

Schlepper

30.10.2009
Fachartikel VKÖ

Fast täglich lesen und hören wir Meldungen über derart tragische Ereignisse; oft wird uns dabei auch vor Augen geführt, mit welchen lebensverachtenden und skrupellosen Methoden Schlepper arbeiten. Während früher meist die Adria sowie die Gewässer rund um die italienische Insel Lampedusa immer wieder für Schlagzeilen sorgten, ist heute vermehrt die Rede von derartigen Vorkommnissen im westlichen Mittelmeer oder — wie im wiedergegebenen Beispiel — im Atlantik.

Genaue und wirklich verlässliche Informationen über das Schlepperwesen liegen bis heute nicht vor, weshalb man beim Versuch, Aussagen darüber zu machen, oft auf Vermutungen oder Schätzungen angewiesen ist.

Wenn beispielsweise Asylsuchende über den von ihnen benutzten Reiseweg und die Reiseumstände befragt werden, stellt man oftmals fest, dass die diesbezüglich gemachten Angaben nicht den Tatsachen entsprechen. Einesteils liegt dies daran, dass etliche Asylsuchende die entsprechenden wahren Angaben verheimlichen, weil diese nicht zu vereinbaren sind mit dem Rest ihrer konstruierten Asylgründe. Andernteils verschweigen Menschen, welche die Dienste von Schleppern beansprucht haben, genaue Angaben zu diesen häufig auch deshalb, weil sie Angst vor Rache oder Vergeltung seitens der Schlepper haben. Diese operieren nämlich vorwiegend im Untergrund und sind wegen ihres meist illegalen Vorgehens auf Diskretion angewiesen. So sind Schlepper in aller Regel auch nicht bereit, mehr als das Minimum preiszugeben, wenn sie nach einer Festnahme verhört werden. Es gilt außerdem zu bedenken, dass Hauptschuldige

kaum je zur Rechenschaft gezogen und — ähnlich wie beim Drogenhandel - höchstens "kleine Fische" ausgefragt und bestraft werden können. Diese verfügen oftmals gar nicht über weit gehende Kenntnisse.

Wie Studien der Internationalen Organisation für Migration (IOM), welche sich unter anderem mit Fragen des Schlepperwesens befassen, ergeben haben, weisen Schlepperorganisationen häufig eine besondere Struktur auf, welche man sonst vor allem bei illegalen politischen Organisationen antrifft: Sie sind oftmals zellenförmig aufgebaut, wobei jede einzelne Zelle im System nur für eine spezifische Aufgabe zuständig ist und weder das Kettenglied davor noch dasjenige dahinter kennt. Dies verhindert, dass bei der Festnahme eines Schleppers einer Zelle das gesamte weit gefächerte Schleppernetz enttarnt wird und auffliegt. Einerseits kann der Festgenommene keine weit reichenden Angaben machen und andererseits kann er von der Schlepperorganisation leicht ersetzt werden. Man liegt somit kaum falsch mit der Annahme, dass das Schleppen von Menschen ein Betätigungsfeld von oftmals international organisierten kriminellen Banden ist, welche häufig auch in den ebenfalls global funktionierenden Handel mit Drogen, Waffen, gestohlenen Autos und Frauen involviert sind. Man nimmt an, dass vor allem verschärfte Einreisebestimmungen in vielen Industriestaaten und das Wegfallen von jahrzehntelang geltenden Ausreisebeschränkungen in Entwicklungsländern bzw. den Staaten des ehemaligen Ostblocks zum sprunghaften Anstieg des Schlepperwesens seit den 1990er Jahren geführt haben. Schätzungen gehen von bis zu vier Millionen Menschen aus, welche sich jährlich Schleppern anvertrauen. Den Profit aus dem Schleppergeschäft schätzt man auf die enorme Summe von sieben Milliarden Dollar pro Jahr. Dies vermag eigentlich nicht zu erstaunen, bezahlt eine Person gemäß Schätzungen beispielsweise ca. 3'000 US\$ für eine Reise aus der Osttürkei nach

Mitteleuropa und ca. 35'000 US\$ für eine Reise von China nach New York!

Das Schlepperwesen umfasst ein breit gefächertes Angebot: Zuerst müssen potenzielle Migrantinnen und Migranten in ihrem Heimatland geködert werden, beispielsweise mit der Aussicht auf einen sicheren Arbeitsplatz mit überdurchschnittlichem Verdienst. Zeitungsinserate dieser Art locken insbesondere auch junge Frauen an, welche im Zielland schließlich oftmals als rechtlose Prostituierte stranden. Untersuchungen haben gezeigt, dass gerade Schlepperorganisationen, welche Frauenhandel betreiben, nicht selten mit (Grenz)behörden von Transit- oder Zielländern zusammenarbeiten, welche für entsprechende "Gegenleistungen" auch mal "ein Auge zudrücken". Nach dem Ködern müssen entsprechende Reisepapiere erstellt werden. Oftmals handelt es sich dabei um gefälschte oder verfälschte Papiere, welche die Schlepper den im Zielland Angekommenen abnehmen und später - entsprechend angepasst - wieder verwenden. Nach der Organisation des Transportes beginnt für die Migranten und Migrantinnen die Reise ins Zielland, welche oft mit großen Strapazen verbunden sein kann, so beispielsweise bei langen Fußmärschen unter extremen Bedingungen oder auf Bootsfahrten bei stürmischer See. Schließlich endet der Kontakt mit den Schleppern häufig nicht mit dem Ende der Reise. Viele Migrantinnen und Migranten können die zum Teil horrenden Summen nicht bezahlen und nehmen ein "Darlehen" bei der Schlepperorganisation auf. Dadurch begeben sie sich in ein Abhängigkeitsverhältnis, aus dem es nur sehr schwer ein Entkommen gibt. Zudem werden geschleuste Personen, die im Zielland ein Asylgesuch stellen wollen, oftmals genau darüber instruiert, wie sie dabei vorzugehen und was sie auszusagen haben.

Beispiel eines Chinesen: "Nachdem wir uns drei Wochen in einer Lodge außerhalb von Hong Kong aufgehalten hatten, kam ein kleiner Mann

vorbei, der uns in einem geheimnisvollen Ton erklärte, er sei für unsere Ausreise zuständig. Morgen sei es soweit, wir würden um halb sechs Uhr abgeholt. Ich schlief schlecht, war schon um drei Uhr wach. Tatsächlich erschien der Mann um die vereinbarte Zeit und brachte uns mit einem Van zum Flughafen von Hong Kong. Obschon es unterwegs zwei Kontrollen gab, hatten wir keinerlei Probleme. Auch das Check-in verlief problemlos, offenbar war mein Pass OK. Um zehn Uhr waren wir bereits in der Luft. Erst kurz vor der Landung in Bangkok wachte ich wieder auf. Wir kamen in den Transit, darauf in ein Flugzeug, das uns nach Singapur brachte. Hier holte uns ein offensichtlich Ortskundiger am Flughafen ab, ich verstand ihn schlecht. Er brachte uns in eine Wohnung, wo wir drei Nächte blieben. Der gleiche Mann führte uns danach wieder zum Flughafen, wo wir ein Flugzeug zurück nach Bangkok bestiegen. Von hier aus ging's nun direkt weiter mit einem andern Flugzeug; die Stewardessen waren nun Weiße. Diesmal waren wir lange unterwegs und stiegen erst in Istanbul aus, der Tag war eben erst angebrochen. Hier empfing uns ein dunkler Mann, ich nehme an einen Türken. Er führte uns mit einem Kombi durch die halbe Stadt. In einem stinkigen Zimmer verbrachten wir dann eine Nacht, worauf er uns mit einem Kleinbus abholte; im Bus gab es nun noch andere Personen. Wir waren lange unterwegs, ich war müde, oft schliefen wir. Ein Mitreisender hat mir erzählt, dass wir durch Rumänien gefahren und nun unterwegs nach Prag seien. Er hatte Recht. Wir blieben nicht lange: Mit einem anderen Bus ging's weiter. Ich kann mich noch daran erinnern, dass wir schließlich einen Fluss überquerten, teils in einem Boot, teils indem wir durch's Wasser waten mussten; das war schlimm, ich fror fürchterlich. Zuletzt wurden wir zu Fuß von Italien in die Schweiz gebracht."