

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 Passagieren 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](mailto: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: Legal 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, sodass 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-



byen hat die Migrationsbewegungen an die libysche Küste nicht wesentlich reduziert. Die brutale Gewalt rivalisierender Gruppen und die allgemeine Unsicherheit machen die Durchquerung Libyens zwar sehr gefährlich, aber dennoch ist diese Route immer noch attraktiver als jene durch Algerien.

Repressive Maßnahmen Algeriens Das EU-Algerische Assoziierungsabkommen, unterzeichnet im Jahr 2002 und 2005 in Kraft getreten, erarbeitete Punkte zur Zusammenarbeit, Kontrolle und Prävention irregulärer Migration. Die Grenzkontrollen Algeriens und seine fixen und mobilen Checkpoints im Land gewähren eine starke Überwachung, und die Strafen für Menschenhändler und irreguläre MigrantInnen sind hoch. Offiziell wird unrechtmäßiger Aufenthalt im Land mit 2 bis 6 Monaten Gefängnis geahndet, direkte oder indirekte Hilfestellungen von illegalen MigrantInnen mit 3 bis 5 Jahren und Menschenhändler werden mit 3 bis 10 Jahren, bei nicht näher beschriebenen «erschwerenden Umständen» mit bis zu 20 Jahren Gefängnis bestraft.¹⁹

In der Realität werden die drastischen Strafen Algeriens jedoch individuell behandelt. Moussa, ein nigrischer Targi²⁰, der lange Zeit zwischen Libyen und Niger pendelte, wurde im Frühling 2008 an der grünen Grenze zwischen Libyen und Algerien (Tin Alkoum) von einer Militärpatrouille aufgegriffen und, da er keine Papiere bei sich trug, inhaftiert. Er erzählt:

«Wir hatten die Grenze schon zu Fuß passiert, sind von den Hunden nicht bemerkt worden, und gingen ein paar Meter auf der Piste Richtung Djanet, als uns zwei «afra» (Anm.: die Militärfahrzeuge Algeriens, allesamt Nissan Patrol, werden lokal so genannt) entgegenkamen. Chance auf Flucht hatten wir keine. Wir waren zu fünft, drei Tuareg, zwei Hausa. Im Gefängnis in Djanet nahmen sie uns alle Wertsachen ab, meinen Schlafsack durfte ich behalten. Wir drei Tuareg kamen in einen offenen Hof zu anderen Tuareg, und mussten uns nur nachts in

ein versperrtes Zimmer zurückziehen. Der Hof war nur von einer hohen Mauer umgeben, über die sogar manche eine Flucht versuchten und schafften. Den Militärs war das anscheinend egal. Sie überprüften nicht wie viele Personen wir täglich waren. Ich hab mich nicht getraut, denn das Gefängnis liegt weit ab von Djanet, und ich hätte den Weg dahin nicht gefunden.

Die beiden Hausa kamen zu den anderen Afrikanern. Die waren Tag und Nacht in einen Raum gesperrt. Nach ein paar Tagen gab es unseren Prozess, dafür wurden wir nach Djanet ins Gericht gefahren. Es war sehr korrekt. Wir bekamen auch alle unsere Wertsachen zurück. Unser Vergehen, illegale Einreise ohne Papiere, sei in Algerien nicht erlaubt, aber sie würden uns vergeben und nicht mit Gefängnis bestrafen, sondern in den Niger zurück schieben. Für mich war das nicht so schlimm, denn ich wollte sowieso dahin zurück.

Nach einer Woche wurden wir mit einem LKW in ein Gefängnis nach Tamanrasset überstellt. Dort ging es anders zu. Wir waren ein paar hundert Menschen in einen großen Raum eingesperrt. Vorn war ein Gitter, dort war das Klo, eine Tonne, aus der der Urin auslief. Wenn du dir keinen Platz hinten an der Wand sichern konntest, musstest du neben der Tonne liegen. Es war ekelhaft. Jeden Tag gab es eine Packung Milchpulver für jeweils 5 Personen, dazu ein Stange Brot pro Person. Abend bekamen wir eine wässrige Linsensuppe. Linsen kann ich bis heute keine mehr essen. Die Militärs meinten, wir sollen uns nicht beklagen, die EU bezahle unser Essen.

Nach zwei Tagen wurden wir nachts auf zwei LWK's verladen. Der eine fuhr nach Bordj Moktar (Grenze zu Mali), der andere nach Assamakka (Grenze zu Niger). Als Proviant schmissen sie uns Brot auf die Ladefläche. Gegen Mittag kamen wir in Assamakka an, wurden abgeladen, der LWK drehte um und fuhr zurück. In Assamakka warteten bereits ein paar Toyota Pickup, die, wenn du genügend Geld hast, dich sofort wieder nach Tamanrasset oder Djanet

zurückbringen. Viele von den abgeschobenen Passagieren drehten sofort wieder um. Ich bekam ein Auto nach Arlit, und fuhr zu meiner Mutter.»

Irregulären MigrantInnen drohen auch in Algerien nur selten längere Gefängnisstrafen. Hart vorgegangen wird jedoch gegen die Akteure im Grenzgeschäft. Tuareg, die sich als Chauffeure zwischen Niger und Libyen betätigen und Passagiere transportieren, werden mit harten Strafen sanktioniert. Haftstrafen von 3, 5 oder gar 10 Jahren sind normal, das Fahrzeug wird eingezogen und kann nur durch eine hohe Kaution wieder freigekauft werden. Dennoch lassen sich viele davon nicht abschrecken, da es eine der wenigen ökonomischen Nischen für sie ist, und die Nachfrage an Transporten nach Norden groß ist.

Geplante EU-Maßnahmen zur Bekämpfung irregulärer Migration Die Sahara war und ist ein Raum der Bewegung von Menschen, Waren und Ideen, und als «second face of the Mediterranean» ein unmittelbarer Nachbar Europas. Die bis dato verfolgten Strategien in Bezug auf Migration durch die Sahara und über das Mittelmeer der EU bezogen sich primär auf eine Bekämpfung der Symptome und wendeten scheinheilige Methoden an um Migration zu verhindern. Derartige Maßnahmen, egal ob in Libyen, Algerien, oder das von EUCAP geplante und finanzierte neue Auffanglager in Agadez/Niger²¹ stellen jedoch keine nachhaltigen Lösungen dar, solange sich die EU nicht den ursächlichen Gründen der Migration stellt.

Das Gipfeltreffen in Valetta/Malta²² im November 2015 wäre eine Chance gewesen; jedoch (wieder) mit einem enttäuschenden Ergebnis. Am 11. und 12. November sondierten europäische und afrikanische Staats- und Regierungschefs die Möglichkeiten für eine engere Zusammenarbeit und erörterten die aktuellen Herausforderungen der Migration. Herkunfts-, Transit- und Zielländer für die Migration seien gemeinsam verantwortlich. Der verab-



Sahara Transit von Arlit zur Mittelmeerküste von Libyen/Algerien

schiedete Aktionsplan sieht folgende Ziele vor: Bekämpfung der Ursachen für irreguläre Migration und Vertreibung, Verbesserung der Zusammenarbeit im Bereich der legalen Migration und Mobilität, mehr Schutz für MigrantInnen und AsylbewerberInnen, Verhinderung und Bekämpfung der irregulären Migration, der Schleusung von MigrantInnen und des Menschenhandels, und eine Verbesserung der Zusammenarbeit bei der Rückführung und Rückübernahme. Doch die Erklärung und der Aktionsplan sind voll von vagen Aussprüchen und sich wiederholenden Vereinbarungen, die bereits an anderer Stelle unterzeichnet wurden 2015.²³

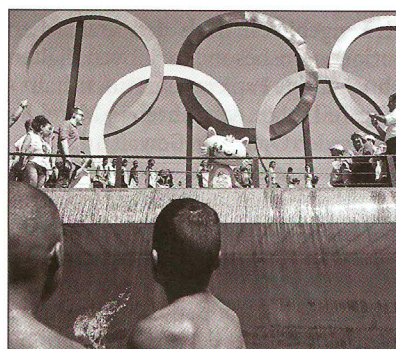
Es steht zu befürchten, dass nach Jahrzehnten der fehlgeleiteten Politik die letztendlich nur Europas Wirtschafts- und machtpolitische Interessen im Visier hatte, sich an den zukünftigen primär repressiven Maßnahmen nichts ändern wird. Anstatt die neo-koloniale Position der EU zu verhärten wäre eine echte ökonomische Unterstützung der westafrikanischen Staaten angebracht, die u. a. die Macht europäischer und multinationaler Konzerne eindämmt und die lokale Wirtschaft fördert, anstatt den Staaten den Import europäischer Produkte aufzwingt. Auch die EU-Forderung nach demokratischen Strukturen war bis jetzt ein billiges Lippenbekenntnis, da sich im Endeffekt nur Allianzen mit konformen Machthabern etabliert haben.

Konzern und Weltmarktführer in der Nukleartechnik AREVA die größten Uranminen der Welt: Somaïr (Exploration seit 1971), Cominak (seit 1978) und Imouraren (geplante Eröffnung 2016).

- 4 Das Gespräch mit Aghali und Rhissa (Namen geändert) fand am 1. Januar 2012 in Arlit statt. Eine ähnliche Passage in: Ines Kohl: Die Sahara, ein schwellendes Pulverfass? Ein Bericht über wirtschaftliche und politische Machtspiele. In: *International II* 2012, S. 12–16. Siehe auch: Ebd., Beautiful Modern Nomads. *Bordercrossing Tuareg between Niger, Algeria and Libya*. Berlin: Reimer, 2009. Ebd., Terminal Sahara. Sub-Saharan migrants and Tuareg stuck in the desert. In: Stichproben. Wiener Zeitschrift für kritische Afrikastudien 28/2015, S. 55–82.
- 5 65.000 CFA sind 100 Euro.
- 6 Lokale Tamasheq-Begriffe für sub-Saharier.
- 7 Radio France International.
- 8 Stevis, M. (2015) Rich smuggling trade fuels daily migration across Mediterranean, 20 April 2015, *The Wall Street Journal*. www.wsj.com/articles/rich-smuggling-trade-fuels-daily-migration-across-mediterranean-1429576356 International State Crime Initiative (2015) Tuareg accuse France of promoting Libya's latest post-Nato war. <http://statecrime.org/state-crime-research/tuareg-accuse-france-promoting-libyas-latest-post-nato-war>
- 9 Ausführliche Beschreibung und Definition von afrod siehe: Ines Kohl: Beautiful Modern Nomads: *Bordercrossing Tuareg between Niger, Algeria and Libya*. Berlin: Reimer, 2009. Ebd., Afrod, le business Touareg avec la frontière. *Nouvelles conditions et défis*. In: *Politique Africaine* 2013/132, S. 139–159. Ebd., Terminal Sahara. Sub-Saharan migrants and Tuareg stuck in the desert. In: Stichproben. *Zeitschrift für kritische Afrikastudien* 28/2015, S. 55–81. Siehe auch: Julien Brachet: *Migrations transsahariennes. Vers un désert cosmopolite et morcelé (Niger)*. Bellecambe-en-Bauges: Editions du Croquant, 2009. Emmanuel Gregoire: *Les migrations oust-africaine en Libye*. In: Laurence Marfaing, Steffen Wippel (Hg.): *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine. Une espace en constant mutation*. Paris: Karthala, 2004, S.173–191.

- 10 Siehe Julien Brachet: *Migrants, Transporteurs et Agents de l'Etat. Rencontre sur l'axe Agadez - Sebha*. In: *Autrepart* 4/nr. 36, 2005. Ebd., *Migrations transsahariennes*, 2009. Ebd., *From One Stage to the Next: Transit and Transport in (trans) Saharan Migrations*. In: Hein De Haas, Mohamed Berriane (Hg.): *African Migrations Research: Methodologies and Methods*. Trenton/New York: Africa World Press, 2012. S. 91–113. Ebd., *Stuck in the Desert*, S. 73–88. Ebd., *Movements of People and Goods*, S. 238–256. Fabrizio Gazzì: Bilal. *Als Illegaler auf dem Weg nach Europa*. München: Kunstmann, 2010. Gregoire, Emmanuel, *Les migrations oust-africaine*, 2004.
- 11 Olivier Pliez, *Le Fezzan, mutation d'une region saharienne*, *Bulletin IRMC*, nr. 67, 3–9.
- 12 www.processusderabat.net/web/index.php/initiatives-in-the-region/saharamed-project
- 13 www.iom.int/jahia/webdav/shared/shared/mainsite/microsites/IDM/workshops/managing_return_migration_042108/presentations_speeches/L_hart_pres.pdf
- 14 www.processusderabat.net/web/index.php/initiatives-in-the-region/saharamed-project
- 15 http://ec.europa.eu/enlargement/tenders/taieux/index_en.htm
- 16 Stefan Brocza, Martina Jäger, 2015: *EU-finanzierte Internierungslager in Libyen*. In Stefan Brocza (ed.): *Die Auslagerung des EU-Grenzregimes. Externalisierung und Exterritorialisierung*. Pro-media: Wien, 145–157.
- 17 www.globaldetentionproject.org/countries/africa/libya/list-of-detention-sites.html
- 18 Matthew Carr, *How Libya kept migrants out of EU – at any costs*, *The Week*, April 5, 2011. www.theweek.co.uk/6515/how-libya-kept-migrants-out-of-eu-at-any-cost
- 19 www.migrationpolicycentre.eu/docs/migration_profiles/Algeria.pdf
- 20 Sgl. mask. von Tuareg (Sgl. fem. Targia, Pl. Tuareg).
- 21 www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2015/05/13-eucap-sahel-niger/
- 22 www.consilium.europa.eu/de/meetings/international-summit/2015/11/11-12/
- 23 www.thebrokeronline.eu/Blogs/Inclusive-Economy-Europe/The-Valletta-Summit-on-migration-a-disappointing-result

- 1 Judith Scheele, James McDougall: Introduction. *Time and Space in the Sahara*. In: James McDougall, Judith Scheele (Hg.): *Saharan Frontiers. Space and Mobility in Northwest Africa*. Bloomington: Indiana Press, 2012, S. 1–21. Ralph Austen: *Trans-Saharan Africa in World History*. Oxford: University Press, 2010. Hélène Claudot-Hawad: *A nomadic fight against immobility: The Tuareg in the Modern State*. In: Dawn Chatty (Hg.) *Nomadic Societies in the Middle East and North Africa. Entering the 21st century*. Brill: London, 2006, 654–681.
- 2 Fernand Braudel: *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Phillip II*. London: Collins, 1972 [1966].
- 3 Im Niger betreibt der französische Kernenergie-



353

iz3w

Spiele von oben – Olympia in Rio de Janeiro

Außerdem ► Gewalt in Mexiko ► Trickfilme aus Afrika ► Studiproteste in Südafrika ...

60 Seiten, € 5,30 + Porto

auch als PDF-Download

iz3w · Tel. 0761-74003 · www.iz3w.org

iz3w ► Zeitschrift zwischen Nord und Süd