

Fragmentierte Flucht nach Europa

Etzold, Benjamin

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Etzold, B. (2019). Fragmentierte Flucht nach Europa. *Stadtforschung und Statistik : Zeitschrift des Verbandes Deutscher Städtestatistiker*, 32(2), 71-80. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-64112-4>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

Benjamin Etzold

Fragmentierte Flucht nach Europa

Flucht- und andere Migrationsbewegungen nach Europa stehen derzeit im Fokus der Aufmerksamkeit – nicht zuletzt aufgrund tragischer Schiffsunglücke auf dem Mittelmeer und der Unfähigkeit der Politik, angemessene Antworten auf diese humanitäre Krise zu finden. Auf welchen Wegen versuchen Schutzsuchende den europäischen Kontinent zu erreichen? Der Beitrag stellt die wichtigsten Trends entlang der Hauptmigrationsrouten vor und diskutiert die humanitären Konsequenzen von fragmentierten, langen und unsicheren Flucht- und Migrationswege.

Dr. Benjamin Etzold

Sozialgeograph und Migrationsforscher, seit 2016 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Friedens- und Konfliktforschungszentrum Bonn International Centre for Conversion (BICC); Themenschwerpunkte: Migrations- und Fluchtbewegungen, Verwundbarkeit und Lebenssicherung von marginalisierten Gruppen, europäische Migrations-, Flüchtlings- und Grenzsicherungspolitik

 benjamin.etzold@bicc.de

Schlüsselwörter:

Migrationsbewegungen – Flucht- und Migrationswege – Mittelmeer – Europäische Union – Verwundbarkeit

Das zentrale Problem, dem sich Schutzsuchende aus den meisten Regionen außerhalb Europas gegenübersehen, ist der Mangel an legalen Migrationswegen. So benötigen die Bürger*innen aus allen afrikanischen Ländern und dem Großteil der Länder des Nahen Ostens ein Visum, um legal und sicher mit dem Flugzeug in die Europäische Union (EU) einreisen zu können. Doch nur die politischen und ökonomischen Eliten haben die Möglichkeit, ein Visum zu erhalten, da sie die von den EU-Mitgliedstaaten festgelegten Voraussetzungen für eine Aufenthaltserlaubnis erfüllen. Der Großteil der Menschen, die Schutz oder eine bessere Lebensperspektive in Europa suchen, ist daher darauf angewiesen, „klandestine Wege“ der Migration zu nutzen, d.h. internationale Grenzen mit irregulären Mitteln zu überqueren und daraufhin Asyl zu beantragen.

Die Wege von Migrant*innen und Flüchtlingen nach Europa sind nicht schnell und direkt, sondern häufig unterbrochen, multidirektional und verschlungen. Je nach den zur Verfügung stehenden Informationen, finanziellen Ressourcen und Reisedokumenten, verläuft die Reise über viele Länder und Etappen. Es gibt längere Phasen des Aufenthaltes sowie Vor- und Zurück-Bewegungen. Die meisten Migrant*innen und Flüchtlinge sind auf die Dienstleistungen von Schleppern angewiesen und viele gehen sehr hohe Risiken mit ihrer Flucht ein, wie Ergebnisse umfassender internationaler Forschung zeigen (Etzold 2019).

Fluchtrouten

Auch wenn jeder Fluchtweg individuell ist (Schapendonk 2011; Crawley et al. 2016; Squire et al. 2017), verläuft die Migration von Schutzsuchenden meist entlang vorgegebener Wege und etablierter Korridore, auf denen eine entsprechende Infrastruktur zur Verfügung steht und Migrationsunternehmer*innen an zentralen Knotenpunkten, insbesondere den großen Städten, Dienstleistungen zur Bewältigung der nächsten Etappe anbieten. Diese Hauptachsen der Mobilität sind inzwischen gut dokumentiert. Organisationen, die Migrationsbewegungen weltweit beobachten, und für die Sicherung der EU-Außengrenzen zuständige politische Akteure fassen diese vielen einzelnen multi-direktionalen Bewegungen daher in größeren Migrationskorridoren zusammen. Für die Bewegungen der Migranten und Flüchtlinge aus Afrika und dem Nahen Osten in die Europäische Union verzeichnen sie in ihren Karten vier Hauptrouten: die westafrikanische Route, die westliche Mit-

telmeerroute, die zentrale Mittelmeerroute und die östliche Mittelmeerroute (FRONTEX o. J.; MTM 2014; IOM 2016).

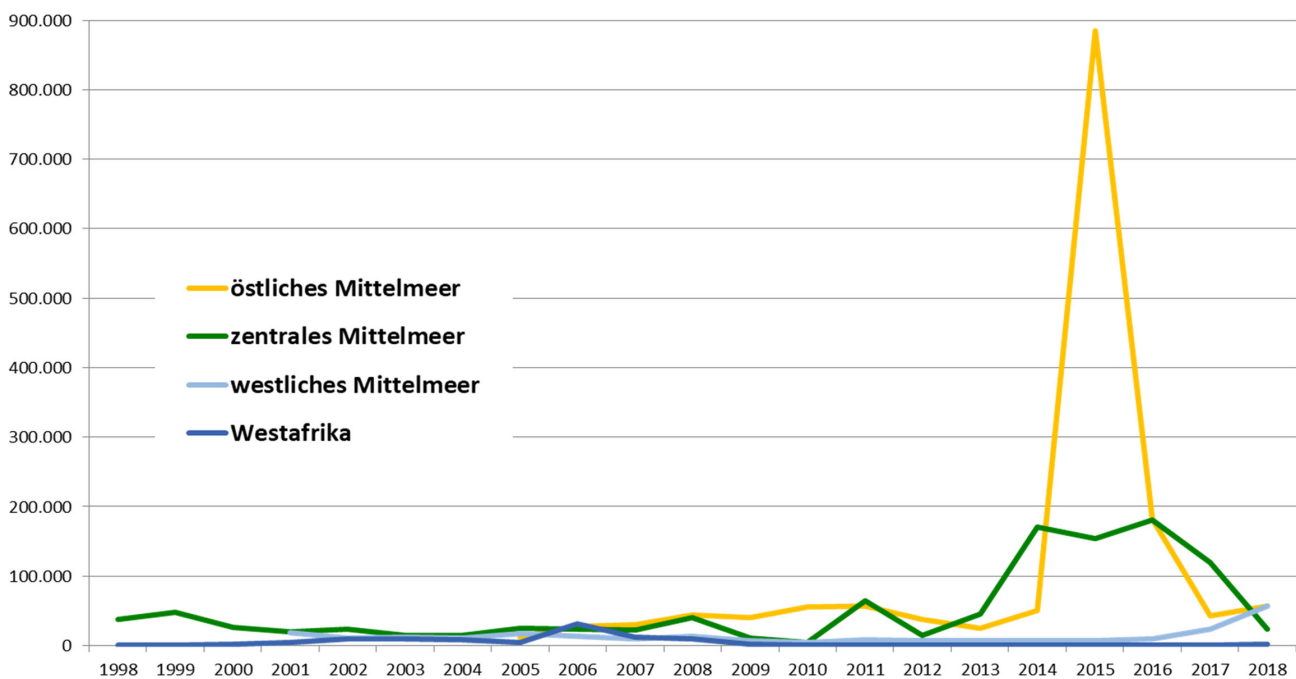
Laut Angaben der Internationalen Organisation für Migration (IOM) sind 2015 1.047.000 Menschen über Seewege (1.012.000) und Landwege (35.000) in die EU gelangt und wurden beim Überqueren einer Außengrenze erfasst; dies war bis dato der höchste Stand der Zuwanderung in einem Jahr. Seitdem sinken die Zahlen wieder: 2016 kamen 390.000 Menschen an, 2017 waren es 188.000 und 2018 lediglich 144.000 Menschen.¹ Die Zahl der Menschen, die auf den jeweiligen Routen reisen, kann mit Hilfe von Grenzaufgriffsstatistiken abgeschätzt werden (Abb. 1). Im Zeitraum zwischen 2001 und 2018 wurden an den EU-Außengrenzen auf den jeweiligen Routen insgesamt 3,5 Millionen Migrant*innen aufgegriffen. Bemerkenswert sind nicht nur die sehr starken Schwankungen, sondern auch drei räumliche Verschiebungen.

Bis Anfang der 2000er Jahre reisten auf der *westlichen Mittelmeerroute* über Mali, Algerien und Marokko insbesondere Migrantinnen und Migranten aus Westafrika bis nach Spanien. Sie überquerten in kleinen Booten die Meerenge von Gibraltar oder überwandern die Zäune der spanischen Enklaven Ceuta und Melilla in Nordmarokko. Als im Herbst 2005 hunderte Migranten über die Grenzzäune kletterten, wurden die Zäune erhöht und auch mit Hilfe des marokkanischen Militärs besser gesichert. Die Meerenge von Gibraltar riegelte Spanien mit finanzieller Unterstützung der EU durch das SIVE-Grenzüberwachungssystem hermetisch ab. In der Folge verlagerte sich die Migration auf die *westafrikanische Route*. Boote legten schon im Senegal oder an den Küsten

Mauretaniens und Südmarokkos ab und steuerten die Kanarischen Inseln an. 2006 kamen dort 32.000 Migranten an. Die Zahl der Migranten auf der westafrikanischen Route und der westlichen Mittelmeerroute ging aufgrund von Patrouillen der europäischen Grenzschutzbehörde Frontex an Mauretaniens und Marokkos Küsten sowie der verschärften Grenzsicherung an den Küsten Südspaniens stark zurück; die Migrationsbewegungen verlagerten sich nach Osten (Etzold 2009). Während in den letzten Jahren verhältnismäßig wenige Migrant*innen über die beiden westlichen Routen nach Europa kamen, wuchs die Bedeutung der westlichen Mittelmeerroute seit 2015 wieder; 2018 kamen 57.000 Menschen auf diesem Weg, das sind etwa ein Drittel aller in Europa Angekommenen. Der Grund für diese jüngste Verschiebung nach Westen liegt insbesondere in den verheerenden Menschenrechtsverletzungen auf der zentralen Mittelmeerroute und den politischen Abkommen (EU-Türkei-Abkommen) auf der östlichen Mittelmeerroute.

Auf der *zentralen Mittelmeerroute* laufen die Migrationspfade aus West-, Zentral- und Ostafrika zusammen. Die wichtigsten Transitländer sind der Sudan, Niger und Libyen. Libyen war aufgrund seiner boomenden Wirtschaft und der hohen Arbeitskräftenachfrage ein wichtiges Ziel für viele Arbeitsmigrant*innen aus Subsahara-Afrika; nur wenige wollten weiter nach Europa. In den Jahren 2001 bis 2007 überquerten im Jahresdurchschnitt nur etwa 22.000 Migrant*innen das Mittelmeer von Libyen nach Italien oder Malta. Nachdem sich 2008 die Zahl der in Italien und Malta angekommenen Migrant*innen auf 40.000 erhöht hatte, unterzeichneten Italien und Libyen ein *Freundschaftsabkommen*, in dem die

Abbildung 1: Zahl der an den EU-Außengrenzen aufgegriffenen Personen nach Migrationskorridoren



Quellen: 2008-2018 nach <http://frontex.europa.eu/trends-and-routes/migratory-routes-map/> (Zugriff 02.05.2019) und Frontex (2019) Annual Risk Analysis, 2001-2007 nach <http://www.imap-migration.org/index.php?id=471> (Zugriff: 15.12.2016).

Kooperation bei der Grenzsicherung, die Bekämpfung von Schleppern und somit das Verhindern der Abfahrt von Booten aus Libyen sowie die Rücknahme von in Italien angelandeten Migrant*innen und Flüchtlingen vereinbart wurde.² In der Folge sank die Zahl der Überfahrten drastisch: 2010 erreichten nur noch 4.500 Menschen Südeuropa über die zentrale Mittelmeerroute. Dies änderte sich im Zuge des Arabischen Frühlings und des Krieges in Libyen. 2011 stieg die Zahl der Überfahrten und somit auch der Grenzaufgriffe an Südeuropas Küsten sprunghaft auf 64.000 an; im östlichen Mittelmeerraum waren es im gleichen Jahr 57.000. Im Jahr darauf, als sich die Situation in Libyen zunächst wieder beruhigte, ging auch die Zahl der Überfahrten nach Lampedusa, Sizilien und Malta wieder zurück. Die chaotische politische Situation und die höchst prekären Lebensumständen in Libyen führten dann aber zu ganz neuen Dimensionen (Toaldo 2015). So stieg die Zahl der Flüchtlinge und Migrant*innen auf der zentralen Mittelmeerroute von 40.000 im Jahr 2013 auf 170.000 in 2014. Im Jahr 2015 sank sie auf 154.000, stieg aber 2016 wieder auf über 182.000 an. Nigeria, Eritrea, Gambia, Elfenbeinküste, Guinea und Sudan sind die wichtigsten afrikanischen Herkunftsländer der Migrant*innen auf diesem Weg. Die verheerende Verschlechterung der Menschenrechtssituation, der Wiederausbruch des Bürgerkriegs in Libyen Ende des Jahres 2018, die bekannt gewordenen Zuständen in Aufnahmelagern und insbesondere die hohen Risiken der Überfahrt über das Mittelmeer – die staatlichen Seenotrettungsprogramme der EU und Italiens wurden im Sommer 2018 beendet und die Aktionen privater Seenotrettungsorganisationen in zunehmenden Maße behindert – führten zu der von vielen politischen Akteuren gewünschten Reduktion der Mobilität entlang der zentralen Mittelmeerroute. Gestoppt werden konnte sie allerdings nicht: 2018 erreichten knapp 24.000 Migrant*innen auf dem Seeweg von Libyen oder Tunesien kommend Italien oder Malta.

Im Zeitraum von 2007 bis 2016 kamen – mit Ausnahme der Jahre 2011, 2013 und 2014 – die meisten Migrant*innen und Flüchtlinge über die *östliche Mittelmeerroute* in die EU, d. h. über die Türkei auf dem Seeweg auf die griechischen Ägäis Inseln (Lesbos, Kos, Samos) und in geringerer Zahl auch auf dem Landweg nach Nordgriechenland und Bulgarien. Im Jahr 2015 stieg die Zahl der über diesen Weg Ankommenden exponentiell – und somit rückte dieser Weg auch verstärkt ins Zentrum der öffentlichen Aufmerksamkeit. Der Anstieg von 25.000 Menschen im Jahr 2013 auf 51.000 in 2014 und 885.000 in 2015 ist vor allem auf die Eskalation des Bürgerkrieges in Syrien und auf die verheerenden Lebensumstände der Flüchtlinge im Libanon, Jordanien und der Türkei zurückzuführen. Diesen Weg nutzen aber auch zahlreiche Flüchtlinge und Migrant*innen aus dem Irak und aus Afghanistan, aus Somalia und Eritrea, oder auch aus Marokko und Algerien. Seit der sukzessiven „Schließung“ der Grenzen auf der sogenannten *Westbalkanroute* (Ungarn-Serbien, Mazedonien-Griechenland) und dem Rücknahme- bzw. Grenzsicherungsabkommen zwischen der EU und der Türkei im März 2016 sank die Zahl der in Griechenland Ankommenden rapide. Dennoch waren es auf das ganze Jahr 2016 betrachtet immer noch 182.000. Nach einem starken Rückgang 2017 stiegen die Migrationsbewegungen über die Türkei wieder an; 2018 erreichten 57.000

Menschen die EU auf diesem Weg. Während Griechenland bis 2016 für viele nur eine Durchgangsstation war, hat sich das auf Grund der erschwerten Weitermigration entlang der Balkan-Route geändert. Im Frühjahr 2019 lebten etwa 79.500 Flüchtlinge und Migranten in Griechenland, der Großteil auf dem Festland, aber etwa 16.000 Menschen sitzen in großen Flüchtlingslagern auf einer der Ägäis Inseln fest (UNHCR 2019).

Insgesamt betrachtet sind die Türkei und Griechenland, Libyen und Italien sowie Marokko und Spanien die Schlüsselländer für die Sicherung der EU-Außengrenzen, das angestrebte bessere Management der Migrationsbewegungen und den Flüchtlingschutz entlang der wichtigsten Migrationskorridore nach Europa.

Humanitäre Konsequenzen langer und unsicherer Flucht- und Migrationswege

2016 wurde ein neuer trauriger Rekord erreicht. Nach Angaben der IOM kamen 4.700 Flüchtlinge und Migrant*innen auf den Mittelmeerrouten nach Europa ums Leben. Diese Menschen hatten nicht die Möglichkeit, ein Visum zu erhalten, um auf sicherem und legalem Weg Europa zu erreichen. Stattdessen wagten sie die Überfahrt in überfüllten Schlauchbooten oder Fischkuttern und ertranken, als ihr Schiff sank. Tagtäglich spielen sich solche Tragödien an den südlichen Rändern Europas ab. Laut Angaben von Menschenrechtsorganisationen und der IOM sind seit dem Jahr 2003 mehr als 45.000 Menschen auf dem Weg nach Europa ums Leben gekommen.³ Die zentrale Mittelmeerroute ist die gefährlichste, denn hier ist die Überfahrt am längsten und hier setzen die von Libyen agierenden Schlepperorganisationen besonders häufig seeuntaugliche Boote ein. 90 Prozent der 2016 im Mittelmeer Gestorbenen waren auf dieser Route unterwegs (IOM o. J.).

Doch die gefährliche Passage über das Mittelmeer ist für die meisten Migrant*innen aus Afrika nur die letzte Etappe einer Reise, die sich über Monate – und manchmal Jahre – hinzieht. So waren 22 Prozent der Migrant*innen und Flüchtlinge aus West-, Zentral- und Ostafrika, die nach ihrer Ankunft in Italien befragt wurden, über zwei Jahre unterwegs.⁴ Auf ihrem Weg sind sie oft zu Zwischenstopps gezwungen, da sie die nächste Etappe nicht finanzieren können und in den auf den Hauptmigrationsrouten liegenden Städten arbeiten oder auf eine Geldüberweisung ihrer Familienangehörigen warten (Fargues 2009; Schapendonk 2011; Crawley et al. 2016). Teilweise werden sie auch von Grenzbeamt*innen verhaftet und in Lagern inhaftiert oder von kriminellen Gruppen verschleppt, eingesperrt und zur Zwangsarbeit gezwungen (HRW 2009; AI 2013). Die Zahl der Menschen, die auf dem Weg durch die Saharawüste ums Leben gekommen sind, kann nur erahnt werden. Die Dunkelziffer liegt höher als die der Toten im Mittelmeer (Horwood et al. 2014).

Trotz der zahlreichen Schiffsunglücke im Mittelmeer, wie z. B. im Oktober 2013, als 380 Menschen vor Lampedusa starben, die das Thema in das Licht der Öffentlichkeit gerückt haben, trotz der verheerenden Menschenrechtsverletzungen in Libyen und anderen Knotenpunkten der Migration nach Europa, und trotz der Rettungsaktionen durch Schiffe von Hilfsorganisationen fehlt bislang eine konsequente politische

Antwort. Mehr legale Möglichkeiten der Einreise und sichere Passagen für Schutzsuchende und Migrant*innen, die den Schleppern ihre Geschäftsgrundlage entziehen würden, sind bislang nicht geschaffen worden. Zudem wird die Arbeit von zivilgesellschaftlichen Organisationen, die in internationalen Gewässern wie in der „Search-and-Rescue“-Zone vor der libyschen Küste aktive Seenotrettung betreiben, von Politik und Verwaltung – derzeit insbesondere von Italien – sehr stark erschwert. Marineeinheiten und Küstenschutzboote ziehen sich zunehmend aus der Seenotrettung zurück; gemeinsame EU-Einsätze wurden beendet. Und sind die Flüchtlinge und Migrant*innen erst einmal in einem europäischen Erstaufnahmeland wie Italien oder Griechenland angekommen, so ist der Zugang zum Flüchtlingsschutz oft blockiert, es fehlt an Lebenssicherungsperspektiven vor Ort, an Solidarität zwischen EU-Staaten und an Mechanismen der fairen Umverteilung innerhalb der EU und somit auch an Möglichkeiten der Weitermigration in andere europäische Länder. Die gemeinsame *Europäische Asylpolitik* (Common European Asylum System, CEAS) ist in der Krise, und ein politische Lösung in

der derzeitigen Konstellation nicht in Sicht. Die extrem hohe Verwundbarkeit der Migrant*innen – sowohl auf ihrem Weg als auch nach der Ankunft – ist somit letztlich auch eine Folge einer europäischen Migrations- und Asylpolitik, die insgesamt betrachtet keine kohärente Linie verfolgt, außer dem Bemühen die Grenzsicherungsmaßnahmen zu verstärken und die Bedingungen der Migration so weiterhin zu verschlimmern.

- 1 <https://migration.iom.int/europe?type=arrivals> (Zugriff 09.07.19)
- 2 Das italienisch-libysche „Freundschaftsabkommen“ wurde aufgrund der dadurch geäußerten politischen Anerkennung des Diktators Gaddafi und der Missachtung der Menschenrechte im Zuge der Grenzsicherung und Rückführung massiv kritisiert (Human Rights Watch 2009).
- 3 <https://missingmigrants.iom.int/latest-global-figures>; <http://www.unitedagainstracism.org>; <http://www.themigrantsfiles.com/>
- 4 Unter den Flüchtlingen aus Eritrea waren es sogar 40 Prozent (Crawley, H. et al. 2016).

Literatur

- AI – Amnesty International (2013): Scapegoats of fear. Rights of Refugees, Asylum-seekers and Migrants abused in Libya;
- Crawley, H. et al. (2016): Destination Europe? Understanding the dynamics and drivers of Mediterranean migration in 2015. Final Report of the MEDMIG Project. www.medmig.info/research-brief-destination-europe/ (Zugriff 12.10.2018).
- Etzold, B. (2009): Illegalisierte Migration in der Flüssigen Moderne. Migration aus Afrika und die europäische Grenzsicherungspolitik. In: Dittmann, A. et al. (Hrsg.): *Entwicklungsforschung*. WVB, Berlin.
- Etzold, B. (2019): Auf der Flucht – (Im)Mobilisierung und (Im)Mobilität von Schutzsuchenden. State-of-Research Papier 04, Verbundprojekt „Flucht: Forschung und Transfer“. Osnabrück, Bonn: Institut für Migrationsforschung und Interkulturelle Studien (IMIS) und Internationales Konversionszentrum Bonn (BICC). <https://flucht-forschung-transfer.de/mobilisierung-und-immobilisierung-von-fluechtlingen/> (Zugriff 07.07.2019).
- Fargues, P. (2009): Work, Refuge, Transit: An Emerging Pattern of Irregular Immigration South and East of the Mediterranean. In: *International Migration Review*, 43(3), p. 544–577
- FRONTEX (o. J.): Frontex Migratory Routes Map <http://frontex.europa.eu/trends-and-routes/migratory-routes-map/> (Zugriff: 15.12.2016).
- Horwood, C. et al. (2014): From Sub-Saharan Africa through North Africa: Tracking Deaths along the Way. In: Brian, T. and F. Laczko (eds.): *Fatal Journeys. Tracking Lives Lost during Migration*. IOM: 109-137. <http://www.iom.int/files/live/sites/iom/files/pbn/docs/Fatal-Journeys-Tracking-Lives-Lost-during-Migration-2014.pdf> (Zugriff 12.12.2016).
- HRW – Human Rights Watch (2009): Pushed Back, Pushed Around. Italy's Forced Return of Boat Migrants and Asylum Seekers, Libya's Mistreatment of Migrants and Asylum Seekers. https://www.hrw.org/sites/default/files/reports/italy0909web_0.pdf (Zugriff: 15.12.2016).
- IOM – Internationalen Organisation für Migration (2016): *Migrant Routes Mediterranean* 2016 <http://migration.iom.int/europe/> (Zugriff: 15.12.2016).
- IOM – Internationalen Organisation für Migration (o. J.): <https://missingmigrants.iom.int/mediterranean> (Zugriff 09.07.2019)
- MTM – Dialogue on Mediterranean Transit Migration (2014): *Map on Mixed Migration Routes* <http://www.imap-migration.org/index.php> (Zugriff: 15.12.2016).
- Schapendonk, J. (2011), *Turbulent Trajectories. Sub-Saharan African Migrants Heading North*. Nijmegen: University of Nijmegen.
- Squire, V. et al. (2017): *Crossing the Mediterranean Sea by Boat: Mapping and Documenting Migratory Journeys and Experiences*. Final Project Report. Coventry, UK. www.warwick.ac.uk/crossingthemed (Zugriff 10.08.2018)
- Toaldo, M. (2015): *Migrations Through and From Libya: A Mediterranean Challenge*. Istituto Af-fari Internazionali (IAI), <http://www.osce.org/networks/> (Zugriff: 15.12.2016).
- UNHCR (2019): *County Fact sheet Greece* <https://data2.unhcr.org/en/documents/> (Zugriff 12.06.2019)