

Sachdokumentation:

Signatur: DS 834

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/834



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.

Fakten statt Mythen N°39 / 6. Juli 2016

Sind Schlepper bequeme Sündenböcke?

*von Robin Stünzi, Doktorand am Zentrum für Migrationsrecht an der Universität Neuenburg
(übersetzt aus dem Französischen)*

In einer Zeit, in welcher die europäische Migrationspolitik durch eine tiefgreifende Uneinigkeit geprägt ist, scheint der Kampf gegen das Schlepperwesen einer der wenigen Bereiche zu sein, in dem sich ein Konsens herausbildet. In der Politik und den Medien herrscht ein Diskurs, welcher eine restriktive Migrationspolitik als Mittel präsentiert, um Geflüchtete vor den als kriminell beschriebenen Schleppern zu «schützen», welche sie des Geldes wegen in den Tod führen. Obschon diese Darstellung nicht jeglichem Realitätsbezug entbehrt, gilt es, diese Sichtweise zu hinterfragen, denn die Vereinfachung dahinter und deren politische Instrumentalisierung verhindert es, ein Verständnis für die Funktionsweise der Schleppertätigkeit zu entwickeln. Dies erlaubt den Staaten, für die tragischen Ereignisse keine Verantwortung übernehmen zu müssen, von welchen Schutzsuchende allzu oft betroffen sind.

Um die bestehenden Mechanismen zu verstehen, muss man als erstes zwei Begriffe unterscheiden, die oft und manchmal gar absichtlich verwechselt werden. Die Tätigkeiten der Schlepper sind im [Zusatzprotokoll der Vereinten Nationen](#) als «Schleusung von Migrant*innen» (engl. «smuggling») definiert. Dies bedeutet, dass jemand den unerlaubten Transport oder die unerlaubte Einreise einer Person in einen Staat erleichtert, mit dem Ziel, sich einen finanziellen oder sonstigen materiellen Vorteil zu verschaffen. Dieser Begriff muss von demjenigen des [Menschenhandels](#) (engl. «trafficking») unterschieden werden, der die Ausbeutung beschreibt (namentlich durch Erpressung oder Versklavung). Obschon in der [Forschung](#) immer öfter festgestellt wird, dass immer mehr Schlepper auf Menschenhandelspraktiken zurückgreifen, bedingt das eine nicht notwendigerweise das andere.

Während in der öffentlichen Diskussion oft die Verbindungen zwischen Schleppern und organisiertem Verbrechen hervorgehoben wird, sind die [wissenschaftlichen Ergebnisse](#) dazu differenzierter. Das Schlepperwesen wird von einem ziemlich losen Netz von kleinen, dezentralen Gruppen dominiert, die von der Korruption lokaler Behörden an verschiedenen, strategisch wichtigen Orten auf derselben Migrationsroute profitieren. Vereinfacht ausgedrückt kann man in der Regel zwischen vier verschiedenen Arten von Akteuren unterscheiden, deren Profile, Motive und Handlungsspielräume stark variieren. Die Koordinatoren tragen die Gesamtverantwortung für die Aktivitäten, indem sie ihre Verbindungen in die Herkunfts-, Transit- und Ankunftsstaaten nutzen. Eine Hierarchiestufe darunter stehen die Akteure, welche Migrant*innen anwerben, die auf der Suche nach einem Schlepper sind, bis die erforderliche Anzahl vorhanden ist, um einen Lastwagen oder ein Boot auszulasten. Der operative Teil der Tätigkeit wird normalerweise von ortsansässigen Transporteuren und Führern übernommen, die auf relativ kurzen Strecken tätig sind. Teilweise betreiben diese Transporteure zugleich die herkömmlichen Transportunternehmen (Bus, Taxi, etc.). Schliesslich können verschiedene weitere Akteure punktuell an dieser «Industrie» beteiligt sein, indem sie z.B. Unterkünfte, Fahrzeuge, Boote, falsche Dokumente

oder Nahrungsmittel zur Verfügung stellen oder Grundstücke vermieten, von wo die Schiffe ablegen können.

Angesichts dieser vielschichtigen Realität stehen die einem starken Sicherheitsfokus verpflichteten Akteure im Kampf gegen das Schlepperwesen zwei Problemen gegenüber: Zum einen verstärken sie oft die Verletzlichkeit der Migrierenden, da die Schlepper aufgrund der entstehenden Hindernisse die Preise erhöhen und gefährlichere Routen und Transportmittel nutzen. Zum anderen verfehlen sie oft ihr Ziel, da sie nicht bei den Ursachen des Phänomens ansetzen. [Tatsächlich besteht ein struktureller Zusammenhang zwischen der Politik der Migrationsverhinderung und den Schlepperaktivitäten](#). Dies hat sich in jedem historischen und geographischen Kontext bestätigt, in welchem Grenzen dazu genutzt wurden, die Bewegungsfreiheit von Menschen einzuschränken, die – aus unterschiedlichen Gründen – migrieren mussten.