

DiePresse.com | Politik | Außenpolitik |  Artikel drucken

Flüchtlinge: Wo Europas Lockruf anschwillt

23.11.2013 | 18:41 | von ALFRED HACKENSBERGER (Die Presse)

An Libyens Gestaden stranden abertausende Flüchtlinge aus Afrika und Asien, die der Verheißung des Westens folgen. Ein Lokalausweis bei Schleppern, der Polizei und in Flüchtlingslagern.

Der warme Abendwind fährt durch die Palmen am Strand und bläst Sand in den Vorgarten. „Heute fährt kein Boot nach Lampedusa, das Wetter ist zu schlecht“, stellt Abu Salem auf der Terrasse seiner großzügigen, zweistöckigen Villa fest. Er zeigt auf das Meer hinaus zu den hohen Wellen, deren weiße Gischt in der Dunkelheit zu erkennen ist.

Abu Salem weiß, wovon er spricht. Er ist ein Menschenmuggler, der Flüchtlinge über das Mittelmeer illegal nach Europa bringt. Sein Standort ist Zuwara, eine Hafenstadt an der libyschen Küste, von der es nur 154 Seemeilen, umgerechnet 291 Kilometer, nach Italien sind. Das ist die kürzeste Fahrtstrecke von Libyen nach Europa. „Das wissen die Flüchtlinge natürlich“, erklärt Abu Salem. „Sie kommen aus ganz Afrika zu uns, auch aus Syrien oder sogar aus Bangladesch und Pakistan. Und sie werden immer mehr, denn hier in Zuwara fahren wir das ganze Jahr hindurch, ohne Pause.“

Schwieriger unter Gaddafi. Der 38-Jährige ist seit 2005 „im Geschäft“ und will rund 45 Boote über das Meer nach Italien geschickt haben. 2013 seien es bisher fünf gewesen. „In der Zeit Muammar Gaddafis war alles viel schwieriger“, erzählt Abu Salem. „Man musste übervorsichtig sein, viel Geld für die Bestechung von Polizei, Militär und Geheimdienst ausgeben.“ Aber heute, nach der Revolution, sei alles einfach geworden. „Es gibt kein Regime mehr, das alle überwacht, und die neuen Sicherheitsbehörden sind klein und chancenlos“, merkt er lächelnd an.

Vor der Küste Zuwaras hatte ein Teil der Migranten das Unglücksboot bestiegen, das am 3. Oktober vor Lampedusa sank. Dabei starben 359 Menschen. Abu Salem behauptet, bei ihm habe es noch nie einen Unfall gegeben. „Andere stecken 200 Menschen auf ein 18 Meter langes Boot. Bei mir sind es nur 180. Ich überlade meine Boote nicht.“ Bequem sei das nicht, aber er sei ja auch kein Flugkapitän, der eine angenehme Reise verspreche, fügt er hinzu. „Fehler macht nur die neue, junge Generation der Schmuggler“, sagt der 38-Jährige. „Sie haben keine Erfahrung und denken nur ans Geld.“

Das behauptet auch Faraj, ein „Geschäftskollege“, der seit 2003 weit über 70 Boote nach Italien schickte. 2013 sollen es allein zwölf gewesen sein. Das letzte davon sei im September ausgelaufen. „Der Kapitän weiß nicht, was er tut; der Mechaniker kann keine Maschine reparieren.“ So kämen die Schiffsunglücke zustande. Faraj vergisst dabei zu erwähnen, dass der Kapitän und der Maschinist, die meist aus Ägypten oder Tunesien stammen, keine Profis sind. Sie werden in zwei, drei Tagen im Umgang mit GPS, Satellitentelefonen und Motoren trainiert. „Sie bekommen eine Decke über den Kopf und lernen so, sich mit dem GPS-Gerät zurechtzufinden.“

Kapitän und Maschinist sind bis zur Abfahrt getrennt von der „Fracht“ – den Migranten – untergebracht. Die Flüchtlinge werden in einer Lagerhalle oder in alten, verlassenem Häusern kaserniert. Je nach Größe des Boots sind es zwischen 70 und 500 Menschen. Ob Männer, Frauen oder Kinder, niemand darf das „Frachtlager“ verlassen. Mobiltelefone werden abgenommen. Jede Kommunikation mit der Außenwelt ist verboten. „Das kann eine Woche

oder zwei Monate dauern“, erklärt Faraj. Das hängt von Logistikproblemen und dem Wetter ab. Zum Zeitvertreib gibt es nur einen Fernseher. „Das ist wie im Gefängnis“, gibt der 45-Jährige unumwunden zu. Es gebe nur eine einzige Toilette, die nicht funktioniere. Der Gestank sei unerträglich. Reibereien seien an der Tagesordnung, je länger die Wartezeit dauere.

„Ich konnte die Türe oft nur mit einem Dobermann-Kampfhund aufmachen“, erinnert sich Faraj. „Aber es geht nicht anders. Schließlich arbeiten wir in der Illegalität.“ Heute hat Faraj mit den Migranten persönlich nichts mehr zu tun. Er ist wie ein Grossist, der „Frachtkontingente“ von seinen Kontakten in Ägypten, Sudan, Marokko oder Tschad kauft und sie von lokalen Repräsentanten „verarbeiten“ lässt. Das Geld dafür wird über Hawala – ein informelles, privates Überweisungssystem – bezahlt, das wie Western Union funktioniert.

Zusätzliche Tortur. Für die Migranten ist die Inhaftierung eine zusätzliche Tortur. Sie waren oft ein, zwei Monate unterwegs, um nach Zuwara zu kommen. Der überwiegende Teil muss in Libyen erst das Geld für die Überfahrt erarbeiten. Das kann ein, zwei Jahre dauern. Im Zentrum von Zuwara ist Ibrahim aus dem Niger einer von vielen Migranten, die an der Straße auf Arbeit warten. „An einem guten Tag verdiene ich 30 Euro auf dem Bau“, erklärt er. „Ich muss Geld nach Hause schicken, hier leben und etwas für die Fahrt nach Italien zurücklegen.“ Sein ältester Bruder hat in seinem Heimatdorf Taua, in der Nähe von Agades, für die Reise nach Libyen einen Kredit aufgenommen. „Wenn ich nicht nach Italien komme, ist es ein Desaster.“ Der Sohn eines Bauern wurde, wie allen anderen Migranten, von einem Landsmann in Libyen von Ort zu Ort dirigiert.

Faraj und Abu Salem sind mit dem Migrantenschmuggel reich geworden. Sie haben große Häuser, neue Autos und ein gut gefülltes Bankkonto. „Ich fahre nur Mercedes“, sagt Faraj und zeigt den Stern auf seinem Autoschlüssel. Zwischen 700 Euro und 900 Euro kostet die Überfahrt. Kinder und Erwachsene zahlen den gleichen Preis. Nur für Babys ist es gratis, wenn sie von den Müttern im Arm gehalten werden können. Von den Migranten wird abkassiert, bevor sie im „Frachtlager“ eingesperrt werden. „Natürlich mag ich das Geld, aber wenn mich Migranten aus Italien anrufen und sich bedanken, wird mir warm ums Herz.“ Er sei der einzige Schmuggler, der Schwimmwesten an seine „Fracht“ ausbebe.

Faraj fährt mit jedem seiner Boote bis zur Grenze der internationalen Gewässer, um sicherzugehen, dass sie auf richtigem Kurs liegen. Von da an übernehme ein „Operationsteam“ das Schiff. Über das Satellitentelefon gibt der Kapitän alle zwei, drei Stunden seine Koordinaten durch. Am Computer wird seine Position auf Seekarten verglichen und notfalls korrigiert. Sobald Italiens Küste in Sicht ist, werden GPS, Satellitentelefon und SIM-Karte getrennt ins Wasser geworfen. Im Operationsraum sitzt neben dem Koordinator und Faraj auch der Bootsbesitzer. Er bekommt die 45.000 Euro für sein Schiff nur dann, wenn die Überfahrt glattgeht und der Motor keinen Schaden nimmt. Ansonsten geht er leer aus.

Normalerweise dauert die Überfahrt auf einem Fischerboot nicht länger als 18 Stunden. Faraj lässt Benzin für 24 Stunden, Wasser und Verpflegung für sechs Extratage auf die Schiffe laden. „Das machen die neuen, jungen Kollegen nicht“, betont der altgediente Schmuggler. Für die Menschen auf dem Boot, das im Oktober vor Lampedusa kenterte, wäre selbst Farajs vermeintliche Großzügigkeit bei Weitem nicht ausreichend gewesen. Die Migranten waren insgesamt 13 Tage auf ihrem Schiff unterwegs, weil die Maschine ausgefallen war.

Überfordert. „Wir sind hoffnungslos überfordert“, gibt Abubakar al-Idrissi von der Polizei in Zuwara zu. „Wir haben nicht genug Personal, zu wenige Autos und Schiffe, um unseren Küstenstreifen von 110 Kilometern zu überwachen.“ Er fährt zum Machuk-Strand, an dem sie vor drei Monaten eine tote schwangere Frau fanden. Der 32-Jährige erzählt: „Mir haben Migranten berichtet, dass Menschen oft ins Meer geworfen werden, wenn zu wenig Platz ist.“

In Zodiac-Schlauchboote mit schnellem Außenbordmotor würden oft 70 Menschen gequetscht, obwohl nur Platz für ein Drittel davon wäre.

Allein heuer hat die Polizei in Zuwara 45 Zodiacs und 25 Fischerboote konfisziert. Von den etwa 7000 Flüchtlingen, die darauf nach Italien wollten, wurden 2000 verhaftet. „Wir haben so wenig Personal, dass die meisten Leute am Strand entwischen können.“

Hilfe von der EU habe seine Polizeistation nicht bekommen. Er meint damit die Eubam, deren Vertreter seit April in Tripolis sind. „Wir können nicht alles gleichzeitig machen“, erläutert dagegen Antti Hartikainen, der Leiter der EU-Mission für integriertes Grenzmanagement. „Wir haben in verschiedenen Städten zweitägige Trainingskurse für Grenzpersonal abgehalten.“ Die Eubam sei ein langfristiges, auf Jahre hin ausgelegtes Programm. Schließlich hat Libyen eine 1880 Kilometer lange Küste und 4500 Kilometer Landesgrenzen.

Schokocroissants statt Jeeps. „Die Seminare der EU sind sinnlos“, meint Oberst Abdellatif Abulamuscha, der Chef der Behörde für illegale Immigration in Tripolis, die für die Registrierung und Deportation von Migranten zuständig ist. „Um dem Problem wirklich zu begegnen, müsste man das Hauptquartier im Süden Libyens installieren.“ Der Oberst legt eine Landkarte auf den Schreibtisch und deutet auf die beiden Wüstenstädte Sebha und al-Kufra, die als Transitpunkte für alle Migranten dienen, die die Sahara durchqueren. „Von der EU haben wir außer 250 Schachteln mit Schokocroissants nichts erhalten“, behauptet der Oberst. Dazu habe es einige T-Shirts mit EU-Emblem gegeben. Man bräuchte Geländewagen, Hubschrauber und Boote.

In der ehemaligen Polizeikaserne in Tweischa nahe Tripolis sind rund 400 Flüchtlinge nach Nationalitäten in verschiedenen Hallen untergebracht. „Sie bleiben oft ein Jahr, bis sie mit dem Bus an die Grenze in der Sahara gebracht und abgeschoben werden“, sagt Ahmed Salama, der Kommandant des Lagers. „Hier haben wir 120 Äthiopier und Somalier.“ Mehrere der Internierten sagen: „Wir wollen nach Hause. Wir sind alle schon sechs oder acht Monate hier.“ Ibrahim aus Gambia beschwert sich über das schlechte Essen: „Zum Frühstück Brot und Saft, mittags Makkaroni und abends Soße mit Brot.“

„Wir haben so viele Nationalitäten, dass ich sie gar nicht alle aufzählen kann“, sagt der Kommandant. „Pakistanis, Ägypter, Eritreer.“ Er könne nichts dafür, dass diese Leute so lange hier blieben, rechtfertigt sich Salama. Die Bürokratie in Tripolis sei eben langsam. Aber die Migranten hätten es noch gut, meint er. „Normalerweise sind hier 1200 Flüchtlinge untergebracht. Und Fußball spielen können sie auch.“