

Zwischen 65.000 und 120.000 MigrantInnen und Flüchtlinge aus Westafrika und dem Sahel kommen jährlich in den Maghreb: 70 bis 90 Prozent durchqueren Libyen, 20 bis 30 Prozent Algerien und Marokko. Doch bevor sie ans Mittelmeer gelangen, müssen sie die

Sahara durchqueren. Das Passieren der größten Trockenwüste der Erde ist anstrengend und gefährlich, benötigt spezielle Ausrüstung und logistische Unterstützung. Die von internationalen policy-making Instituten als «zentrale mediterrane Route» be-

schriebene Strecke durch die Sahara besteht im Grunde genommen aus zwei unterschiedlichen Wegen mit unterschiedlichen Akteuren und Transportmöglichkeiten. Die Tuareg und die Tubu haben sich zu primären Akteuren im Geschäft mit Grenzüber-

schreitungen und Sahara-Durchquerungen entwickelt. Beide Routen starten im Niger.

Migrations- und Fluchtwege durch die Sahara

von Ines Kohl

Das Passieren der größten Trockenwüste der Erde ist anstrengend und gefährlich, benötigt spezielle Ausrüstung und logistische Unterstützung. 2013 haben etwas mehr als 45.000 Flüchtlinge und MigrantInnen die Sahara auf der sogenannten «zentralen mediterranen Route» durchquert um ans Mittelmeer zu gelangen. Im Jahr 2014 waren es mehr als 170.000. Das bedeutet eine Steigerung von 376% und geht aus dem *Altaï Consulting Report* hervor (*Migration Trends Across the Mediterranean: Connecting the Dots*, July 6, 2015, www.altaiconsulting.com/library_details/161006).

Die in Migrationsstudien stets als «zentrale mediterrane Route» beschriebene Strecke durch die Sahara besteht jedoch aus zwei verschiedenen Wegen mit unterschiedlichen Akteuren und Transportmöglichkeiten. Beide Routen starten im Niger und führen durch die Sahara nach Libyen oder nach Algerien. Die Tuareg und die Tubu haben sich zu den primären Akteuren im Geschäft mit Grenzüberschreitungen und Sahara-Durchquerungen entwickelt.

Die Sahara:

Barriere, Brücke oder «The second face of the Mediterranean»?¹

Zur Zeit der kolonialen Eroberung Nord- und Westafrikas und der fast zeitgleich beginnenden wissenschaftlichen Erforschung der Region, wurde die Sahara als eine Barriere verstanden, die den sub-saharischen Bereich, den Sahel, vom Maghreb trennte. Die kolonialen Eroberer sowie die Forschungsreisenden hatten logistische Probleme im Durchqueren der Sahara, sodass eine Sichtweise als Barriere die logische Schlussfolgerung ergab. Die Dekolonisation und an-

schließende Nationalstaatenbildung trug dazu bei, den trennenden Aspekt zu fördern indem die Hauptstädte, und damit die Zentren der Macht, an den Rändern der Sahara etabliert wurden. Tripolis, Algier, Nouakchott, Niamey, Bamako oder N'Djamena liegen alle an ihren nördlichen oder südlichen Grenzen und haben ihre Marginalisierung verhärtet. Auch ihre Bewohner, vielfach Nomaden, wurden und werden als marginale Randgruppen verstanden.

Eine andere Sichtweise definiert die Sahara als eine Brücke; früher durch den Karawanenverkehr durch die Sahara, der vom 1. Jahrhundert n. Chr. als das Dromedar als Reit- und Lasttier Einzug in Nordafrika hielt, bis zu seiner Blütezeit im 18. Jahrhundert eine wesentliche Bedeutung für den Austausch an Menschen, Waren und Ideen zwischen Afrika und Europa darstellte. Heute wird die Sahara auch wieder als Brücke definiert, ausgelöst durch irreguläre Migration und das Ausbreiten terroristischer jihadistischer Gruppierungen und ihr befürchtetes Überschwappen auf Europa. Lange Zeit wurde ausschließlich das Mittelmeer als Übergangszone für irreguläre MigrantInnen thematisiert, seit den aktuellen Entwicklungen in Europa steigt das politische Bewusstsein, dass die Sahara, ähnlich dem vom französischen Historiker Fernand Braudel entwickelten Ansatz, das «second face of the Mediterranean»² darstellt. Seine Sicht der mediterranen Welt geht über das Mittelmeer hinaus und inkludiert die Sahara als eine geografische Erweiterung dieser Region.

Schauplatz 1:

Arlit/Niger im Januar 2012 «Agence de Voyage» steht auf dem liebevoll hand bemalten Schild, das die kleine Lehmhütte mitten in Arlit, der Uranabbaustadt³ im Nordniger, ziert. In der Hütte steht ein alter Schreibtisch auf dem Listen mit Namen von PassagierInnen liegen. An der mit dunkelrotem Stoff verkleideten Wand hängen Fotos, die einer touristischen Werbung gleich zeigen, wie die Agentur ihre Passagiere

nach Algerien und Libyen befördert: 28 bis 30 Personen sitzen fein säuberlich geschichtet auf einem Toyota Pickup; jeder von ihnen mit einem Wasserkanister in der Hand.

Vor der Hütte sitzt Aghali; bekleidet mit einem orangen «bazin», einem gestärkten Gewand aus Damast, und einem schwarzen «tagelmust», der Kopfbedeckung der Tuareg-Männer. Aghali arbeitet als Verantwortlicher, wenn der Chef der «Agentur» seine Dependance in Tahua besucht. Zudem ist er «kamosho», ein «Passagier-Auftreiber» und arbeitet als guide, der die Passagiere zu Fuß führt.

Vor dem Libyenkrieg, erklärt Aghali, sind die Autos bis Djanet gefahren, und haben die Passagiere in den Gärten vor der Oase abgesetzt. Im Zuge des Krieges wurden jedoch die Kontrollen der algerischen und nigrischen Sicherheitskräfte verschärft. Seitdem traut sich kaum mehr ein Chauffeur mit seiner illegalen Fracht bis nach Djanet, sondern entlässt seine Passagiere bis zu 70 Kilometer vor dem Ort, mitten in der Sahara. Dadurch ist ein neuer Berufszweig entstanden; jener des «guides», ein lokalkundiger Führer der die Passagiere zu Fuß nach Djanet und oft gleich weiter über das Tafellelet-Gebirge nach Libyen bringt. Rhissa, einer der Chauffeure kommt vorbei, holt sich seine Passagierliste ab, und beklagt sich über die zunehmende Gefährlichkeit durch vermehrte Kontrollen der Militärs auf der Strecke. Auf meine Frage, warum er dennoch als Chauffeur arbeitet, antwortet er mir: «Was sollen wir denn sonst tun!? Wir alle haben Familie, unsere Kinder haben Hunger, wovon sollen wir leben? Von Luft? Im Niger gibt es keine Arbeit. Der Staat tut nichts um uns zu helfen. Entweder werden wir alle Rebellen oder Banditen, oder wir packen unsere Toyotas mit Passagieren und Benzin voll. *Iban eshughl* – keine Arbeit, das ist unser Problem!»⁴

Am Nachmittag treffe ich Aghali in einer kleinen Seitenstraße am Rande von Arlit wieder. «Aufsteigen, aufsteigen!» ruft er und schlichtet 30 Passagiere auf der Lade-

Dr. Ines Kohl, Sozialanthropologin, war von 2005 bis 2015 wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Sozialanthropologie der Österreichischen Akademie der Wissenschaften. www.ines-kohl.com, contact@ines-kohl.com



Bilder 12-15: Ines Kohl

Flüchtlinge auf einem Sahara-Transit, Station Agadez

fläche eines Toyota-Pickups. Es sind alles junge Männer, die sich zwischen Gepäck und zwei Fässern Treibstoff drängen. Jene, die die 3-Tages-Reise durch die Sahara schon mehrmals angetreten sind, schützen ihr Gesicht vor dem Staub, der Hitze des Tages und der Kälte der Nacht mit einem lokaltypischen «tagelmust», und sind im Vergleich zu den anderen relativ gut ausgerüstet. An diesem Tag kommen die meisten Passagiere aus dem Süden Nigers und wollen nach Algerien oder Libyen um dort Arbeit zu finden. Doch auch Männer aus Ghana, Nigeria, Gambia und dem Senegal sind dabei. Sie wollen nicht, dass ich sie fotografiere. Aghali jedoch herrscht sie an, dass sei sein Unternehmen, und ich könne fotografieren was ich wolle. Außerdem, so meint er, «soll Europa doch sehen, welche Strapazen wir auf uns nehmen müssen!»

**Schauplatz 2:
Agadez/Niger im Februar 2013**

Es ist Montag vormittag. Ich stehe mit Mohamed, einem «kamosho», an der sogenannten «barriere», einem Militärcheckpoint an einer der östlichen Ausfahrtspisten aus Agadez. Vor uns stehen dutzende LKW's und ebenso viele Toyota Hilux, alle ohne Nummerntafel. Dazwischen drängen sich Hunderte Passagiere, Händler, die mit ihren Bauchläden letzte Geschäfte machen möchten, und Schafe und Ziegen, die auch auf LKW's verladen werden, und über Dirkou nach Libyen fahren. Jeden Montag versammeln sich die Fahrzeuge an der «barriere», müssen pro Kopf und Ladung einen bestimmten Preis an Kommissariat und Gendarmerie bezahlen und schon wird aus dem illegalen Geschäft ein legaler Transport, der noch dazu von nigrischen Militärs begleitet wird. Die Strecke ist seit dem Libyen-Krieg heiß umkämpft. Zwischen Tubu und Tuareg, den vormals zentralen Akteuren im Geschäft mit der Grenze, ist ein Konkurrenzkampf ausgebrochen, der zudem von Banditen und Alkohol- und Kokainschmugglern genährt wurde. Deshalb gibt es seit 2012 den so-

genannten «combat», eine offizielle Militärbegleitung um Waren und Passagiere auf dem Weg nach Dirkou zu schützen. Ich frage Mohamed nach den Fahrpreisen nach Libyen. «Mit den LKW's zahlst du 80.000 CFA⁵ bis Gatrün, oder 90.000 CFA bis Sebha. Die Toyota Hilux sind teurer: 130.000 CFA pro Person, dafür bist du aber in 3 Tagen in Libyen, während die LKW's schon mal 10 Tage brauchen können. Auf der Strecke gibt es aber viele checkpoints, und sie alle verlangen zusätzliches Geld von den Passagieren. Nigrer zahlen nur 500 CFA, aber von «Ibambaran» und «Igoritan»⁶ werden 3.000, 4.000 oder 5.000 CFA verlangt. Manchmal sogar 10.000 CFA. Wenn sie nicht bezahlen können, werden sie verprügelt oder eingesperrt. Das geht so weiter in Libyen. Dort sitzen seit dem Krieg die Tubu an der Grenze und kontrollieren die gesamte Strecke bis nach Sebha. Dort geht's noch viel schlimmer zu.» Vor einem LKW, auf den gerade Passagiere aufsteigen, stehen drei Freunde von Mohamed, die er mir vorstellt: Siliman, der Chauffeur, Ahmad, der «apprentis», ein junger Lehrling, der für Reparaturen am LKW zuständig ist und Fahrtechnik und Strecke erlernt, und ein zweiter junger Mann, der als «bonne chose» vorgestellt wird. Er kümmert sich um die Verpflegung des Fahrers unterwegs, kocht das Essen und macht Tee. Wie fast alle Akteure, die auf dieser Strecke arbeiten, sind sie Tubu, die zwischen Libyen und dem Niger leben und arbeiten. Mohamed ist einer der wenigen Tuareg hier. Er ist jedoch mit einer libyschen Tubu verheiratet, und konnte so in das Netzwerk ihrer Verwandten einsteigen. Obwohl die libysche Grenze zu Niger seit 17.12.2012⁷ offiziell geschlossen wurde, funktioniert der Verkehr zwischen Agadez und Sebha nach wie vor. Die Tubu konnten in post-Qaddafis Vakuum in Libyen den Osten des Landes für sich beanspruchen und erfuhren ein finanzielles sowie territoriales empowerment. Sie organisieren seitdem einen Großteil des Transportes von

MigrantInnen und Flüchtlingen zwischen Agadez und Sebha und kontrollieren den östlichen Teil der libysch-nigrischen Grenze. Die Tubu erklärten den Tuareg damit die Konkurrenz und stellten ihre einstige Monopolstellung in Frage, was nicht ohne gewalttätige Zwischenfälle von Statten ging.⁸

**«Afrod» und «transa»:
Transportsysteme**

Die als «zentrale mediterrane Route» bezeichnete Strecke (im Unterschied zur westlichen Route, die durch Marokko führt) besteht aus zwei verschiedenen Routen mit unterschiedlichen Akteuren und verschiedenen Fahrzeugen. Lokal werden sie als «afrod» und «transa» bezeichnet.

1) Afrod:

Arlit – Tamanrasset/Djanet – Ghat/Ubari
Diese Strecke wird lokal als «afrod» bezeichnet, mit Toyota Pickup befahren und fast ausschließlich von Tuareg betrieben. «Afrod» leitet sich vom Französischen «la fraude/Schmuggel» ab, hat sich beginnend in den 1960er Jahren etabliert und war ursprünglich eine Strecke, auf der zunächst mit Kamelen, und ab den 1980er Jahren mit Toyotas (lokal Toyota Station genannt), subventionierte Grundnahrungsmittel (u. a. Trockenmilchpulver, Tomaten in der Dose, Speiseöl, Zucker, Nudeln, Reis) von Algerien und Libyen in den verarmten nigrischen Norden transportiert wurden. Diese second economies untergruben jedoch nicht die staatlichen Ökonomien, sondern trugen dazu bei das Warenangebot in Niger zu sichern. In weiterer Folge kam der Schmuggel von billigerem Treibstoff aus Algerien hinzu. Im Nord-Niger z. Bsp. gibt es außer in Arlit und Agadez keine einzige staatliche Tankstelle. Um jedoch die Wasserpumpen in den Gartenanlagen zu versorgen, und LKW-Transporte mit Gemüse in die Oasen zu garantieren braucht es Treibstoff, der nur durch Schmuggel erwerbbar ist. In den 1980er und 1990er Jahren, begin-



nend mit den großen Dürren im Sahel (vor allem die «große» Dürre von 1984 - 1986) und der dadurch ausgelösten ersten Tuareg-Rebellion in Niger (1990 - 1996) bekam «afrod» eine weitere Dimension. Familien wurden aufgrund der Dürre und der Übergriffe der Militärs gezwungen in die Nachbarstaaten zu emigrieren. Infolge diente «afrod» nicht nur jungen Männern um nach Algerien und Libyen zu gelangen um dort zu arbeiten, sondern Frauen und Kinder fuhren mit, um mit ihren transnational verteilten Familien Kontakt halten zu können. So baute sich langsam eine Struktur auf, die auch sub-saharischen MigrantInnen und Flüchtlingen auf ihrem Weg nach Nordafrika und teils weiter nach Europa zu nutzen begann. 28 bis 30, manchmal sogar 32 Passagiere werden pro Toyota Pickup transportiert, und die 1.000 Kilometer lange Strecke dauert im Normalfall drei Tage.⁹

2) Transa:

Agadez - Dirkou - Gatrun - Sebha

Diese Route wird «transa» genannt, leitet sich vom Wort «trans» oder «transit» ab, und beruht auf dem Transport mit großen LKW's. 100 bis 120 Passagiere pro truck und Waren aller Art finden darauf Platz. Die Akteure sind Araber, Tubu, Hausa und nur sehr wenige Tuareg. Die Entwicklung dieser Strecke begann ebenfalls in den 1980 mit den Dürreperioden im Sahel; in den 1990ern führten verschiedene ökonomische und politische Faktoren zu einem zunehmenden Migrationsbedarf von Westafrika in die Maghrebstaaten. Das System der «transa» ist relativ gut erforscht¹⁰ seit es zur Hauptroute von sub-saharischen MigrantInnen Richtung Europa geworden ist. «Transa» ist eine halb-offizielle Strecke entlang mehrerer Militärcheckpoints, die eine Art transit duty verlangen und daraufhin Passagiere auch ohne gültige Papiere passieren lassen, da sich die Personen innerhalb der CEDEAO/ECOWAS (Westafrikanische Wirtschaftsgemeinschaft) bewegen. Im Niger ist es -

solange das Fahrzeug und seine Passagiere registriert werden - somit legal, einen Toyota oder LKW mit «sans-papiers» vollzuladen und bis an die Grenzen von Algerien oder Libyen zu bringen. Über die Grenze ändert sich das: Legaler Transport wird zu illegäler Migration.

Zweifelhafte EU-Strategien Die Sahara, und insbesondere Libyen, waren schon immer ein Raum der Verbindung und des Durchgangs von Menschen, Waren und Ideen: in früheren Zeiten Händler und Forschungsreisende, heute Flüchtlinge und MigrantInnen. Die Routen durch die libysche Sahara werden bis heute für Strategien von Kleinhandel und Schmuggel genutzt. Zwar haben die kolonialen Grenzen und die veränderten Transportmöglichkeiten den Trans-Sahara-Handel im ausgehenden 19. Jahrhundert beendet, die Verbindung zur tripolitanischen Küste hielt sich jedoch bis in beginnende 20. Jahrhunderts, da es einfach der schnellste Weg war um ans Mittelmeer zu gelangen.¹¹ Seit zwei Jahrzehnten ist Libyen der primäre Ausgangspunkt für sub-saharische Flüchtlinge und MigrantInnen auf ihrem Weg nach Europa. Seit 2004 kooperiert die Europäische Union mit Libyen (Across Sahara I, II, SaharaMed¹², TRIM¹³, AVRR¹⁴, TAEX¹⁵, etc.) um gegen die irreguläre Migration vorzugehen. Die EU finanziert Grenzüberwachungen, Rückführung von MigrantInnen, leistet technische Hilfestellung, organisiert Trainings gegen Menschenschmuggel und befürwortete die Errichtung von Abschiebelagern.¹⁶ Laut dem «Global Detention Project»¹⁷ sollen im Jahr 2014 fünfzehn (von insgesamt 26) Anlagen noch in Betrieb gewesen sein. Auch Abschiebekampagnen, auf Arabisch «hamla» genannt, wurden ab 2004 in Libyen durchgeführt, dienten aber nicht dazu MigrantInnen abzuhalten. Oftmals waren diese Kampagnen im Vorfeld bekannt, so dass sich Personen ohne Papiere verbergen konnten, oder aber die libyschen Arbeitgeber und Unternehmer schützten ihre afri-

kanischen ArbeiterInnen, da sie von ihrer Arbeitskraft abhängig waren. Für die EU hat die Zusammenarbeit mit Libyen gut funktioniert, obwohl die Maßnahmen nicht erfolgreich waren, denn die Mittelmeerüberschreitungen hielten unvermindert an, u. a. durch Korruption und Bestechung auf hoher politischer Ebene. Obwohl sich Libyen massiver Menschenrechtsverletzungen und brutaler unmenschlicher Behandlung von Flüchtlingen und MigrantInnen schuldig machte, änderte das nichts an der EU-Strategie. Illegale Transportstrategien konnten sich in Libyen ungehindert entwickeln. Die Verbindung zwischen Ghat im Südwesten nach Sebha und weiter nach Norden wurde lokal als «at-tubbu/die Röhre» bezeichnet. Es handelte sich um eine gut organisierte Verbindung von malischen und nigrischen Tuareg gemeinsam mit libyschen Arabern bei der die Menschenhändler nicht die Straßen sondern Pisten benutzten, militärische Checkpoints umgingen, oder sie bestochen haben. In der Tat war Libyen weder hilfreich, noch effektiv bei der Verhinderung irregulärer Migration in die EU. Nach dem lokalen Motto «fi Libya kull shay mumkin - in Libyen ist alles möglich», erleichterten ineffiziente Kontrollen, unfähige und unwillig Beamte, sich ändernde Richtlinien der nationalen Politik, der chaotische libysche Verwaltungsapparat und al-Qaddafis wechselnde Besonderheiten die Entwicklung von Strategien der Umgehung und Hinterziehung. Doch die Abhängigkeit von Libyens Öl und seine entscheidende Rolle als Barriere gegen unerwünschte MigrantInnen waren die Gründe für die europäischen Doppelstandards im Umgang mit Libyen¹⁸. Al-Qaddafi instrumentalisierte diesen Umstand, profitierte von europäischen Subventionen und stärkte damit seine politische Position. Das ehemalige «enfant terrible» eines «Schurkenstaates» wurde zu einem voll akzeptiert Mitglied der internationalen Politik. Der 2011 ausgebrochene Bürgerkrieg in Li-

