

Migranten vor der Durchquerung der Sahara – was noch gefährlicher ist als die Fahrt übers Mittelmeer

Foto: Sascha Montag/Zeitenspiegel für DIE ZEIT

Diese Männer werden wahrscheinlich sterben

Wer aus Westafrika nach Europa flieht, muss durch Agadez im Niger. Besuch in der Hauptstadt des Menschenschmuggels VON FRITZ SCHAAP

AGADEZ/NIGER

Mohamadou Ibrahs Karawane aus drei verbeulten Nissan-Kleinbussen rollt auf den letzten Checkpoint vor Agadez zu. Die Sonne steht hoch, Staub liegt wie eine Glocke über der trockenen Landschaft. Seit dem Morgengrauen haben die Passagiere nichts mehr getrunken. Als der Wagen hält, stürzen sie ins Freie, mindestens 20 Menschen, dabei hat der Bus nur acht Sitze. Unter einem kahlen Baum kaufen sie einem Targi Wasser in Beuteln ab, reißen sie auf und trinken gierig. Dann erhalten sie neue Anweisungen: Alle mit gültigen Papieren sollen in einen Minibus steigen, der Richtung Checkpoint fährt. Die Polizei erwartet sie dort. Unter dem Fahrersitz liegt neben der Kalaschnikow auch ein Bündel Geld. Deshalb lässt die Polizei die anderen beiden Kleinbusse Ibrahs hundert Meter vor dem Checkpoint in ein ausgetrocknetes Flussbett abbiegen, bis sie in einer Wolke aus Staub verschwinden.

Ibrah ist einer der größten Menschenschmuggler von Agadez. Jeden Donnerstag lässt er 50 Motorräder nach Nigeria fahren, das südlich an den Niger grenzt, um dort die Migranten abzuholen. Sie fahren durch den Busch bis hinter die Grenze nach Zinder. Nur selten halten nigrische Polizisten sie auf. Die prügelten dann drauflos, sagt Ibrah, und nähmen den Migranten das Geld ab, bevor sie sie weiterfahren ließen. In Zinder steigen die Migranten in Busse, die sie nach Agadez bringen: fünf Busse, alle zwei Tage, Hunderte Menschen.

Ein Leben in Westafrika ist oft eine Qual, aus der die Hoffnung erwächst, dass die Not überwunden werden kann. In der Ferne. So werden die Vergessenen dieses leidenden Kontinents zur begehrten Handelsware. Bevor sie entkräftet in Europa ankommen, bevor sie auf der Flucht ersticken, ertrinken, verdursten, totgeschlagen werden, tragen sie ihren Teil dazu bei, dass eine heruntergekommene Stadt im ärmsten Land der Erde einen bescheidenen Boom erlebt: Agadez. Der Schmuggel mit Migranten ist hier zum wichtigsten Wirtschaftszweig geworden. Hinter der Stadt fängt die Sahara an, auf der anderen Seite der Wüste liegt Libyen. Libyen wiederum grenzt ans Mittelmeer, und ans Mittelmeer grenzt Europa. 90 Prozent aller westafrikanischen Migranten haben Agadez passiert, wenn sie dort ankommen.

Agadez ist die Hauptstadt der Schmuggler. Es werden Waffen geschmuggelt, Kokain und Heroin auf dem Weg von Nigeria nach Europa, das Schmerzmittel Tramal für den nordafrikanischen Markt – und Menschen. 16 000 Migranten erreichen und verlassen Agadez jede Woche. Die Straßen sind staubig, die Häuser heruntergekommen, doch seit Kurzem gehören Banken und Geldautomaten und Autohändler zum Straßenbild. Denn jeder verdient an den Migranten: Nicht nur die Schmuggler, auch die Autohändler, die ihnen Wagen verkaufen, die Banken, die Besitzer der Unterkünfte, die hier nur »Ghettos« genannt werden, die Männer, die Wasser am Straßenrand anbieten, und auch die Polizei und die Armee. Die Migration ist der wirtschaftliche Motor, der die Stadt am Leben hält.

Niemand hat ein Interesse daran, dies zu ändern. Nur die EU natürlich, die die Flüchtlingszahlen vermindern will. Doch was kann sie anbieten, wenn die andere Seite zufrieden ist? Die EU wünscht sich nichts mehr, als endlich die Migrantenströme zu ordnen. Diese Versuche stoßen aber auf die brutale Unordnung, die Europa umgibt. Wenn Polizist nur ein anderes Wort für Krimineller ist, wie will man eine gemeinsame Sprache finden? Wie kann man sich auf Deals mit Politikern verlassen, die damit ihrer eigenen Wirtschaft schaden würden?

In einem traditionellen Tuareg-Gewand, den Turban auf dem Kopf, sitzt Ibrah am Nachmittag auf dem Dach eines Hauses an der Hauptstraße. Ein Sandsturm färbt am Horizont den Himmel orange. 78 Männer und Frauen hat Ibrah soeben in verschiedenen Ghettos abgeladen. Auf den umzäunten Grundstücken am Stadtrand verbringen die Menschen das Wochenende, bis die Schmuggler sie am Montag verladen, um mit ihnen weiter nach Libyen oder Algerien zu fahren. Ibrah hat jetzt den Rest des Tages frei, bevor er nachts zurück nach Zinder fährt.

Wie viele Schmuggler war Ibrah früher Tour-Guide. Agadez zählt zum Unesco-Weltkulturerbe, vor ein paar Jahren noch flogen internationale Airlines hierher. Ibrah fuhr die Touristen durch die Wüste, zeigte ihnen die Altstadt, das berühmte Minarett, fuhr sie bis nach Zinder. Dann kamen die Tuareg-Revolten in den frühen neunziger Jahre, dann die Islamisten. Nachdem eine Gruppe Dschihadisten 2010 fünf Franzosen verschleppt hatte, war es vorbei mit dem Tourismus. Die Routen, die Ibrah damals gefahren war, fährt er aber immer noch.

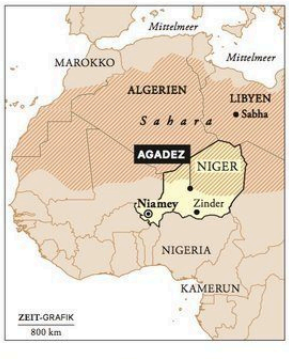
»Ich mag meinen Job nicht. Es ist eine dreckige Arbeit«, sagt er. Besonders der Frauenhandel aus Nigeria nach Europa ekelt ihn an. Er bringt die Migranten nur bis nach Agadez, doch er weiß genau, wie es ihnen ergeht, wenn sie in Libyen ankommen, wo sie verkauft, misshandelt, manchmal getötet werden, denn er übergibt sie an die Männer, die das tun. »Wenn es etwas anderes gäbe, würde ich sofort aufhören. Die EU sollte mit uns Schmugglern zusammenarbeiten. Wir sind die Einzigen, die die Macht haben, dem Ganzen ein Ende zu bereiten.«

Die EU hat ihre Wünsche der Regierung in Niamey, der Hauptstadt von Niger, vorgetragen. Außenminister Frank-Walter Steinmeier rief sie noch einmal in Erinnerung, als er im Mai den Niger besuchte: Migrationskontrolle, Grenzsicherung, Bekämpfung des Menschenschmuggels. EUCAP, eine zivile Mission der Europäischen Union, trainiert örtliche Sicherheitskräfte. Ein sogenanntes Multifunktionales Zentrum soll Migranten über die Gefahren der Reise und auch über die schlechten Asylchancen aufklären. Schon im vergangenen Herbst sollte es eröffnet werden. Wann es tatsächlich gebaut wird, weiß auch bei der EU im Niger niemand so genau. In Afrika baut man nicht mal schnell eine Struktur auf, vor allem wenn es der Regierung nicht passt, die schließlich an dem Ast sägen soll, auf dem sie sitzt. Außer dem Bergbau gibt es in Niger kaum nennenswerte Wirtschaftszweige.

Das sei das Hauptproblem mit der EU, sagt auch Ibrah: »Sie unterstützt Polizei und Militär.« Er lacht. »Aber *ich* bezahle Polizei und Militär. Wir alle bezahlen sie. Warum sollten die sich ins eigene Fleisch schneiden und gegen uns vorgehen? Wir sind ihre beste Einnahmequelle. Die machen Hunderttausende von Euros jede Woche.«

Im vergangenen Jahr wurde im Niger auf Drängen der EU ein Gesetz gegen den Menschenschmuggel erlassen. Ibrah sagt: »Das hat nichts geändert. Die Migranten müssen jetzt in den Ghettos bleiben, das ist alles, denn sonst nimmt ihnen die Polizei ihr gesamtes Geld ab. Aber es werden mehr Migranten, nicht weniger. Jede Woche.« Das neue Gesetz hat die Lage eher verschlechtert, denn die in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkten Migranten können nun von den Schmugglern noch leichter ausgenutzt werden, da sie nicht mal ihre Einkäufe in der Stadt allein erledigen können.

Unter den Migranten, die Ibrah keine zwei Wochen zuvor nach Agadez gebracht hat, war auch Ndoutoumou Ovidi. Er ist 20 Jahre alt, ehemaliger hoffnungsvoller Amateurfußballer. Mager jetzt, wegen seiner Hepatitis und der entzündeten Wunden. Er sitzt auf einem schattigen Sandplatz im weiten Hof des Gebäudes der IOM, einer internationalen



Hilfsorganisation. Nach dem Schulabschluss im vergangenen Jahr in Kamerun wollte er weg. »Ich werde auf die Uni gehen und unsere Familie unterstützen«, sagte er zu seinem Vater, einem Bauern. Das Geld für die Uni konnte der Vater nicht aufbringen. Ovidi weinte, klagte so lange, bis der Vater ihm für die Flucht all seine Ersparnisse überließ, auch die Großeltern verkauften ein paar Tiere aus ihrer Herde. Ovidis Ziel war Marokko, so weit ist er gekommen. Danach Europa. Das hat er nicht geschafft.

»Ich wusste nicht, was mich erwartet«, sagt er. »Keiner von uns weiß, was ihn erwartet.« Ovidi schaut sich um, zeigt auf die Männer, die schweigend und rauchend hier im Schatten sitzen. Alle sind sie Rückkehrer, Gescheiterte. Sie haben ihre Dörfer voller Zuversicht verlassen, junge Männer, auf die die ganze Gemeinschaft setzt, alle geben Geld in der Hoffnung, etwas davon zurückzubekommen, wenn der fortgeschickte Sohn einmal in Europa angekommen ist. Sie kehren mit leeren Händen zurück. Das ist nicht nur eine Schande, sondern auch ein finanzielles Desaster für die Gemeinschaft.

»Man muss den Menschen erzählen, was auf sie zukommt, wenn sie sich auf den Weg machen«, sagt Ovidi. Wenige wissen, wie schlecht die Chancen auf Asyl für sogenannte Wirtschaftsflüchtlinge sind. Von den Gefahren einer dreitägigen Fahrt durch die Wüste haben die wenigsten gehört, und dass ein Meer zwischen Afrika und Europa liegt, ist manchen auch neu. »Wir fahren erst mal nach Norden« ist ein Satz, der hier in Agadez sehr häufig fällt.

Ovidi machte sich vor zwei Wochen ebenfalls ahnungslos auf den Weg. Ein Freund war über Marokko nach Europa gelangt, also entschied er sich für dieselbe Route. Auf einem Pick-up-Truck geht es durch die Wüste. Um sich festzuhalten, rammt man einen Stock zwischen die Rucksäcke und Taschen, die am Boden der Ladefläche liegen, und umklammert den Stock mit den Beinen. Nicht selten fallen Passagiere von der Ladefläche. Nicht immer werden sie wieder aufgesammelt.

Die Wüste ist gefährlicher als das Meer. Doch von den Toten in der Wüste gibt es keine Bilder. Genaue Zahlen existieren nicht. Die IOM geht davon aus, dass mehr Menschen bei der Fahrt durch die Sahara sterben als beim Überqueren des Mittelmeers. Banditen überfallen die Wagen, Pannen zwingen die Reisenden zu Fußmärschen, und wenn ein Fahrer die Orientierung verliert, sterben meist alle. Gerade sind an der algerischen Grenze 34 Leichen gefunden worden.

Ovidi erzählt, der Wagen, auf dem er kauerte, habe 30 Kilometer vor der algerischen Grenze angehalten. »Seht ihr das Licht dort am Horizont, sagte der Fahrer, »dort lauft ihr hin.« Er selbst kehrt lieber um, das Grenzgebiet ist ihm zu gefährlich. Männer, Frauen und Kinder laufen also im Dunkel der Nacht durch die Wüste. Bis zur Grenze nach Marokko braucht Ovidi weitere drei Tage. Dort schließt er sich einer Gruppe an: Die Männer und Frauen geben ihr letztes Geld ein paar Algeriern, damit die sie über die Grenze bringen. Es warten schon die nächsten Verbrecher: ein Trupp Marokkaner, die Geld wollen. Sie schlagen die drei Jungen fast bewusstlos und vergewaltigen die Frauen. Ovidi findet einen Arzt, der ihn behandelt. Der diagnostiziert eine Hepatitis. Das ist der Moment, in dem die Hoffnung Ovidi verlässt. Mit dem Bus fährt er zurück durch die Wüste nach Agadez.

Dort, im Stadtteil Dagmanett, wo die Stadt bald zur Wüste wird, steht Al-Husseini in seinem Ghetto, in dem auch Ovidi sein Transit-Wochenende verbrachte. Al-Husseini spielt mit seiner Tochter, verkauft nebenbei ein paar fluchenden Nigerianern Wasserflaschen zu horrenden Preisen. Al-Husseini ist ein wohlgenährter Mittvierziger, der in all der Armut die Gelassenheit eines Besserverdienenden ausstrahlt. Neben ihm trägt ein Libyer die Namen der Migranten in Listen ein. »Damit wir später wissen, wen wir wo übergeben.« Hier, in Dagmanett, wird aus Menschenschmuggel Menschenhandel. Die Migration hat dem zerfallenden Libyen noch einen zweiten Wirtschaftszweig eröffnet. *Ginem bashi*, »Haus des Kredits«, so heißen in Libyen die Häuser der Männer, die Menschen kaufen. Al-Husseini erklärt, wie das Geschäft funktioniert. »Für einen Teil zahlt der Mittelsmann, der die Menschen hergebracht hat, den Fahrpreis. Manchmal zahlt er nur die Hälfte und sagt, wir kriegen den Rest in Libyen. Das ist oft nicht der Fall.« Dann verkaufen die Schmuggler die Migranten an Libyer, die ebenjene Häuser des Kredits betreiben. Dort werden sie so lange festgehalten, gefoltert und als Arbeitssklaven eingesetzt, bis ihre Familien Lösegeld schicken.

»Manchmal ordern die Libyer auch Migranten. Dann rufen sie uns an und sagen, sie wollen 20 Mann haben. Wir schicken ihnen dann 20 Leute nach Sabha, der ersten großen Stadt im Süden Libyens«, erklärt er lächelnd. An der Grenze oder in Sabha werden die Migranten den kriminellen Banden übergeben. Rückkehrer sprechen von Schlägen mit Stöcken und Eisenstangen, sexuellen Misshandlungen, Elektroschocks und Mord. Das Lösegeld, das die Banden fordern, beträgt zwischen 200 und 8000 Dollar, so berichtet es auch Amnesty International. Auf dem Rückweg schmuggelt Al-Husseini Waffen aus Libyen nach Agadez und dann weiter nach Mali oder in den Tschad, wo er sie an Islamisten verkauft.

Es ist Montagabend, die Pick-ups werden beladen. Im Ghetto machen sich die Männer und Frauen, die dem Elend Westafrikas entkommen wollen, bereit für die Wüste. Al-Husseini kontrolliert die Rucksäcke und sammelt die Handys ein, damit die Polizisten sie an den Checkpoints nicht stehlen. Es wird langsam dunkel in dem kleinen Hof. Zwischen Müll, Generatoren und Reisetaschen irren vier kleine Gazellen umher, wie aus einer anderen, besseren Welt entsandt. »Meine Haustiere«, sagt Al-Husseini.

28 Männer und Frauen pfercht Al-Husseini dann auf den ersten Pick-up. Vier weitere stehen mit laufendem Motor in der heißen Abendluft. Wie jeden Montagabend vibriert jetzt das Leben in den schmutzigen Straßen der Stadt. In den Lebensmittelläden werden letzte Proviantkäufe getätigt, schon den ganzen Tag sorgen Geldtransfergeschäfte für Rekordumsätze, Tuareg verkaufen auf den Straßen die Stöcke, an denen sich die Migranten auf den Trucks festhalten. Immer mehr Autos rasen nun Richtung Norden, Richtung Stadtgrenze, wo die Polizeistation liegt. Dort sammeln sich die Trucks. Ein leitender Polizeioffizier lässt sich von einem Untergebenen auf einem Motorrad umherfahren. Er fährt von Schmuggler zu Schmuggler. In den Autos halten die vermummten Fahrer das Geld bereit. Der Polizist zählt sein Anteil. Knapp 80 Euro nimmt er pro Auto. Als er bemerkt, dass er von einem Fremden beobachtet wird, droht er mit Haft. Allerdings halbherzig: Viel kann ihm schließlich nicht passieren. Sechs weitere solche Checkpoints werden bis zur libyschen Grenzen folgen. Das Militär für seinen Teil schickt jeden Montag ein paar Wagen los nach Norden. Gegen Zahlung einer Bestechungssumme können sich die Schmuggler dem Konvoi anschließen. Zumindest für 200 Kilometer der Strecke sind sie so vor Banditen sicher.

Am nächsten Tag bricht Ovidi auf Richtung Süden, es geht zurück nach Kamerun. Der Weg nach Norden, sagt er, sei ein mühsamer und teurer Weg in den Tod.