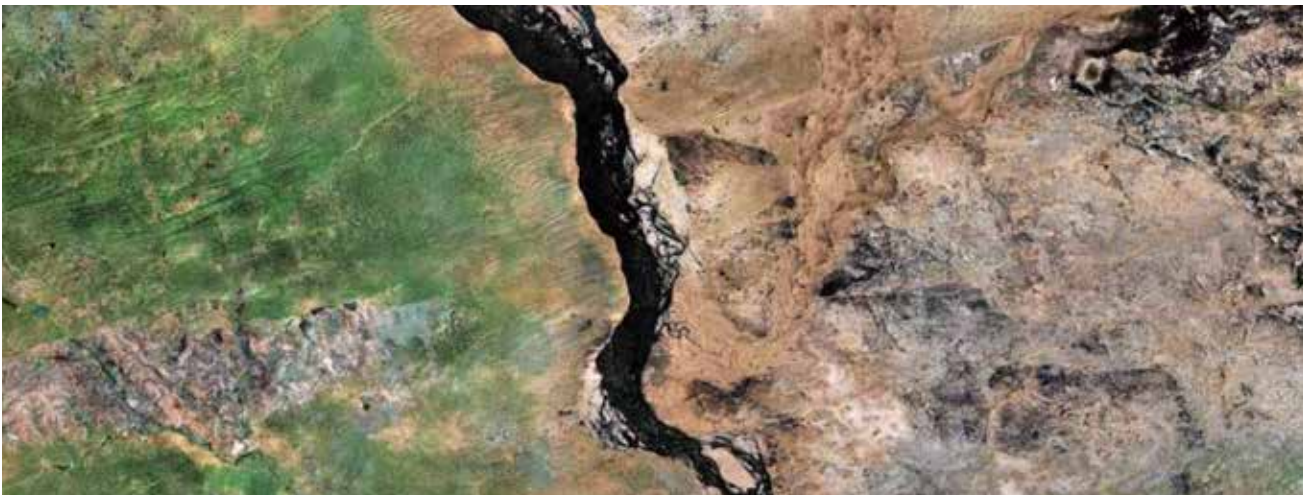


Abb. 83 Gao, Mali



Abb. 84 Khartoum, Sudan



Abb. 85 Tamanrasset, Algerien



Abb. 86 al-Kufra, Libyen



Abb. 87 Sabha, Libyen



Abb. 88 Tinzaouaten, Algerien (Grenze zu Mali)



Abb. 89 Maghnia, Algerien



Abb. 90 Oujda, Marokko



Abb. 91 Tanger, Marokko



Abb. 92 Belyounech, Marokko, Nähe zu Ceuta



Abb. 93 Gourougou, Marokko, Nähe zu Melilla

AGADEZ

Bündelnder Hub



Abb. 94

Die Stadt Agadez liegt im Zentrum des westsaharischen Niger. Niger ist eine ehemalige französische Kolonie in der Sahelzone. Das Land gehört zu den ärmsten der Welt und hat die weltweit höchste Bevölkerungswachstumsrate. Es ist umgeben von sehr instabilen Nachbarländern wie Mali, Libyen und Nigeria, in denen es immer wieder zu gewaltsamen Konflikten und Unruhen kommt (Johnson, 2013). Niger hat ca. zwölf Millionen Einwohner mit einer durchschnittlichen Lebenserwartung von 44 Jahren. Die Analphabetenrate ist sehr hoch, 80 Prozent der Menschen können weder lesen noch schreiben, denn nur 30 Prozent der Kinder besuchen eine Schule (Brinkbäumer, 2011, S. 147).

Im Niger befindet sich auch der wichtigste Migration-Hub transsaharischer Routen Agadez (oder auch *Agadès*), welche die Kreuzung zwischen Schwarzafrika und Nordafrika darstellt (Borchers, 2016). Agadez liegt 737 Kilometer nördlich von der Hauptstadt Niamey und ist für die Migrationsrouten aus West- und Zentralafrika in Richtung Nordafrika und Europa eine Art Drehscheibe, da die Stadt den Eingang zur Sahara darstellt (ebd.). Agadez wächst wie fast alle afrikanischen Städte. 1950 hatte Agadez lediglich 5.414 Einwohner, 1988 waren es schon 49.424 und die Zahl stieg ununterbrochen weiter. 2001 lebten 76.957 und bei der vorerst letzten Zählung 2012 lebten 118.240 Einwohner in Agadez. Dazu kommen nicht wenige Migranten: In der Region Agadez gibt es über 70 Stationen und Transithäuser für die subsaha-



Abb. 95

rischen Migranten, 18 allein in der Stadt Agadez. Diese Häuser werden auch »ghettos« genannt und bis zu 500 Migranten leben in einem Haus (Global Initiative, 2014, S. 10).

Die Landschaft Nigers ist karg und sandig; der westafrikanische Staat besteht zu vier Fünftel aus Sand- und Steinwüste. Es fallen jährlich ca. 300 Millimeter Regen und die sandigen Bassins, Plateaus und Hügeln sind zwischen 300 und 1000 Meter hoch. In dieser Landschaft stehen runde Holzhütten mit Dächern aus Reisig, die ungefähr zehn Quadratmeter groß sind. Zehn bis zwanzig Hütten bilden ein Dorf, in jeder Hütte wohnt eine Familie und in der Mitte des Dorfs steht zumeist ein Brunnen (Brinkbäumer, 2011, S. 146). Mittlerweile gibt es auch einige Häuser, die aus Lehmziegeln gebaut sind. Die Stadt Agadez dagegen mit ihrer traditionellen Lehmbauweise in der Altstadt und der aus dem 16. Jahrhundert stammenden Moschee ist seit 2013 UNESCO-Weltkulturerbe. Die gesamte Stadt ist rot. Rötliche Fassaden, roter Sand und rote Flachdächer prägen das Stadtbild (Gatti, 2015, S. 87). Es gibt es keine funktionierende Straßenbeleuchtung (Gatti, 2015, S. 126), so dass in der Nacht die einzigen Lichter im öffentlichen Raum die Scheinwerfer von den Pick-ups oder Motorrädern stammt.

Alter Handels-Hub, neuer Migration-Hotspot

Agadez hatte auch schon in früherer Zeit des traditionellen Karawanenhandels eine besondere



Abb. 96

Rolle als Vermittler zwischen dem Norden und Süden Afrikas. Zu dieser Zeit vor der Motorisierung sind von Agadez aus die Kamel-Karawanen beladen mit Salz in den Norden Afrikas aufgebrochen. Somit ist Agadez schon seit jeher geprägt von Handel, Migration und Durchreise (vgl. Borchers, 2016). Agadez liegt heute an der Nationalstraße 11, die das gesamte Land von Süden (Nigeria) bis in den Norden (Libyen) durchquert. Auch in der jüngeren Geschichte kam es zu größeren Migrationsbewegungen. In den 1980er und 1990er Jahren, kam es unter anderem durch die große Dürre (1984 - 1986) und die Tuareg-Rebellion (1990 - 1996) in Niger zu größeren Fluchtbewegungen der nigrischen Bevölkerung in die Nachbarländer (Kohl, 2016b, S. 456). Dadurch bildete sich das Transportsystem „afrod“ der Tuareg heraus (s. Abb. 48). »Afrod« leitet sich vom französischen »la fraude« ab und bedeutet so viel wie Betrug, Täuschung oder Schmuggel. Hierbei werden heute 28 bis 32 Menschen auf der Ladefläche eines Toyota Pick-ups geladen und nach Libyen transportiert. Charakteristisch für »afrod« ist die zirkuläre Bewegung zwischen Algerien, Niger und Libyen in den kleinen Toyota Geländewagen (Pick-up). Demgegenüber existiert noch ein zweites Transportsystem — »transa« — welches von den Stämmen der Tebu (*Tubu*), der Hausa und von arabischen Schleppernetzwerken kontrolliert wird. Hierbei werden 100 bis 120 Migranten auf große Lastwagen verteilt und von Agadez über Dirkou in den Süden Libyens nach Sabha gebracht. »Transa ist eine halboffizielle Strecke entlang meh-

rerer Militär-Checkpoints, die eine Art »transit duty«, also eine Abgabe, verlangen und daraufhin Passagiere auch ohne gültige Papiere passieren lassen« (Kohl, 2016b, S. 456). Afrod und transa sind zwei unterschiedliche Arten der Fortbewegung auf zwei Routen mit unterschiedlichen Akteuren. Die Lebens- und Handlungsräume der Tuareg und Tebu überschneiden sich im Niger, vor allem in der Region östlich von Agadez. Deswegen kam es in den vergangenen Jahren immer wieder zu Unruhen zwischen den beiden Gruppen (ebd.) Bereits seit den 1980er Jahren sind die Tuareg Schmuggelgeschäft mit Grundnahrungsmitteln und Treibstoff tätig. In den 1990er Jahren kam das Schmuggeln von Migranten und Flüchtlingen, also der Transport von Menschen, als weitere Verdienstmöglichkeit hinzu (Kohl, 2016b, S. 458).

Vor allem in den letzten zwei Jahrzehnten hat sich Agadez zum Hotspot der afrikanischen Migrationsbewegungen entwickelt. Agadez ist ein bündelnder Migration-Hub. In Agadez vereinigen sich die westsaharische und die zentralsaharische Route und für viele der subsaharischen Migranten ist Agadez das Tor zur Sahara. Ab hier beginnt die beschwerliche Durchquerung der Wüste. Seit 2015 bestrebt die EU in Zusammenarbeit mit der IOM (*International Organization for Migration*), dem UNHCR (*United Nations High Commissioner for Refugees*) und der nigrischen Regierung in Agadez eine Aufnahmезentrum für Asylsuchende aufzubauen, um die Migration nach Europa schon im Niger einzudämmen (Kohl, 2016b, S. 455).



Abb. 97

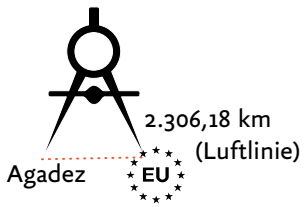
Giuseppe Loprete, Vorsitzender der IOM im Niger fasst die Entwicklung von Migration-Hubs oder auch Transitstädten der Migration wie folgt zusammen: »Migrant transit towns often follow a pattern: It's like a boomtown at first, with lots of people profiting, but the activity attracts criminal behavior as well. You see criminality, forced labor and extortion, all at once« (zit. nach Kohl, 2016, S. 455). Zu Beginn der großmaßstäbigen Migrationsbewegungen waren der Transport und die gesamte logistische Infrastruktur des irregulären Migrationsgeschäfts in den Händen der Tuareg. Seit Beginn des Libyen-Krieges sind auch die Tebu (auch *Tubu* oder *Toubou*), ein arabischer Stamm, involviert und stellen die größten Konkurrenten für die Tuareg dar (Kohl, 2016, S. 464).

Doch nicht nur die Tuareg oder Tebu profitieren vom Geschäft mit den subsaharischen Migranten. Die Flüchtlinge zahlen hohe Beträge an die Schleuser, Bestechungsgelder an die örtliche Polizei, an die Fahrer der Busse, Pick-ups und Lastwagen, sowie für sonstige Dienstleistungen während des Aufenthalts in Agadez. Frauen werden oft zur Prostitution gezwungen. Allerdings versuchen die subsaharischen Migranten möglichst schnell, sobald das Geld für die Weiterfahrt organisiert oder von der Familie aus der Heimat geschickt wurde, Agadez wieder zu verlassen, da die Verdienstmöglichkeiten nicht sonderlich gut sind und lediglich einen Tageslohn von maximal 2.000 CFA (umgerechnet 3 Euro) den Migranten bringt (Gänsler, 2016, S. 11). Jedoch sind Informa-

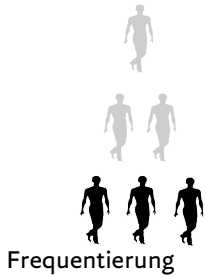
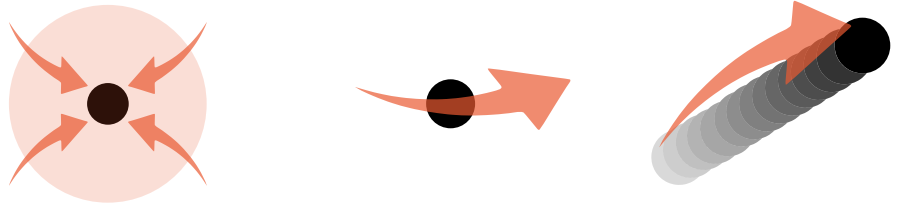
tionen über Schlepper, Routen, Grenzkontrollen, Razzien etc. fast genauso wichtig wie Geld und diese gibt es hier. So dienen die Migration-Hubs nicht nur der Unterbringung, dem Wechsel des Transportmittels oder dem Verdienen von Geld, sondern auch dem Einholen von Informationen.

Die Infrastruktur und die Versorgungsnetzwerke für die subsaharischen Migranten ist hier so gut ausgeprägt wie sonst kaum an einem anderen Ort. Das Geschäft mit den Migranten beherrscht das tägliche Leben in Agadez und jeder versucht an diesem Geschäft mitzuverdienen. Das Zentrum der Schleppernetzwerke bildet der Busbahnhof. An dem ca. 130 Meter mal 80 Meter großen Busbahnhof, Nahe der Innenstadt, werden mit alltäglichen Waren gehandelt, Kontakte geknüpft, Unterkünfte beworben, Informationen ausgetauscht und der Busbahnhof dient den vielen Migranten auch als Schlafplatz (Brinkbäumer, 2011, S. 158). Die vornehmliche Betätigung ist allerdings das Warten — bis sie endlich an der Reihe sind, ihr Name aufgerufen wird und sie in den Bus, Lastwagen oder Pick-up steigen dürfen.

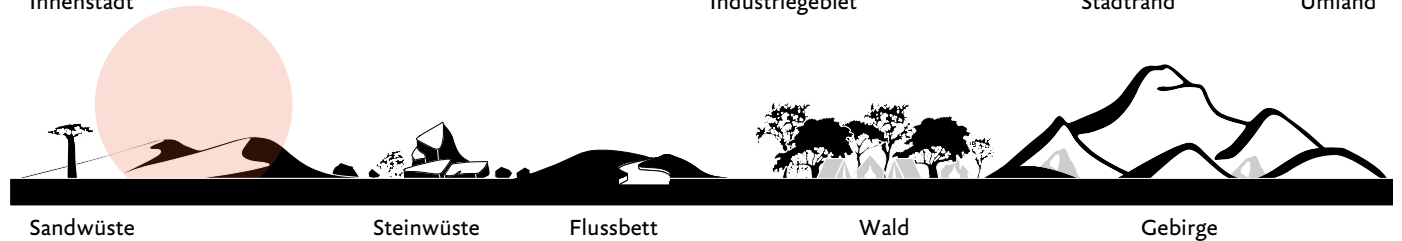
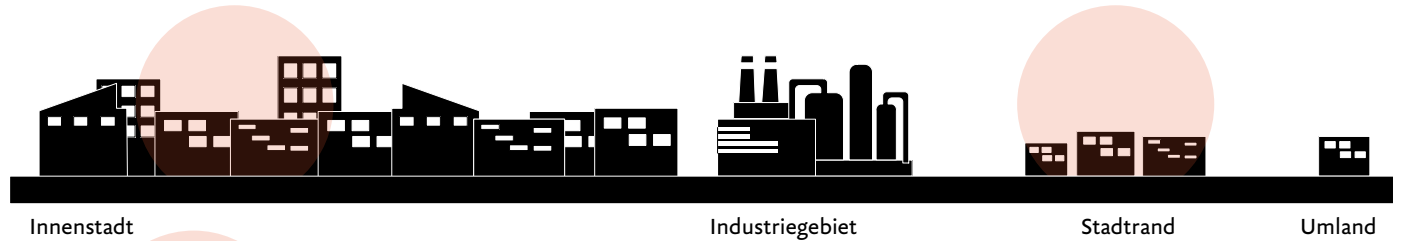
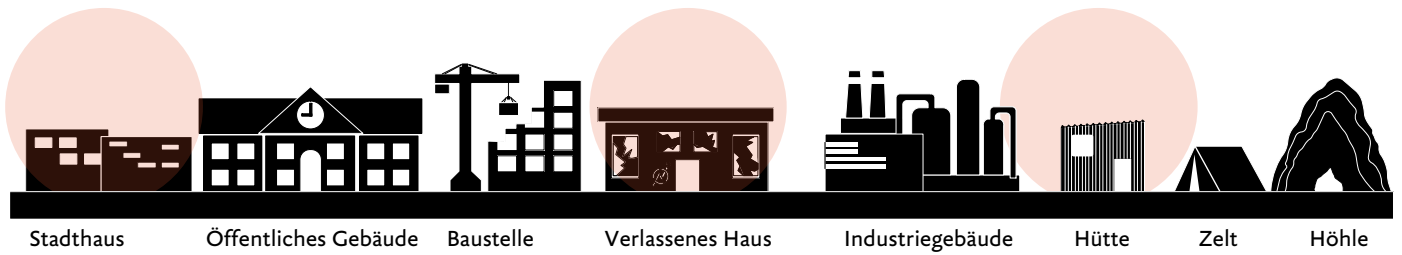
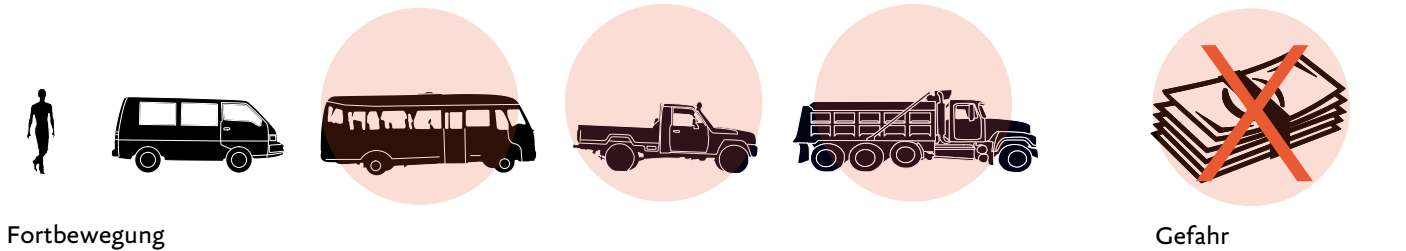
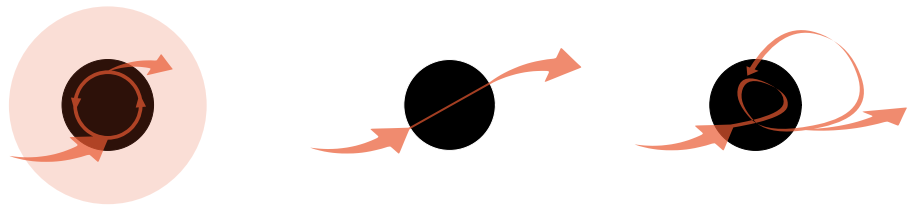
Agadez (Niger)



Hub-Typus



In & Out



GAO

Transit-Hub

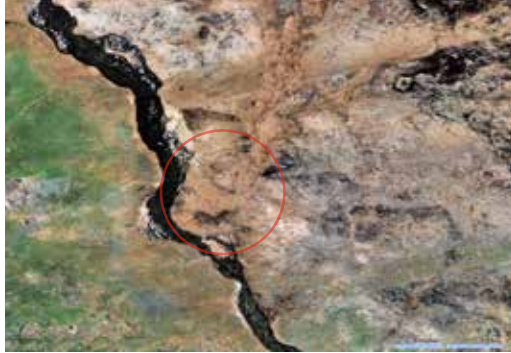


Abb. 99

Gao liegt im Nordosten des westafrikanischen Landes Mali. Mali ist eines der ärmsten Länder der Welt. 43,6 Prozent leben unter der nationalen Armutsgrenze. In der postkolonialen Zeit, also seit den 1960er Jahren, herrschen in Mali immer wieder größere und kleinere gewaltsame Konflikte und Kriege. Vor allem kommt es immer wieder zu Auseinandersetzungen zwischen dem Norden und dem Süden Malis. Seit 2012 herrscht der Nordmali-Konflikt zwischen den Tuareg, radikal islamischen Gruppen und Regierungsgruppen, bei dem seit Januar 2013 auch Frankreich und der Tschad beteiligt sind, wobei auch die Stadt Gao besetzt, aber mittlerweile wieder »befreit« worden ist.

Dieser Konflikt hat zu großen Migrationsbewegungen inner- und außerhalb Malis geführt. Dadurch waren und sind viele Malier gezwungen, das Land zu verlassen und haben Schutz in den Nachbarländern gesucht. Allerdings ist die Lage in den Nachbarländern, abgesehen vom Niger, ebenfalls durch Kriege oder Konflikte sehr instabil. Der Krieg in Libyen (2012 - heute) sorgte dafür, dass ungefähr 30.000 Malier wieder zurück in ihr Herkunftsland geflohen sind. Ähnlich verhielt es sich auch in der Zentral Afrikanischen Republik - von hier kehrten 1.800 Malier wieder in ihr Land zurück (IOM, 2014a).

Zusammen mit Tamanrasset in Algerien und Agadez im Niger ist Gao einer der wichtigsten Migration-Hubs auf der westsaharischen Route. Gao hat 86.633 Einwohner (2009), liegt an dem Fluss Niger, fungiert als Knotenpunkt wichtiger



Abb. 100

Handelsstraßen (RN8, RN15, RN17) und hat sich dadurch zu einem Zentrum des Transsaharahandels entwickelt.

Gao stellt für viele subsaharische Migranten zudem die Pforte in die Sahara dar (Smith, 2015). Die meisten Migranten aus dem subsaharischen Raum, die ihren Weg über Gao wählen sind westafrikanischer Herkunft. Gao ist ein Transit-Hub, den eine Vielzahl von Migranten aufsuchen und in ihm eine gewisse Zeit verbleiben, eine geeignete Unterkunft und Schlepper suchen, bevor sie sich wieder auf den Weg machen. Durch den anhaltenden Konflikt im Norden Malis ist Gao ein Transitort auf der migratorischen Reise. Außerdem befindet sich Gao erst am Anfang der Reise für die transsaharischen Migranten und es gilt nicht unnötig Zeit zu verlieren.

Menschen aus dem Senegal, Liberia, Guinea, Sierra Leone oder der Elfenbeinküste wählen, nachdem sie die malische Grenze passiert haben, Bamako, die Hauptstadt Malis, als erste Station auf ihrem Weg. Von hier aus fahren sie per Bus nach Gao. Auf dem Weg passieren die Migranten zwischen 15 und 20 *checkpoints*, also Stellen, an denen die malische Armee Kontrollen durchführt. An jedem müssen sie dem malischen Militärbeamten eine Bestechungszahlung von bis zu 5.000 CFA Francs (US\$ 10) bezahlen (Smith, 2015). In Gao angekommen, haben sie die Möglichkeit sich mit neuen Papieren bzw. Dokumenten auszurüsten, was bei der Übertretung der Grenze von Nutzen ist (IOM, 2013, S. 39). Gao ist eine flache Stadt,



Abb. 101

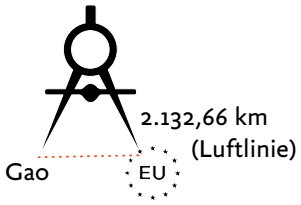
mit breiten, rotsandigen Straßen. Die Ökonomie ist zu großen Teilen vom Handel abhängig. Es wird mit allem gehandelt: Benzin, Nudeln und eben auch Menschen (Smith, 2015). Der Handel mit Menschen scheint für viele Bewohner Malis, aber auch für andere Migranten, die nicht weiterkommen, das einzig rentable Geschäft zu sein (ebd.). Die Migranten kommen in informellen Siedlungen aus verlassenen Häusern unter, die auch nach dem *chairmanship*-system organisiert sind. Die Häuser werden von den Schleppern und den Migranten selbst »ghetto« genannt. Diejenigen, die die Migranten akquirieren, steigen den Bussen kurz vor Gao zu und wenden sich an die Migranten, ob sie schon eine Unterkunft bzw. Weiterfahrt organisiert haben. Für jeden Migranten, den sie mit ins »ghetto« bringen, erhalten sie umgerechnet US\$10 vom Vorsitzenden des *ghettos* (Smith, 2015). Diese Aufgabe wird zum Teil auch von Migranten übernommen, denen die finanziellen Mittel ausgegangen sind und nun Arbeit finden müssen, um die Weiterfahrt zu finanzieren. So werden auch die Migranten selbst Teil des Geschäfts mit subsaharischen Migranten.

Von Gao aus nehmen sie einen weiteren Bus oder schließen sich Schleppern an, die sie über Kidal und Tessalit nach Bordj Mokhtar an der algerischen Grenze bringen. Die Strecke nach Algerien kostet in der Regel US\$400 pro Person. Der Grund, warum Gao ein so wichtiger Knotenpunkt auf der transsaharischen Route darstellt ist der günstige Preis für die fünf- bis sechstägige Durchquerung

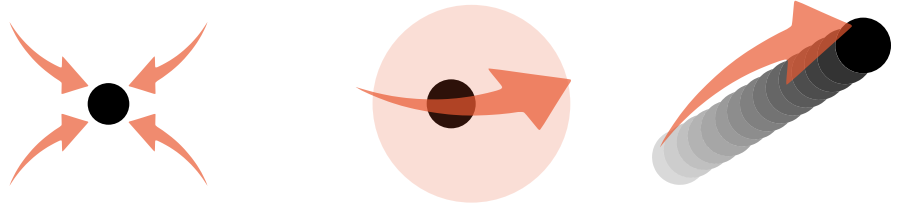
der Sahara (ebd.).

Diejenigen, die nicht den Weg über Algerien wählen, passieren die nigrische Grenze und steuern Agadez an.

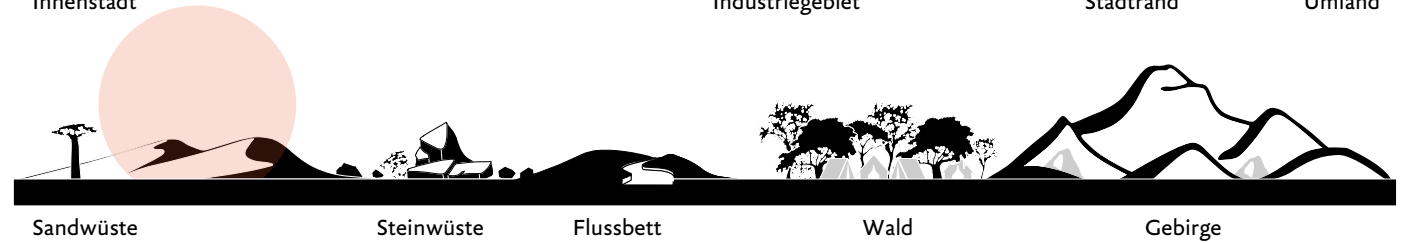
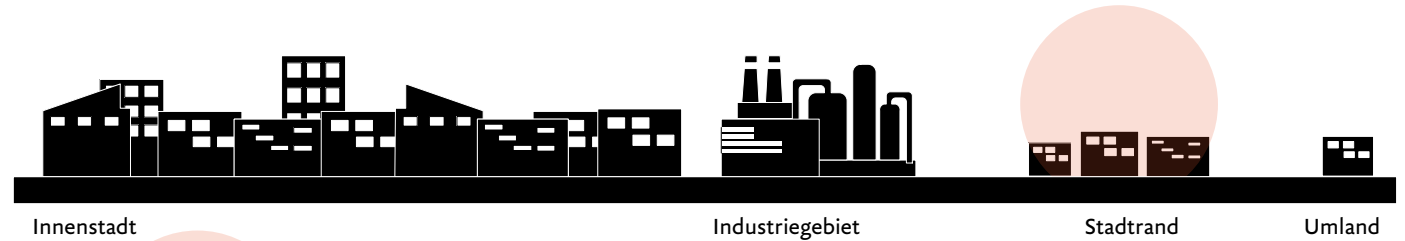
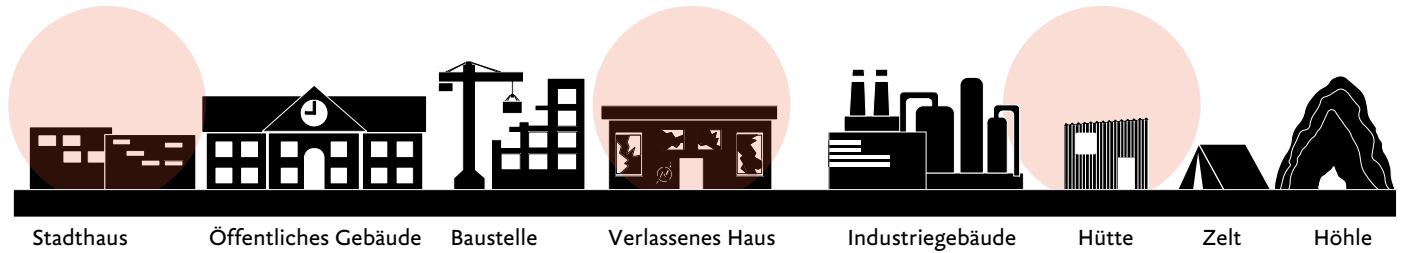
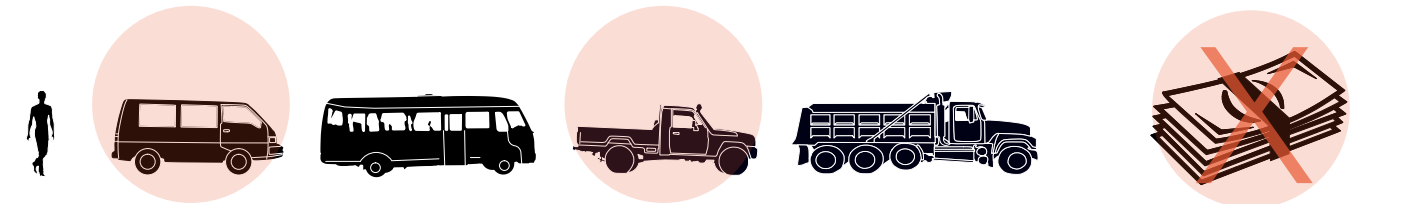
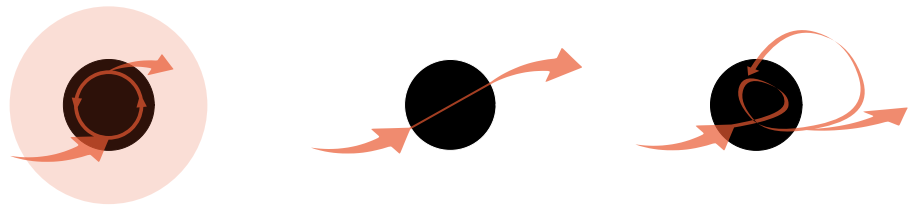
Gao (Mali)



Hub-Typus



In & Out



KHARTUM

Transit-Hub



Abb. 103

Khartoum (auch al-Chartūm, Khartoum, الخرطوم) ist die Hauptstadt der Republik Sudan, liegt auf 362 Meter Höhe, fasst im eigentlichen Stadtbereich 2,68 Millionen Einwohner und im gesamten Agglomerationsraum (mit Zwillingstadt Omdurman) leben 8,36 Millionen Menschen. Bei Khartoum vereinigen sich der Blaue Nil und der Weiße Nil. 2014 waren 167.000 Flüchtlinge und registrierte Asylsuchende im Osten Sudans, Darfur und Khartoum erfasst. Khartoum ist der zentrale Transitpunkt oder auch Migration-Hub auf der ostsaharischen Migrationsroute.

Flucht im Sudan

Seit den 1970er Jahren hat Khartoum einen großen Zuwachs an Binnenvertriebenen (*internal displaced persons/ idp*) vor allem aus ländlichen Gegenden des Landes zu verzeichnen. In den 1970er und Anfang 1980er Jahre herrschte eine große Dürrezeit mit einer einhergehenden Hungersnot, die viele Menschen dazu bewegte ihre Herkunftsregion zu verlassen, um in Khartoum das eigene Überleben und das der Familie zu sichern. Hinzu kamen die zwei Bürgerkriege zwischen dem Norden und dem Süden des Sudan, der erste von 1956 bis 1972 und der zweite von 1983 bis 2005.

Hunderttausende Flüchtlinge kamen aus dem Inland nach Khartoum, aber auch solche, die Schutz vor den Konflikten in Tschad, Äthiopien und Uganda suchten. Sie ließen sich in großen Slums bzw. *camp*s in den Außenbereichen der Stadt nieder.



Abb. 104

2003 sorgte der gewaltsame Konflikte in der westsudanesischen Region Darfur zusätzlich für zahlreiche Fluchten. Dieser mittlerweile nun dreizehn Jahre andauernde Konflikt hat dazu geführt, dass bis 2008 allein 300.000 Menschen ihr Leben verloren haben und 2,5 Millionen Menschen innerhalb der Region vertrieben wurden (Deutschlandfunk, 2016). Die Binnenvertriebenen leben zu großen Teilen in ärmlichen Vierteln innerhalb Khartoums, in so genannten »IDP camps«, vor allem in den Stadtteilen *Omdurman el Salaam*, *Wad el Bashir*, *Mayo* und *Jebel Awlia*. Zehn Prozent der Binnenvertriebenen leben in diesen Siedlungen, der Großteil aber lebt in Hausbesetzer-Siedlungen (IDMC, 2007, S. 42). Seit 2011, mit dem Unabhängigkeitsreferendum, ist der Südsudan ein unabhängiger Staat und von Sudan abgespalten.

Die Gründe für die sudanesische Bevölkerung zu fliehen bzw. zu migrieren sind vielfältig und verstärken sich zum Teil auch gegenseitig. Zum einen wird ein Hauptgrund für das Verlassen der Herkunftsregion der immer noch wütende Krieg sein, aber zum anderen die daraus indirekt entstehenden Konsequenzen des Krieges wie Arbeitslosigkeit, Unsicherheit oder Perspektivlosigkeit.

Vornehmlich kommen die nicht inländischen Migranten aus Eritrea, Äthiopien und Somalia. Für manche stellt Khartoum die Zieldestination dar, für andere ist die Stadt nur ein Transittort. Khartoum lässt sich als Transit-Hub bezeichnen, da ein Großteil der Migranten sich hier nur vorübergehend aufhält. Hauptsächlich leben diese Menschen in



Abb. 105

den Stadtteilen *Al Jereif*, *Al Daim* und *Al Haj Yousif* (MHub, 2015, S. 29). Khartum stellt für viele Migranten vom Horn von Afrika auch eine Möglichkeit dar zu arbeiten und Geld für die weitere Reise zu verdienen (ebd.). Durchschnittlich bleiben Migranten bis zu zwei Jahren in Khartum oder Omdurman, um im Gastgewerbe, in Restaurants, oder als Haushaltshilfe zu arbeiten.

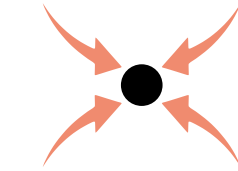
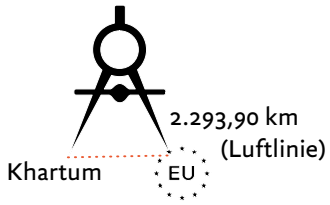
Von Khartum aus versuchen die meisten Libyen zu erreichen oder über den Osten Sudans die Grenze nach Ägypten zu passieren. Der Weg von Khartum nach Libyen dauert zwischen zehn und fünfzehn Tage. Die Schmuggler, die Migranten bis zur ägyptischen Grenze bringen, sind zumeist Sudanesen, wohingegen die Schmuggler, die Migranten nach Libyen bringen, häufig aus Libyen stammen (IOM, 2014b, S. 42). Der Transport von Khartum nach Libyen kostet zwischen US\$3.000 bis US\$3.500 pro Person. Ein Teil der Migranten wird versuchen in Libyen Fuß zu fassen und sich dauerhaft niederzulassen, andere werden Libyen als Transitort verstehen auf ihrem Weg in Richtung Europa. Gewöhnlich reisen die Migranten zu zweit, d.h. als Paar, Freunde, Bruder und Schwester etc. Frauen sind zumeist in Begleitung von Verwandten (ebd.).

Diejenigen, die aus Eritrea kommen, zahlen für die drei- bis sechstägige Reise zwischen US\$100 bis US\$150. Die Reise verläuft für gewöhnlich bis zur Grenze mit dem Bus, die Grenze wird zu Fuß passiert, in der Regel nachts, um unerkannt zu blei-

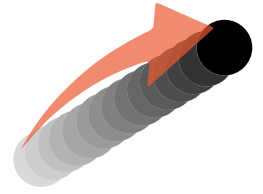
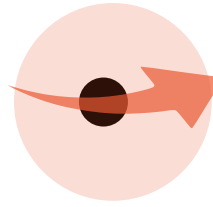
ben (IOM, 2013, S. 33). Die Strecke zwischen der Grenze und Khartum ist gefährlich, da es häufiger zu Entführungen kommt. Nach Informationen des UNHCR ereignen sich zwischen 30 und 50 Entführungen pro Monat und zwar bei einer Zahl von bis zu zweitausend Migranten, die jeden Monat die Grenze zwischen Eritrea und Sudan passieren.

Mittlerweile gibt es zwischen der Europäischen Union und einigen afrikanischen Staaten eine Zusammenarbeit hinsichtlich des Umgangs mit Migration und Flucht. Auf westafrikanischer Seite besteht eine Kooperation mit den ECOWAS-Ländern. Der Rabat-Prozess aus dem Jahr 2006 ist ein wechselseitiger Dialog zwischen der EU und den ECOWAS-Ländern. Hierbei geht es um sogenanntes Grenzmanagement und die Unterbindung irregulärer Migration. Der Khartum-Prozess von 2014 stellt die Zusammenarbeit zwischen der EU und den Staaten entlang der Migrationsrouten am Horn von Afrika sicher, also Eritrea, Äthiopien, Somalia, Süd-Sudan, Sudan, Dschibuti, Ägypten und Tunesien. Hauptaugenmerk liegt hierbei auf der Bekämpfung von Menschenschmuggel und -handel (Bundesregierung, 2015).

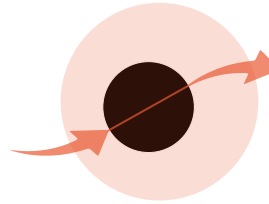
Khartum (Sudan)



Hub-Typus



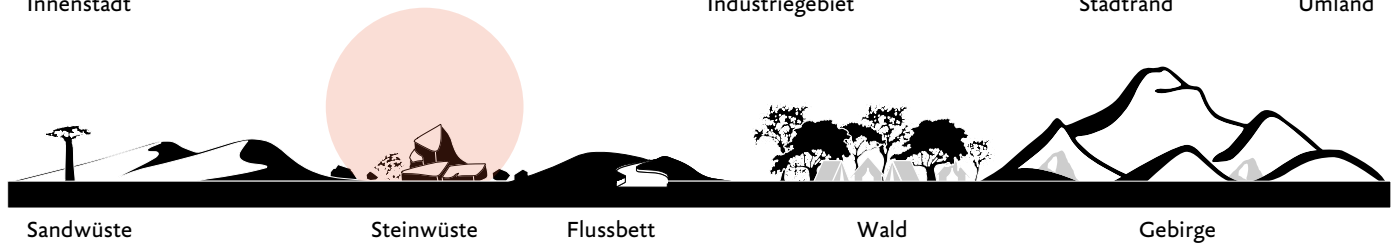
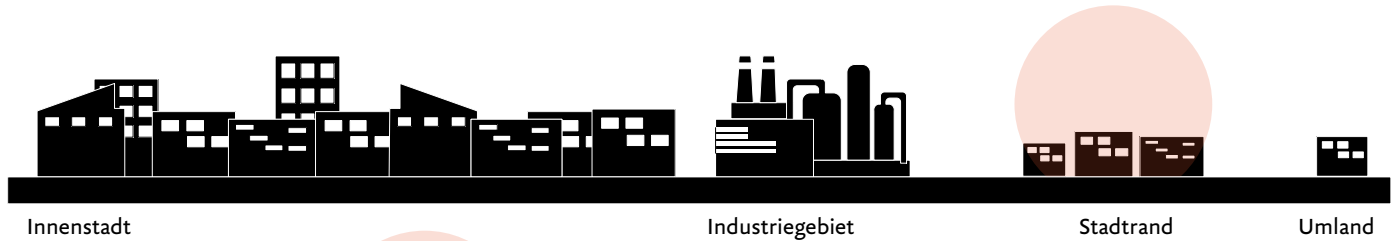
In & Out



Fortbewegung



Gefahr



TAMANRASSET

Bündelnder Hub



Abb. 107



Abb. 108

Tamanrasset, im Südosten Algeriens gelegen, ist nach Gao in Mali und Agadez im Niger der nächste große Migration-Hub auf der west- oder zentralsaharischen Route in Richtung Europa. Tamanrasset stellt eine Wegkreuzung aller subsaharischen Migranten dar, die den Weg über Niger, Mali oder Libyen wählen (Mbolela, 2015, S. 79).

Seit der zweiten Hälfte der 1990er Jahre ist die Zahl der Migranten aus dem subsaharischen Raum stetig gewachsen und trägt großen Anteil an der Transformation der auf den transsaharischen Migrationsrouten befindlichen Transitorte oder -räume (Kastner, 2014, S. 54). Tamanrasset war in den 1920er Jahre gerade einmal ein 50 Einwohner zählendes Dorf, hatte 1966 3.000 Einwohner und am Ende der 1990er Jahre 65.000, von denen nahezu 50 Prozent subsaharischer Herkunft waren (OECD, 2006, S. 9). Tamanrasset hat sich heute zu einer pulsierenden Stadt entwickelt mit 100.000 Einwohnern aus 45 verschiedenen Nationen (Nadi, 2007, S. 279). In den letzten 45 Jahren hat sich die Einwohnerzahl Westafrikas von 88 Millionen auf 290 Millionen mehr als verdreifacht, wobei sich die Bevölkerungszahlen in den urbanen Räumen von 13 auf 128 Millionen mehr als verzehnfacht haben. Hieraus lässt sich schließen, dass mit dem Migrationsprozess im subsaharischen Bereich die Urbanisierung eines der ersten Resultate der Mobilität in Westafrika war. Den genauen Anteil an subsaharischen Migranten in Städten wie Tamanrasset auszumachen ist allerdings aufgrund widersprüchlicher Darstellungen sehr schwierig

und ist damit mehr eine Einschätzung der OECD. Wenn auch die Zahlen aufgrund widersprüchlicher Quellen eher eine Einschätzung darstellen, so stellt Europa für einen Teil der subsaharischen Migranten nicht mehr das alleinige Ziel dar, und Länder wie Marokko oder Algerien haben vor allem für muslimische, frankophone Migranten an Bedeutung gewonnen (Kastner, 2014, S. 54). Tamanrasset hat sich von einem Ort des Transits, des vorübergehenden Verweilens, zu einem Standort von permanenter Dauer gewandelt (ebd.). So ist Tamanrasset eine Mischung eines bündelnden und eines Transit-Hubs. Die großräumigen Migrationsbewegungen haben eine Ökonomie geschaffen, die Erhalt und Stärkung dieser Tendenz entspricht. Das Erstarren des Hotelgewerbes, der Handel mit Reisenden und die Transportunternehmen haben einen deutlichen Zuwachs verzeichnet. Durch den Zuwachs an weiblichen Migranten hat sich auch ein Prostitutionsnetzwerk entwickelt, bei dem viele »gestrandete« Frauen versuchen mittels Sexarbeit Geld für die Weiterfahrt zu verdienen (OECD, 2006, S. 9).

Spirale der Migration - Rücktransporte

In Tamanrasset kommen reguläre wie irreguläre Migranten, Flüchtlinge und Saisonarbeiter zusammen (Gnes, 2013, S. 8). Zudem stranden hier immer wieder jene irregulären Migranten, die von der Polizei im Inland aufgegriffen und zurückdeportiert werden. Die ehemalige Reisefreiheit zwischen Li-



Abb. 109

byen und Tunesien, sowie innerhalb der Maghrebstaaten und den subsaharischen Ländern führte zu einem immensen Anstieg der Transmigranten (Boubakri, 2004, S. 3). Diese Reisefreiheit findet sich allerdings nur noch in den sogenannten ECO-WAS-Ländern in Westafrika (*Economic Community of West African States*). Die restlichen Grenzen sind mehr oder weniger geschlossen und werden mitunter sehr stark kontrolliert.

Seitdem die Grenzen nicht mehr frei zu passieren sind, finden immer mehr Deportationen von aufgegriffenen subsaharischen Migranten statt. Alle zehn bis fünfzehn Tage werden in Algerien aufgegriffene Migranten in die Lager im Süden des Landes gebracht (Migreurop, 2010, S. 31). Nachdem sie verhaftet wurden, werden zwischen 50 und 100 Migranten auf einen LKW verfrachtet und in Lager (*camps*) in der Nähe von Tamanrasset gebracht. Diejenigen, die nicht in den Lagern unterkommen, suchen sich in der Stadt eine Unterkunft oder suchen in den Ausläufern der Stadt nach bewohnbaren Höhlen (ebd.). Andere wiederum werden im Niemandsland bei Tinzaouaten an der malisch-algerischen Grenze »freigelassen«.

Die subsaharischen Migranten verlassen sich auf die Schmugglernetzwerke und ihre Mittelsmänner (*middlemen*), die vor allem logistische, wie auch organisatorische Aufgaben übernehmen. Aus einer Studie des UNODC (*United Nations Office on Drugs and Crime*) aus dem Jahr 2012 geht hervor, dass die meisten subsaharischen Migranten ihr Herkunftsland aus eigenem Antrieb her-

aus verlassen und weder durch externe Zwänge, Versklavung oder Menschenhandel zum Verlassen der Heimat gezwungen werden (Gnes, S. 8, 2013).

Die Reise- bzw. Transportkosten von Agadez nach Tamanrasset belaufen sich auf US\$90 und von Tamanrasset weiter nach Maghnia kostet die Fahrt ca. US\$70 (IOM, S. 41, 2014). Das nötige Geld tragen die Migranten nur in den seltensten Fällen mitsich. Es verhält sich häufiger so, dass die Migranten auf Geld ihrer, im Herkunftsland verbliebenen Familien, warten. Dies wird zumeist über Bargeldtransfer-Institute wie Western Union verschickt. Eine weitere Möglichkeit um an Geld zu kommen stellt für die subsaharischen Migranten die Arbeit im informellen Sektor dar. Sie arbeiten in Restaurants, Hotels, in privaten Haushalten oder in der Landwirtschaft. So sind die subsaharischen Migranten, als billige Arbeitskräfte, ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor für die Transitländer. Eine weitere Möglichkeit, um Geld für die Weiterreise zu verdienen, ist für die subsaharischen Migranten die Zusammenarbeit mit den Schleppern. Sie werben neue Migranten an und erhalten für jeden angeworbenen Migranten für eine Schlepperunternehmen erhalten sie einen geringfügigen Lohn. So werden die Migranten selbst Teil der Maschine des Menschenhandels.

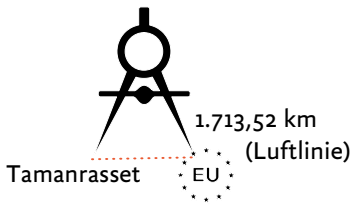
Wie auch in den anderen Migration-Hubs auf den Routen ist die interne Organisation innerhalb der Gemeinschaften (*community*) sehr ähnlich strukturiert. Je nach den Beziehungen zu den lokalen Behörden, Polizisten, Grenzbeamte, der zivilen



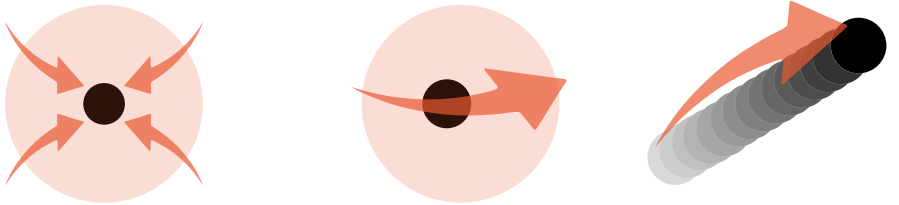
Abb. 110

Bevölkerung, der Größe der Migrationspopulation und den Nationalitäten sind die Gemeinschaften mal mehr und mal weniger offen nach außen hin und haben strikte Regeln innerhalb der eigenen Gemeinschaft. Es werden Vorsitzende gewählt, die die Organisation mit anderen Gemeinschaften koordinieren (*chairmanship system*) (Gnes, 2013, S. 17).

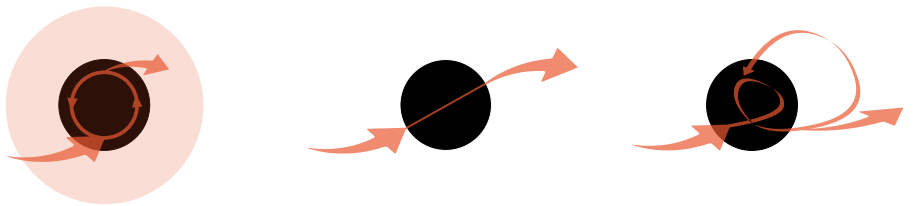
Tamanrasset (Algerien)



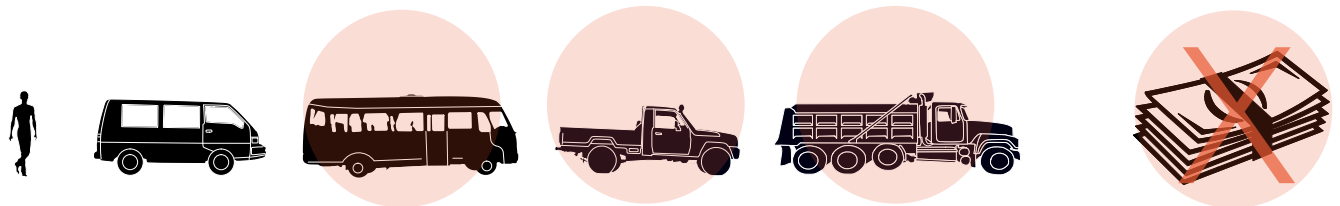
Hub-Typus



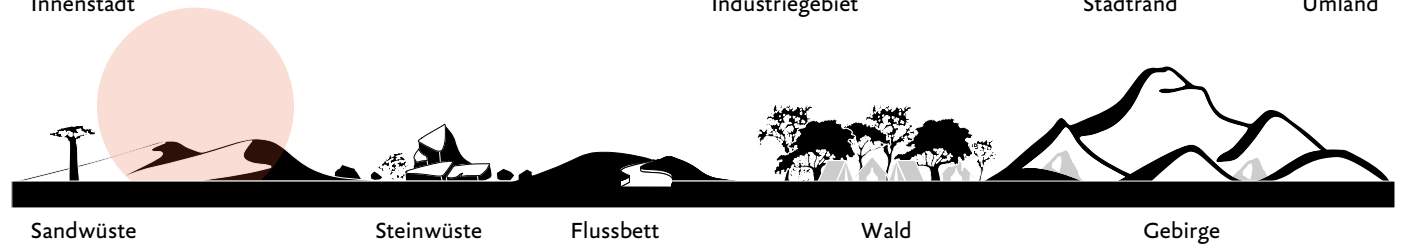
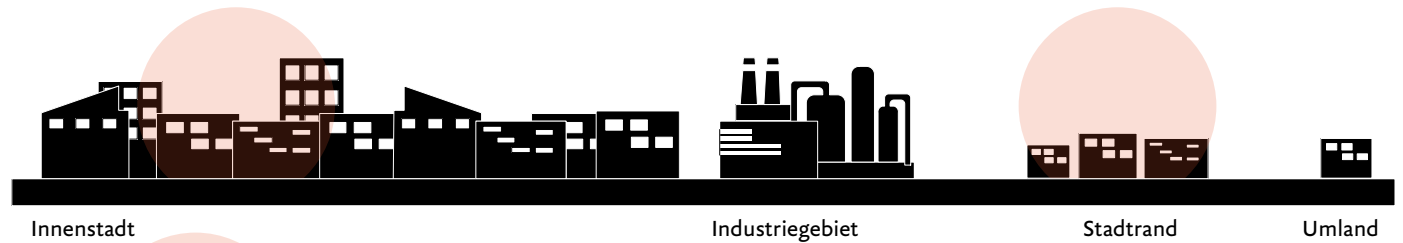
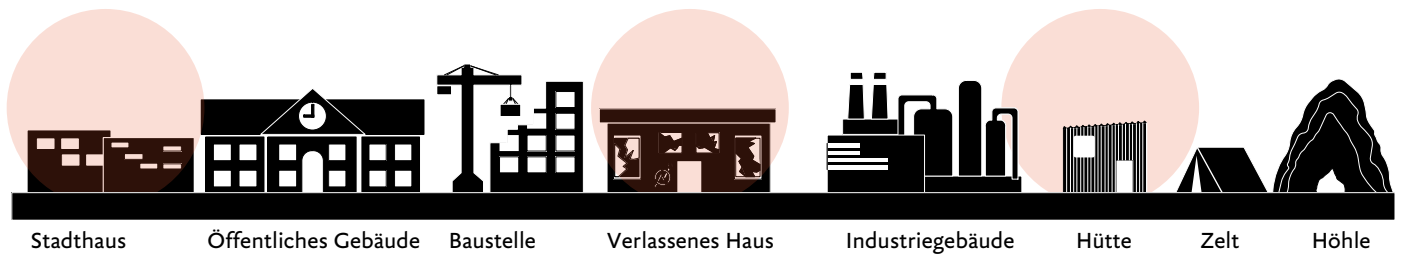
In & Out



Fortbewegung



Gefahr



AL-KUFRA

Bündelnder Hub



Abb. 112

Die al-Kufra-Oasen (oder *Khofra, Koufra, Kufra, Al Kufrah, al-Koufrah*, الكفرة) bestehen aus mehreren Oasen im Südosten Libyens. Sie befinden sich in dem libyschen Munizip (Verwaltungsbezirk) al-Kufra, haben eine Fläche von 8.793 km² und beherbergen ca. 40.000 Einwohner. Die Hauptstadt von al-Kufra ist al-Dschauf (al-Jawf), hier lebt auch ein Großteil der Bevölkerung. Wenn hier nun von subsaharischen Migranten gesprochen wird, die sich in al-Kufra vorübergehend niederlassen, so ist damit das gesamte Gebiet gemeint, auch wenn sich ein Großteil in der Hauptstadt al-Kufras, in al-Dschauf, wiederfinden.

Al-Kufra ist nach Khartum der erste bedeutende Migration-Hub für irreguläre Migranten von dem Horn von Afrika. Der Ort stellt einen Hauptpunkt des kommerziellen Handels dar und die Infrastruktur für ankommende Migranten zur Verfügung (Hamood, 2006, S. 47). Wie auch die Städte Tamanrasset in Algerien, Agadez im Niger oder Sabha in Libyen ist al-Kufra durch seine zentrale Stellung und als Kreuzung vieler wichtiger transsaharischer Routen zu einem wichtigen Knotenpunkt geworden und konnte eine rasante Zuwachsrate in der Bevölkerungsentwicklung aufweisen (Bredeloup & Pliez, 2011, S. 2). Vor allem für die ostsaharische Route ist al-Kufra von besonderer Bedeutung. Wie bei den meisten anderen Stationen auf den Migrationsrouten des transsaharischen Afrikas beziehen sich die Migranten auf andere Mitglieder der gleichen Nationalität oder ethnischen Gruppe, um den Kontakt zu den



Abb. 113

libyschen Schmugglern zu erleichtern bzw. herzustellen (Hamood, 2006, S. 60). In manchen Bereichen al-Kufras, vor allem an den Stadträndern, sind ganze Straßenzüge und Abschnitte der Stadt von subsaharischen Migranten bewohnt, so dass sie als »african neighbourhoods« tituliert werden (Bredeloup & Pliez, 2011, S. 3). Diese leben separat von der zivilen, nicht-migrantischen Bevölkerung müssen sich den gesellschaftlichen Regeln der zugehörigen Gemeinschaft (*community*) unterordnen. In nahezu jeder community gibt es einen gewählten Vorsitzenden (*chairman*), der in der Hierarchie ganz oben steht (UNODC, 2010, S. 34).

Nach Aussagen des Gouverneurs von al-Kufra passierten 2004 10.000 - 12.000 Menschen jeden Monat die Region al-Kufra. Diese Annahmen sind allerdings stark zu bezweifeln, da andere Organisationen eher von 300 Migranten pro Monat ausgehen (Altai, 2013, S. 102). Die ostsaharische Route führt Migranten und Flüchtlinge aus dem Sudan, Äthiopien, Eritrea und Somalia über Khartum, die Hauptstadt des Sudan, wo sie die Schlepper und Transportmittel wechseln, nach al-Kufra (Altai, 2013, S. 8).

Dieser Abschnitt der Strecke von Khartum nach al-Kufra dauert in der Regel vier bis zehn Tage und ist über die gesamte Strecke sehr riskant und teuer (ebd.). Andere Quellen besagen, dass die 1.300 Kilometer zwischen Khartum und al-Kufra bis zu 16 Tagen dauern können (MHub, 2015, S. 34). Die Strecke kostet die Migranten zwischen US\$600 - US\$1.000. Der Preis des Transports ist



Abb. 114

von der Jahreszeit, der Sicherheitslage und dem jeweiligen Schlepper(-unternehmen) abhängig (IOM, 2013, S. 32). Um die Reise fortsetzen zu können, benötigen die Migranten Geld. Häufig sind sie dann auf ihre Familien, die daheim geblieben sind und das benötigte Geld dann über Geldtransferinstitute wie Western Union schicken müssen. Eine andere Möglichkeit an Geld zu gelangen sind schlecht bezahlte Arbeiten vor Ort. Dadurch hat sich eine Transit-Ökonomie hier entwickelt. Die Migranten arbeiten in landwirtschaftlichen Betrieben, auf Baustellen, beladen Lastwagen, waschen Autos oder arbeiten als Kellner und Tellerwäscher in den Restaurants und Hotels der Stadt (Hamood, 2006, S. 48). Diese Arbeiten sind in der Regel aber so schlecht bezahlt, dass lediglich das Überleben an Ort und Stelle dadurch gesichert werden kann. Von al-Kufra aus bewegen sich die Migranten vom Horn von Afrika dann entweder Richtung libyscher Küste, wie z.B. Benghazi, Misrata oder Tripolis, oder aber sie fahren den nächsten großen Migration-Hub - Sabha, im Zentrum Libyens - an.

Lokale Konflikte als Gefahr

Seit Februar 2012 meiden Migranten und Schmuggler zu großen Teilen al-Kufra, da es immer wieder zu gewaltsamen Konflikten zwischen dem arabischen Stamm der Zway und dem zentralsaharischen Stamm der Tebu (auch *Tubu* genannt) gibt. Die Zway sind ein arabischer Stamm aus dem Nordosten Libyens, der sich um 1800 in dieser Region

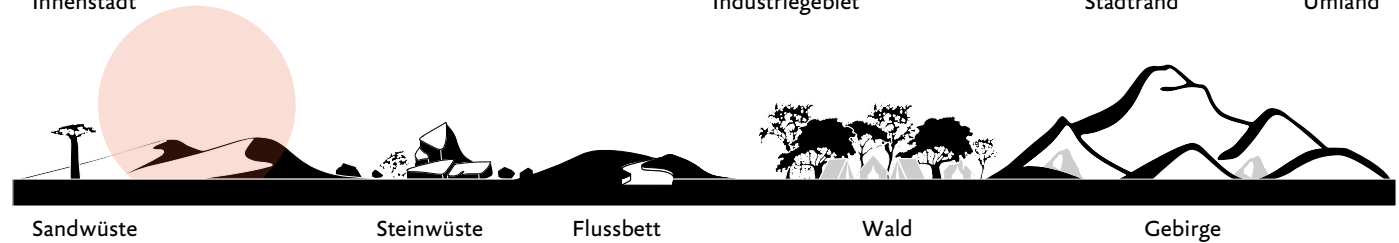
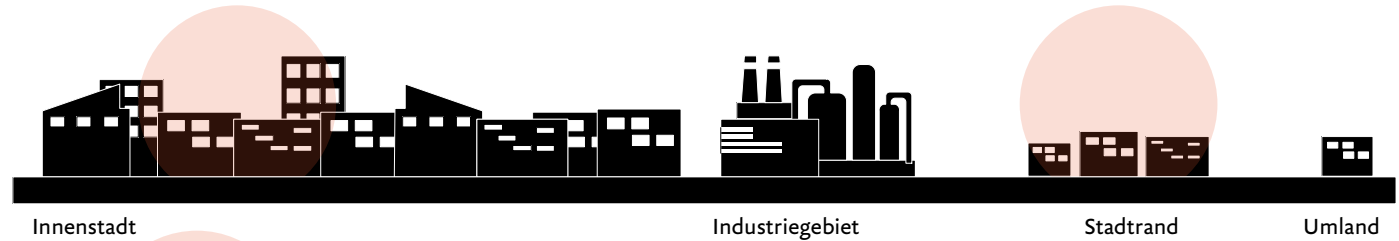
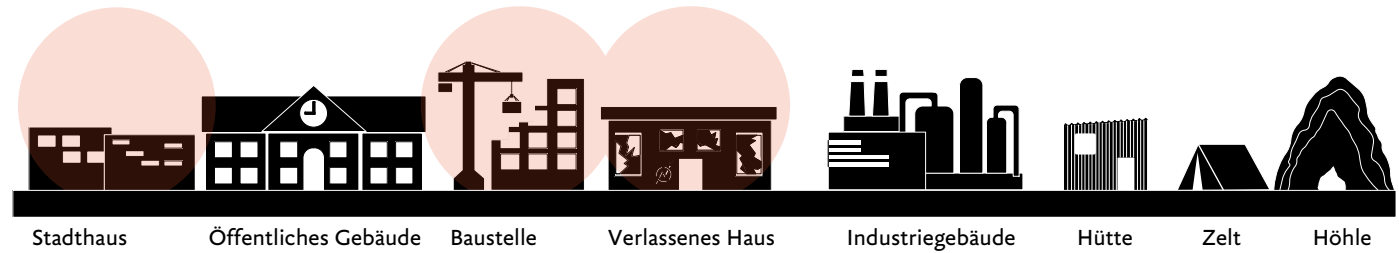
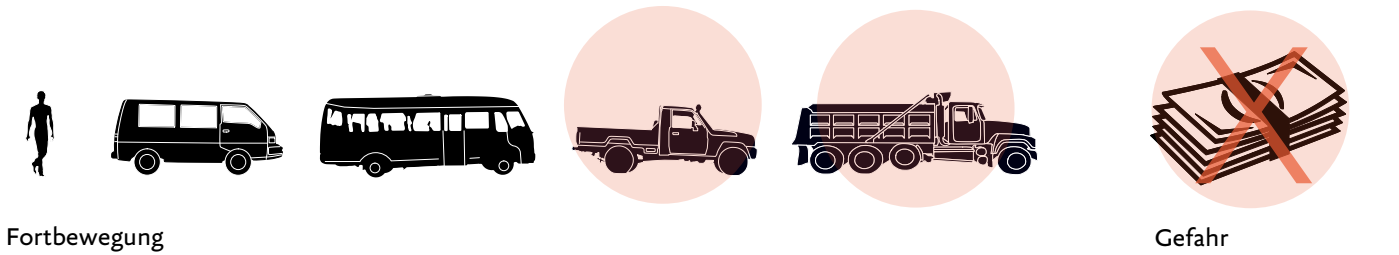
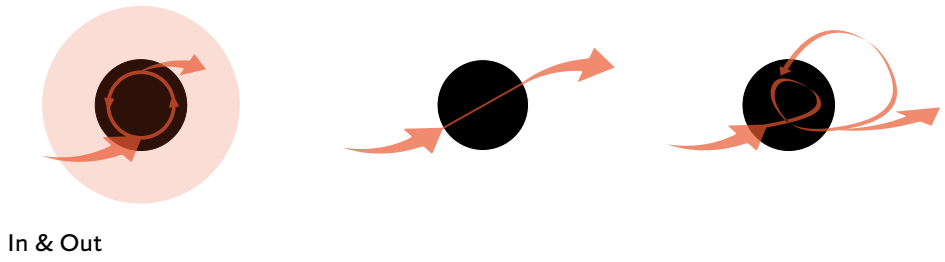
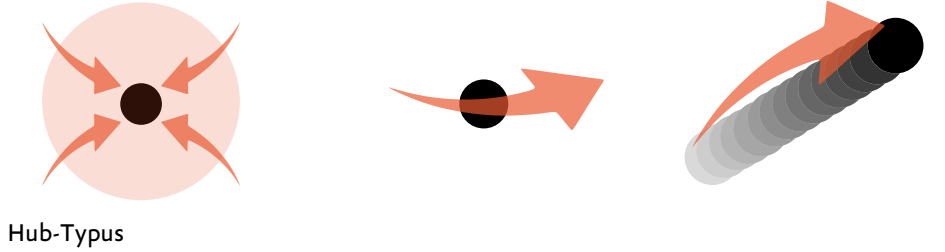
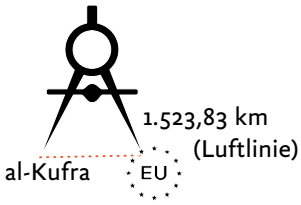
niedergelassen haben soll und dessen Angehörige unter Muammar al-Gaddafi viele offizielle Stellen in Behörden bekleideten, um den arabischen Einfluss auf die Region um al-Kufra zu steigern (IOM, 2013, S. 55). Die Zway sind eher als Unterstützer der Infrastruktur für die Schlepper zu betrachten, als dass sie selber aktiv im Schleppergeschäft tätig sind. Vornehmlich organisieren sie Fahrzeuge und den benötigten Treibstoff.

Der Stamm der Tebu handelt zwischen Murzuk und al-Kufra. Heute arbeiten sie vermehrt auf der Strecke zwischen den Bergen Tibesti, Gebirgszug im Tschad, und dem Westen al-Kufras. Viele Grenzbeamte und Polizisten sind vom Stamm der Tebu, was den Schleppern entgegen kommt (ebd.).

Durch die gewaltsamen Konflikte zwischen den Tebu und den Zway führt dazu dass die ostsaharische Route über Rebiana, Tazirbo oder auch Sabha umgeleitet wird (IOM, 2013, S. 32).

Eine weitere Möglichkeit, den Konflikten auszuweichen, ist der Weg über Dongala (Sudan) nach Ägypten, um von dort dann später die Grenze nach Libyen zu passieren. Seit Dezember 2012 ist die Grenze zwar geschlossen, allerdings gibt es nur eine spärliche Überwachung und wenige Kontrollstellen (IOM, 2013, S. 33). Vor den gewaltsamen Konflikten der Tebu und der Zway, bei denen es wohl um die Vormachtstellung im Migrantenschmuggel geht, war al-Kufra auf der Westroute ein wichtiger Migrations-Hub auf der Strecke mit einem hohen Anteil von Migranten und auch Schmugglern (IOM, 2013, S. 46).

al-Kufra (Libyen)



SABHA

Bündelnder Hub



Abb. 116

Die Stadt Sabha (auch *Sebha* oder *Sabhā*, سبها) im Westen Libyens ist ein Knotenpunkt. Hier bündeln sich die ost-, zentral- und die westsaharische Route. Aus dem Osten ist Sabha über al-Kufra zu erreichen und das von Ägypten, dem Sudan oder auch Tschad. Die west- und zentralsaharische Route führt über den Niger oder Algerien nach Sabha. Nach der Abreise aus Agadez im Niger, passieren die subsaharischen Migranten für gewöhnlich die nigrischen Orte Dirkou und Madama, bevor sie über die libyschen Ortschaften *al-Wigh* und *Murzuk* die Stadt Sabha erreichen (IOM, 2015a, S. 9). Sabha ist ähnlich wie Tamanrasset in Algerien, Agadez im Niger oder auch al-Kufra in Libyen ein bündelnder Hub für transsaharische Migranten, da der Ort sich geostrategisch auf den transsaharischen Routen bzw. Verbindungsstraßen befindet und seit Jahrzehnten fliehende Bauern, Nomaden, Flüchtlinge und Migranten aufnimmt (Bredeloup & Pliez, 2011, S. 2).

Sabha hat ca. 94.000 Einwohner (2011) und ist das politische, wie auch wirtschaftliche Zentrum des Fessan. Der Fessan ist eine oasenreiche Landschaft in der Sahara, die sich im Süden bis zum Tschad und Niger und im Westen bis Algerien erstreckt. Die Fessan-Region scheint auch ein mehr oder weniger gesetzloser Raum zu sein, in dessen Mitte dieser zentrale Migration-Hub liegt (Global Risk Insights, 2016).

Wie auch in anderen Hubs lassen sich die subsaharischen Migranten in Sabha in bereits bestehenden informellen Siedlungen nieder. Die Un-



Abb. 117

terkünfte in diesen Siedlungen werden von den Migranten ghetto genannt (Bredeloup & Pliez, 2011, S. 3) und befinden sich im innerstädtischen Kontext.

Die informellen Strukturen sind über das letzte Jahrzehnt enorm gewachsen, so dass sich die Migranten auf die bereits etablierten Netzwerke stützen können. Unterkünfte, Transportmittel, Mittelsmänner, Fahrer oder Papiere können hier schnell organisiert werden. Ebenfalls können die Migranten aus dem Süden hier Arbeit im informellen Sektor finden. Sie arbeiten als Gärtner oder Landarbeiter für libysche Betriebe oder Familien (ebd.).

Es gibt unterschiedliche Annahmen über die genauen Zahlen von subsaharischen Migranten, die die Maghreb-Länder (Mauretanien, Marokko, Tunesien, Algerien und Libyen) ansteuern oder passieren. Zwischen 65.000 und 120.000 subsaharische Migranten versuchen jährlich die Grenzen der nordafrikanischen Länder zu überwinden. Es wird angenommen, dass davon 70 bis 80 Prozent durch Libyen und 20 bis 30 Prozent durch Algerien und Marokko migrieren (de Haas, 2006). Die Migranten, die durch Libyen reisen kommen zu großen Teilen aus dem Senegal, Gambia, Sierra Leone, Liberia, Mali, der Elfenbeinküste, Ghana, Nigeria oder auch der Demokratischen Republik Kongo, Kamerun, Sudan oder dem Horn von Afrika. Außerdem schließen sich auch vermehrt Flüchtlinge aus Asien hier an (ebd.). Libyen und seine Küste stellt damit den Hauptabfahrtsort für



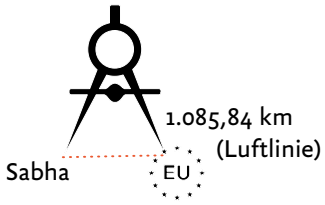
Abb. 118

subsaharische Migranten in Richtung Europa dar.

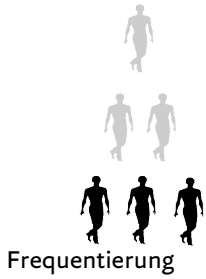
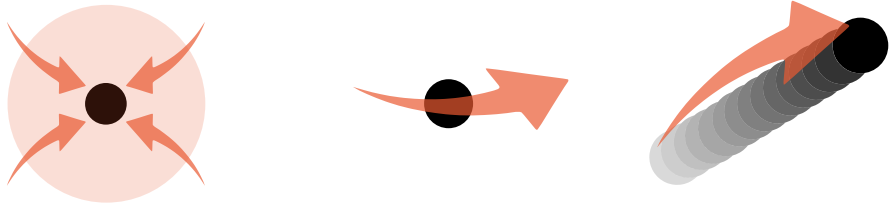
Ein Großteil der Migranten wandert über den Tschad und Niger ein, da die 1.400 Kilometer lange Grenze nicht gänzlich kontrolliert werden kann und zudem seit dem Sturz von al-Gaddafi, die Grenze in weiten Teilen unbewacht ist. Erst 2012 verkündeten libysche Offizielle die Schließung der Grenze (vgl. Kohl, 2015). Erstaunlich ist hierbei, dass selbst der Bürgerkrieg in Libyen, der seit 2011 andauert, nicht dazu geführt hat, dass weniger subsaharische Migranten den Weg über Libyen nehmen und sich sogar vorübergehend dort niederlassen (ebd.). Die meisten subsaharischen Migranten, die vom Niger nach Libyen unterwegs sind, schließen sich dem organisierten Transport durch Schmuggelunternehmen an. Vor allem nach dem Sturz von Al-Qadhafi konnten die Tebu ihr Territorium ausweiten und ihre Strukturen stärken (Kohl, 2016). Seitdem organisieren die Tebu den Großteil des Transportes von Migranten zwischen Agadez und Sabha und kontrollieren dazu noch die libysch-nigrische Grenze (ebd.). Damit griffen die Tebu die Monopolstellung der Tuareg im Schmuggelgeschäft an (siehe Steckbrief zu Agadez). Die Tebu (oder auch Tubu) sind eine Bevölkerungsgruppe, die in der zentralen Sahara (in den heutigen Ländern Tschad, Libyen, Niger und Sudan) beheimatet sind. Sie führen wie die Tuareg ein nomadisches Leben und waren für die Zucht von Ziegen, Schafen und Kamelen bekannt. Heutzutage spielen sie eine wichtige Rolle im illegalen Handel und Transport. Neben den Migranten

werden auch Drogen, Waffen und Benzin nach Libyen geschmuggelt. Hierfür werden die gleichen Strukturen wie auch bei dem migratorischen System genutzt (vgl. Paton, 2015). Menschenhandel und -schmuggel ist in den meisten Grenzregionen der Maghrebstaaten stark ausgeprägt. Fahrer mit Pick-Ups überqueren die Grenzen und sind mit bis 30 subsaharischen Migranten beladen. Von Agadez bis Dirkou werden die mit Migranten beladenen Pick-Ups sogar vom nigrischen Militär eskortiert (Westcott, 2016). 2013 kostete der Transport von Agadez nach Sabha pro Person ca. 80.000 CFA, umgerechnet 137 Euro. (Kohl, 2015, S. 62). Hierbei sind allerdings mögliche Bestechungsgelder an die Grenzkontrollen oder Militärbeamte nicht mit eingerechnet.

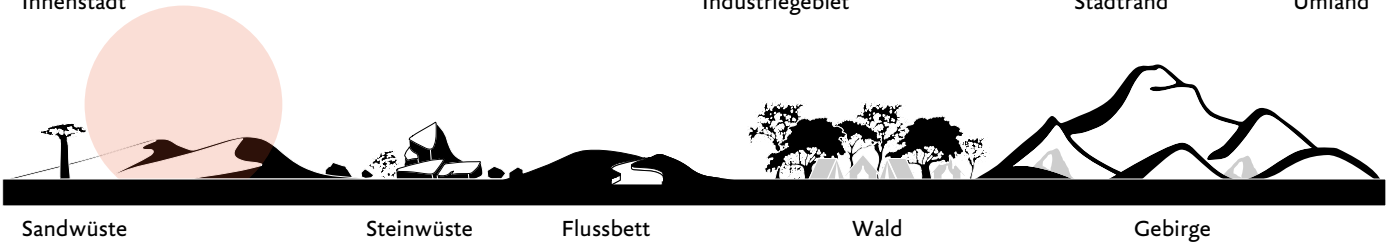
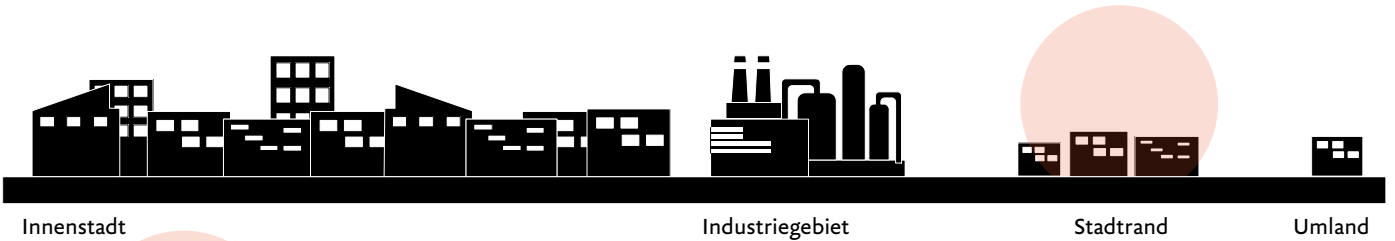
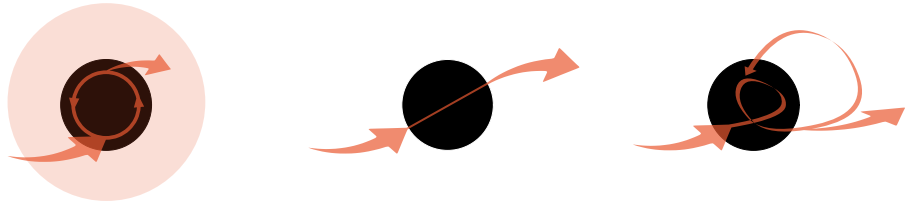
Sabha (Libyen)



Hub-Typus



In & Out



TINZAOUATEN

Transit-Hub



Abb. 120

Eine informelle Siedlung ganz im Süden Algeriens, direkt an der Grenze zu Mali, ist »Shoe Bridge«. Der Grenzort wurde so von den passierenden Nigerianern benannt, weil »dessen Bewohner (angeblich) etwa zehn Zentimeter dicke Sohlen an ihre Schuhe nähren, um sich im glühenden Wüstensand fortbewegen zu können« (Kastner, 2014, S. 65). Hier, im Niemandsland der saharischen Wüste, zwischen Algerien und Mali herrschen nahezu unmenschliche Bedingungen. Ein sehr trockenes Klima, brütende Hitze am Tag, zumeist über 40°C, eisige Kälte in der Nacht und ein andauernder Wind machen das Überleben in dieser Region sehr schwierig (ebd., S. 66).

Auf offiziellen Landkarten sucht man den Ort vergebens und es scheint, als solle der Ort auch weiterhin »versteckt« und geheim gehalten werden. Jedoch ist bekannt, dass sich »Shoe Bridge« in der Kommune Tinzaouaten (oder auch Tinzouatine oder Tin Zauatine) im äußersten Süden Algeriens befindet. Die 8.000 Quadratkilometer große Kommune wurde 2009 von 2.300 Personen bevölkert, die meisten von ihnen sind Tuareg. Tinzaouaten liegt auf ca. 630 Meter Höhe und ist der nordwestliche Ausläufer vom Adrar des Ifoghas-Gebirges. Der Ort ist ca. 100 Kilometer von Tamanrasset im Norden und Gao im Süden entfernt.

»Shoe Bridge« ist ein Ort, den einerseits die subsaharischen Migranten auf ihrem Weg in Richtung nordafrikanischer Küste passieren, also dem Hinweg, und andererseits einer der Orte, an den aufgegriffene Migranten von den militärischen



Abb. 121

Truppen Algeriens wieder zurücktransportiert werden. Sämtliche Migranten, die bei der Durchquerung der Wüste auf algerischem Boden gefasst werden, werden, nachdem sie inhaftiert wurden, in das Niemandsland der algerisch-malischen Grenze transportiert und dort abgeladen. Dies führt zu einer Spirale der Migration. Immer wieder stranden die subsaharischen Migranten hier und müssen ihre Kräfte sammeln und wieder Geld akquirieren, dass sie für die erneute Weiterfahrt benötigen.

Die geostrategische Position Tinzaouatens ist sowohl für die Abfahrt der algerischen Bevölkerung in Richtung Europa, als auch als Transit-Hub für subsaharische Migranten von Bedeutung. Algerien gehört, wie auch Marokko und die Türkei zu den externalisierten Grenzkontrolleuren der Europäischen Union (Migreurop, 2010, S. 30).

Selbst-organisierte Nicht-Orte im Niemandsland

Die Stadt Tinzaouaten ist zweigeteilt; die eine Seite liegt in Algerien mit bewohnten Häusern und die andere Seite ist auf malischer Seite und besteht lediglich aus verlassenem und nicht fertiggestellten Häusern. Die Migranten werden auf algerischer Seite »freigelassen« und suchen sich dann auf malischer Seite vorübergehende Unterkünfte in den verlassenem Gebäuden. Die Organisation der Häuser ist ebenfalls nach Gemeinschaften unterteilt, vornehmlich nach Nationalitäten und Sprachen. Jede Gemeinschaft wählt einen Vorsit-



Abb. 122

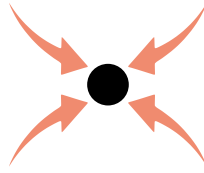
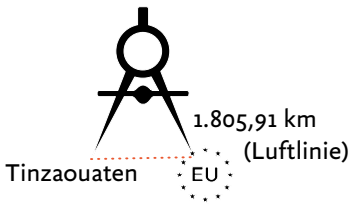
zenden (chairman), der Verantwortung für seine Landsleute trägt und darüber informiert ist, wer nach Tinzaouaten und wer ins Landesinnere Algeriens unterwegs ist (Mbolela, 2015, S. 72). Außerdem hat der *chairman* Kontakte zu Menschen, die ein Auto oder gefälschte Dokumente, für die Papierlosen für die Weiterfahrt nach Algerien, organisieren können.

Nach den Deportationen durch algerische Behörden sind die Migranten auf Rückzugsmöglichkeiten angewiesen (Kirechu, 2012, S. 94). »So sind alternative Infrastrukturen entstanden, die für das Verweilen und Planen der nächsten Etappen unentbehrlich geworden sind. Am Rande der nationalstaatlichen Territorien und des öffentlichen Bewusstseins haben Transmigranten mit informellen Lagern in Algerien und Marokko, kleinen autonomen Staaten gleich, äußerst gut organisierte Räume geschaffen, ohne deren Existenz sich das Weiterkommen als nicht realisierbar erweisen würde. Zu stark sind die Repressionen, denen sie auf dem Weg nach Europa ausgesetzt sind« (Kastner, 2014, S. 64). Diese Orte können als Nicht-Orte bezeichnet werden, die ihre Bedeutung erst durch die Aneignung der Migranten erhalten. Nicht-Orte sind nach Marc Augé Räume, die keine Identität besitzen und sich weder als relational, noch als historisch bezeichnen lassen (Augé, 1994, S. 92). Die Raumanneignung erfolgt durch die Migranten selbst, sie nutzen die Infrastruktur und Versorgungsnetzwerke der Migranten, die bereits über einen längeren Zeitraum in diesem Niemandsland

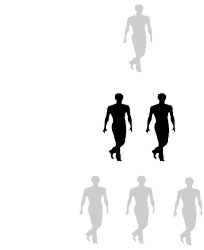
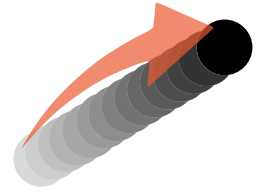
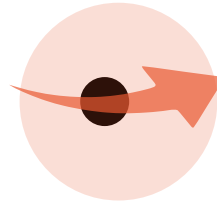
ausharren. So entstehen neue informelle Räume.

Die Effekte der wiederholten Einsperrungen und gewalttätigen Deportationen haben dazu geführt, dass sich eine große, informelle Siedlung hier gebildet hat (Kirechu, 2012, S. 94). Tinzaouaten wird auch »City of Madness« genannt und ist eine Art Sackgasse für die subsaharischen Migranten. Ein Ort ohne Gesetze oder Gesetzeshüter. Die jeweiligen Gemeinschaften klären Konflikte unter sich. Die subsaharischen Migranten kommen weder vor noch zurück und sind in diesem Niemandsland der saharischen Wüste gefangen (ebd.). Einige versuchen sich durch Gelegenheitsarbeit genügend Geld für die Weiterfahrt zu verdienen. Vor allem die Kinder und Frauen leiden unter diesen Bedingungen. So hat sich in den letzten Jahren ein großes Prostitutionsnetzwerk gebildet. Die Kunden der Sexarbeit sind zumeist algerische Polizisten (Mbolela, 2015, S. 73).

Tinzaouaten (Algerien/Mali)



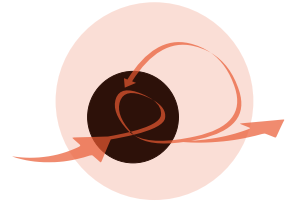
Hub-Typus



Frequenzierung



In & Out



Fortbewegung



Gefahr



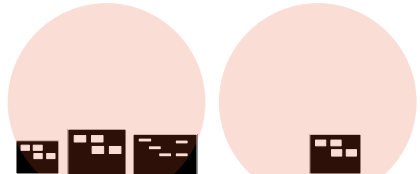
Stadthaus Öffentliches Gebäude Baustelle Verlassenes Haus Industriegebäude Hütte Zelt Höhle



Innenstadt



Industriegebiet



Stadttrand

Umland



Sandwüste

Steinwüste

Flussbett

Wald

Gebirge

MAGHNIA

Migrierender Hub



Abb. 124



Abb. 125

Nachdem die subsaharischen Migranten den wichtigen Migration-Hub Tamanrasset im Süden Algeriens hinter sich gelassen haben, möglicherweise den Ort Ghardaia weiter im Norden des Landes passiert haben, gelangen sie an eine wichtige Kreuzung des migratorischen Systems in Nordafrika. Die Reise aus dem Süden Algeriens nach Maghnia ist lang, riskant und bedarf ausreichender sozialer und finanzieller Ressourcen (Gnes, 2013, S. 18). Außerdem handelt sich bei der Reise nach Maghnia nicht um einen linearen Ablauf, da sich der Reiseplan, die Route konstant verändert und von unterschiedlichen Faktoren abhängig ist. Die finanziellen Mittel spielen eine wichtige Rolle und der Zugang zu Informationen. Unvorhersehbare Stellgrößen wie klimatische Bedingungen sind ebenso wie die vielen Akteure — Grenzschutzbeamte, kriminelle Banden, Schmuggler und andere Migranten — wichtige Einflussfaktoren auf die gewählten Stationen und die Ausrichtung der Route.

Maghnia ist eine kleine Stadt im Nordwesten Algeriens im Grenzgebiet zu Marokko und beherbergt ca. 85.000 Menschen. 2010 stammten die meisten Migranten, die sich in Algerien aufhielten, aus dem Niger (35 Prozent), Mali (15 Prozent), Nigeria (15 Prozent) und Marokko (10 Prozent). Außerdem waren noch weitere subsaharische Migranten aus Westafrika, vornehmlich aus Kamerun, der Elfenbeinküste, Gambia und Guinea in Algerien ansässig (UNODC, 2010, S. 14). Allerdings ist die genaue Anzahl subsaharischer Migranten in der Stadt und der Umgebung nur sehr schwer zu

erfassen, da es eine große Fluktuation der Menschen zwischen den nordafrikanischen Ländern gibt und die Zahl der vorübergehend ansässigen Menschen stark von politischen Vorgaben Algeriens und der EU, polizeilichen Kontrollen von algerischer und marokkanischer Seite und der allgemeinen Sicherheitslage für Migranten abhängig ist (Gnes, 2013, S. 14). Maghnia verfügt über keine nennenswerte Industrie und ist nur ein unbedeutender Anziehungspunkt für Touristen oder Geschäftsleute. Es ist vielmehr ein Ort, der durch von einem hohen Aufkommen an algerischer Grenzpolizei und -militär und anderen Sicherheitskräften geprägt ist (Gnes, 2013, S. 13). Diese überwachen die Stadt Maghnia sowie auch ihre Umgebung. Seit die Grenze zwischen Marokko und Algerien 1994 geschlossen wurde, wird dieses Gebiet für Rücksendungen irregulärer Migranten durch algerische und marokkanische Behörden, also von beiden Seiten, genutzt. Maghnia liegt dreizehn Kilometer von der marokkanischen Grenze und 27 Kilometer von der marokkanischen »Zwillingsstadt« Oujda entfernt. Oujda und Maghnia sind seit der Schließung der Grenze eng miteinander verbunden und voneinander abhängig. Das führt dazu, dass Maghnia ein wichtiger strategischer Transitort für subsaharische Migranten auf ihrer Route Richtung Marokko bzw. Spanien geworden ist (vgl. ebd.).

Maghnia dient den subsaharischen Migranten in zweierlei Hinsicht. Zum einen dient es den Personen als Haltepunkt, um neue Kraft zu schöpfen, Informationen über das weitere Vorgehen zu



Abb. 126

gewinnen und Unterschlupf bei den jeweiligen Gemeinschaften zu finden. Zum anderen bietet Maghnia den subsaharischen Migranten die Möglichkeit, relativ leicht eine vorübergehende Arbeit zu finden, um ein wenig Geld für die weitere Reise zu verdienen (vgl. Gnes, 2013, S. 29). Im Gegensatz zu Marokko haben die Migranten hier die Möglichkeit, auch ohne Aufenthalts- oder Arbeitserlaubnis Arbeit zu finden.

Subsaharische Migranten, die Algerien aufsuchen, sind ein relativ neues Phänomen, das sich erst in den frühen 2000er Jahren etablierte. Zuvor war die Region seit den 1970er Jahren für interregionale Migration zwischen Algerien, Mali, Niger und Mauretanien bekannt (Gnes, 2013, S. 5). In den letzten Jahrzehnten hat sich hier allerdings ein ausgeprägtes und umfassendes Netzwerk für irreguläre Migranten aus dem subsaharischen Raum entwickelt. Denn diejenigen, die von Tamanrasset über Gharadaia und Oran durch Maghnia reisen, um von dort Oujda und Nador in Marokko zu erreichen, machen im Tal von Maghnia einen Zwischenstopp (IOM, 2015a, S. 37), der sich von Tagen auf Wochen und auf mehrere Monate ausweiten kann. Sie stranden in dieser wie auch in anderen Grenzregionen, da ihnen die Mittel ausgegangen sind Grenzbeamte zu bestechen, weil sie sich neu orientieren müssen, neue Mittelsmänner aufzutun oder Geld verdienen müssen, um ihre Reise fortzusetzen. Hinzu kommen die vielen Rücksendungen durch algerische oder marokkanische Militärbeamte.

Zu Beginn der 2000er Jahre haben sich diejenigen subsaharischen Migranten, die einem längeren Aufenthalt entgegensahen, zu Gemeinschaften im innerstädtischen Kontext, aber auch in der Umgebung Maghnias organisiert. Es sind informelle Siedlungen und Camps entstanden, die nach Nationalitäten und ethnischen Gruppen aufgeteilt sind (Gnes, 2013, S. 16). Die Lebensbedingungen für die subsaharischen Migranten sind sehr unsicher in Algerien. Sie leben in alten oder noch nicht fertiggestellten Häusern ohne fließend Wasser, funktionierende Heizung oder Strom und ohne sanitäre Anlagen. Dazu kommt noch der mangelnde Platz, da die meisten Unterkünfte stark überbelegt sind (ebd., S. 11). Normale Wohnungen zu mieten, scheint für die meisten Migranten unmöglich, da die Vermieter Wohnungen nur an Menschen mit einer rechtmäßigen Aufenthaltserlaubnis vergeben dürfen.

Es gibt Migranten, die in der Stadt eine Unterkunft finden, andere suchen in der Umgebung nach einer sicheren Unterkunft. Es gibt drei Gegenden, die sich für die Migranten eignen. Zum einen wäre da der Stadtbereich, zum anderen werden Baustellen oder Kasernen in der Nähe der Stadt bewohnt und als drittes wird das Tal zwischen zwei Bachläufen (*Oueds*) als informelle Siedlung genutzt (Gnes, 2013, S. 17).

Die Siedlungen der Migranten in Maghnia, hier als *camps* bezeichnet, sind relativ stabile und sichere Orte. Die *camps* beherbergen sehr viele Migranten auf recht kleinem Raum. Sie bestehen



Abb. 127

aus zehn, fünfzehn bis hin zu 100 und 120 Personen. Innerhalb der jeweiligen Gruppen haben sich klare Hierarchien entwickelt. Es werden ein Vorsitzender (*chairman*) und weitere Assistenten für einen Zeitraum von acht bis achtzehn Monaten gewählt. Diese übernehmen Aufgaben für den Schutz der Gruppenmitglieder und die Koordination und Kommunikation mit den anderen Gruppen (Gnes, 2013, S. 16). Die Bewohner des Tals sind überwiegend männlich, zwischen zwanzig und dreißig Jahre alt. Es werden aber auch von Jahr zu Jahr mehr Kinder, Jugendliche und Frauen gezählt (Gnes, 2013, S. 18).

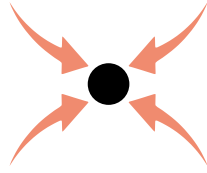
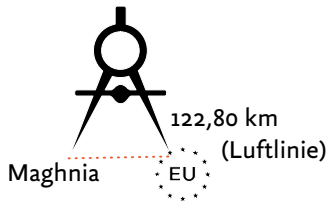
Leben im Flussbett

Da die meisten Grundstücke, die sich um Maghnia befinden, in privater Hand sind, sind die Räume, die von den Migranten angeeignet werden können, sehr begrenzt. Das Flussbett im Oued-Tal ist in öffentlicher Hand und deswegen leichter von den Migranten zu besetzen. 2012 haben sich elf Gemeinschaften aus zehn verschiedenen Ländern (Kamerun, Senegal, Demokratische Republik Kongo, Gambia, Ghana, Mali, Elfenbeinküste, Guinea, Nigeria und Burkina Faso) über eine Strecke von zehn Kilometern im *Oued-Tal* niedergelassen. Jede der Gruppen lebt für sich, unabhängig voneinander und intern organisiert (Gnes, 2013, S. 18). Die Migranten haben sich provisorische Zelte aus Kleidung, Planen und Plastiktüten im Flussbett gebaut. Außerdem haben sie sich natürliche Unterkünfte,

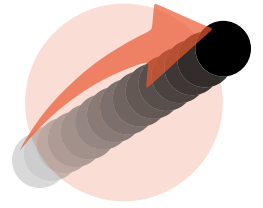
wie selbstgegrabene Höhlen in den Seitenwänden des Flussbetts gebaut (Gnes, 2013, S. 34). So kann Maghnia für Migranten als ein emigrierender Hub bezeichnet werden. Die Konfiguration des Ortes ist zwar stabil, aber permanentem Wandel ausgesetzt, sodass die Migranten auf verändernde Lebensbedingungen und Gefahren eingehen können. Solange das Flussbett ausgetrocknet ist, sind diese Unterkünfte sicher, doch sobald Starkregenereignisse stattfinden oder der Damm flussaufwärts geöffnet wird, ist dieser Ort in logischer Konsequenz mehr als unsicher. Ohne fließendes Wasser oder sanitäre Anlagen sind die hygienischen Bedingungen, in den die Migranten im Tal leben, sehr bedenklich. Zum Glück gibt es ein paar Läden, die den Migranten Nahrungsmittel und andere Produkte für den täglichen Bedarf verkaufen. Neben Nudeln, Reis, Mehl, Brot und Öl können sie auch Shampoo, Desinfektionszeug oder Erste-Hilfe-Zubehör kaufen.

Abschließend ist zu sagen, dass sich der Migrationsstrom durch Maghnia in den letzten zehn Jahren stark verändert hat und nicht mehr nur ausschließlich in eine Richtung, von Maghnia nach Oujda, verläuft. Durch die Ausweitung der europäischen Grenzbewachung durch Marokko hat sich der Migrationsfluss mittlerweile fast umgekehrt und viele subsaharische Migranten nehmen Algerien nicht mehr nur als Transit- sondern auch Zieldestination wahr.

Maghnia (Algerien)



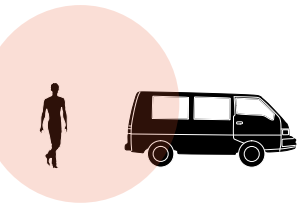
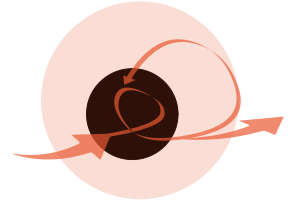
Hub-Typus



Frequentierung



In & Out



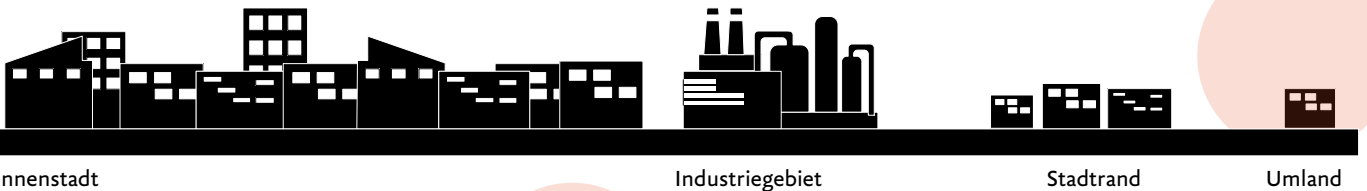
Fortbewegung



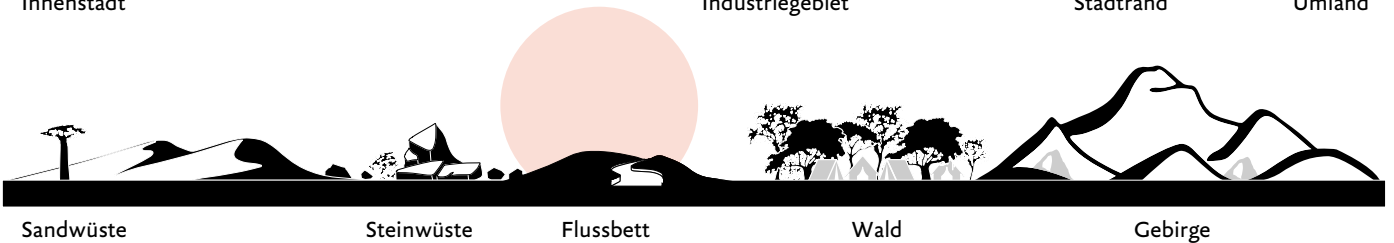
Gefahr



Stadthaus Öffentliches Gebäude Baustelle Verlassenes Haus Industriegebäude Hütte Zelt Höhle



Innenstadt Industriegebiet Stadtrand Umland



Sandwüste Steinwüste Flussbett Wald Gebirge