SSOAR

Open Access Repository
www.ssoar.info

Die Ökonomie des ausbeuterischen Transits: Lebensbedingungen von Migrantinnen und Asylsuchenden in Indonesien und Libyen

Missbach, Antje; Phillips, Melissa

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:
Verlag Barbara Budrich

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:
Missbach, A., & Phillips, M. (2015). Die Ökonomie des ausbeuterischen Transits: Lebensbedingungen von Migrantinnen und Asylsuchenden in Indonesien und Libyen. *PERIPHERIE - Politik, Ökonomie, Kultur*, *35*(2), 170-192. https://doi.org/10.3224/peripherie.v35i138-139.24295

Nutzungsbedingungen:
Dieser Text wird unter einer CC BY-SA Lizenz (Namensnennung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier: https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de

Terms of use:
This document is made available under a CC BY-SA Licence (Attribution-ShareAlike). For more Information see: https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0

gesis Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Diese Version ist zitierbar unter / This version is citable under:
https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-63750-7

Antje Missbach & Melissa Phillips

Die Ökonomie des ausbeuterischen Transits
Lebensbedingungen von Migrant*innen und Asylsuchenden in Indonesien und Libyen

Keywords: transit migration, Indonesia, Libya, exploitation, border protection
Schlagwörter: Transitmigration, Indonesien, Libyen, Ausbeutung, Grenzschutz

Transit und die Grenzregime des Globalen Nordens

Irreguläre Migration bringt komplexe Routen mit sich, und für nur wenige Asylsuchende, Flüchtlinge und Migrant*innen enden sie im Globalen Norden. Weitaus mehr dieser Menschen verharren ungewollt in Transitorten – Orten, die auf dem Weg von den Herkunftsländern in die Zielländer liegen. Sie befinden sich für signifikante Zeiträume im Transit, oftmals mit ausgedehnten Aufenthalten in verschiedenen Ländern und mit einer entsprechend unsicheren Zukunft (Papadopoulou-Kourkoula 2008). Für ein besseres Verständnis von irregulären Migrationsbewegungen bedarf es eines genaueren Blicks auf Transitorte und die Situationen von Transitmigrant*innen als bisher.

So lange bis Transitmigrant*innen einen Ort erreichen, an dem sie sich sicher genug fühlen, um einen Asylantrag zu stellen oder sogar Arbeit zu finden, reisen sie in der Regel klandestin – in der Hoffnung, den Behörden weitestgehend aus dem Weg zu gehen. Während ihrer „zerstückelten" oder, wie es anderenorts heißt, „schrittweisen" Reisen begeben sie sich notwendigerweise auf Routen voller Überraschungen und unvorhersehbarer Situationen (Schapendonk 2010). Gesetzeshüter*innen nehmen meist nur die Irregularität und den klandestinen Charakter dieser Mobilität wahr. Sie übersehen dabei, was diese zerstückelten Reisen tatsächlich sind: ein Suchen nach unmittelbarer Sicherheit und Schutz sowie nach einer aussichtsreicheren Zukunft.

Vielerorts werden Asylsuchende für willkürliche Zeiträume eingesperrt, bevor sie einen Asylantrag stellen können. Dadurch werden ihre Reisen auf der Suche nach Sicherheit unterbrochen und abrupt gestoppt. Insbesondere an Grenzen und in Grenzzonen wird die Mobilität der Transitmigrant*innen

PERIPHERIE Nr. 138/139, 35. Jg. 2015, Verlag Westfälisches Dampfboot, Münster, S. 170-192

durch verschiedene Mechanismen des Unterbrechens und des Abfangens erschwert. Nichtsdestotrotz werden sie immer wieder Wege finden, staatlich errichtete Barrieren in Transitländern zu überwinden und doch noch ein anderes, sicheres Landes zu erreichen.

In unserem Beitrag nehmen wir zunächst die Bedingungen des Transits als eines physischen, von Transitmigrant*innen bewohnten Ortes in den Blick. Dann gehen wir auf Transit als einen Migrationsprozess ein und erörtern die spezifischen Grenzregime der angrenzenden Staaten, die versuchen, Transitmigrant*innen in ihrer Mobilität einzuschränken, und dadurch den Transit überhaupt erst schaffen. Anschließend vergleichen wir die Situation von Transitmigrant*innen in Indonesien auf dem Weg nach Australien mit der von in Libyen festsitzenden Transitmigrant*innen, die nach Italien gelangen wollen. Unseren Beobachtungen zufolge sind Asylsuchende umso stärker ökonomischen und anderen Formen der Ausbeutung ausgesetzt, je länger sie im Schwebezustand des Transits ausharren müssen. Wir gehen detailliert auf die Ausbeutung von Asylsuchenden und undokumentierten Migrant*innen durch (korrupte) staatliche und nicht-staatliche Akteure ein. Diese Ausbeutung stellt eine unbeabsichtigte Konsequenz der aktuellen, von den Regierungen Australiens und der Europäischen Union (EU) vorangetriebenen Grenzregime dar.

Indonesien und Libyen sind wichtige Orte für Transitmigrant*innen. Beide Länder sind vor allem strategisch günstig gelegene Orte, denn sie befinden sich in Nachbarschaft zu den sehr gefragten Zielländern Australien bzw. Italien. Sowohl Indonesien als auch Libyen fungieren als „Pförtner" für ihre mächtigen Nachbarn. Mit seinen mehr als 17.000 Inseln ist Indonesien der weltgrößte Inselstaat. Das Land hat zudem die weltweit größte muslimische Bevölkerung sowie die stärkste Wirtschaft Südostasiens. Libyen ist schon lange Ziel von Migrant*innen wie auch Transitland für Afrikaner*innen auf dem Weg nach Europa. Gründe dafür sind ebenfalls die geographischen Lage, die Anwesenheit von Schlepper-Netzwerken und die zeitweilig vorhandenen Arbeitsmöglichkeiten.

Im Laufe der letzten Jahrzehnte wurden Indonesien und Libyen als Transitländer immer wichtiger. Dies ging nicht zuletzt auch mit einem Anwachsen einer Ökonomie des ausbeuterischen Transits einher, wovon neben den Schleppern auch andere lokale Akteure profitieren. Korrupte Beamte, Einheimische und Transitmigrant*innen sind Teil einer Kultur der Veruntreuung, Erpressung und Selbstbereicherung. Das Festsitzen – hier verstanden als ausgedehntes, unfreiwilliges Bleiben in Ländern, welche die Asylsuchenden und Migrant*innen eigentlich schleunigst zu passieren erhofften und die ihnen kaum Möglichkeiten bieten, ihr Auskommen zu sichern – verstärkt die verschiedenen Formen der Ausbeutung.

Wie unsere empirischen Daten zeigen, lässt die Ausbeutung im Transit den „humanitaristischen Diskurs" westlicher Zielländer zur leeren Floskel verkommen. In diesem Diskurs spricht man sich in Australien sowie in den Staaten der EU zwar für das Vermeiden von Todesfällen auf hoher See aus, doch die Politik ebendieser Staaten externalisiert nicht nur den Schutz von Asylsuchenden in ihre Nachbarstaaten, sie ignoriert auch die vielen undokumentierten Toten in den Transitländern.

Unser Artikel basiert auf empirischen Forschungen in Indonesien und Libyen, die wir zwischen 2012 und 2013 in Jakarta, Batam Island, Kupang und an den südlichen Stränden West Javas sowie in Tripolis durchgeführt haben. Die Daten haben wir durch Interviews mit Transitmigrant*innen sowie mit Vertreter*innen von staatlichen Behörden und Nichtregierungsorganisationen erhoben, teils mit Unterstützung von Dolmetscher*innen. Da allein reisende Männer den Großteil von Transitmigrant*innen in beiden Ländern bilden, wurden die meisten Interviews mit Personen männlichen Geschlechts geführt. Den Erfahrungen von transitmigrantischen Frauen müsste eigentlich mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden, doch dies liegt außerhalb des Blickwinkels dieses Artikels.

Mit unserer Analyse der irregulären Migrationsprozesse in Indonesien und Libyen zeigen wir eine Reihe von Ähnlichkeiten zwischen diesen beiden Ländern auf, vor allem hinsichtlich der Verhältnisse in den Transitorten und in Bezug auf die Ausbeutung der Transitmigrant*innen. Mit der Bezeichnung des „ausbeuterischen Transits" bieten wir einen analytischen Rahmen, der über spezifische Transitorte hinaus auf allgemeinere Charakteristika verweist. Zudem heben wir damit die Kurzsichtigkeit der gegenwärtigen Politik der Zielländer hervor, die sich nur auf Ausreiseländer konzentriert und damit eben jene Transitorte vernachlässigt. Nicht zuletzt machen wir auf die Limitationen von Politik aufmerksam, die ausschließlich auf Grenzkontrollen und Exklusion abhebt.

Konzeptuelle und politische Dimensionen von Transitmigration

Transitmigration ist kein neuartiges Phänomen. Als eigenständige Migrationskategorie fand sie jedoch erst mit der Expansion der EU nach Osteuropa ihren Weg in die öffentlichen Diskussionen (Papadopoulou-Kourkoula 2008; Düvell 2012). Von Beginn an war sie eingebettet in den Diskurs zu „illegaler Immigration" und „Asylpanik". Die aktuelle Politisierung des Begriffs, die ihn mit Irregularität und illegalen Methoden in Verbindung setzt, hat sich auch negativ auf die wissenschaftliche Forschung ausgewirkt. Selbst

die Klassifizierung als Transitland hat sich zu einer politischen Konstruktion entwickelt, die staatlicherseits dazu benutzt wird, Mechanismen zum Management der Migrationsbewegungen zu entwickeln (Oelgemoller 2010).

Obschon Transitmigration oft Handlungen der Irregularität und Illegalität einschließt, ist es falsch, sie als grundsätzlich „illegale" Form der Migration aufzufassen. Ein solcher Analyserahmen verstellt den Blick auf die langwierigen Migrationsprozesse, die häufig sowohl reguläre als auch irreguläre Modi der Ein- und Ausreise und des Aufenthaltes umfassen. Khalid Koser (2010a: 183) bemerkt, dass ein Hin-und-Her zwischen Regularität und Irregularität oft aus mangelndem Wissen über gesetzliche Regulationen resultiert, aber unter Umständen auch eine bewusste Entscheidung sein kann.

Da Transitmigration sehr viele Veränderungen mit sich bringt und äußerst unvorhersehbar ist, haben andere Forscher*innen sie als einen schrittweisen Prozess (Schapendonk 2010) oder als fragmentierte Reise (Collyer 2007) bezeichnet. Wissenschaftler*innen ist es bisher nicht gelungen, „Transitmigration" präzise zu definieren, geschweige denn eine breit akzeptierte Definition zu etablieren (Düvell 2006). Zumeist bezeichnet der Begriff die Migration von Menschen, die in ein Land reisen, nur um alsbald in ein anderes weiterzureisen, in dem sie dauerhaft bleiben wollen (Içduygu 2000; Papadopoulou 2004). Diese simplifizierende Konzeptualisierung wurde von zahlreichen Wissenschaftler*innen kritisiert, da sie den dem Migrationsprozess inhärenten Komplexitäten nicht gerecht werde (z.B. Düvell 2006; Kimball 2007). Gleichzeitig regte diese minimalistische Definition an, der Frage nachzugehen, wie Transitmigration besser klassifiziert werden könnte und welche Parameter dafür verwendet werden sollten. In anderen Worten: Geht es um die *Dauer* eines Aufenthaltes in einem Transitland, um die *Absicht* zur weiterführenden Migration (trotz dauerhaften Stillstands) oder um den letztlichen *Ausgang* der Reisen?

Angesichts dieser Schwierigkeiten, eine praktikable Definition von Transitmigration als eigenständiger Migrationskategorie zu entwickeln, sollte sie zuallererst als Prozess und nicht als Status aufgefasst werden. Im Folgenden skizzieren wir die Geschichte von Indonesien und Libyen als Transitländer sowie den Einfluss der Politik ihrer Nachbarländer darauf, die dem Globalen Norden zugerechnet werden.

Auswirkungen der Grenzregime auf Indonesien und Libyen

Seit den späten 1970er Jahren sind Asylsuchende über den Seeweg nach Indonesien gekommen, vorwiegend aus Vietnam, aber auch aus Kambodscha. Ungeachtet von Indonesiens Wunsch, längerfristig nicht zu einem

Aufnahmeland zu werden, kamen Asylsuchende aus Indochina in hoher Anzahl und in mehreren Phasen in den Inselstaat. Dort blieben die letzten bis Mitte der 1990er Jahre, bis sie entweder regulär – zumeist nach Australien, Frankreich und in die USA – umgesiedelt oder nach Vietnam repatriiert wurden (Missbach 2013). Seit Mitte der 1990er machten sich immer mehr Asylsuchende aus dem Nahen Osten und aus Afghanistan auf den Weg nach Indonesien, um von dort aus mit dem Boot nach Australien zu gelangen.

Von Beginn an war die Behandlung von Asylsuchenden im Asien-Pazifik-Raum durch Diskurse über Versicherheitlichung und Abschreckung und weniger durch den Schutz und die vollständige Gewährung der Menschenrechte geprägt. Durch den 2002 initiierten Bali-Prozess[1] unter Vorsitz von Australien und Indonesien gewann die Versicherheitlichung weiter an Bedeutung. Asylsuchende wurden vor allem als undokumentierte und irreguläre Migrant*innen wahrgenommen, deren Mobilität innerhalb der Region insgesamt eingeschränkt werden müsse (Kneebone 2014).

Indonesien setzte lange Zeit auf eine „Vogel-Strauß-Politik" und ignorierte durchreisende Asylsuchende weitestgehend, was sich für viele als Glück im Unglück herausstellte. Es konnte mit großer Sicherheit angenommen werden, dass die Asylsuchenden nicht lange bleiben würden, sondern so schnell wie möglich nach Australien gelangen wollten – mit dem Boot oder, in geringerem Umfang, über die regulären *Resettlement*-Programme des *Hochkommissars der Vereinten Nationen für Flüchtlinge* (UNHCR). Dies führte dazu, dass die Grenzkontrollen in Indonesien sehr milde waren und sich Transitmigrant*innen recht freizügig im Land bewegen konnten.

Kurz nach dem als Tampa-Affäre im Jahr 2001 bekannt gewordenen tragischen Bootsunglück im Pazifik novellierte die konservative australische Regierung unter John Howard den *Australian Migration Act* von 1958, um Asylsuchende abzuschrecken, auf dem Seeweg nach Australien zu kommen, und einen Asylantrag zu stellen (Marr & Wilkinson 2003; Koser 2010b). Eine der zentralen Änderungen der sogenannten „Pacific Solution 1" war der Ausschluss der meisten zu Australien gehörenden Inseln aus der nationalen Migrationszone, wodurch Personen, die auf diesen Inseln ankamen, kein Asyl mehr beantragen konnten. Zudem wurden Asylsuchende, die kurz zuvor mit dem Boot nach Australien eingereist waren, für bis zu fünf Jahre in hastig errichtete Inhaftierungslager in den Pazifikstaaten Nauru

1 2014 bestand der Bali-Prozess aus mehr als 40 Mitgliedern, darunter Staaten des Asien-Pazifik-Raums, Herkunftsstaaten wie Afghanistan, Iran und Irak, Transitstaaten sowie Zielländer. Inzwischen sind global mächtigere Staaten wie die Volksrepublik China und die USA nicht mehr bloße Beobachter, sondern vollwertige Mitglieder. Auch die *Internationale Organisation für Migration* (IOM) und der *Hochkommissar der Vereinten Nationen für Flüchtlinge* (UNHCR) genießen heute vollen Mitgliedsstatus.

und Papua-Neuguinea (Manus Island) gebracht. Die „Pacific Solution 1" wirkte sich auch drastisch auf die Situation in Indonesien aus. Für Transitmigrant*innen, die sich bereits im Inselstaat befanden, bedeuteten die Veränderungen in der australischen Gesetzgebung einen wesentlich verlängerten Transit-Aufenthalt. Obwohl sie eigentlich rasch nach Australien weiterreisen wollten, zögerten sich ihre regulären wie auch irregulären Abreisen erheblich hinaus (Missbach 2013).

Darüber hinaus wurden den australischen Behörden mit dem neu geschaffenen *Border Protection Act* von 2001 weiterreichende Befugnisse erteilt, Boote mit Asylsuchenden an Bord abzufangen und nach Indonesien zurückzusenden. So durfte auf Regierungsbefehl jedes „verdächtige" Boot aus australischen Gewässern entfernt werden, auch unter Anwendung von „verhältnismäßiger Gewalt". Mehr als fünf Boote mit Asylsuchenden wurden zwischen 2001 und 2003 ohne vorherige Erlaubnis seitens der dortigen Regierung nach Indonesien zurückgebracht. Die Mehrheit der Asylsuchenden dieser Boote wurde in behelfsmäßig eingerichteten Unterkünften auf der Insel Lombok festgehalten (Missbach 2013).

Zudem begann Australien damit, Aktivitäten von Asylsuchenden und Schmuggler*innen in ausländischen Flughäfen zu überwachen. Die in indonesischen Airports postierten Beamt*innen sollten Reisende mit falschen Dokumenten aufspüren (Crock & Ghezelbash 2010). Personelle Verstärkungen durch Experten aus Australien in Indonesien sollten dazu beitragen, Asylsuchende grundsätzlich daran zu hindern, sich mit dem Boot auf den Weg ins südliche Nachbarland zu machen. Da Indonesien bei Grenzkontrollen trotzdem nach wie vor eher passiv blieb, setzte Australien auf multilaterale Zusammenarbeit. Vor allem auf den regelmäßig stattfindenden, überregionalen Konferenzen zur Bekämpfung von Menschenhandel und -schleuserei sowie von damit verbundenen, transnationalen Verbrechen (*Regional Ministerial Conferences on People Smuggling, Trafficking in Persons and Related Transnational Crime*) sollten Wege und Mittel gefunden werden, die irreguläre Ankunft von Asylsuchenden zu reduzieren. Australien ließ sich seine externalisierten Grenzkontrollen einiges kosten und finanzierte Indonesien (und anderen Ländern in der Region) den Ausbau des Grenzschutzes und der Dokumentenkontrolle, Trainings von Polizeibeamten zur Bekämpfung von Schlepper-Netzwerken sowie die Instandhaltung der auf den Inselstaat verteilten *detention centres*. Obwohl Indonesien diese Form der Unterstützung bereitwillig annahm, weigerte sich die Regierung über viele Jahre hinweg, mehr Verantwortung für das Management von sogenannten Flüchtlingsströmen zu übernehmen.

Im Oktober 2001 unterzeichneten die beiden Regierungen ein regionales Kooperationsabkommen mit der *Internationalen Organisation für Migration* (IOM), durch das die IOM in Indonesien in verschiedenen Bereichen für „gestrandete irreguläre Migrant*innen" zuständig wurde. Zu diesen „gestrandeten irregulären Migrant*innen" gehört die Mehrzahl der inhaftierten und abgelehnten Asylsuchenden. Ihnen werden Unterkunft, medizinische Versorgung und Essen zur Verfügung gestellt; denjenigen, die freiwillig ihren Asylantrag zurückziehen, auch Heimreisetickets. Diese Kosten werden hauptsächlich von der australischen Regierung getragen (Nethery u.a. 2013).

Da die IOM kein Mandat für die Bearbeitung von Asylanträgen hat, verweist sie Asylsuchende an den dafür zuständigen Hochkommissar der Vereinten Nationen für Flüchtlinge in Jakarta. Dass dieser den Flüchtlingsstatus an Asylsuchende in Indonesien vergibt, nutzt Australien als Rechtfertigung dafür, die Asylsuchenden aktiv an der Weiterreise zu hindern und all diejenigen, die auf eigene Faust versuchen, den südlich gelegenen Nachbarstaat zu erreichen, mit Strafmaßnahmen zu überziehen, etwa durch Abschiebung in Inhaftierungslager auf abgelegenen, zu Drittstaaten gehörenden Pazifikinseln (Kneebone 2014).[2]

Libyen ist das bedeutendste Abfahrtsland für Boote nach Europa, allein 2014 kamen Zehntausende Menschen in Italien an.[3] Dass sich das Land trotz schlechter Sicherheitslage und der Anwesenheit von verschiedenen Milizen zu einer so attraktiven Destination entwickelt hat, liegt im Wesentlichen an der Existenz von Schlepper-Netzwerken sowie den relativ guten Arbeitsmöglichkeiten zur Finanzierung der Überfahrt nach Europa.

Vor allem Italien ist seit langer Zeit über die via Libyen kommenden Migrant*innen beunruhigt. Mit dem bis 2011 herrschenden Gaddafi-Regime hatte Rom bilaterale Vereinbarungen getroffen, um die Migrant*innen abzufangen, bevor sie in Italien ankamen. 2008 unterzeichneten die beiden Staaten einen „Freundschaftsvertrag". Damit verpflichtete sich Italien, mit insgesamt 6,9 Mrd. US$ unter anderem ein Radarsystem zur Kontrolle der

2 Aufgrund von weitverbreiteter Kritik in Australien und im Ausland wurde die „Pacific Solution 1" 2008 von der Labor-Regierung unter Kevin Rudd abgeschafft. Seit 2009 hat sich die Zahl der auf dem Seeweg nach Australien einreisenden Asylsuchenden signifikant erhöht. So kamen 2010 134 Boote mit 6.555 Personen an, und 2011 69 Boote mit 4.565 Passagieren (Phillips & Spinks 2013). Kurz nach der Einführung der „Pacific Solution 2" durch die Labor-Regierung unter Julia Gillard wurden die *Offshore Processing Centres* auf Manus Island (Papua Neuguinea) und Nauru wiedereröffnet. Während Asylsuchende unter der „Pacific Solution 1" noch eine minimale Chance hatten, über *Resettlement*-Programme nach Australien umgesiedelt zu werde, müssen die unter der „Pacific Solution 2" Inhaftierten auch in Papua-Neuguinea und Nauru bleiben, oder sie werden nach Kambodscha umgesiedelt. Nach Australien dürfen die Asylsuchenden jedoch auf gar keinen Fall.

3 Davies 2014; European Asylum Support Office 2014; Frontex 2014; UNHCR 2014

libyschen Südgrenze zu finanzieren. An den durch den Vertrag nach Libyen ausgelagerten Grenzkontrollen, die das Zurückdrängen von Migrant*innen und Asylsuchenden in ihre Herkunftsregionen zur Folge hatten, haben sowohl der UN-Sonderberichterstatter für die Menschenrechte von Migranten und das Büro des *Hohen Kommissars der Vereinten Nationen für Menschenrechte* (OHCHR) massive Kritik geäußert. Gaddafi setzte Libyens Funktion als „Pförtner" Europas strategisch ein, indem er mit öffentlichen Äußerungen versuchte, die Angst zu schüren, Schwarze Afrikaner*innen würden massenhaft Europa erreichen, falls Libyen damit aufhöre, Migrant*innen zu inhaftieren, abzuschieben und abzuschrecken.[4]

Infolge der Revolution in Libyen im Jahr 2011 und nach dem Urteil des Europäischen Menschengerichtshofs im Fall Hirsi vs. Italien[5] fanden die sogenannten *Push-Backs* nach Libyen vorerst ein Ende. Doch die Kontrolle der Transitmigration wurde nicht gestoppt, sondern durch die von Italien geführte Operation *Mare Nostrum* und andere Seerettungsprogramme, Frontex-Einsätze[6] sowie die Einrichtung einer *EU Border Assistance Mission* in Libyen weitergeführt.[7] Zudem wurde vor kurzem die Verbesserung der Überwachung der Außengrenzen durch den Einsatz von Satellitentechnologie und Drohnen diskutiert (Lucht 2013). Gegenwärtig erwägt die EU sogar militärische Maßnahmen gegen Schmuggler in Libyen.

Insgesamt haben sich die Grenzschutzregime sowohl in Indonesien als auch in Libyen sukzessive verschärft. Doch letztlich können rigidere Politiken nicht verhindern, dass sich Asylsuchende, Flüchtlinge und Migrant*innen weiterhin auf den Weg in die Transitländer, die nach wie vor zahlreiche

4 So behauptete Gaddafi 2010, Europa würde „schwarz werden", falls Libyen nicht bei der Immigrationskontrolle assistiere.

5 Im Mai 2009 waren 24 Flüchtlinge aus Eritrea und Somalia von Libyen aus nach Italien aufgebrochen. Auf hoher See wurden sie von der italienischen Küstenwache aufgegriffen und nach Libyen zurückgebracht. Dort drohte ihnen unmenschliche Behandlung und die Abschiebung in ihre Herkunftsländer Somalia und Eritrea. Ihrer Klage vor dem Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte wurde stattgegeben, denn niemand dürfe Folter oder unmenschlicher Strafe ausgesetzt werden.

6 Frontex, die Europäische Agentur für die operative Zusammenarbeit an den Außengrenzen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, wurde 2004 gegründet und steht für ihre Agenda der Versicherheitlichung seit langem in der Kritik, da sie die Externalisierung der europäischen Grenzen ausweitet und Asylsuchende davon abhält, direkt in Europa Schutz zu suchen. Die Präsenz der Agentur zwingt Asylsuchende dazu, zur Vermeidung von Inhaftierung immer riskantere Routen zu wählen (Rooney 2013). Zudem wirft es komplexe Fragen des internationalen Rechts auf, wenn Frontex in internationalen Gewässern operiert (Slominski 2013).

7 Die *Border Assistance Mission* wurde zwar als technische Operation ins Leben gerufen, ihr Schwerpunkt auf Grenzsicherheit spiegelt allerdings das Hauptinteresse der EU wider, Einfluss auf die Land-, See- und Luftgrenzen Libyens zu nehmen.

Möglichkeiten bieten, machen, selbst wenn dies lange und teure Reisen entlang geheimer Routen und mit gefälschten Dokumenten einschließt.

Wege nach Indonesien und Libyen

Es gibt eine Vielzahl von Einreisemöglichkeiten nach Indonesien, eine einfache Einreise mit dem Flugzeug ist jedoch eher die Ausnahme für Asylsuchende. Transitmigrant*innen sind oft hohen, kostspieligen Risiken ausgesetzt. Ob sie klandestin ins Land kommen und ob sie echte oder falsche Papiere mit sich führen, hängt von den für sie vorhandenen Optionen im Vorfeld ab. Um Ausweiskontrollen in Indonesien vollständig zu umgehen, reisen die meisten Asylsuchenden zunächst nach Malaysia oder, in geringerem Umfang, nach Thailand. Denn im Gegensatz zu Indonesien bietet Malaysia für Menschen aus mehr als sechzig Staaten sofortige Einreisevisa. Kurzzeitiger Unterschlupf in Malaysia und eine anschließende Überfahrt nach Indonesien kosten zwischen 500 und 1.000 US$. Bevor Asylsuchende mit dem Boot nach Indonesien fahren, entledigen sie sich in der Regel ihrer echten oder gefälschten Identitätsdokumente. Denn falls sie aufgegriffen werden, können sie so eine sofortige Abschiebung verhindern.

Eine geringe Zahl der Asylsuchenden kommt auf dem Seeweg aus ihrem Herkunftsland direkt nach Indonesien, in der Regel sind das Rohingyas und Tamil*innen. Ein anderer kleiner Teil reist mit dem Flugzeug und mit gültigen Reisedokumenten wie Geschäfts-, Tourist*innen- oder Studierenden-Visa ein, genauso wie bis vor einiger Zeit noch iranische Asylsuchende. Viele Asylsuchende nehmen die Dienste von Schleppern in Anspruch, obwohl die Kosten dafür wesentlich höher sind als ein einfaches Flugticket nach Australien, denn zahlreiche Schlepper versprechen ihren Klient*innen, sie den gesamten Weg bis nach Australien zu bringen. Für viele der auf solche Art Transportierten endet die Reise jedoch in Indonesien. Im Januar 2014 waren 10.316 Asylsuchende und anerkannte Flüchtlinge beim UNHCR in Jakarta registriert. Da sich nicht alle Transitmigrant*innen sofort dort melden, könnte die Zahl etwas höher liegen.

Der Inselstaat ist ein attraktives Transitland, vor allem wegen der politischen Stabilität und der relativ geringen Lebenshaltungskosten. Dass er den weltweit höchsten muslimischen Bevölkerungsanteil hat, lässt einige muslimische Asylsuchende auf innerreligiöse Solidarität hoffen. Außerdem können registrierte Asylsuchende und Flüchtlinge ihre schwierigen Umstände durch die verschiedenen IOM-Unterstützungsleistungen für Unterkunft und Gesundheitsversorgung abfedern. In der Regel registrieren sich Transitmigrant*innen beim UNHCR, sobald sie eingetroffen sind. Sie

hoffen, entweder über reguläre Wege in einen Drittstaat umgesiedelt zu werden oder ihre nächste Etappe auf dem Weg nach Australien mit Hilfe von Schleppern zu organisieren. Sich der Hilfe von Schleppern zu bedienen, war die schnellste Option für die Weiterreise, bis die australische Regierung im September 2013 mit der „Operation Sovereign Borders" wieder damit begann, Boote zurück nach Indonesien zu senden.

Aufgrund des langwierigen Anerkennungs- und Umsiedelungsverfahrens des UNHCR entschieden sich zum Teil sogar anerkannte Flüchtlinge für eine riskante Bootsüberfahrt nach Australien. In den frühen 2000er Jahren kostete eine Fahrt von Ost-Indonesien nach Australien zwischen 1.500 und 2.000 US$. Die Transitmigrant*innen wurden meist von indonesischen Fischern transportiert, die wiederum mit langen Gefängnisstrafen rechnen mussten, falls sie wegen Schleuserei festgenommen und in Australien verurteilt würden.

Mit der Zeit sind die Operationen der Schlepper immer professioneller und folglich auch teurer geworden. Je nach Art des Bootes und je nach Route müssen die Transitmigrant*innen zwischen 2.000 und 10.000 US$ bezahlen. Manche Schlepper bieten einen zweiten Gratis-Überfahrtsversuch an, falls der erste scheitert, andere lassen Kinder umsonst mitreisen. In der Regel machen die Transitmigrant*innen eine Anzahlung und deponieren den restlichen Betrag bei einer vertrauenswürdigen Person, die den ausstehenden Betrag nach einer sicheren Ankunft in Australien bezahlt (Missbach & Sinanu 2011; Missbach 2015).

Die Mehrheit hat für die Reise schon im Herkunftsland bezahlt. Dabei gehen die Transitmigrant*innen davon aus, dass die einmalige Zahlung alle Kosten für den Weg nach Australien abdeckt, was sich aber oft als unzutreffend herausstellt. Zwar wird ein Teil des Geldes von den sich in den Herkunftsländern aufhaltenden Organisatoren zu den Mittelsmännern und Helfern in den jeweiligen Haltestationen transferiert, um die laufenden Kosten für Essen, Unterkunft und Transport zu begleichen. Doch häufig müssen die Transitmigrant*innen während der langen Reise zusätzliche Zahlungen für Bestechungen, die Zusammenarbeit mit weiteren Schleppern sowie für die reguläre Lebenshaltung leisten.

Je länger der Transit dauert, desto höher werden die Kosten, und so geht den meisten Transitmigrant*innen früher oder später das Geld aus. Anders als in Libyen gibt es in Indonesien aufgrund eines Überangebots an billigen und verfügbaren Arbeitskräften keine Jobs für Transitmigrant*innen. Zudem ist ihnen das Arbeiten von staatlicher Seite verboten. Sobald das Geld zur Neige geht, bleibt den Transitmigrant*innen keine andere Wahl als sich den Behörden zu stellen. Aber eine Inhaftierung in *detention centres* auf unabsehbare Dauer wird als zumutbarer empfunden als ein Leben auf der Straße.

Eine legale Einreise nach Libyen ist nur mit einem Arbeitsvertrag möglich. Die meisten Personen, die auf diese Art immigrieren, sind im Bildungs- und Gesundheitssektor tätige Fachkräfte (etwa von den Philippinen) sowie, in geringerem Ausmaß, Personen, die als Hausangestellte arbeiten. Abgesehen von den Immigrant*innen aus arabischen Ländern, reisen die meisten Migrant*innen, Flüchtlinge und Asylsuchende irregulär über den Süden des Landes ein. Unterstützt werden sie dabei von Stammesgruppen, die erfolgreich im Schmuggeln und Schleusen aktiv sind (USIP 2014).

Um einer Inhaftierung zu entgehen, kommen die meisten vom Horn von Afrika kommenden Immigrant*innen – Eritreer*innen, Äthiopier*innen und Somalis – klandestin nach Libyen. Vor allem für Eritreer*innen ist es besonders gefährlich, das Herkunftsland zu verlassen. Sie laufen Gefahr, erschossen zu werden, wenn sie sich im Sperrbezirk an der Grenze aufhalten, oder sie werden inhaftiert, falls sie ohne Ausweisdokumente und eine – ohnehin nur sehr schwer zu erhaltene – Ausreiseerlaubnis aufgegriffen werden. Sie verlassen ihr Land über diverse Grenzstädte, wobei sie meist auf Schlepper angewiesen sind, um nicht schon an Grenzposten inhaftiert zu werden, und reisen häufig in den Sudan. Dort durchlaufen sie die Flüchtlingslager in Shagarab (Ostsudan), Omdurman und Karthoum, um temporäre Arbeitsgelegenheiten zur Finanzierung ihrer Weiterreise zu finden (Hamood 2006; RMMS 2014). Um anschließend durch die libysche Wüste zum wichtigen Transitort Sabha zu gelangen, nehmen sie erneut die Dienste von Schleppern in Anspruch.

Zumeist wird im Voraus für einen Teil der Reise bezahlt. Unterwegs laufen die Migrant*innen Gefahr, um Lösegeld erpresst zu werden, indem sie mit dem Tode bedroht, geschlagen oder ihnen Nahrung und Wasser entzogen werden. In der Regel wenden sich die Erpresser an Familienmitglieder, die sie vor die Wahl stellen, entweder Geld an die Schlepper zu überweisen oder den Tod ihrer Verwandten zu riskieren. In manchen Fällen werden die Festgehaltenen sogar von einer Schlepper-Gruppe an eine andere verkauft. Falls die Migrant*innen diesen Teil der Reise überleben, zahlen sie mehrere Hundert US$ an lokale Fahrer*innen, die sie nach Tripolis und Umgebung bringen. Dort suchen sie die passenden Schlepper, um mit dem Boot nach Europa zu gelangen.

Für jeden Abschnitt der Reise wird eine gesonderte Gebühr verlangt, und insgesamt kostet die Reise weitaus mehr als ein einfacher Flug in ein europäisches Land. Oftmals stranden die Migrant*innen irgendwo auf ihrem Weg, unfähig, die Kosten für ein Weiterkommen aufzubringen. Sie wenden sich dann häufig an Familien- oder Gemeinschaftsmitglieder, die sie durch Unterstützungszahlungen auslösen können. Entgegen ihrer ursprünglichen

Erwartung, binnen weniger Wochen ans Ziel zu gelangen, dauert die Reise weitaus länger und schließt Veränderungen der Route und das Festsitzen auf halbem Wege ein. Libyen ist für viele nur ein Etappenziel. Als endgültiges Ziel kommt das Land nicht in Frage, denn dort gibt es weder eine sichere Umgebung noch Möglichkeiten einer dauerhaften Niederlassung.

Vor der Revolution im Jahr 2011 wurde die migrantische Bevölkerung Libyens auf zwei bis drei Mio. Menschen geschätzt. Aktuelle Zahlen gibt es nicht, doch die meisten der Migrant*innen, die seit 2011 nach Libyen kamen, migrierten aus ökonomischen Motiven, um kurzzeitig oder auch auf längere Dauer hier zu arbeiten. Einige von ihnen sind auch zirkuläre Migrant*innen, die versuchen Familienmitgliedern und anderen die Migration zu ermöglichen, bevor sie selbst in ihre Heimat zurückkehren. Dies gilt vor allem bei Migrant*innen aus westafrikanischen Ländern einschließlich Ghana. Daneben befinden sich Zehntausende Asylsuchende und Flüchtlinge auf der Durchreise in Libyen, was die jüngsten Zahlen der Ankünfte in Italien zeigen. Über 30.000 von ihnen registrierten sich 2014 beim UNHCR. Doch nicht alle Transitmigrant*innen sind zur Registrierung berechtigt, und manche sehen darin auch keinen Nutzen.

Da Libyen nicht die UN-Flüchtlingskonvention unterzeichnet hat und keine Vereinbarung mit dem UNHCR existiert, ist die Unterstützung für Einzelpersonen sowie für Familien begrenzt. Libysche Behörden erkennen selbst UNHCR-Bescheinigungen oft nicht an, was Inhaftierung der Migrant*innen zur Folge haben kann. Das Fehlen von nachhaltigen Lösungen vor Ort, die geringen regionalen Möglichkeiten für Schutz sowie die weit verfügbaren Schlepper-Netzwerke führen dazu, dass die meisten Migrant*innen, Asylsuchenden und Flüchtlinge versuchen, mit dem Boot nach Europa zu kommen.

Die Kosten für eine Überfahrt variieren je nach Jahreszeit zwischen 1.000 und 1.500 US$. Einige Personen nutzen die Zeit ihres Aufenthaltes in Libyen, um den nächsten Teil ihrer Reise zu finanzieren, für die sie ohnehin bereits eine Menge Geld aufgebracht haben (RMMS 2014). Die seit der Revolution 2011 gewachsene politische Instabilität im Land wurde zur Triebkraft sowohl für Personen, die über Libyen und das Mittelmeer nach Europa gelangen wollen, als auch für diejenigen, die sich schon dort aufhielten, nun aber weiterreisen wollen, weil sie dort keine schutzgewährenden Umstände vorfinden.

Wie wir im folgenden Abschnitt zeigen, sind Transitmigrant*innen während ihres Aufenthaltes in Libyen bzw. Indonesien Ausbeutung auf verschiedenen Ebenen ausgesetzt. Da eine Rückkehr in das Heimatland meist nicht möglich ist, bleibt zur Weiterreise oft keine Alternative.

Inhaftierung im Transit

Inhaftierung ist eine gängige Erfahrung von Transitmigrant*innen sowohl in Indonesien als auch in Libyen. Eine Reihe von *detention centres* sind eigens für Asylsuchende und Migrant*innen gebaut worden. Diese Zentren unterscheiden sich nur oberflächlich von regulären Gefängnissen. Die meisten Asylsuchenden werden nicht bei der Einreise nach Indonesien festgenommen, sondern eher weiter im Inland und am häufigsten beim Versuch, den Archipel zu verlassen. Zwar ist das illegale Ein- und Ausreisen nach indonesischem Gesetz kein kriminelles Delikt und sollte „nur" mit einer einjährigen Haftstrafe oder einer Geldbuße von bis zu 100 Mio. Indonesischen Rupiah (10.000 US$) geahndet werden, doch in Wirklichkeit müssen festgenommene Transitmigrant*innen oft mit weitaus längeren Inhaftierungszeiten rechnen: Irreguläre Immigrant*innen, die abgeschoben werden sollen, können laut Gesetz für bis zu zehn Jahre eingesperrt werden. Anders als verurteilte Kriminelle, die bei Antritt den Zeitraum ihrer Haftstrafe kennen, wird festgesetzten Transitmigrant*innen nicht mitgeteilt, wie lange ihre Inhaftierung andauern wird. Dabei haben sie weder die Chance, in Berufung zu gehen noch auf Kaution freizukommen.

Derzeit sind in Indonesien dreizehn *detention centres* für insgesamt 1.488 Menschen in Betrieb. Alle unterstehen der *Generaldirektion für Immigration* des *Ministeriums für Justiz und Menschenrechte*. Auch wenn sich die Zustände in den *detention centres* im letzten Jahrzehnt verbessert haben, zeigen zahlreiche Berichte, dass sie immer noch armselig sind, zumindest nach westlichem Standard gemessen (HRW 2013). Die Reihe der Defizite und Probleme ist lang, sie reicht von mangelhafter medizinischer Versorgung, über schlechte Unterbringung und Ernährung bis hin zu Körperstrafen, physischem Missbrauch und Folter.

Unter Mitarbeiter*innen der *detention centres* sind Veruntreuung, Erpressung und Selbstbereicherung weit verbreitet. Sofern die Transitmigrant*innen ihre Wertsachen noch nicht bei der Verhaftung durch die Polizei verloren haben, werden ihnen spätestens in den *detention centres* Handys, Geld und andere Wertgegenstände abgenommen. Bei der Freilassung erhalten sie ihre Wertsachen nur selten zurück. Bestechung ist in den *detention centres* ebenso gängig. So können Inhaftierte mit einer kleinen Zahlung an die Wärter das Zentrum für kurze Zeit teils mit und teils ohne Beaufsichtigung verlassen. Eine besondere Form der Korruption ist die Zahlung von „Ausgangs-Gebühren" oder „Dankes-Geldern". Diese erwarten die Wärter als Gegenleistung für eine schnellere Bearbeitung der Dokumente, die für die Freilassung oder das Verlegen in ein anderes *detention centre*, in welchem beispielsweise

Freunde und Familien festgesetzt sind oder das einen besseren Ruf hat, nötig sind. Meist gilt der Grundsatz: ohne Zahlung keine Bearbeitung. Die Höhe der Beträge variiert. So gelten etwa Iraner*innen als vermögender als Afghan*innen und müssen daher mehr zahlen.

Da in den *detention centres* in der Regel nur wenig Personal arbeitet, sind Ausbrüche aus den Zentren häufig und weit verbreitet. Einige Ausbrecher*innen trennen die Gitterstäbe von ihren Fenstern ab, andere seilen sich mithilfe von Bettlaken, Seilen oder Sarongs ab. Manchmal werden die Wachleute für ihre stille Komplizenschaft bezahlt, in anderen Fällen werden sie schlichtweg überrascht und überwältigt. Sollte ein Ausbruch missglücken, drohen den erneut Festgenommenen Schläge durch die Wachleute, gelegentlich auch durch Zivilist*innen, die an der Wiederergreifung beteiligt waren. Zurück im *detention centre*, drohen außerdem ein bis zwei Wochen Einzelhaft. Ein aus Afghanistan stammender Mann, der von der Polizei gefangen genommen wurde, sagte hierzu: „Wir sind für die Immigrationsbehörden in Indonesien ein gutes Geschäft – man wird erwischt und kauft sich wieder frei. Nur leider habe ich kein Geld."

Die anscheinend unerschöpfliche Finanzierung der *centres* durch die IOM hat auch andere Formen der Veruntreuung entstehen lassen. So scheint es zum Beispiel einen häufigen Häftlingsaustausch zwischen einigen *centres* zu geben. Bei Überbelegung können die Leiter der *detention centres* den Transfer von Häftlingen in ein anderes, weniger stark belegtes beantragen. Im Anschluss an einen solchen Transfer, bieten sie dann die frei gewordenen Plätze anderen, überbelegten Zentren an. Die IOM übernimmt die gesamten Kosten für den Kreistransfer von Inhaftierten einschließlich ihrer Eskortierung durch Gefängniswärter und Immigrationsbevollmächtigte, deren Reisekosten erstattet werden und die zusätzlich noch ein lukratives Tagegeld erhalten. Verdacht der Unregelmäßigkeit bei solchen unnützen Transfers entsteht im Grunde nur, wenn bei der Abrechnung beispielsweise auffällt, dass die Sicherheitseskorte nicht zeitgleich mit den Inhaftierten gereist ist oder gar ein anderes Flugzeug genommen hat.

Vor dem Hintergrund des Platzmangels und vielen Problemen in den *detention centres* stehen die indonesischen Behörden der Möglichkeit von vollständig durch die IOM finanzierten, offenen Wohnprojekten für Transitmigrant*innen derzeit zunehmend positiv gegenüber. Aber auch diese Projekte werden vollständig von der IOM (und damit größtenteils mit australischen Geldern) finanziert.

In Libyen gibt es ungefähr neunzehn offizielle sowie eine unbekannte Zahl informeller, über das gesamte Land verteilte Internierungslager, in denen

Migrant*innen festgehalten werden. Die informellen Orte umfassen Häuser, Auffanglager sowie ehemalige Gefängnisse; sie werden von Milizen, den so genannten *kathibas*, betrieben, die lokal begrenzte Gebiete kontrollieren. Diese Milizen sind oft auch in die Schlepperei involviert. Die offiziellen Lager betreibt das *Amt zur Bekämpfung von Illegaler Migration* (*Department for Combatting Illegal Migration* – DCIM), das dem Innenministerium untersteht. Auf den unteren Verwaltungsebenen arbeiten aber das DCIM-Management und die Milizen Seite an Seite.

Eine illegale Einreise nach Libyen allein kann ein Inhaftierungsgrund sein, meistens jedoch werden die Leute festgehalten, weil sie keine Reisepapiere oder Gesundheitszertifikate besitzen[8] oder weil sie bei Überfällen oder Rettungen auf See aufgegriffen wurden. Die europäische Unterstützung der *detention centres* einschließlich der Finanzierung durch bilaterale Abkommen zwischen Italien und Libyen lässt bei vielen der dort tätigen Beamten den Eindruck entstehen, sie unterstützen die europäischen Regierungen, indem sie Menschen inhaftieren, die ansonsten weiterreisen würden. Unabhängig vom Grund der Verhaftung gibt es keinerlei Richtlinien, welche die Dauer der Internierung begrenzen, und keinerlei Regelungen für eine Überprüfung der Entscheidung zur Festnahme. Inhaftierungen sind in Libyen eine höchst willkürliche Praxis, die alle Transitmigrant*innen betrifft, darunter auch beim UNHCR registrierte Asylsuchende, deren Dokumente von den libyschen Beamten nicht immer akzeptiert werden.

Die Inhaftierung in Libyen wurde von verschiedener Seite stark kritisiert, unlängst auch von *Human Rights Watch* (HRW 2014), *Amnesty International* (2013) und *International Federation for Human Rights* (FIDH 2012). Zu den am meisten alarmierenden Praktiken zählen Schläge, Folter, körperlicher Missbrauch und physische Qualen. Nahrungsmittel werden in den meisten Lagern zur Verfügung gestellt, doch die meisten dieser Einrichtungen sind überfüllt und in schlechtem hygienischen Zustand. Unter den Inhaftierten befinden sich auch Schwangere, Säuglinge und Kleinkinder.

Ähnlich wie in Indonesien ist es möglich, sich mit Bestechungszahlungen in der Größenordnung von 500 US$ freizukaufen. Zudem stellen die Sicherheitsleute in manchen Fällen gegen eine Gebühr den Kontakt zu Schmugglern her. Menschen, die aus der Haft zu entfliehen versuchen, werden häufig erneut festgesetzt. So geraten sie in einem Kreislauf aus Bestechungszahlungen für ihre Entlassung. Bei ihrer Verhaftung werden den Menschen Telefone, Dokumente und Geld abgenommen, sodass es ihnen oft nicht möglich ist, für ihre Freilassung zu bezahlen.

8 Personen mit HIV oder Hepatitis C können aus Libyen abgeschoben werden.

Amnesty International stellt in seinem Bericht von 2013 fest, dass die Freilassung aus libyschen *detention centres* auch anders funktioniert. Auf der Suche nach Arbeiter*innen kommen lokale Arbeitgeber*innen in die *centres* und bieten den Inhaftierten die Möglichkeit, unentgeltlich für ihre Freilassung zu arbeiten. Vor dem Hintergrund des äußerst willkürlichen Charakters der Inhaftierungen in Libyen sind die Festgehaltenen den Launen der lokalen Beamten ausgesetzt, nicht zuletzt wenn es um Freilassungen oder um Kontakte nach draußen geht, die dabei helfen sollen, die Bestechungsgelder aufzutreiben. Wie wir im Folgenden zeigen, bedeutet der Aufenthalt außerhalb des Systems der *detention centres* für die Transitmigrant*innen nicht in jedem Fall mehr Schutz vor Erpressung und Ausbeutung.

Ausbeutung jenseits der Haft

In Indonesien leben die nicht inhaftierten Asylsuchenden und Flüchtlinge inmitten der Einheimischen. Diejenigen, die nicht beim UNHCR oder bei der IOM registriert sind, ziehen es in der Regel vor, in günstigen Absteigen in Jakarta und Umgebung unterzukommen. Andere, die sich selbst diese Form der Unterkunft nicht leisten können, bleiben solange in Moscheen, bis sie von dort vertrieben werden. Die IOM, deren Tätigkeiten in Indonesien größtenteils durch Australien finanziert werden, hat zudem einige spezielle Wohnprojekte für vormals inhaftierte Flüchtlinge eingerichtet, die dort auf ihre Umsiedlung warten. Solche Projekte befinden sich in Medan, Yogyakarta, Makassar und Jakarta. Sie richten sich in erster Linie an Familien, die generell mehr Vorteile genießen als allein reisende Transitmigrant*innen. Zudem hat die IOM längerfristig zahlreiche Hotels zur Unterbringung von Transitmigrant*innen gemietet, die dort strenger als in Privatunterkünften überwacht werden können. Eine Integration in die indonesische Gesellschaft – z.B. durch Erlangung der Staatsbürgerschaft – ist ihnen grundsätzlich verwehrt.

Einer der unter Transitmigrant*innen beliebtesten Orte ist Puncak, eine etwa 60 Kilometer von Jakarta gelegene Bergregion. Seit Mitte der 2000er leben dort Asylsuchende und Flüchtlinge Seite an Seite mit Indonesier*innen. Früher erhielten einige finanzielle Unterstützung durch den UNHCR oder die IOM, heutzutage leben die meisten von ihnen aber von ihren Ersparnissen oder der Unterstützung durch Familie und Bekannte. Zunächst schienen sich die Einheimischen in Puncak nicht an den Neuankömmlingen zu stören, nicht zuletzt ließ sich mit der Vermietung von Zimmern und Häusern gut Geld verdienen. Mit der Zeit aber standen sich die beiden Gruppen immer feindseliger gegenüber. Dies gipfelte 2012 und 2013 in offiziellen

Gesuchen der lokal ansässigen Bevölkerung an die lokale und nationale Regierung, für eine rasche Umquartierung der Asylsuchenden und Flüchtlinge in andere Gegenden zu sorgen. Die Einheimischen drohten sogar mit Vertreibungen der Transitmigrant*innen, sollten die Behörden ihre Beschwerden ignorieren (Cassrels 2013). Die Angst vor Vertreibungen trieb viele Transitmigrant*innen zusätzlich an, rasch auf Booten nach Australien zu weiterzureisen.

Auch ein Leben außerhalb von *detention centres* birgt für Transitmigrant*innen zahlreiche Risiken, vor allem (eine erneute) Inhaftierung. Zwar sind die indonesischen Behörden dazu angehalten, die vom UNHCR ausgestellten Bescheinigungsdokumente zu akzeptieren, doch kommt es vor, dass einige Transitmigrant*innen Bestechungsgeld zahlen müssen, um nicht verhaftet zu werden. Ein Leben inmitten der lokalen Bevölkerung erlaubt den Transitmigrant*innen zwar etwas mehr Bewegungsfreiheit, gleichzeitig sind sie aber verpflichtet, sich regelmäßig bei den Behörden zu melden. Falls sie dem nicht nachkommen oder außerhalb der ihnen zugeteilten Gebiete aufgegriffen werden, kommt es in der Regel zu einer (erneuten) Inhaftierung.

Seit 2009 haben die lokalen Behörden die Überwachung von Transitmigrant*innen und die Migrationskontrollen an den Grenzen und an Verkehrsknotenpunkten, wie Bussammelstationen und Fährhäfen, verschärft (Missbach 2014). Auch die lokalen Gemeinden, in denen Transitmigrant*innen untergebracht sind, werden von staatlichen Stellen intensiver überwacht. Kontrollen und Razzien finden zu allen Tageszeiten statt. Im Wissen um die Gefahren, denen Transitmigrant*innen ausgesetzt sind, versuchen Kriminelle die Situation für sich auszunutzen, indem sie sich zum Beispiel als Polizeibeamte oder Behördenmitarbeiter ausgeben. Sie tauchen spätnachts in den Unterkünften auf, vor allem dort, wo Neuankömmlinge und noch nicht „dokumentierte“ Transitmigrant*innen leben und verlangen Geld.

Mit der rigideren Grenz- und Asylpolitik der konservativen Regierung unter Premierminister Tony Abbott seit September 2013 wurden die australischen Grenzen erneut dicht gemacht. Zwischen Oktober 2013 und Juli 2014 haben nur wenige Boote mit Asylsuchenden Indonesien verlassen; und wenn doch, dann wurden sie meist gewaltsam von der australischen Marine zur Umkehr gezwungen (Belford 2014). Die Transitmigrant*innen sitzen erneut in Indonesien fest und hoffen eines Tages regulär umgesiedelt zu werden. Denn sie sind nicht willens, in ihre jeweiligen Herkunftsländer zurückzukehren, in denen oft Krieg und Gewalt herrscht. Die Zahl der Verhaftungen und der Inhaftierungen von Transitmigrant*innen durch indonesische Beamte ist 2014 stark zurückgegangen. Denn nachdem Australien seine Grenzen dicht gemacht hat, stellten sich viele Transitmigrant*innen, denen

das Geld auszugehen drohte, freiwillig den Behörden (Bachelard 2014). Sie entschieden sich „freiwillig" für eine Unterbringung in *detention centres*, um Obdachlosigkeit und Hunger zu entgehen.

In Libyen leben Asylsuchende und Flüchtlinge nach Nationalitäten getrennt in bestimmten Distrikten sowie in von den Schmugglern zur Verfügung gestellten Häusern. Diejenigen, denen es gelingt, privat unterzukommen, müssen große Anstrengungen auf sich nehmen oder Demütigungen ertragen, um ihre Anonymität zu wahren. So wurde beispielweise fünf Äthiopier*innen, darunter zwei Kindern, nachts der Zutritt zum Badezimmer in ihrer Ein-Zimmer-Wohnung verwehrt, und sie lebten in ständiger Angst, vom Hausbesitzer vertrieben zu werden.

Viele Transitmigrant*innen versuchen schnellstmöglich, Arbeit als Tagelöhner*innen zu finden. Häufig werden die undokumentierten Arbeiter*innen nicht oder nicht vollständig ausbezahlt. Es kommt auch vor, dass sie auf dem Heimweg von lokalen *gangs* ausgeraubt oder von der Polizei oder den Milizen festgehalten und inhaftiert werden (Danish Refugee Council 2013). Die Unterkünfte der Migrant*innen werden zudem häufig überfallen und deren Bewohner*innen ausgeraubt oder festgehalten. Das Leben außerhalb der *detention centres* ist äußerst prekär. Selbst ein Gang zu einem in der Nachbarschaft gelegenen Geschäft oder das Passieren eines Checkpoints können – zur falschen Tageszeit – zu einer Festnahme durch Behörden oder Milizen führen.

Seit langem herrscht in Libyen Rassismus gegenüber Schwarzen Afrikaner*innen. Die Transitmigrant*innen werden auf der Straße rassistisch beleidigt oder verprügelt. Viele vom Horn von Afrika kommende Asylsuchende stellen fest, dass Libyer*innen Schwarzen mit Abneigung begegnen und nicht zwischen Asylsuchenden und Migrant*innen unterscheiden (JRS 2014). Da unter dem Gaddafi-Regime Schwarze Afrikaner*innen als Söldner angeheuert wurden, wurden sie während der Revolution von den Milizen und der libyschen Bevölkerung als Kollaborateure ins Visier genommen.

Dennoch werden Migrant*innen nach wie vor häufig als billige und willige Arbeitskräfte eingestellt und dabei extrem ausgebeutet, da sie keine formalen Identitätsdokumente besitzen und es keinen Schutz durch Migrations- oder Arbeitsgesetze gibt. Die vorhandenen Arbeitsmöglichkeiten führen viele Asylsuchende und Flüchtlinge nach Libyen, wo sie hoffen, das Geld für die Bootsüberfahrt nach Europa zu verdienen. Aber auch viele Migrant*innen aus anderen ärmeren afrikanischen Staaten fühlen sich ermutigt, nach Libyen zu kommen, um dort Arbeit als Tagelöhner zu finden.

Da es nicht möglich ist, zunächst illegal nach Libyen einzureisen und dann den Aufenthaltsstatus zu legalisieren, bleiben die Transitmigrant*innen in einer äußerst prekären Situation, in der sie der Ausbeutung durch Behörden und Milizen ausgesetzt sind. Diese Situation führt ein Schema fort, das unter Gaddafis Herrschaft begann, nun aber weniger unter zentraler Kontrolle steht, da diese sich auf die lokalen Milizen zerstreute. Vor dem Hintergrund der sich verschlechternden Sicherheitslage in Libyen sehen immer mehr Menschen die Transitmigrant*innen als leicht auszubeutende Quelle für Geld und Wertgegenstände wie Mobiltelefone. Als Nicht-Bürger*innen können die Transitmigrant*innen kaum verhindern, überfallen oder ausgeraubt zu werden. Um zu überleben, schränken sie ihren Bewegungsradius ein und passen ihre Verhaltensweisen und Aktionsradien entsprechend an.

Die Ökonomie des ausbeuterischen Transit

Unser Artikel hat Mikrotechniken des ausbeuterischen Transits in den Blick genommen. Diese resultieren direkt aus der immer rigider werdenden Asylpolitik und den harschen, von den potenziellen Zielländern initiierten Grenzregimen, die verschiedene drastische Auswirkungen bis weit über die eigenen Staatsgebiete hinaus zeigen. Der Vergleich zwischen Indonesien und Libyen macht deutlich, dass ausbeuterischer Transit nicht nur auf eine Region beschränkt, sondern eine globale Praxis ist. Dieser Transit ist charakterisiert durch:

- die marginalisierte Position von Asylsuchenden, Flüchtlingen und Migrant*innen, deren Status illegal sein kann, aber nicht sein muss,
- die Präsenz von Schlepper-Netzwerken, die Kapital aus den Transitmigrant*innen schlagen wollen,
- die Einbindung von lokalen Autoritäten, Staatsbediensteten und anderen, die durch die den Transitmigrant*innen abgezwungenen Bestechungszahlungen profitieren
- sowie durch die Etablierung von bestimmten Orten als Knoten für Transitmigration und das eingeschränkte, nicht leicht zugängliche Wissen über die sich extrem schnell wandelnden politischen Umstände in den Transit- und potenziellen Zielländern.

Im Hinblick auf Indonesien haben wir gezeigt, dass die Ausbeutung schon früh auf der Reise beginnt. Nicht nur von den Arrangeuren der Reisen werden die Transitmigrant*innen finanziell ausgenommen, sondern manchmal von „Unbeteiligten“, die eine Chance zum Geldverdienen wittern, indem sie Transitmigrant*innen ihre Dienste anbieten oder ihnen drohen, sie den

jeweiligen Behörden zu verraten. Sobald Transitmigrant*innen entdeckt und von Beamten festgehalten werden, müssen sie erhebliche Bestechungszahlungen zur Verhinderung oder Verkürzung einer Inhaftierung leisten.

Können die Transitmigrant*innen eine Inhaftierung nicht vermeiden, müssen sie oft viel Geld für erträglichere Haftbedingungen bezahlen. Wie im Text ausgeführt, verdienen die Wachleute in den *detention centres* an der Ausbeutung der Migrant*innen, aber sie bereichern sich auch noch an Dritten, wie der IOM, die für den Unterhalt der Inhaftierten aufkommt: Von deren Geldern zweigen Wachleute einiges zum eigenen Nutzen ab. Diese Form des „doppelten Profits" existiert auch unter korrupten Staatsbeamten. Die indonesische Polizei und die Immigrationsbehörden profitieren als Institutionen einerseits am meisten von der australischen Finanzierung und der technischen Unterstützung im Kampf gegen Menschenschmuggel und „ungewollte Asylsuchende". Doch gleichzeitig sind auch korrupte indonesischen Beamte und Polizisten aktiv in die Schlepper-Netzwerke involviert.[9]

Obwohl in Indonesien etliche Initiativen ergriffen wurden, um den dortigen Menschenschmuggel offenzulegen und letztlich zu stoppen, blieben viele der Schlepper-Netzwerke aktiv. Zwischen 2010 und 2013 nahm ihre Zahl sogar zu. Dies lag teilweise daran, dass Transitmigrant*innen, die jahrelang in Indonesien festsaßen, sich nun als Anwerber, Mittelsmänner und Organisatoren an Schlepper-Operationen beteiligten. Die Nachfrage war groß, und um selbst zu überleben, beuten diese Migrant*innen andere aus (Missbach 2015).

In Libyen sind die Transitmigrant*innen eine lukrative Einkommensquelle für Behörden-Mitarbeiter*innen, Milizen und lokale *gangs*. Aufgrund ihres Status als Undokumentierte sind sie zudem eine billige und leicht auszubeutende Arbeitskraft für Libyer*innen, die dafür nicht mit juristischen Konsequenzen rechnen müssen. In der post-revolutionären Übergangsphase, die von politischer Unsicherheit und einer schlechten Sicherheitslage gekennzeichnet ist, sind viele lokale Milizen in den Menschenschmuggel involviert. Dadurch können sie ihr Auskommen sichern und ihre Autorität stärken (Small Arms Survey 2014; USIP 2014). Die Anwesenheit von Regierungsvertretern an Grenzübergängen, Checkpoints und an Abfahrtspunkten für Boote legt nahe, dass diese ebenfalls in den Schmuggel involviert sind oder zumindest davon Kenntnis haben. In Libyen treibt die Abwesenheit von formalen Asylmöglichkeiten und Migrationswegen eine große Anzahl von Migrant*innen, Flüchtlingen und Asylsuchenden in die Hände von Personen, die von den Praktiken des ausbeuterischen Transits profitieren.

9 Missbach & Sinanu 2011; 2014; Missbach & Crouch 2013; Crouch & Missbach 2013

Mehr Aufmerksamkeit im Globalen Norden

In Zeiten immer rigider werdender Grenzkontrollen und restriktiver Asylpolitik versuchen mehr und mehr Menschen des Globalen Südens, unautorisiert die Länder des Globalen Nordens zu erreichen. Dafür werden immer häufiger die Dienste von Schleppern in Anspruch genommen. Die Routen der Transitmigrant*innen sind flexibel und kurzfristig veränderten Bedingungen anzupassen, schließen aber stets Transitorte oder Knotenpunkte ein, von denen bekannt ist, dass dort Schlepper aktiv sind. Indonesien und Libyen sind zwei dieser Transitländer, in denen Migrant*innen Zugang zu Netzwerken haben, durch die sie Boote nach Australien bzw. Italien zu finden.

Aus der Anwesenheit der Transitmigrant*innen, die auch entgegen ihrer ursprünglichen Intention an dieser Orten für ausgedehnte Zeiträume bleiben müssen, wird so lange wie möglich Profit geschlagen – nicht nur von Schleppern, sondern auch von anderen lokalen Akteuren wie Regierungsbeamten und Mitarbeitern der *detention centre*. Erpressung und Bestechungszahlungen haben zu einer Ökonomie des ausbeuterischen Transits beigetragen, in der an der marginalisierten und prekären Situation der Transitmigrant*innen verdient wird.

Unter Umständen werden auch die Transitmigrant*innen selbst dazu angehalten, Mitreisende auszubeuten und sich somit an dieser Ökonomie zu beteiligen – die so lange unvermindert existieren wird, wie es eine Nachfrage nach den Diensten von Schleppern gibt. Die Länder des Globalen Nordens müssen den bisher unbeachteten Folgen ihrer immer restriktiver werdenden Asyl- und Migrationspolitik – ob diese Folgen nun unbeabsichtigt sind oder von vorherein tendiert waren, sei einmal dahingestellt – mehr Aufmerksamkeit schenken. Sie müssen erkennen, dass sich die Ökonomie des ausbeuterischen Transits von der Verzweiflung der Transitmigrant*innen an Orten, an denen sie im Grunde nicht dauerhaft sicher leben können, sowie dem Bedürfnis nach Schutz und einer aussichtsreicheren Zukunft im Globalen Norden nährt.

Übersetzung aus dem Englischen von Till Schmidt

Literatur

Amnesty International (2013): *Scapegoats of Fear: Rights of Refugees, Asylum-seekers and Migrants Abused in Libya*. London.

Bachelard, Michael (2014): „Asylum Seekers Beg for Detention so They Don't Starve". In: *Sydney Morning Herald*, 13. 4. 2014.

Belford, Aubrey (2014): „Jakarta Sees Chilly Ties with Australia until October. Indonesian Govt Document". In: *Jakarta Globe*, 17. 2. 2014.

Cassrels, Deborah (2013): „Asylum-seekers Out of Sight, Out of Mind". In: *The Australian*, 16. 3. 2013.

Collyer, Michael (2007): „In-Between Places: Trans-Saharan Transit Migrants in Morocco and the Fragmented Journey to Europe". In: *Antipode*, Bd. 39, Nr. 4, S. 668-690.

Crock, Mary, & Daniel Ghezelbash (2010): „Do Loose Lips Bring Ships? The Role of Policy, Politics and Human Rights in Managing Unauthorised Boat Arrivals". In: *Griffith Law Review*, Bd. 19, S. 238-287.

Crouch, Melissa, & Antje Missbach (2013): *Trials of People Smugglers in Indonesia: 2007-2012*. Policy Paper no. 1. Melbourne.

Danish Refugee Council (2013): *„We Risk Our Lives for Our Daily Bread". Findings of the Danish Refugee Council Study of Mixed Migration in Libya*. Copenhagen.

Davies, Lizzy (2014): „Europe's Migrant Influx: 'We Need Help But We Don't Know Where From'". In: *The Guardian*, 25. 6. 2014.

Düvell, Franck (2006): *Crossing the Fringes of Europe. Transit Migration in the EU's Neighbourhood*. Working Paper 33. Oxford.

Düvell, Franck (2012): „Transit Migration: a Blurred and Politicised Concept". In: *Population, Space and Place*, Bd. 18, Nr. 4, S. 415-427.

European Asylum Support Office (2014): *Annual Report on the Situation of Asylum in the European Union 2013*. Luxemburg.

FIDH – International Federation for Human Rights (2012): *Libya – The Hounding of Migrants Must Stop*. Paris.

Frontex (2014): *FRAN Quarterly – Quarter 4 – October-December 2013*. Warschau.

Hamood, Sara (2006): *African Transit Migration Through Libya to Europe: the Human Cost*. Kairo.

HRW – Human Rights Watch (2013): *Barely Surviving: Detention, Abuse, Neglect of Migrant Children In Indonesia*. 4. 6. 2014, http://www.hrw.org/sites/default/files/reports/indonesia0613webwcover.pdf, letzter Aufruf: 21. 5. 2015.

HRW – Human Rights Watch (2014): *Libya: Whipped, Beaten and Hung from Trees. Detained Migrants, Asylum Seekers Describe Torture, Other Abuse in Detention*. 22. 6. 2014, http://www.hrw.org/news/2014/06/22/libya-whipped-beaten-and-hung-trees, letzter Aufruf: 11. 5. 2015.

Içduygu, Ahmet (2000): „The Politics of International Migratory Regimes: Transit Migration Flows in Turkey". In: *International Social Science Journal*, Bd. 52, Nr. 165, S. 357-367.

JRS – Jesuit Refugee Service (2014): *Beyond Imagination: Asylum Seekers Testify to Life in Libya*. Birkirkara.

Kimball, Ann (2007): *The Transit State. A Comparative Analysis of Mexican and Moroccan Immigration Policies*. Working Paper 150, San Diego, US-CA.

Kneebone, Susan (2014): „The Bali Process and Global Refugee Policy in the Asia-Pacific Region". In: *Journal of Refugee Studies*, Bd. 27, Nr. 4, S. 596-618.

Koser, Khalid (2010a): „Dimensions and Dynamics of Irregular Migration". In: *Population, Space and Place*, Bd. 16, S. 181-193.

Koser, Khalid (2010b): *Responding to Boat Arrivals in Australia. Time for a Reality Check*. Sydney.

Lucht, Hans (2013): „The Watery Tomb Europe Tolerates". In: *New York Times*, 7. 10. 2013.

Marr, David, & Marian Wilkinson (2003): *Dark Victory. How a Government Lied its Way to Political Triumph*. Crows Nest, AU-NSW.

Missbach, Antje (2013) „Waiting on the Islands of 'Stuckedness'. Managing Asylum Seekers in Island Detention Camps in Indonesia from the Late 1970s to the Early 2000s". In: *ASEAS – Austrian Journal of South-East Asian Studies*, Bd. 6, Nr. 2, S. 281-306.

Missbach, Antje (2014): „Doors and Fences: Controlling Indonesia's Porous Borders and Policing Asylum Seekers". In: *Singapore Journal of Tropical Geography*, Bd. 35, Nr. 2, S. 228-244.

Missbach, Antje (2015): *Troubled transit. Asylum seeker stuck in Indonesia*. Singapur.

Missbach, Antje, & Melissa Crouch (2013): „The Criminalisation of People Smuggling: Legal Insights from Indonesia". In: *Australian Journal of Asian Law*, Bd.14, Nr. 2, S. 119.

Missbach, Antje, & Frieda Sinanu (2011): „'The Scum of the Earth'? Foreign People Smugglers and their Local Counterparts in Indonesia". In: *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, Bd. 30, Nr. 4, S. 57-87.

Missbach, Antje, & Frieda Sinanu (2014): „People smuggling in Indonesia: dependency, exploitation and other vulnerabilities". In: Yea, Sallie, & Pattana Kitiarsa (Hg.): *Human Trafficking in Asia: Forcing Issues, Contemporary Asia Series*. New York, US-NY, S. 164-182.

Nethery, Amy; Bryanna Rafferty-Brown & Savitri Taylor (2013): „Exporting Detention: Australia-funded Immigration Detention in Indonesia". In: *Journal of Refugee Studies*, Bd. 26, Nr. 1, S. 88-109.

Oelgemoller, Christina (2010): „'Transit' and 'Suspension': Migration Management or the Metamorphosis of Asylum-Seekers into 'Illegal' Immigrants". In: *Journal of Ethnic and Migration Studies*, Bd. 37, Nr. 3, S. 407-424.

Papadopoulou, Aspasia (2004): „Smuggling into Europe: Transit Migrants in Greece". In: *Journal of Refugee Studies*, Bd. 17, Nr. 2, S. 167-184.

Papadopoulou-Kourkoula, Aspasia (2008): *Transit Migration: The Missing Link Between Emigration and Settlement*. New York, US-NY.

Phillips, Janet, & Harriet Spinks (2013): *Boat arrivals in Australia since 1976*. Canberra. http://www.aph.gov.au/About_Parliament/Parliamentary_Departments/Parliamentary_Library/pubs/rp/rp1314/BoatArrivals#_Toc347230718, letzter Aufruf: 11. 5. 2015.

RMMS – Regional Mixed Migration Secretariat (2014): *Going West. Contemporary Mixed Migration Trends from the Horn of Africa to Libya and Europe*. Nairobi.

Rooney, Celia (2013): „Exploiting a Tragedy. The Securitization of EU Borders in the Wake of Lampedusa". In: *Border Criminologies*, 18. 11. 2013, http://bordercriminologies.law.ox.ac.uk/exploiting-a-tragedy/, letzter Aufruf: 11. 5. 2015.

Schapendonk, Joris (2010): „Staying Put in Moving Sands. The Stepwise Migration Process of Sub-Saharan African Migrants Heading North". In: Engel, Ulf (Hg.): *Respacing Africa*. Leiden, S. 113-139.

Slominski, Peter (2013): „The Power of Legal Norms in the EU's External Border Control". In: *International Migration*, Bd. 51, Nr. 6, S. 41-53.

Small Arms Survey (2014): *Libya's Fractious South and Regional Instability*. http://www.smallarmssurvey.org/sana/publications/listed-in-chronological-order/dispatches/sana-dispatch-3.html, letzter Aufruf: 21. 5. 2015.

UNHCR – United Nations High Commissioner for Refugees (2014): *UNHCR – Libya Refugee Status Update: January-March 2014*. http://www.libya-index.com/news/unhcr-libya-refugee-status-update-january-march-2014/, letzter Aufruf: 21. 5. 2015.

USIP – United States Institute for Peace (2014): *Illicit Trafficking and Libya's Transition: Profits and Losses*. http://www.usip.org/sites/default/files/PW96-Illicit-Trafficking-and-Libyas-Transition.pdf, letzter Aufruf: 11. 5. 2015.

Anschrift der Autorinnen

Antje Missbach
antje.missbach@monash.edu

Melissa Phillips
phim@unimelb.edu.au