



Flucht: Forschung und Transfer

State-of-Research Papier 04

Auf der Flucht – (Im)Mobilisierung und (Im)Mobilität von Schutzsuchenden

Benjamin Etzold

Juni 2019

Institut für Migrationsforschung
und Interkulturelle Studien

IMIS

Institute for Migration Research
and Intercultural Studies

bicc Bonn
International Center
for Conversion \

Etzold, Benjamin (2019): Auf der Flucht – (Im)Mobilisierung und (Im)Mobilität von Schutzsuchenden. State-of-Research Papier 04, Verbundprojekt ‚Flucht: Forschung und Transfer‘, Osnabrück: Institut für Migrationsforschung und Interkulturelle Studien (IMIS) der Universität Osnabrück / Bonn: Internationales Konversionszentrum Bonn (BICC), Juni 2019.

Redaktion: J. Olaf Kleist

Lektorat: J. Olaf Kleist

Design: Concept Design (Bonn), Philipp Sonnack

Layout: Philipp Sonnack

Mein größter Dank richtet sich an Hannah Schimpl, studentische Hilfskraft am BICC für das Projekt „Flucht: Forschung und Transfer“, die die Erstellung dieses Berichtes durch umfassende Literaturrecherchen, Pflege der Literaturdatenbank und durch eine erste Zusammenfassung der Forschung zu Fluchtmobilität in Zentralamerika hervorragend unterstützt hat. Zudem danke ich Liane Heinz, Bibliothekarin am BICC, für die kompetente Hilfe bei der Literaturbeschaffung. Den TeilnehmerInnen des Forschungsworkshops zu „Mobilisierung und Immobilisierung von Schutzsuchenden“ und zu „Rückkehr und Reintegration Geflüchteter“ am 22./23.03.2018 in Bonn – Felix Braunsdorf (FES), Simone Christ (BICC), Valentin Feneberg (BIM), Paolo Gaibazzi (Leibniz Zentrum Moderner Orient), Daniel Göler (Univ. Bamberg), Elke Grawert (BICC), Katharina Inhetveen (Univ. Siegen), Claudia Olivier-Mensah (Univ. Mainz), Tabea Scharrer (MPI für ethnologische Forschung Halle), Simon Moses Schleimer (Univ. Erlangen), Martin Schmitt (IOM), Susanne U. Schultz (Univ. Bielefeld), Verena Schulze Palstring (IMIS) und Arne Worm (Univ. Göttingen) – gebührt mein Dank für die fruchtbare Diskussion einer ersten vorläufigen Version dieses Berichtes. Sehr stark profitiert habe ich von dem detaillierten, kritischen, aber stets konstruktiven Feedback der peer reviewer Albert Kraler (ICMPD/Donau Universität Krems), Katja Mielke (BICC) und J. Olaf Kleist (IMIS) – vielen Dank hierfür. Der Projektleitung, Andreas Pott und Jochen Oltmer (IMIS) sowie Conrad Schetter (BICC), danke ich für die Unterstützung und große Geduld bis zur Fertigstellung des Berichtes.

Dieses State-of-Research Papier entstand im vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Verbundprojekt „Flucht: Forschung und Transfer“, welches vom Institut für Migrationsforschung und Interkulturelle Studien (IMIS) der Universität Osnabrück und dem Bonn International Center for Conversion (BICC) durchgeführt wird.

Projektleitung: Prof. Dr. Andreas Pott (IMIS), Apl. Prof. Dr. Jochen Oltmer (IMIS), Prof. Dr. Conrad Schetter (BICC)

Projektkoordination: Dr. J. Olaf Kleist (IMIS)

Projektmitarbeiter*innen: Dr. Marcel Berlinghoff (IMIS), Dr. Benjamin Etzold (BICC),

Verena Schulze Palstring, M.A. (IMIS), Dr. Elke Grawert (BICC), Lars Wirkus (BICC), Rolf Alberth (BICC)

Projektunterstützung: Anke Riss (IMIS)

Hilfskräfte: Ina Göken (IMIS), Stephanie Hamm (IMIS), Kristina Mauer (IMIS), Hannah Niedenführ (IMIS),

Hannah Schimpl (BICC), Philipp Sonnack (IMIS), Vera Wollschläger (IMIS)

Beiratsmitglieder des Verbundprojektes:

Dr. Steffen Angenendt, Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP)

Dr. Roland Bank, UNHCR Deutschland

Prof. Dr. Petra Bendel, Friedrich-Alexander Institut Erlangen-Nürnberg

Prof. Dr. Thorsten Bonacker, Philipps-Universität Marburg

Prof. Dr. Franck Düvell, Universität Oxford

Dr. Thomas Held, Deutsche Stiftung Friedensforschung (DSF)

Dr. Axel Kreienbrink, Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF)

Marei Pelzer, Pro Asyl Frankfurt

Prof. Dr. Ludger Pries, Ruhr-Universität Bochum

Prof. Dr. Werner Schiffauer, Europa Universität Viadrina Frankfurt, Oder

Prof. Dr. Annette Treibel-Illian, Pädagogische Hochschule Karlsruhe

Inhalt

Zusammenfassung	4
1. Einleitung: (Im)Mobilität als Betrachtungsperspektive auf der Flucht	6
1.1 Auf der Flucht – ‚refugee journeys‘ als neues Forschungsfeld	7
1.2 (Im)Mobilisierung, (Im)Mobilität, Flucht und Migration – zur Verwendung von Kernbegriffen	8
1.3 Literatur und Recherchestrategie	9
2. Konzeptionelle Zugänge	11
2.1 Triebkräfte, Entscheidungen und Schwellen zur Mobilität	11
2.2 Der Gewalt-Mobilitäts-Nexus	13
2.3 Mobilität und Immobilität	16
2.4 Prozess der Flucht	19
2.5 Transnationalisierung und Flucht	21
2.6 Zwischenfazit – bewährte Konzepte neu zusammenbringen	22
3. Empirische Studien	24
3.1 Mobilisierungsstrategien, Mobilität und Fluchterfahrungen	24
3.2 Ökonomien und Infrastrukturen der Flucht	35
3.3 Immobilisierung und Immobilität im Fluchtprozess	44
4. Zusammenfassung und Reflektion der Forschungsperspektiven	49
Literaturverzeichnis	52

Zusammenfassung

Eine Flucht wird häufig als zielgerichteter und direkter Weg von einem Herkunftsland in ein Aufnahmeland beschrieben. Forschungserkenntnisse aus vielen Regionen der Welt zeigen allerdings, dass Flucht und Vertreibung keine linearen Prozesse sind. So werden viele Menschen im Kontext von Gewalt und Konflikten oft nicht nur einmal, sondern mehrmals vertrieben. Angesichts restriktiver Visabestimmungen und verstärkter Grenzsicherung sind Fluchtbewegungen in vielen Regionen zudem fragmentiert; sie sind in viele Einzeletappen unterteilt. Dabei gehören lange Phasen des (erzwungenen) Stillstandes an einem Ort oft auch zu den Fluchterfahrungen.

Um Anstöße für eine exzellente Fluchtforschung zu geben, die auf aktuelle Wissensbedarfe reagiert, stellt dieser Arbeitsbericht die Mobilität der Menschen auf der Flucht ins Zentrum der Analyse. Er fasst den Stand der internationalen Forschung zum Prozess der Flucht – als räumliche Bewegung über Grenzen und als kollektive bzw. individuelle Erfahrung – zusammen.

Im ersten Teil stellt er die konzeptionellen Debatten um *refugee journeys*, Migrationsentscheidungen und Schwellen der Mobilität, den Gewalt-Mobilitäts-Nexus, das Verhältnis von Mobilität und Immobilität im Sinne des *New Mobilities Paradigm*, Migrationsverläufe und -infrastrukturen sowie Transnationalisierung und Flucht vor. Keines dieser Konzepte hat sich bislang in der Forschung durchgesetzt. Dennoch erscheinen sie – in Kombination und mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen – besonders geeignet, um (Im)Mobilisierung und (Im)Mobilität von Schutzsuchenden strukturiert zu untersuchen. Der Bericht identifiziert einen großen Bedarf, die verwendeten Begriffe zu schärfen und besser zu erklären. Gleichzeitig betont er das Forschungspotenzial, das in übergeordneten Synthesen und der Theoriebildung zum Gewalt-Mobilitäts-Nexus und des wechselseitigen Verhältnisses von Mobilität und Immobilität liegt.

Im zweiten Teil bietet der Bericht einen Überblick über aktuelle Forschung zu drei Themen:

- Eine große Anzahl an Studien widmet sich, erstens, den Mobilisierungsstrategien von Schutzsuchenden und ihren Fluchterfahrungen – insbesondere auf den Migrationskorridoren nach Europa aber auch im Nahen Osten, in Zentral- und Südostasien, in West- und Ostafrika sowie in Mittelamerika. Auch Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus Deutschland trugen in den letzten Jahren dazu bei, Erkenntnisse über Menschen auf der Flucht festzuhalten und darüber hinaus umfassende neue Einblicke in die Dynamiken von Fluchtmobilität zu gewinnen.
- Forschung zur Ökonomie und zu Infrastrukturen der Flucht bildet den zweiten thematischen Schwerpunkt. Die internationale Forschung zu den Praktiken und Strukturen der „Migrationsindustrie“ ist derzeit höchst dynamisch, dennoch beschäftigen sich nur wenige Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus deutschen Forschungseinrichtungen damit. Während die Rolle von Informations- und Kommunikationstechnologien für Fliehende – sprich digitale Infrastrukturen von Fluchtmobilität – in aktuellen Studien eine breitere Aufmerksamkeit erfährt, berücksichtigt die Forschung die grundlegende Bedeutung der physischen Infrastruktur wie Transportnetzwerke und deren Einfluss auf die Mobilität von Schutzsuchenden so gut wie überhaupt nicht. Hier zeichnet sich erheblicher Forschungsbedarf und großes Innovationspotenzial ab.

- Das wissenschaftliche Interesse an der Immobilisierung und Immobilität von Migrantinnen und Migranten sowie in jüngster Zeit explizit auch von Schutzsuchenden – dem dritten thematischen Schwerpunkt – ist stark gestiegen. Dennoch fehlen umfassendere Studien, welche über die Beobachtung einzelner Immobilitätserfahrungen in Lagern und „Transitländern“ sowie die Konzeptualisierung des unfreiwilligen Festgesetzt-Seins hinausgehen. Formen, Politiken und Auswirkungen von Immobilisierung und Immobilität sind im Kontext von Gewalt und Vertreibung systematisch und vergleichend zu untersuchen.

Der Bericht konstatiert sowohl einen erheblichen Wissensbedarf als auch ein großes Potenzial für eine exzellente, innovative und praxisrelevante Forschung, welche Flucht und Vertreibung als Prozesse in den Mittelpunkt rückt und systematisch aus einer (Im)Mobilitätsperspektive untersucht. Eine kritische, selbstreflexive und partizipative Forschung zu (Im)Mobilisierung und (Im)Mobilität kann zudem dazu beitragen, den Alltagserfahrungen und Perspektiven von Schutzsuchenden im öffentlichen und politischen Diskurs mehr Gehör zu verschaffen.

1. Einleitung: (Im)Mobilität als Betrachtungsperspektive auf Flucht

Durch Flucht versuchen Menschen Gewaltkonflikten, existentiellen Bedrohungen oder persönlicher Verfolgung zu entkommen. Der Begriff Vertreibung betont, dass diese räumliche, zum Teil grenzüberschreitende Mobilität durch andere Akteure erzwungen ist. Flüchtlingstrecken, irreguläre Grenzübertritte und Bootspassagen im Mittelmeer erfahren in Politik und Medien viel Aufmerksamkeit. Auch die Wissenschaft widmet sich dem Prozess der Flucht – als räumliche Bewegung über Grenzen und als kollektive beziehungsweise individuelle Erfahrung – mit wachsendem Interesse. Im Forschungsfokus der Flucht- und Flüchtlingsforschung stehen dennoch meist einerseits die Hintergründe und Ursachen in den Herkunftsregionen, welche räumliche Mobilität erzwingen. Andererseits werden Fragen von Aufnahme und Integration von Schutzsuchenden und gesellschaftliche Reaktionen in den Ankunftscontexten thematisiert, sprich Konsequenzen der Mobilität (BenEzer/Zetter 2015: 299).

Sowohl aus wissenschaftlicher (BenEzer/Zetter 2015: 299; Walters 2015: 470; IOM 2017b: 171), als auch aus politischer Perspektive (United Nations 2016: 8), wurde immer wieder der Bedarf einer Vertiefung der Forschung und Verbesserung der Datenlage zu den Mechanismen der räumlichen Mobilisierung in Gewaltkonflikten, zu den Bedingungen, Wegen und Infrastrukturen von (Flucht)Mobilität und zu den Erfahrungen von Menschen auf der Flucht formuliert. Auch wenn die wissenschaftliche Bearbeitung dieser Themen – insbesondere im englischsprachigen Raum – in den letzten Jahren stark angestiegen ist, so ist sie in Deutschland bislang wenig verbreitet. Insgesamt setzen sich nur verhältnismäßig wenige Studien systematisch mit dem Prozess der Flucht und der (Im)Mobilisierung und (Im)Mobilität von Schutzsuchenden auseinander.

Um Anstöße für eine exzellente Fluchtforschung zu geben, welche den Prozess der Flucht ins Zentrum der Analyse stellt, fasst der Bericht den Stand der internationalen Forschung zusammen und weist explizit auf vorhandene Forschungsdesiderate hin. Dabei geht er in drei Schritten vor.

In den folgenden Seiten der Einleitung wird die dem Bericht zu Grunde liegende Perspektive der ‚*refugee journeys*‘ erläutert und deutlich gemacht, welchen Beitrag diese in der Fluchtforschung leistet bzw. leisten will. Zudem lege ich dar, wie ich im Folgenden Kernbegriffe wie Flucht und Migration oder Flüchtling und MigrantIn verwende und auf welcher Literaturgrundlage der Bericht beruht.

Das zweite Kapitel stellt fünf aktuelle konzeptionelle Zugänge vor, welche nach Ansicht des Autors geeignet sind, um Flucht als Prozess strukturiert untersuchen zu können: die Diskussion um Triebkräfte, Entscheidungsprozesse und Schwellen der Mobilität (Kap. 2.1), der Gewalt-Mobilitäts-Nexus (Kap. 2.2), Mobilität und Immobilität im Sinne des *New Mobility Paradigm* (Kap. 2.3), *Migration trajectories* und die Migrationsindustrie (Kap. 2.4) sowie Transnationalisierung und Flucht (Kap. 2.5).

Im dritten Kapitel werden Kernerkenntnisse aus empirischen Studien vorgestellt: zu Mobilisierung, Mobilität und Fluchterfahrungen entlang zentraler Korridore nach Europa sowie außerhalb Europas (Kap. 3.1), zu Ökonomien und Infrastrukturen der Flucht mit besonderem Fokus auf die Migrationsindustrie und die Flucht grundlegend prägenden materiellen Strukturen (Kap. 3.2) und zu Immobilisierung und Immobilität im Fluchtprozess (Kap. 3.3). Jedes Kapitel schließt mit einer Reflektion der im jeweiligen Themenfeld bestehenden Forschungslücken. Das abschließende Kapitel fasst die Erkenntnisse des Berichts zusammen und benennt übergeordnete Forschungsdesiderate.

1.1 Auf der Flucht – ‚refugee journeys‘ als neues Forschungsfeld

Dieser Bericht stellt in Anlehnung an Forschung aus dem angelsächsischen Raum zu *refugee journeys* (BenEzer/Zetter 2015) oder *migration journeys* (Hagen-Zanker/Mallett 2016; IOM 2017b) die räumlichen Bewegungen oder ‚Reisen‘ von Fliehenden bzw. MigrantInnen und die von ihnen dabei gemachten Erfahrungen in den Mittelpunkt. Die Reisen von Schutzsuchenden unterscheiden sich auf Grund der Hintergründe und den Bedingungen der Gewalt zwar von der von MigrantInnen oder TouristInnen, aber auch sie erfordern – wie im eigentlichen Sinne des Wortes ‚reisen‘ (Hlavin-Schulze 1998: 13; DWDS 2019) – ein ‚Sich-Erheben‘ oder einen ‚Aufbruch‘ und dann eine Bewegung; sprich Mobilisierung und Mobilität, beides hier im räumlichen Sinne verstanden (siehe 1.2).

Eine Reise ist eine der wirkungsmächtigen Metaphern in der Kulturgeschichte (BenEzer/Zetter 2015: 303). Sie ist somit weitaus mehr als bloße Bewegung im Raum, sondern auch Selbst- und oft Grenzerfahrung. Da Reisende sich notgedrungen mit der Welt und ‚den Anderen‘ auseinandersetzen und sie zum Teil Ausgrenzungen, Entbehungen, physische und psychische ‚Ausnahmezustände‘ durchleben, wird Reisen eine große Bedeutung für die Persönlichkeitsentwicklung zugesprochen – sie gelten gar als Initiationsritus (Lakoff/Turner 2009: 3). Reisen sind zudem nicht nur individuelle Erfahrungen. Die Art, räumliche Muster und zeitliche Rhythmen von Reisen und die entsprechenden Bedingungen der Mobilität stehen sinnbildlich für langfristige gesellschaftliche Entwicklungslinien und charakteristische Merkmale einer Epoche (Hlavin-Schulze 1998: 10; Hannam/Sheller/Urry 2006).

Zum einen auf Grund der großen gesellschaftlichen und ökonomischen Bedeutung sowie Symbolkraft des Reisens und zum andern auf Grund des gewachsenen Volumens der Literatur in der Flucht- und Flüchtlingsforschung, wundern sich BenEzer und Zetter (2014) in einem für die Forschung zu Fluchtmobilität wegweisenden Beitrag für das *Journal of Refugee Studies*, dass der Flucht an und für sich bzw. den Reisen von Schutzsuchenden verhältnismäßig wenig wissenschaftliche Aufmerksamkeit geschenkt wird: *„this research neglect is not only surprising in itself, but also overlooks the existence of one of the most significant processes of ‘becoming’ and ‘being’ a refugee“* (BenEzer/Zetter 2015: 299). Zudem sei die vorhandene Forschung fragmentiert, unsystematisch und ohne klare konzeptionelle und methodologische Zielsetzung.

BenEzer und Zetter (2015: 302–304) begründen eine systematischere Auseinandersetzung mit den Reisen von Schutzsuchenden mit drei Kernargumenten. Erstens, eine Flucht ins Exil sei weitaus mehr als eine Reise von einem Herkunftsort über Zwischenstationen bis zu Ankunftsorten. Vielmehr sei diese Reise das Leben des Flüchtlings tiefgreifend prägende und oftmals grundlegend wandelnde Erfahrung – ein bedeutender Wendepunkt oder Einschnitt im Lebensverlauf. Um die Alltagswelt in der Gegenwart und die Zukunftsperspektiven von Schutzsuchenden besser nachzuvollziehen, sei es laut BenEzer und Zetter (2015, p. 302) von großer Bedeutung, diese *einschneidenden Erfahrungen der Reise und ihre längerfristigen psychischen und sozialen Auswirkungen* besser zu verstehen.

Zweitens biete die Dokumentation und Veröffentlichung von Fluchterfahrungen eine Möglichkeit, der *Perspektive der Flüchtlinge im öffentlichen und politischen Diskurs* mehr Gehör zu verschaffen. Die Entwicklungen der letzten Jahre zeigen, dass gesellschaftliche Ressentiments gegenüber MigrantInnen und Asylsuchenden wachsen und restriktive politische Entscheidungen insbesondere dann getroffen werden (können), wenn ‚Flüchtlingsströme‘ als ein abstraktes, ‚entmenschlichtes‘ und den Nationalstaat bedrohendes Problem dargestellt sowie Flüchtlinge als passive Opfer stilisiert werden. Forschung zu *refugee journeys* könne laut BenEzer und Zet-

ter (2015: 303) aufzeigen, dass eine Flucht unweigerlich Mut, Tatkraft und Anpassungsfähigkeit erfordert, und Menschen in Aufnahmegesellschaften ermöglicht, die Beweggründe und Bedingungen von Flucht besser nachzuvollziehen und sich stärker mit Schutzsuchenden zu identifizieren.

Drittens könne eine tiefergehende Forschung zu den Reisen und Erfahrungen von Schutzsuchenden dazu beitragen, *Politik zu gestalten*. Ein umfassendes Verständnis der Ressourcen und Optionen, die Fliehenden zur Verfügung stehen, und ihrer Entscheidungsprozesse, Mobilitätsstrategien und -routen sollte genutzt werden, um wirkungsvollere Interventionen zur Migrationssteuerung zu entwerfen bzw. diese im Sinne der Menschenrechte und des Flüchtlingschutzes zu verbessern. Zudem sei laut BenEzer und Zetter (2015, p. 304) ein Verständnis der *en route* gemachten Erfahrungen entscheidend, um angemessene Versorgungs- und Aufnahmebedingungen in Erstaufnahme-, Transit- und Zufluchtsländern aufzubauen, die der prekären sozialen und ökonomischen Situation und der Traumatisierung von Geflüchteten Rechnung tragen.

1.2 (Im)Mobilisierung, (Im)Mobilität, Flucht und Migration – zur Verwendung von Kernbegriffen

Mobilisierung bezieht sich im Folgenden ausschließlich auf räumliche Mobilisierung im Sinne der Aktivierung von Ressourcen und Strategien, um unterwegs sein zu können und sich-in-Bewegung-zu-setzen (BenEzer/Zetter 2015). Die politische Mobilisierung von Flüchtlingen im Sinne von politischer Organisation, (Widerstands-)Bewegungen, Diaspora-Gruppen (u.a. Hammond 1993) oder militärischer Rekrutierung (u.a. Muggah 2006) wird hier nicht weiter betrachtet. Im dialektischen Sinne werden mit **Immobilisierung** die materiellen Bedingungen und politischen Strategien bezeichnet, die sowohl eine Mobilisierung als auch die Mobilität von Menschen aktiv verhindern.

Die Bewegungen von Menschen, Waren, Kapital und Information zwischen Orten und über Distanzen hinweg stehen in vielfachen Bezügen zueinander und zudem in einem dialektischen Verhältnis zu Stillstand und lokalen Verankerungen (Hannam/Sheller/Urry 2006: 1, 3). Im Folgenden wird der Begriff **Mobilität** in erster Linie verwendet, um Situationen und Praktiken des Unterwegsseins, sprich der Überwindung räumlicher Distanzen durch Menschen, zu beschreiben. **Immobilität** bezeichnet somit wiederum Situationen, in denen Menschen an einem Ort bleiben (müssen), entweder weil sie nicht in der Lage sind, unterwegs zu sein, oder weil sie nicht den Wunsch bzw. Zwang zur Überwindung räumlicher Distanzen verspüren (Carling/Schewel 2018; Schewel 2019).

In Anlehnung an Fiddian-Qasmiyeh et al. (2014: 5) verstehe ich eine **Flucht** als die räumliche Mobilität von Menschen auf Grund von Verfolgung, Konflikten, Kriegen und existentieller Bedrohung – sie kann sich sowohl innerhalb eines Nationalstaates abspielen als auch nationalstaatliche Grenzen überschreiten. Der Begriff **Vertreibung** bezeichnet einen anderen Agens – die aktive De-lokalisierung (*displacement*) und Umsiedlung von Menschen durch staatliche Akteure und/oder Konflikt- und Kriegsparteien. Mit **Migration** ist die räumliche Mobilität von Menschen über territoriale Grenzen hinweg gemeint – ohne genauer auf Umstände, Ursachen und Motive der jeweils mobilen Akteure einzugehen. Eine Flucht ist laut Ansicht mehrerer AutorInnen (Hillmann 2016: 17–22; Oltmer 2016: 28–37; Carling 2019: 5) eine spezifische Form der Migration. Wenn im Folgenden von *Migrationsbewegungen*, -reisen, -routen, -entscheidungen, -industrien oder -infrastrukturen die Rede ist, sind dementsprechend *Fluchtbewegungen*, -reisen, -routen, -entscheidungen, -industrien oder -infrastrukturen immer auch bezeichnet.

Ebenso wie die genaue Abgrenzung der Begriffe Migration und Flucht, wird die Unterscheidung zwischen mobilen Akteuren höchst kontrovers diskutiert (ausführlicher hierzu der ‚Flucht: Forschung und Transfer‘ State-of-Research Bericht 6 von Engler 2018: 21–27). Ich lehne mich in diesem Bericht weitestgehend dem Sprachgebrauch der ausgewerteten Literatur an. Dabei unterscheide ich allerdings *nicht* kategorisch zwischen **MigrantInnen** und **Flüchtlingen** – in dem Sinne dass die mobilen Menschen *entweder* MigrantInnen *oder* Flüchtlinge sind (Carling 2019: 5). Denn gegenwärtige Mobilitätsmuster – insbesondere auch nach Europa – sind im doppelten Sinne als **gemischte Wanderungsbewegungen** (*mixed migration*) zu betrachten (Sharpe 2018). Zum einen sind ArbeitsmigrantInnen, Flüchtlinge im Sinne der Genfer Flüchtlingskonvention (GFK)¹ und Menschen, die sowohl vor prekären Lebensumständen und fehlenden Zukunftsperspektiven als auch vor Gewalt fliehen, oft gemeinsam auf gleichen Routen unterwegs, nutzen dieselben Dienstleistungen der Migrationsindustrie und machen vergleichbare Erfahrungen; es gibt somit eine Durchmischung der mobilen Personen, die unterschiedlich kategorisiert werden. Zum anderen können sich die Anreize beziehungsweise der Zwang zur (weiteren) Mobilität oder zum Verbleib an einem Ort sowie der von Staaten zugesprochene rechtliche Status unterwegs mehrfach ändern oder sich in einer Person vermischen; oder die Mobilität einer Person entzieht sich komplett einer binären Kategorisierung (Crawley/Skleparis 2017; Erdal/Oeppen 2018). Des Weiteren haben alle Menschen, die in und durch ihre Mobilität in prekäre Situationen geraten oder deren Leben bedroht ist, aus menschenrechtlicher Perspektive ein uneingeschränktes Recht auf humanitären Schutz und Unterstützung – unabhängig vom eigentlichen Mobilitätsmotiv, des aufenthaltsrechtlichen Status oder des Standes eines Asylverfahrens. Daher wird im Folgenden auch häufig der Überbegriff **Schutzsuchende** verwendet.

Flucht, Vertreibung und Migration sind genuin **soziale Prozesse**. Denn die handelnden Akteure – die Fliehenden, Vertreibenden, Migrierenden, Schleusenden oder Kontrollierenden – sind im Sinne der Strukturierungstheorie (Giddens 1997) oder der Praxistheorie (Bourdieu 1998) immer in kulturelle, politische und gesellschaftliche Kontexte, institutionelle Regeln sowie (trans-) lokale Räume eingebettet. Ohne Verständnis dieser Strukturen sind die Praktiken der Mobilität nicht nachvollziehbar wie Bakewell (2010), de Haas (2014) und andere AutorInnen in der Debatte um Handlungsmacht (*agency*) in der Migrationsforschung aufgezeigt haben (vgl. auch Tsianos/Karakayali 2010 zum dialektischen Verhältnis von Grenzregimen und der ‚Autonomie der Migration‘).

1.3 Literatur und Recherchestrategie

Der regionale Fokus dieses Berichtes liegt auch auf Grund der Vielzahl in den letzten Jahren verfassten Studien und der hohen Relevanz für Deutschland auf der **Forschung zu Flucht und ‚mixed migration‘ nach Europa**. Dennoch werden auch Studien berücksichtigt, welche die Mobilitätsstrategien von Schutzsuchenden, Infrastrukturen der Mobilität und Situationen der Immobilisierung in anderen Weltregionen untersuchen; beispielsweise in Zentralamerika, Subsahara-Afrika, dem Nahen Osten oder Südostasien.

1 Gemäß der Genfer Flüchtlingskonvention von 1951 „findet der Ausdruck ‚Flüchtling‘ auf jede Person Anwendung [...] die [...] aus der begründeten Furcht vor Verfolgung wegen ihrer Rasse, Religion, Nationalität, Zugehörigkeit zu einer bestimmten sozialen Gruppe oder wegen ihrer politischen Überzeugung sich außerhalb des Landes befindet, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt, und den Schutz dieses Landes nicht in Anspruch nehmen kann oder wegen dieser Befürchtungen nicht in Anspruch nehmen will; oder die sich als staatenlose infolge solcher Ereignisse außerhalb des Landes befindet, in welchem sie ihren gewöhnlichen Aufenthalt hatte, und nicht dorthin zurückkehren kann oder wegen der erwähnten Befürchtungen nicht dorthin zurückkehren will“ (UNHCR 2017a, Art 1, Abschnitt A 2).

Im Bericht wird vorwiegend wissenschaftliche Literatur der letzten zwanzig Jahre ausgewertet. Bei der Recherche wurden sechs sich ergänzende Suchstrategien angewandt:

- Nutzen einer bestehenden privaten Literaturdatenbank des Autors zu Migration und Flucht nach Europa (aufgebaut seit 2006),
- Literaturrecherche mit Schlüsselbegriffen (u.a. Flucht, *refugee journeys*, *mixed movements*, *Mobilität/mobility*, *Immobilität/immobility*, *migration routes*, *Fluchtwege*, *migration trajectories*, *migration industry*, *Schleuser*, etc.) in den Online-Datenbanken Google Scholar, JSTOR und der Literaturdatenbank der Universitäts- und Landesbibliothek Bonn,
- Artikelrecherche mit den o.g. Schlüsselbegriffen in den wichtigsten Zeitschriften der internationalen Flucht- und Flüchtlingsforschung sowie Migrationsforschung: *Journal of Refugee Studies*, *Refugee Studies Quarterly*, *Refuge* und *Journal of Ethnic and Migration Studies*, *International Migration*, *Mobilities* und *Population, Space and Place* sowie in den deutschsprachigen Zeitschriften *Peripherie*, *movements* und *Z'Flucht: Zeitschrift für Flucht- und Flüchtlingsforschung*,
- Recherche nach aktuellen Berichten von im Themenfeld arbeitenden internationalen Organisationen (wie UNHCR, IOM, UNICEF), EU-Einrichtungen (wie der Europäischen Kommission, Frontex), Think Tanks (wie BICC, ICMPD, ODI) und NGOs (wie Human Rights Watch, Amnesty International, Danish Refugee Council - Mixed Migration Secretariat),
- Recherche nach Projekten in der FFT-Datenbank zum Themenfeld und dann nach Publikationen von an relevanten Projekten beteiligten WissenschaftlerInnen, und
- Recherche in anderen Beiträgen zitierter Literatur (Schneeballsystem).

2. Konzeptionelle Zugänge

(Im)Mobilität von Schutzsuchenden sowie Praktiken der (Im)Mobilisierung werden in der Forschung aus unterschiedlichen konzeptionellen Perspektiven und disziplinären Zugängen analysiert. Im Folgenden stelle ich in fünf Clustern zusammengefasste Ansätze vor, die in der wissenschaftlichen Debatte um *Flucht als Prozess* von besonderer Relevanz sind: 1) Triebkräfte, Migrationsentscheidungen und Schwellen zur Mobilität; 2) der Gewalt-Mobilitäts-Nexus; 3) Mobilität und Immobilität im Sinne des *New Mobilities Paradigm*; 4) *refugee journeys* oder der Prozess der Flucht; 5) Transnationalisierung und Flucht. Mit diesen Ansätzen wird insbesondere in der Soziologie, Ethnologie, Geographie und Politikwissenschaft sowie der interdisziplinären Migrationsforschung und Friedens- und Konfliktforschung gearbeitet.

2.1 Triebkräfte, Entscheidungen und Schwellen zur Mobilität

2.1.1 Trieb- und Anziehungskräfte und binäre Klassifizierungen von Mobilität

In der Forschung ist es weit verbreitet, Flucht und Migration auf Grundlage von makro- und mikro-ökonomischen oder verhaltenstheoretischen Modellen als Ausdruck von ‚Abstoßung‘ und ‚Anziehung‘ zu erfassen und dabei kategorisch zwischen ‚freiwilliger‘ und ‚unfreiwilliger‘ Mobilität zu unterscheiden (Massey et al. 1998; Haas 2011).

Die vielfältigen Hintergründe von *Zwangsmigration*, wie Furcht vor Verfolgung, Menschenrechtsverletzungen, Gewaltkonflikte oder Naturkatastrophen werden dabei oft stark vereinfachend als *Push*-Faktoren verstanden, auf Grund derer Menschen ihren Herkunftsort bzw. -land verlassen. Kurzum, Flucht sei das Ergebnis einer *passiven* Mobilisierung und struktureller Triebkräfte (van Hear/Bakewell/Long 2018). Die Wahl des Ziellandes erfolge indes auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Informationen über das Land und sein Asylsystem, die politischen Bedingungen, wirtschaftlichen Strukturen und Möglichkeiten der beruflichen und sozialen Statusverbesserung und anderen *Pull*-Faktoren (u.a. Santel 1995: 25). Aus dieser Perspektive stehen die *aktive* Mobilisierung und strukturelle Anziehungskräfte im Vordergrund. Das *Push-Pull-Modell* kursiert bereits seit über 70 Jahren. Auf Grund seiner zu vereinfachenden und linearen Konzeption von Mobilität, einem zu eng gefassten rationalen Handlungsmodell und der Ignoranz von staatlichen Strukturen und territorialen Grenzen wurde es vielfach kritisiert (zum Überblick über verschiedene klassische und neuere migrationstheoretische Ansätze siehe u.a. Pries 1997; Massey et al. 1998; Düvell 2006; Haas 2014; Hillmann 2016).

Auf Grund der weiterhin großen Strahlkraft des Push-Pull-Modells, aber auch im Wissen der Kritik an ihm, erweiterten van Hear, Bakewell und Long (2018) jüngst das Konzept. Sie fokussieren dabei auf die zentralen strukturellen Kräfte, welche Mobilitätsmuster beeinflussen. Dazu gehören

1. grundlegende Faktoren (*predisposing drivers*), welche Grundvoraussetzungen für eine erhöhte Mobilität schaffen (z.B. Ungleichheit oder staatliche Fragilität);
2. darauf aufbauende Faktoren (*proximate drivers*), welche die Wahrscheinlichkeit für Mobilität erhöhen (z.B. Wirtschaftskrisen, Bürgerkriege);
3. auslösende Faktoren (*precipating drivers*), wie Ereignisse, die unmittelbar zur Mobilität führen (z.B. militärische Offensiven); und
4. mobilitätsbegünstigende Faktoren (*mediating drivers*), welche Mobilität erleichtern, beschleunigen oder verfestigen (z.B. ICT-Infrastruktur, Netzwerke, Migrationsindustrie).

Diese Kräfte wirken ortsbezogen, auf unterschiedlichen Maßstabsebenen, zeitlich begrenzt oder langfristig und sozial selektiv, d.h. auf spezifische Akteursgruppen unterschiedlich. Solch eine erweiterte Auffassung des Modells ist sicher auch zur Anwendung in der Fluchtforschung geeignet.

Eng mit dem Push-Pull-Modell verknüpft ist die *kategorische Trennung zwischen ‚freiwilliger‘ und ‚unfreiwilliger‘ Mobilität*. Wenn Attraktoren überwiegen, wird meist von freiwilliger Migration gesprochen; wenn abstoßende Faktoren überwiegen, von unfreiwilliger Mobilität oder Flucht. Auch diese Dichotomie, die unweigerlich zur Verfestigung der politischen Kategorien ‚MigrantIn‘ und ‚Flüchtling‘ führt, wird seit Jahren kritisiert, unter anderem da der Grad der Entscheidungsfreiheit bei langen und fragmentierten Fluchtverläufen von Etappe zu Etappe sehr stark variieren kann (Hagen-Zanker/Mallett 2016; Crawley/Skleparis 2017). Alternative Konzepte sollen sie ersetzen. So spricht beispielsweise Richmond (1993) mit Blick auf Fluchtbewegungen von einem Kontinuum zwischen ‚proaktiven‘ oder ‚reaktiven‘ Mobilitätsentscheidungen. Er geht dabei von der Annahme aus, dass Menschen immer über Handlungskapazitäten (*agency*)² verfügen und versuchen, unter verschiedenen Optionen die bestmögliche (pro-aktiv und rational) auszuwählen, um den Nutzen für sich und ihre Familien zu maximieren. Wenn sie nicht die notwendigen Ressourcen besitzen und ihre Handlungsfreiheiten, u.a. durch Visa- und Grenzregime, stark eingeschränkt sind, und dennoch mobil sind oder sein müssen, so sieht er dies als eine ‚reaktive Mobilität‘.

Jüngere Forschungsbeiträge betonen, dass auf Grundlage empirischer Ergebnisse oft weder eine klare Unterscheidung zwischen Push- und Pull-Faktoren noch zwischen freiwilliger und unfreiwilliger oder proaktiver und reaktiver Mobilität und somit zwischen MigrantInnen und Flüchtlingen möglich ist oder gar Sinn macht (Crawley/Skleparis 2017; Erdal/Oeppen 2018; Fitz-Gerald/Arar 2018). Vielmehr dienen diese Praktiken des *labellings* entlang vermeintlich fester juristischer Kategorien dem ‚Ordnen und Sortieren‘ von mobilen Menschen für bürokratische Prozesse, wie Grenzkontrollen oder das Asylverfahren (Zetter 1991), und zugleich der diskursiven Trennung zwischen unterschiedlichen ‚Figuren‘ der Mobilität (Frieze 2014; Nail 2015; Schulze Wessel 2017) sowie zwischen als ‚legitim‘ und ‚illegitim‘ erachteten Formen der Mobilität (Bauman 2005).

2.1.2 Migrationsentscheidungen und ‚Schwellen‘ der Mobilität

Unabhängig von den Diskursen über und der Kategorisierung von Mobilität treffen Individuen vielfach *Mobilitätsentscheidungen* – bevor und während sie mobil sind. Van der Velde und van Naerssen (2011, 2016) setzen sich am Beispiel der irregulären Migration aus Subsahara-Afrika nach Europa mit diesen Entscheidungsprozessen auseinander. In ihrem *Schwellen-Modell* (*cross-border mobility thresholds*) gehen sie davon aus, dass der Wunsch nach bzw. der Zwang zur Mobilität erst aktiviert werden muss. Einschneidende Ereignisse, persönliche Erfahrungen oder erhaltene Informationen können zum Überwinden einer ‚mentale Schwelle‘ führen; somit wird die Möglichkeit der Mobilität erst dann in Erwägung gezogen. Daraufhin werden Gründe, die für und gegen ein Bleiben sprechen (*keep/repel factors*) mit Gründen, die für Mobilität weg von einem Ort und hin zu einem anderen Ort sprechen (*push/pull factors*), abgewogen. Nach der Entscheidung zur Mobilität und insofern weder persönliche, körperliche (Alter, Behinde-

2 Zur Debatte über das Verhältnis von Struktur und Handlungsfreiheit in der Migrationsforschung und -theorie siehe u.a. (Bakewell 2010; Haas 2014; van Hear/Bakewell/Long 2018).

nung, Verletzung) noch soziale Faktoren (Geschlecht, Position) entgegenstehen und entsprechend notwendige Ressourcen im Sinne von Mobilitätskapital (Kaufmann/Bergman/Joye 2004) vorhanden sind, können ‚ortsbezogene Schwellen‘ überwunden werden. Aber auch wenn der Wille, die Fähigkeit und die Ressourcen vorhanden sind, stehen der Mobilität oft physische Barrieren, infrastrukturelle Engpässe, institutionelle Hürden und territoriale Grenzen im Wege (*trajectory thresholds* bei van der Velde/van Naerssen 2011, 2016; vgl. auch Etzold 2009). Wenn mobilitätswillige und -fähige Akteure orts- und wegbezogenen Schwellen auf Grund zu großer Barrieren nicht überwinden können, kann von ‚unfreiwilliger Immobilität‘ gesprochen werden (Lubkemann 2008; Carling/Schewel 2018; Schewel 2019).

Auf dem Weg nach Europa stehen MigrantInnen und Geflüchtete nicht nur einmal vor dem Aufbruch und vor komplexen Mobilitätsentscheidungen, sondern immer wieder. Die „fragmentierten Reisen“ (Collyer 2007) nach Europa sind durch lange Dauer, viele mit unterschiedlichen Transportmitteln zurückgelegte Etappen, zahlreiche Zwischenstationen mit zum Teil langen Phasen der Immobilität sowie Multi-Direktionalität im Sinne von sich ändernden Zielen und Nicht-Linearität, d.h. Hin- und Her-Bewegungen, gekennzeichnet (siehe Abschnitt zu *migration trajectories*). Sowohl das Schwellen-Modell als auch andere Ansätze zu Migrationsentscheidungen (*aspirations*) und Mobilitätskapazitäten (*capabilities*) (vgl. Haas 2014; Carling/Collins 2018; Carling/Schewel 2018; Schewel 2019) sind keineswegs auf ‚freiwillige Mobilität‘ beschränkt. Hagen-Zanker und Mallett (2016) wenden das Schwellen-Modell anschaulich auf die Flucht nach Europa aus Syrien sowie Eritrea und Migrationsbewegungen aus dem Senegal an. Schon (2018) zeigt an Hand von Interviews mit in der Türkei lebenden syrischen Geflüchteten, dass sich die Mobilitätsgründe zwischen verschiedenen sozialen Gruppen unterscheiden und dass der Zeitpunkt der Flucht aus Syrien stark von den individuellen Gewalterfahrungen, sprich ‚Pull-Faktoren‘, und den verfügbaren Fluchtmöglichkeiten, sprich niedrigen ‚Mobilitäts-Schwellen‘, abhängt.

2.2 Der Gewalt-Mobilitäts-Nexus

Der Zusammenhang zwischen verschiedenen Formen von Gewalt und räumlicher Mobilität ist vielschichtig, keinesfalls aber kausal; eine hohe Gewaltexposition führt nicht unweigerlich zur Flucht. Dies veranschaulichen zahlreiche Studien an der Schnittstelle zwischen Migrations-, Entwicklungs- sowie Friedens- und Konfliktforschung (Zolberg/Suhrke/Aguayo 1989; Lischer 2014; Bohnet et al. 2015; Krause 2015; Bank/Fröhlich/Schneiker 2017; Oltmer 2017). Bank, Fröhlich und Schneiker (2017) plädieren für eine systematische Untersuchungen des Gewalt-Mobilitäts-Nexus. Sie unterscheiden dabei zwischen drei Arten des Zusammenspiels von Gewalt und Mobilität entsprechend des Zeitpunkts im Fluchtzyklus: Flucht als Mobilität auf Grund von Gewalt, Flucht als ein gewaltsamer Prozess und Flucht als Ankommen in neuen Gewaltkonstellationen. Mit Rückkehr und Gewalt ist dem Gewalt-Mobilitäts-Nexus ein vierter Zusammenhang hinzuzufügen.

2.2.1 Gewalt als Mobilisierungsgrund

Bei der Betrachtung von Fluchtprozessen steht definitionsgemäß Gewalt als primäre Triebkraft der Mobilität oder zumindest als Auslöser der Mobilisierung im Vordergrund (Fiddian-Qasimiyeh et al. 2014: 5; FitzGerald/Arar 2018: 7): „Der Begriff der ‚Flucht‘ verweist auf das Ausweichen vor Gewalt, die zumeist aus politischen, ethno-nationalen, rassistischen, gender-spezifischen oder religiösen Gründen ausgeübt oder angedroht wird. Im Fall von Vertreibungen, Umsiedlungen oder Deportationen organisieren und legitimieren institutionelle Akteure unter

Androhung und Anwendung von Gewalt räumliche Bewegungen“ (Oltmer 2016: 34). Solch einem Verständnis von Gewaltmigration als räumliche Mobilität aus einer Gewaltsituation bzw. -erfahrung heraus (*migration out of violence*; Bank et al. 2017, p. 14) liegen vier zentrale Annahmen zu Grunde, welche für die Untersuchung von Fluchtprozessen entscheidend sind.

Erstens geht Gewalt von spezifischen Akteuren aus wie von Soldaten in staatlichen Armeen, Kämpfern nicht-staatlicher Milizen oder Geheimdienst-Mitarbeitern und zielt auf bestimmte Individuen und Bevölkerungsgruppen ab. Abgesehen vom unterschiedlichen Ausmaß, nimmt Gewalt auch unterschiedliche Formen an, die jeweils spezifische (Mobilitäts-) Effekte erzeugen. Eine Flucht aus einem bewaffneten inter- oder internationalem Konflikt heraus oder vor einem Völkermord unterscheidet sich von einer Flucht vor politischer Verfolgung, vor Menschenrechtsverletzungen oder systematischer gesellschaftlicher Ausgrenzung (Bank/Fröhlich/Schneiker 2017: 14; FitzGerald/Arar 2018: 8). Fluchtbewegungen sind allerdings nicht zwangsläufig eine unbeabsichtigte Folge von Gewaltkonflikten; die ‚Produktion‘ von Flüchtlingen kann auch ein strategisches Instrument der Kriegsführung sein (Lischer 2014: 320).

Zweitens sind auf Grund der inhärenten Dynamik und der spezifischen räumlichen Ausbreitung von Gewaltkonflikten auch die Effekte von Gewalt zeitlich sehr spezifisch und höchst lokalisiert wirksam. An bestimmten Orten werden gewalttätige Handlungen zu spezifischen Zeitpunkten in sehr unterschiedlichem Ausmaß erfahrbar. Wann ist dann der ‚geeignete‘ Zeitpunkt der Flucht? Vor, während oder nach der schlimmsten Gewalteskalation an einem Ort? Entsprechend ihrer zeitlichen und räumlichen Dynamik erzeugen insbesondere langanhaltende und stark verfestigte Konfliktkonstellationen dann auch sehr unterschiedliche ‚Wellen‘ von Fluchtbewegungen oder Kohorten von Fliehenden (Kunz 1973; Bohnet et al. 2015: 23; Schon 2015; Bank/Fröhlich/Schneiker 2017: 15; Schon 2018).

Drittens zeigt sich in der räumlichen Mobilisierung durch Gewalt immer eine starke soziale, politische, gender- und generationen-spezifische Selektivität. Nicht alle Gruppen und Individuen sind Gewalt im gleichen Maße ausgesetzt, nicht alle werden „wegen ihrer Rasse, Religion, Nationalität, Zugehörigkeit zu einer bestimmten sozialen Gruppe oder wegen ihrer politischen Überzeugung“ (UNHCR 2017a: 2) verfolgt oder bedroht. Nicht alle erfüllen die sozialen, rechtlichen, ökonomischen oder auch körperlichen Voraussetzungen, um überhaupt mobil sein zu können (Bank/Fröhlich/Schneiker 2017: 15). In Gewaltkonflikten sind es oft gerade die Personen, die nicht über ‚Mobilitätskapital‘ verfügen oder auf Grund bestehender Barrieren oder militärischer Blockaden an einem Ort festgehalten werden und somit nicht fliehen können, die am stärksten gegenüber Gewalt verwundbar sind (vgl. Lubkemann 2008 zu involuntary immobility; Black/Collyer 2014 zu trapped populations).

Viertens ist Mobilität nur eine von vielen möglichen Formen des Umgangs mit Gewalt – Schutzsuchende haben Handlungsspielräume, auch wenn diese stark eingeschränkt werden (Bank/Fröhlich/Schneiker 2017: 14). Für die meisten in und mit kriegerischen Auseinandersetzungen lebenden Menschen stellen sich statt einer Flucht zunächst eher folgende Fragen: Wie kann ich meine Familie vor Ort vor gewaltsamen Handlungen schützen? Wie sichere ich trotz alltäglicher Gewalt ein Einkommen und unsere Nahrungsmittelversorgung? Welche institutionellen Arrangements kann ich eingehen, um unsere Sicherheit zu erhöhen? Eine Flucht erfolgt oft erst dann, wenn andere Handlungsoptionen ausgeschöpft sind, wenn persönliche Gewalterfahrungen gemacht wurden, und wenn die Furcht in Zukunft dauerhaft und wiederholt dieser Gewalt ausgesetzt zu sein größer ist als die Hoffnung bleiben zu können (vgl. Bohle 2007 zu Handlungs- und Lebenssicherungsstrategien im Bürgerkrieg in Sri Lanka; Lindley 2010 zu persönlichen Erfahrungen von, Umgang mit Gewalt in sowie Flucht aus Mogadishu, Somalia).

2.2.2 Flucht als durch Gewalt geprägter Prozess

Gewalt ist nicht nur ein Grund für Mobilität, die Flucht selbst ist auch ein durch soziale Konflikte, existentielle Unsicherheit und Gewalt geprägter Prozess (*migration as violent process*) (Bank/Fröhlich/Schneiker 2017: 15). Fliehende und andere MigrantInnen sind auf ihrer Reise sowohl direkter physischer Gewalt als auch struktureller Gewalt ausgesetzt – für manche AutorInnen sind Gewalterfahrungen bzw. die ‚Normalisierung von Gewalt‘ gegenüber mobilen Menschen entscheidende Charakteristika heutiger Flucht- und Migrationsbewegungen (Baird 2014; Krause 2015; Hagen-Zanker/Mallett 2016).

Zu den von Schutzsuchenden gemachten Erfahrungen physischer und psychischer Gewalt gehören Unter-Druck-Setzen, Erpressung, Ausbeutung, Misshandlungen, sexuelle Gewalt, Folter, Freiheitsentzug, Entführung und Lösegeldforderungen und Tod(esandrohungen). Als Akteure sind hier Soldaten, Polizisten, Grenzbeamte sowie nicht-staatliche Akteure, insbesondere Schmuggler (vgl. 3.2.1) zu nennen. In der Literatur werden insbesondere folgende Formen der strukturellen Gewalt auf der Flucht benannt: stark selektiv wirksame Migrations- und Grenzregime sowie humanitäre Aufnahme- und Schutzprogramme; systematische Ausgrenzung von Gesundheitsversorgung, Bildungs- und Arbeitsmöglichkeiten; in Flüchtlingslagern und Siedlungen (neu) entstehende Hierarchien und männlich dominierte Machtstrukturen; Abhängigkeit von bürokratischen Prozessen und Willkür staatlicher Akteure; Kasernierung und Warten in spezifischen ‚Räumen der Ausnahme‘ wie *hotspots*, Transitzentren oder Erstaufnahmeeinrichtungen; sowie existentielle Unsicherheit bezüglich eigener Zukunfts- und Bleibeperspektiven (Boehm 2011; Gerard/Pickering 2013; Baird 2014; Krause 2015; Crawley/Düvell/Jones et al. 2016; Freedman 2016; Hagen-Zanker/Mallett 2016; Bank/Fröhlich/Schneiker 2017; Galos et al. 2017; Squire et al. 2017; Vries/Guild 2018).

Auf Grund ihrer spezifischen Eigenschaften (u.a. Geschlecht, Alter, rechtlicher Status) und Fähigkeiten (u.a. finanzielle Mittel, Verhandlungsgeschick, Sprachkenntnisse, etc.) sind Fliehende und Migrierende dennoch in sehr unterschiedlichem Ausmaß sensitiv gegenüber Gewalthandlungen und struktureller Gewalt, zudem haben sie höchst unterschiedliche Kapazitäten, für sich Sicherheit zu schaffen oder mit Gewalterfahrungen umzugehen. Auch wenn sie höchst verwundbar gegenüber Gewalt sind, so sind sie nicht völlig machtlos.

2.2.3 Mobilität in neue Gewaltkonstellationen

Eine dritte Variante im Gewalt-Mobilitäts-Nexus ist die Mobilität in eine gewalttätige Konstellation hinein (*movement into violence*) (Bank/Fröhlich/Schneiker 2017: 16). Flucht wird dann als Weg aus einer Situation der eskalierten Gewalt heraus in eine neue ‚gewalttätigen Ordnung‘ hinein beschrieben. Am Ort der Aufnahme bzw. im Land des Asyls sind Schutzsuchende dann wiederum mit spezifischen Mustern der direkten physischen und strukturellen Gewalt konfrontiert, sie sind Gegenstand und zugleich Akteure in neu entstehenden sozialen Konflikten, sie werden zum Teil von radikalisierten und gegebenenfalls militarisierten Gruppen rekrutiert und sie werden wiederum Opfer von Diskriminierung und zugleich Täter in selbst geschaffenen Strukturen der Ausgrenzung.

Forschung zu unterschiedlichen Spielarten der Gewalt nach der Flucht setzt an unterschiedlichen akademischen Debatten an und wird selten konzeptionell zusammengeführt. Forschung in Ländern des globalen Südens fokussiert eher auf die Gewalterfahrungen von und durch Gewalt geprägte Ordnungen in Flüchtlingslagern (Inhetveen 2010; Krause 2015, 2018) und Städten (Cardoso/Shuman/Saliba 2017), die Militarisierung von ehemaligen Geflüchteten (u.a. Muggah

2006) und bzw. auch den Dynamiken zwischen Immobilisierung in Camps und Rekrutierung (Schetter 2012). Studien in Aufnahmeländern im Globalen Norden, hier Beispiele für Deutschland, widmen sich tendenziell stärker den Gewalt- und Opfererfahrungen von Geflüchteten (u.a. Feltes et al. 2018), Mechanismen struktureller Ausgrenzung, Diskriminierung und des Rassismus (u.a. Achhammer/Herbst 2014) sowie neu entstehenden Konflikt- und Gewaltkonstellationen im Kontext der Aufnahme und Unterbringung (u.a. Bauer 2017; Christ/Meininghaus/Röing 2017).

2.2.4 Gewalt und Rückkehrmobilität

Ein vierter in jüngeren Studien der Friedens- und Konfliktforschung zunehmend beachteter Zusammenhang zwischen Gewalt und Mobilität ist die Frage, inwiefern sich Konstellationen der Gewalt in Herkunftsregionen auf die Rückkehr-Mobilität von Flüchtlingen und Binnenvertriebenen auswirken. Untersuchungen zeigen, dass die Auflösung langanhaltender Vertreibungssituationen (*protracted displacement situations*) nicht nur auf Grund fehlender lokaler Integrationsmöglichkeiten und unzureichenden Optionen der Neuansiedlung (*resettlement*) und Barrieren für eine selbst-organisierte sekundäre Migration scheitert, sondern weil eine Rückkehr oft nicht möglich ist (Milner/Loescher 2011; Milner 2014; Bohnet et al. 2015; Etzold et al., 2019). Langanhaltende Vertreibung ist in erster Linie das Produkt langanhaltender gewaltsamer Konflikte und großer politischer Fragilität in Herkunftsregionen. Außer der Kontinuität und zyklischen Dynamik von Gewalt und dem Fehlen von menschlicher Sicherheit sind ungeklärte Landfragen, zerstörtes Eigentum und somit fehlende Lebenssicherungsperspektiven, fehlende rechtsstaatliche Strukturen, nicht-initiierte oder nicht-funktionierende Friedens- und Aussöhnungsprozesse sowie fortwährende Diskriminierung von ethnischen, religiösen und politischen Minderheiten weitere Hürden für die Rückkehr von Geflüchteten (Bohnet 2016 zu Süd-Sudan; Grawert/Mielke 2018 zu Afghanistan; Rudolf/Schmitz-Pranghe 2018 zu Myanmar). Zudem steht die Frage im Raum, ob zurückkehrende oder erzwungenermaßen zurückgeführte Personen auf Grund nicht wirksamer Rückkehr- und Reintegrationsprogrammen, fehlender Perspektiven oder ideologischer Radikalisierung wiederum zu Akteuren in Gewaltkonflikten in der Herkunftsregion werden (Mielke/Schetter/Kingma 2018 zum Beispiel Afghanistan). Den Stand der Forschung zu Rückkehr und Reintegration hat jüngst Grawert (2018) umfassend zusammengefasst.

2.3 Mobilität und Immobilität

2.3.1 Mobilität und Immobilität aus der Perspektive des New Mobility Paradigm

Die akademische Auseinandersetzung mit Flucht und Migration ist stark durch normative Setzungen gekennzeichnet. So wird im Sinne einer sedentären Grundhaltung Immobilität weithin als gesellschaftliche Norm und Mobilität als zu regulierende Ausnahme betrachtet (Sheller/Urry 2006; Verne/Doevenspeck 2012; Jonsson 2014; Schewel 2019). Einen anderen konzeptionellen Zugang zu (Im)Mobilität hat in den letzten 15 Jahren in der Soziologie, Geographie, Ethnologie und Politikwissenschaft großen Einfluss gewonnen; der sogenannte *new mobilities paradigm* (Hannam/Sheller/Urry 2006; Sheller/Urry 2006; Urry 2007; Cresswell/Merriman 2011). Fünf Grundannahmen, die auch von großer Relevanz für die Fluchtforschung sind (Gill/Caletrío/Mason 2011), sind hierbei besonders hervorzuheben.

Wissenschaftler, die sich diesem wissenschaftlichen Paradigma zugehörig fühlen, betonen erstens die zentrale Rolle der Bewegung von Menschen, Objekten, Kapital und Informationen über große Entfernungen und territoriale Grenzen hinweg, aber auch in räumlich enger gefassten Kreisen, für die Organisation und das Funktionieren von Wirtschaft und Gesellschaft. Sie argumentieren, dass multiple, sich überkreuzende Mobilitäten, ihre räumliche Ausweitung, Be-

schleunigung und Verdichtung eine zutiefst verflochtene Struktur – eine Netzwerkgesellschaft (Castells 2004) – erzeugt haben, die auch das Leben derjenigen strukturiert, die selbst nicht mobil waren oder sind (Hannam/Sheller/Urry 2006: 2).

Das dialektische Verhältnis von Mobilität und Immobilität ist Kern der zweiten These. Bewegungen von Gütern, Informationen, Kapital und Menschen sei nur durch nicht-mobile Verankerungen im Raum möglich. Diese Verankerungen (*moorings*) haben eine feste materielle Basis. Sie sind Orte von Interaktionen und als Knotenpunkte mit anderen Orten in Netzwerken verbunden. Bewegungen werden an Knotenpunkten und durch eine spezifische Infrastruktur organisiert, gelenkt, gefiltert, kontrolliert oder auch verhindert (Adey 2006; Hannam/Sheller/Urry 2006; Sheller/Urry 2006).

Drittens wird die Transformationskraft betont, die durch Mobilität vor Ort entsteht. Immer schneller zirkulierende Waren, Finanzmittel, Ideen und Menschen trügen dazu bei, die Organisation unseres sozialen, wirtschaftlichen und politischen Lebens – von der Familie, der Nachbarschaft, der Firma bis hin zur Stadt, Region und dem Nationalstaat – zu verändern. Zudem wandeln sich die relativen Positionen der Orte im Netzwerk und ihre Beziehungen zueinander auf Grund sich verschiebender Ströme (Massey 2005; Sheller/Urry 2006). Komplexe Mobilitätssysteme hätten somit die globale Ordnung vom westfälischen Modell des territorialen Nationalstaats hin zu einer komplexeren, polymorphen und multiskalaren räumlichen Ordnung umstrukturiert (Hannam/Sheller/Urry 2006: 3).

Diese multiplen, mobilitätsbedingten Transformationen – insbesondere von scheinbar so stabilen Nationalstaaten – stoßen häufig auf Skepsis, Unsicherheit und Angst sowie auf Ignoranz, Ablehnung und Widerstand. Typische politische Reaktionen auf Mobilität sind somit, viertens, die zunehmende Regulierung des Volumens, der Geschwindigkeit und Richtung mobiler Objekte und Subjekte, was auch diskursive Rahmungen der Bedrohung durch Mobilität, verstärkte Anstrengungen zur Überwachung von Strömen und Bemühungen, sie an bestimmten Orten und in eindeutigen territorialen Einheiten zu ‚fixieren‘, zu erfordern scheint. Die Politik der Mobilität, d.h. politische Praktiken, Instrumente und Diskurse zur Regulation von Mobilität, sei tief verwurzelt in gesellschaftlichen Machtverhältnissen auf verschiedenen Ebenen – lokal, national, regional und global (Cresswell 2010). Diese fundamentalen Politisierung von Mobilität und die multiplen Narrative, Politiken, Techniken und Praktiken der Mobilitätskontrolle spielen insbesondere in der Literatur zu Migrations- und Grenzregimen sowie zur Autonomie der Migration eine entscheidende Rolle (Transit Migration Forschungsgruppe 2007; Hess/Kasperek 2010; Tsianos/Karakayali 2010; Glick Schiller/Salazar 2013; Heimeshoff et al. 2014; Mountz/Hiemstra 2014; Pott/Tsianos 2014; Hess et al. 2017).

Grundlegendes Prinzip und zugleich Konsequenz der Politik der Mobilität ist das Schaffen von höchst differentiellen Zugängen, spezifischen Formen und Rhythmen der Mobilität für verschiedene Entitäten und Gruppen – eine fünfte Kernthese des *new mobility paradigms*. Ein leichter Zugang zu Mobilitätschancen und Beschleunigung für eine Gruppe geht einher mit der Einschränkung der „Motilität“, d.h. der Fähigkeit mobil sein zu können (Kaufmann/Bergman/Joye 2004: 750), und Verlangsamung für eine andere Gruppe. Diese Annahme deckt sich weitestgehend mit grundlegenden Perspektiven der soziologischen Ungleichheitsforschung zum Verhältnis von räumlicher und sozialer (Im)Mobilität. Die Fähigkeit zur räumlichen Mobilität bzw. die Einschränkungen der Mobilität (Immobilisierung) sei eine – wenn nicht *die* – zentrale Grundlage einer globalen Klassengesellschaft im 21. Jahrhundert (Bauman 2003; Castells 2004; Weiss 2005; Beck 2007; van Hear 2014a).

2.3.2 Flucht als Thema im New Mobilities Paradigm

Aus mehreren Gründen bietet sich eine Verknüpfung der Kernideen des *New Mobility Paradigms* mit Fragen von Flucht und Vertreibung an (nach Gill/Caletrío/Mason 2011). Erstens ist das spannungsreiche Verhältnis von Mobilität und Immobilität schon im Begriff der ‚Zwangsmigration‘ angelegt. Fliehende seien auf Grund von Faktoren, die weitestgehend außerhalb ihres Einflusses liegen, wie Gewaltkonflikte oder Naturkatastrophen, zur Bewegung gezwungen. Auch wenn diese Mobilität Ausdruck von *agency* in einer Situation extrem eingeschränkter Handlungsoptionen sein kann, so nehmen Gill et al. (2011: 302) an, dass die meisten Fliehenden – in Abwesenheit von Gewalt, existentieller Unsicherheit oder Naturgefahren – lieber ‚vor Ort‘ bleiben würden.

Zweitens wird bei der Untersuchung von Flucht und Vertreibung das komplexe Zusammenspiel von individuellen Freiheiten, Staatlichkeit und Mobilität offensichtlich. So ermöglicht eine gewisse staatliche Ordnung dem überwiegenden Anteil der (sesshaften) Menschen in einem Land ein Leben in Sicherheit und vermittelt ihnen auch ein Gefühl der Zugehörigkeit. Diese staatliche Ordnung ist zugleich aber auch immer umkämpft und kann mit Gewaltkonflikten auch neue Fluchtbewegungen produzieren. Des Weiteren stellt die ‚nicht regulierte‘ grenzüberschreitende Mobilität, die oft Teil des Fluchtprozesses ist, für territoriale Nationalstaaten eine Herausforderung dar, woraufhin diese mit einer Ausweitung und Verschärfung der Kontrolle ihrer Grenzen reagieren. Zudem erfolgt die Prüfung und Anerkennung eines Flüchtlings als eine Person, die aus legitimen Gründen mobil wurde, stets durch staatliche Organe (Gill/Caletrío/Mason 2011: 303ff; FitzGerald/Arar 2018: 8). Da territorialstaatliche Politik auch immer fundamental auf die Mobilität von Individuen einwirkt, sie ermöglicht, beobachtet, kontrolliert, reguliert und/oder selektiv verhindert, ist sie somit immer auch eine „Politik der Mobilität“ (Cresswell 2010).

Drittens zeigt sich bei der Beobachtung von Fluchtprozessen immer auch die Verschränkung der menschlichen Mobilität mit weiteren mobilen Entitäten wie finanziellen Ressourcen, Objekten, Wissen und Ideologien. Zudem wird im Sinne des *New Mobility Paradigms* das Zusammenspiel von Mobilitäten mit an bestimmten Orten verankerten Personen, Strukturen und Prozessen (*moorings*) und die *assemblage* von Menschen mit materiellen Dingen, Technologien und Infrastrukturen wie Artefakten, ICT-Kommunikation, Überwachungstechnologie oder Transportinfrastruktur, welche auch die Fluchtmobilität entlang spezifischer Routen einerseits erst ermöglichen, andererseits diese aber auch regulieren, hervorgehoben (Gill/Caletrío/Mason 2011: 309; Walters 2015; Sontowski 2017a)(vgl. Kapitel 3.2.2).

Viertens rücken auch das Erleben des ‚unterwegs Seins‘ und des Stillstandes auf der Flucht sowie die subjektiven Sinnzuschreibungen der (Im)Mobilität in den Blick (Gill/Caletrío/Mason 2011: 308f). Entsprechend des selektiven Zugangs zu Mobilität, der insbesondere auf sozio-ökonomischen Faktoren basiert (van Hear 2004, 2014a), erfolgt Mobilität entlang mehr oder weniger vorgegebener Wege. Sowohl erzwungene Bewegung als auch erzwungener Stillstand werden höchst unterschiedlich erlebt – im emotionalen aber v.a. auch im körperlichen Sinne. Während manche Fliehende relativ schnell und sicher unterwegs sind und scheinbar fließend internationale Grenzen überwinden, werden die Reisen anderer Schutzsuchender durch schlechte Transportbedingungen, fehlende Anschlüsse, lange Aufenthalte in Warteräumen und insbesondere durch Grenzen und staatliche Kontrollpraktiken abgebremst, unangenehmer und unsicherer gemacht – oder ganz verhindert (Adey 2006; Cresswell 2010; Martin 2011b; Sheller 2016). Diese Fluchtwege und Fluchterfahrungen werden derzeit jedoch insbesondere aus der Perspektive der *migration trajectories* untersucht, wie im Folgenden dargestellt wird.

2.4 Der Prozess der Flucht

2.4.1 *Migration Trajectories*: Analyse von Fluchtwegen und Fluchterfahrungen

Um die Erfahrungen von Menschen auf der Flucht zu erfassen und um zu verstehen, warum sie sich wann und wie auf welchen Wegen bewegen, sind insbesondere solche Konzepte geeignet, die sowohl strukturelle Triebkräfte und Rahmenbedingungen von Mobilität als auch individuelle und kollektive Wünsche, Entscheidungsprozesse und Handlungskapazitäten berücksichtigen. Diese Ansätze sollten sowohl die zeitliche Dynamik und Räumlichkeit von Flucht erfassen, sich dabei aber nicht im Denken in nationalstaatlichen ‚Containern‘ verfangen. Das Konzept der *migration trajectories*, das in der Migrationsforschung und in der Entwicklungsforschung mittlerweile weit verbreitet ist (Schapendonk 2011; van der Velde/van Naerssen 2011; Schapendonk 2012b; Haas 2014; Schapendonk/Steel 2014; Crawley/Düvell/Sigona et al. 2016; Hagen-Zanker/Mallett 2016; Hillmann 2016; Tuckett 2016; Etzold 2017; Vries/Guild 2018), scheint hierfür besonders geeignet zu sein.

Migration trajectories können als nicht-lineare, flexible und in Mobilitätsregime eingebettete Migrationsverläufe und -pfade zwischen Orten der Herkunft, des Transits, der Ankunft und der Rückkehr (van der Velde/van Naerssen 2011: 223; Hillmann 2016: 173) definiert werden. Forschung zu Migrationspfaden schließt an die schon oft formulierte Kritik an einem zu engen Verständnis von Migration als unidirektionale Auswanderung aus und Einwanderung in ‚nationalstaatliche Container‘ und der Nicht-Berücksichtigung der konkreten Handlungen und den sozialen Prozessen der Mobilität an (u.a. Pries 1997; Massey et al. 1998). Zum anderen baut der *migration trajectory* Ansatz auf 20 Jahre umfassender Forschung – insbesondere in Afrika und im Mittelmeerraum – zu ‚irregulärer Migration‘ (Jordan/Düvell 2002; Etzold 2009; Cvajner/Sciortino 2010; Fargues 2017), Transitmigration (Collyer 2007; Haas 2008b; Collyer/Düvell/Haas 2012) und zu subalternen Praktiken der grenzüberschreitenden Mobilität im Kontext restriktiver Migrations- und Grenzsicherungsregime (Transit Migration Forschungsgruppe 2007; Hess/Kasperek 2010; Tsianos/Karakayali 2010; Baumann/Lorenz/Rosenow 2011; Klepp 2011) auf.

Auf Grundlage einer detaillierten Erfassung von (Migrations-) Biographien und Mobilitätserfahrungen umfasst eine *Trajectory* Analyse laut Schapendonk (2012b: 32) drei Schritte: erstens die Erfassung der persönlichen Triebkräfte und Erwartungen an ein Migrationsprojekt (*motivation*) (vgl. 2.1); zweitens die Analyse der Durchführung der Reise unter Berücksichtigung von Unterstützungsnetzwerken (vgl. 2.5.1) und der Migrationsindustrie (vgl. 2.4.2) (*facilitation*); und drittens die räumliche und zeitliche Fragmentierung der Reisen im Kontext von Migrations- und Grenzregimen, was zu längeren Reisen, mehr Einzeletappen und Phasen der Immobilität an Zwischenstationen führt (*velocity*).

Studien kommen trotz unterschiedlicher Methoden zu einem ähnlichen Schluss: Sowohl die von Schapendonk (2011: 74) mit Hilfe ethnographischer Methoden erfassten Migrationspfade von MigrantInnen aus Subsahara-Afrika nach Nordafrika und Europa als auch die aufgezeichneten Wege in zwei jüngeren quantitativen Studien mit in der EU angekommenen Schutzsuchenden (Crawley/Düvell/Jones et al. 2016; Squire et al. 2017) umfassen verhältnismäßig wenige direkte und geradlinige Pfade aus den Herkunftsländern in die ursprünglich als Ziel vorhergesehenen Länder. Vielmehr sind die Migrations- und Fluchtpfade durch zahlreiche Einzeletappen mit unterschiedlichsten Transportmitteln, durch Umwege und Abstecher, mehrfache Grenzüberschreitungsversuche, Rückführungen und Abschiebungen und durch längere Aufenthalte an Zwischenstationen gekennzeichnet. Im Vergleich zur Flucht nach Europa in den 1980er und

-90er Jahren (Kühne/Rüßler 2000; Heß 2011 am Beispiel der Flucht nach Deutschland) sind die Migrations- und Fluchtpfade vielfältiger, weniger geradlinig und stärker fragmentiert. Diese Fragmentierung ist dabei im Wesentlichen auf die Praktiken der Migrationskontrolle und Grenzsicherung zurückzuführen, die an unterschiedlichsten Orten, in Herkunfts-, Transit-, Grenz- und Ankunftsräumen wirksam werden (vgl. Collyer 2007; Klepp 2011; Kastner 2014; Brigden/Mainwaring 2016; Hagen-Zanker/Mallett 2016; Rosenthal/Bahl/Worm 2016; Squire et al. 2017; Treiber 2017; Erdal/Oeppen 2018; Vries/Guild 2018).

Am Beispiel der klandestinen Migration nach Europa habe ich den Ansatz der *migration trajectories* mit dem in der Entwicklungsforschung verbreiteten Konzept der *livelihood trajectories* verknüpft (Etzold 2017), um so den Zusammenhang zwischen Praktiken der Mobilität und der Lebenssicherung und letztlich die unmittelbare Verknüpfung zwischen sozialer und räumlicher (Im)Mobilität aufzuzeigen: Sowohl die Wahl des Transportmittels als auch die Dauer und Komplexität der Reisen ist Ausdruck der gesellschaftlichen Position einer/s MigrantIn und ihrer spezifischen Verwundbarkeit (vgl. Etzold/Sakdapolrak 2012). Des Weiteren starteten viele ihre Reisen mit der Erwartung, einen gesellschaftlichen Aufstieg realisieren zu können, erlebten dann *de facto* aber einen sozialen Abstieg, da ihre Handlungsmöglichkeiten oft stark eingeschränkt und ihre Fähigkeiten und Aktiva im Zuge der Reise entwertet werden. Die eigenen Ambitionen sowie familiären Erwartungen bleiben daher auch nach der Ankunft oft unerfüllt. Durch Berücksichtigung von Zukunftsvorstellungen, sozialen Erwartungen und der transnationalen gesellschaftlichen Einbettung der MigrantInnen schlägt die Forschung zu *migration trajectories* wichtige Brücken zu anthropologischen Perspektiven der „Kultur der Migration“ und Mobilitätspraktiken als Übergangsriten im Lebensverlauf (Hahn/Klute 2007; Bredeloup 2013; Gaibazzi 2015; Maroufouf/Kouki 2017).

2.4.2 Flucht ermöglichende Dienstleistungen der Migrationsindustrie

Forschung zum Themenfeld der Migrationsindustrie und des Menschenhandels (u.a. Kyle/Koslowski 2011; Gammeltoft-Hansen/Nyberg Sorensen 2013; Anderson 2014; Cranston/Schapendonk/Spaan 2018; Zhang/Sanchez/Achilli 2018) stellt eine wichtige Ergänzung zu Untersuchungen von *migration trajectories* dar, denn sie fokussiert auf die Akteure und Dienstleistungen, welche eine Flucht im Kontext restriktiver Mobilitäts- und Grenzregime erst ermöglichen. AutorInnen nutzen unterschiedliche konzeptionelle Zugänge zum Themenfeld, Rahmen des Themas dementsprechend unterschiedlich ein und grenzen durch ihre Definitionen den Menschenhandel (*trafficking*), das Schleusen von MigrantInnen (*smuggling*) und andere Mobilitätsdienstleistungen (*mobility services*) mehr oder weniger stark voneinander ab.

So besteht die Migrationsindustrie – in enger Definition – aus einem “Ensemble von Unternehmen die, primär am finanziellen Profit interessiert, eine Vielzahl an Dienstleistungen zur Ermöglichung menschlicher Mobilität über internationale Grenzen anbieten” (Nyberg Sorensen/Gammeltoft-Hansen 2013: 6, Übersetzung BE). Dies entspricht weitestgehend der Definition von ‚*migrant smuggling*‘ im internationalen Übereinkommen gegen die grenzüberschreitende organisierte Kriminalität (*UN Convention against Transnational Organised Crime, UNTOC*).³ Andere Autoren erweitern diese Perspektive und betonen, dass es nicht ausschließlich um die

3 “The Protocol against Smuggling of Migrants by Land, Air and Sea [from the year 2000], which accompanies the UNTOC, defines smuggling of migrants as ‘the procurement, in order to obtain, directly or indirectly, a financial or other material benefit, of the illegal entry of a person into a State Party of which the person is not a national or a permanent resident’” (zitiert nach (Bairdvan Liempt 2016: 401)).

Ermöglichung von grenzüberschreitender Mobilität ginge, sondern eben auch um private, kommerzielle und kriminelle Dienstleistungen, welche das Ankommen und die Niederlassung in einem anderen Land erleichtern sowie transnationale Kommunikation und Ressourcentransfers ermöglichen (vgl. Alt 2003: 284; Hernández-León 2013: 25).⁴

In den weiteren Darstellungen (Kap. 3.2.1) verstehe ich die Migrationsindustrie im Sinne der engeren Definition im Wesentlichen als ein Geschäftsfeld, in dem SchmugglerInnen und SchleuserInnen – hier neutraler auch als ‚MigrationsunternehmerInnen‘ bezeichnet – gegen eine mehr oder minder freiwillig geleistete Zahlung MigrantInnen und Schutzsuchenden eine grenzüberschreitende Bewegung ermöglichen. An der Frage der Freiwilligkeit oder des Zwanges der Zahlung, der Ehrlichkeit oder Ausbeutung im Verhältnis zwischen Migrationsdienstleistern und MigrantIn sowie dem Ausmaß der ausgeübten Gewalt verläuft die feine, in vielen Fällen nicht eindeutig zu ziehende Trennlinie zwischen ‚smuggling‘ und ‚trafficking‘ (Baird/van Liempt 2016: 402).

2.5 Transnationalisierung und Flucht

Die Konzepte Transnationalismus und Translokaltät werden in der Fluchtforschung zunehmend berücksichtigt, da sie geeignet sind, die Verflechtungen von Fliehenden, Asylsuchenden und Diaspora-Gruppen über Staatsgrenzen hinaus zu untersuchen (u.a. Horst 2006; van Hear 2014b; Etzold 2017; IOM 2017b; Sauer et al. 2018; Etzold et al. 2019). Durch Berücksichtigung von translokalen und transnationalen Netzwerken kann auch die Mobilisierung und die (Im)Mobilität von Schutzsuchenden besser erklärt werden.

Der Transnationalismus-Ansatz erkennt zwar die Relevanz von territorialen Grenzen, staatlicher Politik und nationaler Identitäten als strukturelle Handlungsrahmen an, hebt jedoch die Bedeutung grenzüberschreitender Verbindungen in allen Lebensbereichen hervor. Aus dieser Perspektive ist die Mobilität über Orte und Nationalstaaten hinweg multi-direktional, nicht-linear und selbstverständlicher Bestandteil des Alltagslebens. Identitäten, soziale Praktiken und Lebenswelten sind nicht nur an einen Ort oder an eine Nation gebunden, sondern sind an mehreren Orten zeitgleich bzw. in übergeordnetem translokalen bzw. transnationalen sozialen Räumen eingebettet (Pries 1997; Levitt/Glick Schiller 2004; Faist/Fauser/Reisenauer 2013; Greiner/Sakdapolrak 2013; Dahinden 2017).

Binnenvertriebene, Asylsuchende und Schutzberechtigte handeln aus der Translokalitätsperspektive nicht allein und unabhängig, sondern entsprechend der Logik der sozialen Beziehungen und Netzwerke, in die sie eingebettet sind. Transnationale Netzwerkverbindungen zu engen Familienangehörigen, entfernten Verwandten und Freunden an anderen Orten und in anderen Ländern werden empirischen Untersuchungen zu Folge eine große Bedeutung für die Mobilisierung zugesprochen. Sie verringern, ganz im Sinne der Netzwerkansätze und des Konzepts der kumulativen Verursachung in der Migrationsforschung (Massey et al. 1998), die Kosten und Risiken von Mobilität. Durch die Organisation und Finanzierung von Reisen ermöglichen

⁴ Im Standardwerk von Nyberg Sorensen und Gammeltoft-Hansen (2013: 6) werden sowohl private Akteure der ‚Kontrollindustrie‘, wie Rüstungs- und Sicherheitsfirmen oder Betreiber von camps und Unterkünften, als auch NGOs, humanitäre Organisationen und Migrantenselbstorganisationen der ‚Hilfs- und Rettungsindustrie‘ in der Definition mit eingeschlossen. Demnach umfasst die Migrationsindustrie eine Vielzahl von Dienstleistungen nicht-staatlicher Akteure, die internationale Migration entweder organisieren, helfend unterstützen oder auch einschränken (vgl. auch Andersson 2014).

Netzwerke oft erst den Aufbruch von Menschen, die von Gewalt und Konflikten betroffen sind, sie geben der Flucht ein Ziel vor und bewirken eine Weiterreise nach Phasen der Immobilität im Transit. Die Präsenz einer eng verwandten Person in einem westlichen Aufnahmeland kann zudem der entscheidende Faktor zur *legalen* Einreise von Angehörigen im Rahmen von Familienzusammenführungs-, humanitären Aufnahme- oder *Resettlement*-Programmen sein (van Hear 2006; Mazzucato et al. 2013; Engler 2015; Sauer et al. 2018).

Zum anderen können Transfers in translokalen oder transnationalen Netzwerken auch dazu führen, dass eine (erneute) Mobilität gar nicht notwendig und somit Immobilität möglich wird. Durch persönliche Unterstützung, Informationen und finanzielle Transaktionen (*remittances*) tragen die translokalen Verbindungen im Idealfall dazu bei, dass Geflüchtete bzw. deren nicht vertriebenen Familienangehörige ihren Lebensunterhalt – in Herkunfts-, Transit- und Aufnahmelandern – sichern können, rechtliche Unterstützung bekommen, Wege finden, sich vor Ort zu integrieren und sich willkommen und zugehörig zu fühlen (van Hear 2006; Horst 2008; Schapendonk 2011; Erdal/Oeppen 2013; Mazzucato et al. 2013; Grawert/Mielke 2018; Sauer et al. 2018). Gleichwohl ist die Verpflichtung zur translokalen Unterstützung ein emotionaler und finanzieller Druck für diejenigen Familienmitglieder, die sich schon in vermeintlich sicherer Situation in einem (westlichen) Aufnahmeland befinden und kann sogar zu Verschärfung anstatt zur Verringerung sozialer Ungleichheit sowohl in Herkunfts- als auch in Ankunfts-kontexten führen (Collyer 2007; Lindley 2007; Lim 2009; Madziva/Zontini 2012, 2012; Bredeloup 2013; Faist et al. 2015).

2.6 Zwischenfazit – bewährte Konzepte neu zusammenbringen

In der Zusammenschau der vorgestellten Konzepte wird zunächst deutlich, dass sich die Betrachtung von Flucht als ein durch Gewalt geprägter Prozess der Mobilisierung und der Mobilität an den vielfach diskutierten Konzepten und Theorien der Migrations- und Konfliktforschung orientieren muss. Auch wenn sich nicht alle Grundtheoreme direkt auf Fluchtmobilität übertragen lassen, so zeigen sich spezifische Vorteile, wenn Flucht und Migration zusammengedacht und entsprechende Konzepte zusammengeführt werden.

Die Fluchtforschung kann erstens aus den aktuellen Debatten um Triebkräfte, Entscheidungsprozesse und ‚Schwellen‘ der Mobilität lernen; beispielsweise indem der Frage des Zeitpunkts einer Flucht, der Auswahl und Mobilisierung der fliehenden Akteure, den individuellen Zielvorstellungen und den gruppen- und haushaltsinternen Machtstrukturen, welche diese Aspekte beeinflussen, mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird. Diese Ansätze können aber auch konzeptionell weiterentwickelt werden, insbesondere durch die Berücksichtigung der Strukturen, Akteurskonstellationen, Dynamiken und Räumlichkeiten von Gewaltkonflikten.

Zweitens bietet eine akteurs-orientierte Konfliktforschung wichtige Anknüpfungspunkte für die Fluchtforschung. So ist der verstärkt diskutierte Gewalt-Mobilitäts-Nexus in viele Richtungen offen: Gewalt kann unmittelbar Mobilität erzwingen oder auch nur den Anlass bieten, aber nicht die Ursache der Mobilität sein. Im Zuge von Gewaltkonflikten zerstörte Ressourcen, Strukturen und Netzwerke können aber ebenso immobilisierend wirken. Zudem ist eine Flucht wesentlich durch Gewalt- und Ausgrenzungserfahrungen geprägt, welche sich in die Biographien von Geflüchteten einbrennen. Eine Rückkehr in das Herkunftsland ist oft angesichts sich verfestigter beziehungsweise zyklisch verlaufender Gewaltkonflikte und dauerhafter Unsicherheit nicht möglich; nicht nur die Pfade der Flucht, auch die verschlungenen Wege der Rückkehr werden zunehmend erforscht.

Drittens bietet das *New Mobilities Paradigm* eine Alternative zur binären Kategorisierung von wirtschaftlich motivierter freiwilliger Migration und durch Gewalt erzwungener Flucht. Die im New Mobilities Paradigm angelegte Fokussierung auf das dialektische Verhältnis zwischen Mobilität und Immobilität, auf Mobilität als körperliche und gesellschaftliche Praktik, auf (Infra-)Strukturen und die Politik der Mobilität sowie die Transformationskraft sich an Knotenpunkten kreuzender Bewegungen eröffnet der Fluchtforschung zahlreiche neue Perspektiven und innovative Fragestellungen.

Um die Reisen von Schutzsuchenden aus ihren Herkunftsregionen entlang vorgegebener Pfade, durch Grenzräume und Transitländer in unterschiedliche Aufnahmekontexte in seiner Komplexität und Nichtlinearität zu analysieren, sind viertens sowohl das Konzept der *migration trajectories* als auch der Ansatz der Migrationsindustrie höchst relevant. Durch sie rücken die zentralen Akteure im Fluchtprozess, die Fliehenden und die MobilitätsunternehmerInnen, und wie sie im Kontext restriktiver Grenzregime und Kontrollsysteme agieren und navigieren, in den Mittelpunkt.

Fünftens gewinnt das bereits etablierte Konzept der Transnationalität und seine neuere Spielart – die Translokalität – in der Fluchtforschung weiter an Beachtung. Aus dieser Perspektive werden Schutzsuchende nicht als individuell und unabhängig handelnde Akteure betrachtet, sondern als Teil übergeordneter sozialer Netzwerke, welche über mehrere Orte beziehungsweise Länder hinweg aufgespannt sind. Durch translokale bzw. transnationale Netzwerkbeziehungen eröffnen sich Geflüchteten neue Chancen. Im Netzwerk zirkulierenden Informationen und Ressourcen ermöglichen (weitere) Mobilität oder auch das Leben in der Immobilität. Es entstehen allerdings auch neue Risiken und Abhängigkeiten.

3. Empirische Studien

3.1 Mobilisierungsstrategien, Mobilität und Fluchterfahrungen

3.1.1 Mobilisierung und Flucht nach Europa entlang zentraler Korridore

Im Folgenden werden Publikationen vorgestellt, die sich mit Mobilisierungsstrategien, Alltagsleben, Erfahrungen und Handlungslogiken von Schutzsuchenden in Transitländern und Grenzräumen und ihrem Weg nach Europa auseinandersetzen.

Zahlreiche Berichte internationaler Organisationen, Think Tanks und Forschergruppen stellen die quantitativen Dimensionen, allgemeinen Muster und Konsequenzen der Migration und Flucht nach Europa dar (İçduygu 2005; Nyberg Sörensen 2006; Haas 2008a; Etzold 2009; İçduygu/Sert 2012; Brian/Laczko 2014; Crawley/Düvell/Jones et al. 2016; IOM 2017a; IOM/UNICEF 2017; Squire et al. 2017; d'Angelo et al. 2017). Auch auf Grund der stärkeren Überwachung der EU-Außengrenzen und der ambivalenten Unterstützung des Migrationsmanagements in Drittstaaten in Afrika und Asien durch die Europäische Union und einzelne EU-Staaten hat sich die quantitative Datenlage in diesem Themenfeld in den letzten 40 Jahren substantiell verbessert (Fargues 2017; IOM 2018b; Frontex 2019).⁵

Zur Debatte um Fluchtwege und -erfahrungen tragen überwiegend WissenschaftlerInnen aus der Soziologie und Ethnologie bei, wobei Übergänge zu den Politikwissenschaften und der Humangeographie fließend sind. Neben zahlreichen Journal-Artikeln und Themenheften sind es insbesondere Dissertationen und Habilitationen (Klepp 2011; Schapendonk 2011; Friese 2014; Kastner 2014; Treiber 2017) sowie Sammelbände (Hahn/Klute 2007; Transit Migration Forschungsgruppe 2007; Hess/Kasperek 2010; Streiff-Fénart/Segatti 2012; Triulzi/McKenzie 2013; Abdalla/Dias Barros/Berthet 2014; Heimeshoff et al. 2014; Gaibazzi/Bellagamba/Dünnwald 2017; Hess et al. 2017), welche die Forschung im Themenfeld vorangetrieben haben. Abgesehen davon vermitteln journalistische Beiträge (Gatti 2010; Faßbender 2014; Tinti/Reitano 2016) und autobiographische Berichte (u.a. Yene 2011; Mbolela 2014; Passarlay 2015) einen anschaulichen und tiefgehenden Einblick in das Erleben der Mobilität auf dem Weg durch Konfliktregionen, Transitländer und Grenzräume.

Auch wenn jeder Fluchtweg individuell ist (vgl. Karten in Schapendonk 2011; Crawley/Düvell/Jones 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 MigrationsunternehmerInnen an zentralen Knotenpunkten, insbesondere den großen Städten auf den Migrationskorridoren, Dienstleistungen zur Bewältigung der

5 Die europäische Grenzschutzagentur Frontex sammelt Daten von nationalen Grenzschutzakteuren zu ‚irregulären Grenzübertritten‘ in die EU, zu festgesetzten Personen ohne gültigen Aufenthaltsstatus und zu verhafteten Schleusern. Vierteljährliche und jährliche „Risk Assessment“ Reports zeigen die wichtigsten Trends und Routen der ‚irregulären Migration‘ nach Europa auf ((Frontex 2019)). Rückwirkend bis 2009 veröffentlicht FRONTEX die monatlich an EU-Außengrenzen auf den wesentlichen Routen erfassten irregulären Grenzübertritte entsprechend Nationalitäten in Exceltabellen (<https://frontex.europa.eu/along-eu-borders/migratory-map/>). Die Internationale Organisation für Migration (IOM) sammelt mit seiner Displacement Tracking Matrix (DTM) laufend Daten zu Migrationsbewegungen nach Europa, zur Zahl der angekommenen, ansässigen und umgesiedelten Flüchtlinge und Migranten in der EU und seinen Anrainerstaaten sowie zur Zahl der Vermissten und Toten im Mittelmeerraum und veröffentlicht diese in monatlichen „Flow Monitoring Reports“, jährlichen Übersichten ((IOM 2018b)) und regionalen Spezialanalysen (<http://migration.iom.int/europe/>). Das Mixed Migration Center (MMC) sammelt und veröffentlicht laufend relevante Daten zu Mobilitätstrends und dokumentiert Übergriffe gegenüber MigrantInnen und Flüchtlingen in Nordafrika, in Westafrika, am Horn von Afrika und Jemen, im Nahen Osten und in Südasien (4Mi, Mixed Migration Monitoring Mechanism Initiative, <http://www.mixedmigration.org/>).

nächsten Etappe anbieten. Diese Hauptachsen der Mobilität sind inzwischen gut dokumentiert (ICMPD/Europol/Frontex 2011) und werden daher auch entsprechend von AkteurInnen der Grenzsicherung überwacht, um ‚illegale Grenzübertritte‘ entlang dieser Routen zu registrieren und die Migrationskontrolle zu ‚verbessern‘ (Frontex 2019) oder von internationalen und humanitären Organisationen beobachtet, um besonders verwundbare MigrantInnen entsprechend unterstützen zu können (migrants on the move/4Mi monitors 2017; Munsch et al. 2017; IOM 2018b).

Die Darstellung zentraler Forschungserkenntnisse zur Fluchtmobilität ordne ich im Folgenden entlang dieser Hauptrouten: der westlichen Mittelmeerroute nach Europa, der westafrikanischen Route, der zentralen Mittelmeerroute, der östlichen Mittelmeerroute, der Balkanroute sowie der Ostroute. Zu Beginn werden neueste Erkenntnisse in Bezug auf die Flucht nach Deutschland zusammengefasst.

Verschlungene Fluchtwege nach Deutschland

In der 2016 durchgeführten IAB-BAMF-SOEP-Befragung wurden 2.350 in Deutschland lebende und im Zeitraum von Januar 2013 bis Januar 2016 eingereiste Geflüchtete u.a. nach ihren Fluchtwegen und den Bedingungen der Flucht nach Europa gefragt. Auch wenn die genauen Migrationsrouten nicht quantitativ erfasst wurden, gaben 41 Prozent der Befragten an, dass sie sich drei Monate oder länger in einem oder mehreren Transitländern – meist in unmittelbarer Nachbarschaft ihres Herkunftslandes – aufgehalten haben, bevor sie nach Deutschland einreisten. Doch die Bedingungen in diesen Ländern waren für die Geflüchteten oft nicht hinnehmbar: unzureichende Möglichkeiten der Lebenssicherung, eine unvorteilhafte wirtschaftliche Gesamtsituation, Diskriminierungserfahrungen und wiederum Verfolgung und Vertreibung wurden als Gründe genannt, warum Transitländer, in denen zwei Drittel nur vorübergehend Schutz suchten da sie eigentlich in andere Länder weiterreisen wollten, wieder schnell verlassen werden. Die Dauer des Aufenthalts im Transit unterscheidet sich für die Schutzsuchenden aus verschiedenen Regionen allerdings wesentlich. Während 71 Prozent der Flüchtlinge aus afrikanischen Ländern (Eritrea, Nigeria) mehr als drei Monate in Transitländern verbrachten, waren es unter den Geflüchteten aus dem Nahen Osten (Syrien, Irak, Iran, Libanon und Palästina) sowie aus Südasien (Afghanistan und Pakistan) lediglich 38 Prozent. Die Fluchten aus dem Nahen Osten nach Europa waren – zumindest im Zeitraum von 2013 bis Anfang 2016 – insgesamt somit nicht nur schneller, sondern auch direkter und damit weniger gefährlich.

Diese unterschiedlichen Fluchtgeschwindigkeiten und -erfahrungen entsprechend der Herkunftsregionen und Migrationswege werden auch von einer Studie zur Situation von Asylsuchenden in Bayern (Haug et al. 2017) bestätigt. So wurden 2016 über 700 Geflüchtete u.a. nach Migrationsrouten, Reisedauer und Transportmitteln gefragt. Die große Mehrheit der Geflüchteten aus Syrien, dem Irak und Afghanistan kam über die Türkei, Griechenland und dann über die Balkanroute nach Deutschland und brauchte hierfür lediglich einen bis 2 ½ Monate. Schutzsuchenden aus Eritrea benötigten für ihre Flucht über den Sudan, Libyen, die zentrale Mittelmeerroute und Italien nach Deutschland indes im Durchschnitt 1 ½ Jahre. Auf Grundlage von qualitativen Interviews werden in der Studie auch die individuellen Fluchtmotive, Migrationsverläufe sowie die Brüche in der (Flucht)Biographie veranschaulicht (Haug et al. 2017: 36; 95ff).

Dass eine Flucht mit großen Risiken einhergeht und Geflüchtete besonders verwundbar gegenüber Gewalt sind, zeigt die IAB-BAMF-SOEP-Studie auch. Demnach erlebten über die Hälfte der Geflüchteten Betrug und Ausbeutung, etwa 40 Prozent wurden verhaftet und befanden sich

einige Zeit im Gefängnis, ein Drittel berichtet von körperlichen Übergriffen, ein Viertel von Erpressung und Raubüberfällen und 15 von hundert geflüchteter Frauen erlebten sexuelle Gewalt (die Studie von Brücker et al. 2016: 60ff stellt zudem Erkenntnisse aus der qualitativen Begleitstudie zu diesen Fragen dar; Brücker/Rother/Schupp 2016: 25f). Zahlreiche Studien bestätigen den Zusammenhang zwischen einer Fragmentierung von Flucht und den Gefahren für Geflüchtete: je länger eine Flucht dauert und je mehr einzelne Etappen sie umfasst, desto größer sei die Verwundbarkeit der Schutzsuchenden (Crawley/Düvell/Jones et al. 2016; Galos et al. 2017; Squire et al. 2017).

Westafrikanische und westliche Mittelmeerroute nach Europa

Migrationspraktiken und Fluchtbewegungen innerhalb Westafrikas und aus Westafrika nach Nordafrika und Europa entlang der sogenannten **westlichen Mittelmeerroute**, die politischen Reaktion darauf und sich verändernde Migrations- und Grenzregime sowie die sozialen und wirtschaftlichen Implikationen der Mobilität und der neu entstandenen transnationalen Verflechtungen wurden in den letzten zwanzig Jahren recht umfassend wissenschaftlich untersucht und dokumentiert (u.a. Collyer 2006; Hahn/Klute 2007; Bakewell 2008; Haas 2008a; Streiff-Fénart/Segatti 2012; Triulzi/McKenzie 2013; Flahaux/Haas 2016; Gaibazzi/Bellagamba/Dünwald 2017).

Eine detaillierte anthropologische Untersuchung der Motive, Alltagspraktiken, Bewältigungsstrategien, Mobilitätstaktiken, Begegnungen und (Gewalt-) Erfahrungen von nigerianischen Frauen auf ihrem Weg von Nigeria nach Nordafrika bis nach Südeuropa legt beispielsweise Kastner (2013, 2014) vor. Eine besondere Rolle für die Mobilität der Frauen durch die Sahara nach Marokko, in der marokkanischen Grenzstadt Tanger, auf ihrer Überfahrt über die Meerenge von Gibraltar sowie in Tarifa und anderen spanischen Städten spielen dabei ihre sozialen Netzwerke, insbesondere ihre Familien, Partner und Kinder, und ihr eigener Körper, den sie als Mobilitätskapital in privaten Beziehungen und in Begegnungen mit staatlichen Akteuren und Migrationsunternehmern einsetzen. Den komplexen Migrationsverläufen auf der westlichen Mittelmeerroute nach Europa widmen sich auch Rosenthal/Bahl/Worm (2016) sowie Worm (2017). Sie schildern detailliert die Migrationsrouten und -erfahrungen junger Männer aus Mauretanien, Kamerun und Syrien, die sie in der im Norden Marokkos liegenden spanischen Enklave Melilla interviewt haben. Darüber hinaus gehen sie ausführlich auf die Lebensverläufe und Biographien, familiären Hintergründe und sozialen Positionierungsprozesse der drei Migranten ein, was eine bessere Einordnung ihrer klandestinen Migrationsstrategien ermöglicht.

Als Ziel- und Transitland stehen die klandestinen Strategien der Grenzüberschreitung in die spanischen Enklaven Ceuta und Melilla, die Entwicklung von informellen Lagern unmittelbar vor diesen Grenzstädten und die Verlagerung der Migrationswege in, durch und aus **Marokko** sowie die Rolle des Landes als ‚Torwächter‘ im europäischen Grenzregime bei zahlreichen weiteren Studien im Mittelpunkt (Carling 2007; Collyer 2007; Haas 2008b; Düvell/Vollmer 2009; Etzold 2009; Collyer 2010; Heck 2010; Schapendonk 2011). Des Weiteren werden die Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie Muster der gesellschaftlichen Exklusion und (rassistische) Gewalt gegenüber MigrantInnen aus Subsahara-Afrika betrachtet (Holert/Terkessidis 2006; Fargues 2009; Schwarz 2017). Auch wenn zahlreiche MigrantInnen für sich durchaus eine Zukunft im Land sehen, wird Marokko oft vereinfachend als ein Paradebeispiel für ein Transitland dargestellt – kritisch zum Transitmigrations-Diskurs äußern sich u.a. Collyer et al. (2012), Hess (2012), Schapendonk (2012a) – und die Lage der MigrantInnen wird dabei oft als ein ‚stranden‘ oder als ‚unfreiwillige Immobilität‘ aufgefasst (Dowd 2008; Collyer 2010). Kritisch wird zudem betrachtet, wie der Aufbau eines Asylsystems in Marokko Hand in Hand mit der Externalisie-

zung der Außengrenzsicherung geht und welche begrenzten Schutzmöglichkeiten Geflüchteten in Marokko zur Verfügung stehen (Ratfisch/Scheel 2010).

Mit der seit 2006 erfolgten Ausweitung der maritimen Kontrollen an Marokkos Westküste, um die Überfahrt von Booten auf die Kanarischen Inseln über die **westafrikanische Route** zu verhindern (Etzold 2009; Poeze 2013), den zahlreichen illegalen Abschiebungen und den gesellschaftlichen Ausgrenzungen im Land, verschlechterten sich nicht nur die Migrationsbedingungen in Marokko, sondern auch in den südlichen Nachbarländern. So strandeten viele subsaharische MigrantInnen und Flüchtlinge in Mauretanien, insbesondere in den Städten Nouadhibou und Noukchott, was wiederum neue Studien zu Migrationsplänen, zu alltäglichen Lebenssicherungspraktiken und des Erlebens eines dauerhaften Wartezustands (Poutignat 2012; Choplin/Lombard 2013; Marfaing 2013) sowie der weiteren Externalisierung des EU-Grenzregimes nach Westafrika (Janicki/Böwing 2010; Cross 2011; Dünnwald 2014, 2015) nach sich zog. In den letzten Jahren rücken nun auch die Strategien und z.T. unfreiwilligen Praktiken der Rückkehr in das Herkunftsland in den wissenschaftlichen Fokus (vgl. Dünnwald 2010; Schultz 2017 zu Rückführungen nach Mali; Grawert 2018 für einen Forschungsüberblick).

Zentrale Mittelmeerroute

In Libyen laufen zwei Migrationskorridore nach Europa auf der **zentralen Mittelmeerroute** zusammen. MigrantInnen aus Ostafrika kommen auf dem Landweg über Äthiopien und den Sudan nach Libyen; aus Zentral- und Westafrika durchqueren sie den Tschad, Niger und/oder Mali und Algerien; von Libyen bringen SchleuserInnen die MigrantInnen in Booten nach Lampedusa, Sizilien oder Malta oder auch nur außerhalb der lybischen Hoheitsgewässer. Mit der Dauer und Distanz einer Flucht und v.a. auch der Zahl der Etappen, die sie umfasst, steigt die Verwundbarkeit der Reisenden drastisch an, was im besonderen Maße auf die zentrale Mittelmeerroute zutrifft (Crawley/Düvell/Jones et al. 2016; Galos et al. 2017; Squire et al. 2017). Auf Grund der verheerenden menschenrechtlichen Situation in **Libyen**, wo MigrantInnen in Lagern erpresst, brutal (sexuell) missbraucht, gefoltert und zur Arbeit gezwungen werden, und dem hohen Risiko der Transsahara- sowie der Mittelmeerpassage gilt die zentrale Mittelmeerroute als der gefährlichste, ja tödlichste, Migrationskorridor der Welt – und das schon seit Jahrzehnten (Hamood 2006; Galos et al. 2017; IOM 2017a; UNHCR 2017b; OHCHR 2018). Alleinreisende und schlechter gebildete MigrantInnen, aber auch unbegleitete Minderjährige, sind besonders hohen Risiken ausgesetzt (Ali 2016; Cossor/Frouws 2016; IOM/UNICEF 2017).

Während empirische Erhebungen zur Flucht über Libyen derzeit in erster Linie von humanitären NGOs und internationalen Organisationen durchgeführt werden (können), wurden die Bedingungen der (Im)Mobilität auf dieser Route schon in verschiedensten wissenschaftlichen Beiträgen betrachtet. So wurden die Arbeitsverhältnisse und prekären Lebensbedingungen für MigrantInnen aus Subsahara-Afrika mehrfach thematisiert (Fargues 2009; Missbach 2013). Aus Eigenperspektive der Reisenden wurden (Im)Mobilitätserfahrungen in Transitorten, Haftzentren und Flüchtlingslagern in Libyen und auf dem Weg nach Lampedusa beschrieben (Gatti 2010; Klepp 2011; Triulzi 2013; Yimer 2013). Die Organisation der Überfahrten und die Praktiken der Migrationsindustrie wurden, z.T. durch Aufarbeitung von Gerichtsakten, rekonstruiert und detailliert dokumentiert (Pastore/Monzini/Sciortino 2006; Monzini/Abdel Aziz/Pastore 2015; Campana 2018). Die Politiken und Instrumente der Migrationskontrolle und externalisierten Grenzsicherung, insbesondere durch die Kooperation zwischen der EU, Italien und Libyen, wurde ebenfalls mehrfach analysiert (Marchetti 2010; Klepp 2011; Missbach 2013; Baldwin-Edwards/Lutterbeck 2018).

Hervorzuheben ist Klepps (2011) „Ethnographie der Seegrenze auf dem Mittelmeer“, in der sie über eine dichte Beschreibung der Lebenswelten von MigrantInnen auf den Reisen und während der lang anhaltenden Phasen der erzwungenen Immobilität in Italien und auf Malta hinausgeht. Sie bezieht in ihrer Studie auch die Sichtweisen und Handlungslogiken von staatlichen Akteuren, wie Angestellten in Aufnahmeeinrichtungen und Haftzentren oder in der Seenotrettung involvierten Kommandeuren der Küstenwache, von MitarbeiterInnen humanitärer Organisationen und von Aktivisten mit ein. Besondere Aufmerksamkeit widmet sie auch der spezifischen Situation der Inseln Lampedusa und Malta als langjährig etablierte Ankunfts-, Begegnungs- und Transitorte an den turbulenten Rändern Europas (vgl. auch Friese (2010, 2014) zu Lampedusa und Nimführ et al. (2017) zu Malta).

Angesichts der verheerenden Menschenrechtsverletzungen im Mittelmeer und den medialen Diskussion um die Seenotrettung ist hervorzuheben, dass auch humanitäre Organisationen und AktivistInnen (vgl. Cuttitta 2017; Ewert 2017; Sontowski 2017b zu zivilgesellschaftlichen Initiativen, ihren Rettungsaktionen und politischen Kämpfen) mit dem Vorwurf des „Menschenschmuggels“ konfrontiert werden. Wie von Landry (2016) ausführlich problematisiert, riskieren sie eine strafrechtliche Verfolgung, wenn sie Menschen auf ihrer Passage über das Mittelmeer vor dem Ertrinken gerettet und im Anschluss in einen europäischen Hafen gebracht haben, und den Schutzsuchende somit den Grenzübertritt in den Schengenraum ermöglicht haben und ihnen damit wiederum den Zugang zu einem Asylverfahren in einem EU-Mitgliedsstaat ebnet.

Östliche Mittelmeerroute

Die Türkei und Griechenland sind die bedeutendsten Länder auf der östlichen Mittelmeerroute. Flucht- und Migrationsbewegungen über diesen Korridor sind nicht neu, sondern haben mit der Harmonisierung der EU-Migrations-, Asyl- und Grenzsicherungspolitik und der gegenwärtigen „Krise der Flüchtlingspolitik“ nur eine neue öffentliche und wissenschaftliche Aufmerksamkeit erfahren. In den frühen 1990ern war die Türkei für Flüchtlinge aus dem Iran und Irak ein notwendiger Transitraum und Fliehende waren bei der Organisation ihrer Reise nach Deutschland auf MigrationsunternehmerInnen angewiesen. Wie die in Heß (2011) und Kühne/Rüßler (2000: 436–566) festgehaltenen Biographien aufzeigen, erfolgte die Einreise, im Gegensatz zu heute, aber meist mit gefälschten Papieren auf dem Luftweg. Der Landweg mit dem Bus durch Bulgarien und Ungarn war eher die Ausnahme; der Seeweg über Griechenland weitestgehend irrelevant.

Aktuelle Forschung zur Fluchtmobilität entlang der östlichen Mittelmeerroute schließt häufig an der Debatte um ‚irreguläre Migration‘ in und Transitmigration durch die **Türkei** an (İçduygu 2005; İçduygu/Yükseker 2012). In zahlreichen Forschungsarbeiten wurden das Alltagsleben und die Mobilitätsstrategien von MigrantInnen und Geflüchteten aus dem Nahen Osten, Zentralasien, aber auch Ost- und Westafrika in türkischen Metropolen wie Istanbul untersucht. Die Bedeutung der Arbeit im Bausektor, informellen Sektor und Textilindustrie für die Lebenssicherung vor Ort wurde dabei ebenso hervorgehoben wie die Notwendigkeit dieser prekären Beschäftigung, um eine Weitermigration in die EU oder die Rückkehr in das Herkunftsland zu finanzieren (Daniş/Taraghi/Pérouse 2009; Yüksek/Brewer 2011; Hess 2012; Suter 2013). Die mobilisierende Kraft von transnationalen Netzwerken und ethnischen Communities für in der Immobilität in der Türkei ‚gestrandete‘ MigrantInnen und Geflüchtete wurde ebenfalls aufgezeigt (Schapendonk 2012a; Suter 2012; Heck 2014). Die herausgehobene Bedeutung von Istanbul als wichtigstes Migrationsziel innerhalb der Türkei und als zentrales Drehkreuz auf Weg nach Europa wurde eindeutig belegt (u.a. von Sterly et al. 2019 mit Mobilfunkdaten).

Nicht zuletzt auf Grund der unzulänglichen Aufnahmebedingungen für Geflüchtete, den Mängeln der gemeinsamen europäischen Asylpolitik (Dublin-System, ‚Hotspots‘) und der herausragenden Rolle für die europäische Grenzsicherung steht **Griechenland** als Ersteinreise- und Transitland am Rande der EU im Fokus zahlreicher aktueller Studien (Crawley/Duvell et al. 2016; d’Angelo et al. 2017; Tazzioli/Garelli 2018). Beispielhaft hervorgehoben sei hier die Untersuchung des „ägäischen Lagerarchipels“ durch Panagiotidis/Tsianos (2007), in der sie die klandestine Transit-Mobilität von MigrantInnen und die staatlichen Praktiken ihrer Immobilisierung in Lagern in den Kontext der Umstrukturierung des EU-Grenzregimes stellen. Sie betrachten *refugee camps* wie auf Lesbos dabei nicht nur als Orte der erzwungenen Entschleunigung, sondern auch als Schaltstellen der weiteren Mobilität und der Inkorporation in Arbeitsmärkte (vgl. auch Tsianos/Karakayali 2010).

Kuschminder (2017) hat die Fluchtbewegungen von Afghanen in der Türkei und Griechenland in einer quantitativen Studie untersucht. Sie orientiert sich dabei an BenEzer und Zettlers (2015) Analyserahmen zur Untersuchung von *refugee journeys* und hebt dabei insbesondere die jeweils spezifischen Pfade und Rhythmen der Reisen hervor. Demnach seien die Vorstellung eines klaren Ziels einer Reise, die Bedingungen an den jeweiligen (Zwischen-) Stationen, die Zugänge zum Asylsystem sowie die persönlichen Charakteristiken der Reisenden wesentlich für die Entscheidung, an einem Ort zu bleiben oder weiterzuwandern (Kuschminder 2017). Fehlenden Zugang zum Flüchtlingschutz in Griechenland sowie willkürliche Inhaftierung und gesellschaftliche Ausgrenzung, insbesondere von Geflüchteten aus Afghanistan, und die damit einhergehende ‚Illegalisierung‘ von Aufenthaltssituationen thematisieren auch weitere Beiträge (Schuster 2011; Dimitriadi 2017; Tazzioli/Garelli 2018).

In der Zusammenschau ermöglichen die Beiträge zur Mobilität entlang der östlichen Mittelmeerroute eine gute Einordnung des Wechselspiels von individuellen und kollektiven Mobilisierungsstrategien einerseits, und der europäischen Asyl-, Migrations-, Grenzsicherungs- und Nachbarschaftspolitik sowie hegemonialer Diskurse, welche zur ‚Unsichtbarmachung‘, Entschleunigung und zum Ausschluss mobiler und zwangsimmobiliertes Gruppen aus der Gesellschaft führen, andererseits.

Balkanroute und Ostroute

Die sogenannte **Balkanroute** geriet erst mit dem „langen Sommer der Migration“ (Hess et al. 2017) in den Fokus wissenschaftlicher Untersuchungen. In den Jahren zuvor setzten sich nur relativ wenige Studien mit den Mustern und Wegen von Bildungs- und ArbeitsmigrantInnen, innerhalb der Region Vertriebenen und von außerhalb Europas kommenden Flüchtlingen und des sich im Zuge des Zerfalls Jugoslawiens und der Osterweiterung verschiebenden EU-Grenzregimes auseinander (Bojadžijev 2007; Goeke 2007; Göler 2015; Valenta/Zuparic-Iljic/Vidovic 2015). Die Balkanroute ist durch eine Jahrhundertelange Geschichte der klandestinen Mobilität geprägt. Wie Berichte von Menschenrechtsorganisationen und AktivistInnen schon lange belegen, werden MigrantInnen und Flüchtlinge von auf der Route liegenden Staaten nicht nur nicht ausreichend geschützt, sondern auch kriminalisiert, in Lagern gewaltsam festgehalten, illegal abgeschoben und/oder an den jeweils nächsten Staat weitergereicht (Bayer/Speer 2013; Hristova et al. 2014).

Die grundlegenden Verschiebungen auf der Balkanroute im Sommer 2015 wurden recht ausführlich dokumentiert: Durch kollektive Handlungen von Geflüchteten und Migrantinnen und das von Transportunternehmen bereitgestellte Angebot entstanden zunächst weitaus bekannte informelle Mobilitätskorridore. Diese wurden durch die Arbeit von staatlichen AkteurInnen,

humanitären Organisationen, AktivistInnen und freiwilligen Helfer und insbesondere auch der Medien sichtbar und dann auch formalisiert, was die Durchreise von über 760.000 Menschen in 2015 (Frontex 2016) ermöglichte. Im letzten Schritt wurden diese Mobilitätskorridore unter die Kontrolle der Nationalstaaten (hier v.a. Mazedonien, Serbien, Kroatien, Slowenien und Ungarn) und des EU-Grenzregimes gebracht. Die der Methodik der ethnographischen Grenzregimeanalyse folgenden Berichte von Beznec et al. (2016) und Speer (2017) dokumentieren die einzelnen Schritte dieser Formalisierung und späteren Schließung des Balkankorridors sowie deren Konsequenzen für MigrantInnen (vgl. auch Kasperek 2017; Santer/Wriedt 2017). Auch in einer umfassenden Studie zur Situation von Asylsuchenden in Bayern (Haug et al. 2017) wird die Bedeutung der Balkanroute und östlichen Mittelmeeroute für die ‚Beschleunigung der Flucht‘ nach Europa fassbar. Zudem wurden die praktische Unterstützung von MigrantInnen und Geflüchteten durch Ehrenamtliche und AktivistInnen sowie Akte der Solidarisierung und Formen des politischen Protestes an bedeutenden Knotenpunkten entlang der Balkanroute thematisiert und analysiert (Kallius/Monterescu/Rajaram 2016).

Flucht- und Migrationsbewegungen über die sogenannte **Ostroute nach Europa**, das heißt aus und über Russland, die Ukraine und Weissrussland nach Polen, Deutschland, Österreich oder in die baltischen Staaten und Skandinavien, werden auffallend selten mit Blick auf die individuellen Mobilitätsverläufe wissenschaftlich untersucht. Zu den wenigen Ausnahmen gehören Düvell's Arbeiten zur Transitmigration in der Ukraine, in denen er u.a. auf die Situation tschetschenischer Flüchtlinge eingeht (Düvell 2008), sowie die auf biographischen Interviews beruhende Studie von Szczepanikova (2014) zu geflüchteten Frauen aus Tschetschenien. Szczepanikova beleuchtet nicht nur die Hintergründe der Flucht, die Entscheidungsprozesse der Frauen und ihre Erfahrungen mit staatlichen Akteuren und dem europäischen Visaregime und Schengensystem, den langen Phasen der Immobilität auf der Reise, meist in Polen, und ihren Integrations- und Anpassungsstrategien an Zielorten – hier in Deutschland und Österreich. Der Beitrag zeigt zudem auf, dass sich die Flucht- und Integrationserfahrungen und Handlungslogiken sowohl von Frauen und Männern als auch von Angehörigen unterschiedlicher Generationen wesentlich unterscheiden.

3.1.2 Mobilisierung und Flucht außerhalb Europas

Nur verhältnismäßig wenige in Deutschland tätige WissenschaftlerInnen widmen sich Mobilitätsstrategien und Migrationspraktiken von Schutzsuchenden, bei denen Europa nicht als Ziel im Mittelpunkt steht. Die internationale Forschung zu Subsahara-Afrika, Lateinamerika, Zentralasien oder Süd- und Südostasien zeigt eine große Bandbreite konzeptioneller Zugänge zu Fluchtbewegungen sowie zahlreiche Schnittmengen zwischen der Flucht- und Migrationsforschung und weiteren Forschungsfeldern wie der Entwicklungsforschung oder der Friedens- und Konfliktforschung. Der folgende Überblick deutet auch die weiterhin vorhandenen Forschungsdesiderate in diesen Regionen an.

Subsahara-Afrika

Innerhalb Afrikas blickt die Flucht- und Migrationsforschung oft verstärkt auf **Westafrika**, denn es werden besonders die Bezüge zur auf Europa ausgerichteten Mobilität gesucht und z.T. auch gefunden (siehe oben, vgl. Hahn/Klute 2007; Streiff-Fénart/Segatti 2012; Triulzi/McKenzie 2013; Abdalla/Dias Barros/Berthet 2014). Aktuelle Studien zu Ostafrika illustrieren im Folgenden exemplarisch die breite Auseinandersetzung mit Mobilisierung und Flucht innerhalb Afrikas.

Die Lebensbedingungen von **somalischen Flüchtlingen** in kenianischen Lagern, die translokalen Lebenssicherungsstrategien außerhalb der *camps* sowie die transnationalen Netzwerkbeziehungen der somalischen Diaspora wurden recht umfassend untersucht (u.a. Horst 2006; Lindley 2007; Horst 2008). Wissenschaftliche Studien, die sich konkreter mit der Fluchtmobilität in und aus der Region auseinandersetzen, sind indes rar gesät. Van Hear (2004) thematisierte schon früh an Hand von Beispielen aus Somalia, dass die spezifischen Fluchtverläufe und -ziele von der jeweiligen gesellschaftlichen Position bzw. dem zur Verfügung stehenden Kapital abhängt. Lindley (2010) zeigte auf, dass eine Flucht aus Mogadischu inmitten des Bürgerkriegs vielfache Aufbrüche und Mobilitätsentscheidungen, finanzielle Ressourcen und eine zumindest grundlegende Transportinfrastruktur erfordert. Zudem kann direkte Gewalt Mobilität erzwingen, in bestimmten Situationen aber auch Mobilität verhindern. Des Weiteren können aus den Mobilitätsambitionen und den Fluchtverläufen einzelner auch übergeordnete gesellschaftliche Muster – eine Kultur der durch Gewalt geprägten Mobilität – entstehen, wie Studien der *migration trajectories* von insbesondere männlichen Jugendlichen aus Somaliland und Puntland sowie ihren Erfahrungen auf dem Weg nach Europa zeigen (Ali 2016).

Auf Grundlage langjähriger multi-lokaler ethnographischer Forschung hat Treiber zahlreiche Publikationen zu **eritreischen Geflüchteten und MigrantInnen** in Ost- und Nordafrika vorgelegt (Treiber 2013; 2014a, 2014b, 2016, 2017). Er stellt individuelle Mobilitätspraktiken und -verläufe sowie übergeordnete informelle Strukturen der Mobilität (vgl. 3.2.1 zur Migrationsindustrie) detailliert dar. Zudem erläutert er Arbeits- und Überlebensstrategien von EriträterInnen an Knotenpunkten von Mobilitätsnetzwerken, hier Städte in Äthiopien, dem Sudan, Ägypten, Israel und den Golfstaaten. Des Weiteren betrachtet er soziale Beziehungen und alltägliche Erfahrungen im Umgang mit BeamtInnen, SchlepperInnen, ArbeitgeberInnen, Hilfsorganisationen und Mitreisenden – sprich das Erleben der Mobilität.

In der deutschsprachigen Forschungsliteratur werden drei spezifische Ausrichtungen von Mobilität aus Ostafrika bislang äußerst selten thematisiert: 1) Die umfassende Arbeitsmigration über den Jemen **nach Saudi Arabien und in andere Golfstaaten** durch eine gut organisierte Migrationsindustrie, welche verheerende Bedingungen bei der Seepassage bewusst in Kauf nimmt (Dowd 2008; Valenta/Jakobsen 2017; Davy 2017); 2) die im Umfang ebenfalls zunehmende Mobilität auf dem Landweg aus Eritrea, Äthiopien und Somalia **nach Südafrika** (Frouws/Horwood 2017; Davy 2017); und 3) die Mobilität über Ägypten **nach Israel**, die sowohl ArbeitsmigrantInnen als auch Schutzsuchende und insbesondere viele Frauen umfasst (Yacobi 2011; Treiber 2013; Ghebrezghiabher/Motzafi-Haller 2015). Dass viele Fliehende, und nicht nur Frauen, auf ihrer Flucht sexueller und geschlechterbasierter Gewalt ausgesetzt sind, wird nicht nur in der letztgenannten Studie in Israel thematisiert, sondern auch umfassend von Krause (2015) in ihrer Untersuchung des ‚Zyklus von Gewalt‘ vor, auf und nach der Flucht aus der demokratischen Republik Kongo in *refugee camps* in Uganda beleuchtet.

Südamerika

Zu Flucht und Migration in Südamerika liegen zwar umfassende Untersuchungen vor (zum Überblick u.a. Fischel de Andrade, Jose H. 2014), die Mobilisierungsstrategien und Bedingungen auf den Migrationsrouten stehen dabei aber nur selten im Mittelpunkt. Im Rahmen der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit Flucht und Migration in Zentralamerika und der Karibik (zum Überblick u.a. Bradley 2014) findet die **Mobilität entlang des zentralamerikanischen Korridors**, auf dem überwiegend MigrantInnen aus Honduras, Guatemala, El Salvador und Nicaragua unterwegs und im ‚Transitland‘ Mexiko oft immobilisiert werden, indes zunehmend Interesse (u.a. Vogt 2013; Trapaga 2014; Basok et al. 2015; Guevara González 2018).

Zahlreiche Studien zeigen die Bedingungen der Reisen auf Güterzügen durch Mexiko in die USA auf und belegen, dass MigrantInnen alltäglicher Ausgrenzungen und Ausbeutung ausgesetzt sind, Rassismus und Gewalt durch die Polizei, bewaffnete Banden und andere MigrantInnen erfahren und unter äußerst prekären Umständen (über)leben, wenn sie zur Unterbrechungen ihrer Reisen gezwungen sind (Jacome 2008; Infante et al. 2012; Vogt 2013). Die **Gewalterfahrungen von Frauen** und geschlechterspezifische Strategien der Mobilität haben in diesem Kontext besondere Aufmerksamkeit erfahren (Schmidt/Buechler 2017; Brigden 2018). Eine weitere, in der Literatur beschriebene Besonderheit ist, dass Kirchen und humanitäre Organisationen entlang der durch Mexiko verlaufenden Zuglinie Herbergen unterhalten, die undokumentierten MigrantInnen einerseits als Schutzraum dienen und wo sie ihre weitere Reise organisieren können, die andererseits jedoch auch Knotenpunkte der Migrationsindustrie und des organisierten Verbrechens darstellen (Infante et al. 2012; Vogt 2013).

Süd- und Südostasien

In der Forschungsliteratur zu Flucht und Vertreibung in Süd- und Südostasien werden die Ursachen und Hintergründe von Fluchtbewegungen, die Ausgestaltung von Schutzregimen und die Aufnahmebedingungen in einzelnen Ländern sowie deren entwicklungspolitische Implikationen zwar umfassend betrachtet (McConnachie 2014; Müller-Koné/Schmitz-Pranghe/Schetter 2017), die Auseinandersetzung mit Mobilitätsstrategien und Migrationspraktiken hat im Vergleich zu anderen Themen aber einen geringen Stellenwert (siehe aber u.a. Missbach 2015b; Shewly 2016; Ray 2017).

In Horstmanns (2011, 2014) ethnographischen Studien zu **Karen-Flüchtlingen im Grenzraum von Myanmar und Thailand** wird der Einfluss von Kirchen und humanitären Organisationen auf die Mobilisierung von Schutzsuchenden deutlich. Sie schaffen zum einen Mobilitätskorridore und Schutzräume für die Geflüchteten im Grenzraum, allerdings bereiten die christlichen Netzwerke auch den Boden für einen neuen Karen-Nationalismus und neue Widerstandsbewegungen gegen staatliche Vorherrschaft. Die Geflüchteten laufen dadurch Gefahr, in neue gewaltsame Konflikte hineingezogen zu werden. Ebenfalls mit Geflüchteten aus Myanmar setzt sich Ray (2017) auseinander – allerdings in transkontinentaler Dimension. Sie stellt die Migrationsstrategien und -routen von Chin-Burmesen über Malaysia und Guam bis in die USA dar und zeigt dabei auf, welche bedeutende Rolle Klassenzugehörigkeit, Familiendynamiken und grenzüberschreitende christliche Netzwerke sowohl für die ersten Migrationsentscheidungen, die gewählten Migrationswege, den Aufenthalt in Transitländern und die spätere Umsiedlung in die USA spielen.

Mit **vietnamesischen ‚Boat people‘ in Indonesien** in den späten 1970er Jahren hat sich u.a. Missbach (2013, 2015b) auseinandergesetzt und dabei sowohl Migrationsrouten als auch staatliche Strategien der Einschließung in Lagern und der Verbannung auf entlegene Inseln angesichts eines nicht ausgebildeten Schutzregimes betrachtet. Diese historischen Erfahrungen setzt sie in Bezug zu aktuellen, **auf Australien ausgerichteten Flucht- und Migrationsbewegungen** aus Südostasien sowie Zentralasien (Missbach 2013, 2015a; Missbach/Phillips 2015; Missbach 2017). Als Folge einer immer restriktiver ausgestalteten australischen Migrations-, Asyl- und Grenzsicherungspolitik steigt auch in dieser Region die Abhängigkeit von Schutzsuchenden von der Migrationsindustrie. Zudem verändert sich die geopolitische Rolle Indonesiens vom Transit- zum Aufnahmeland, auch wenn eine dauerhafte Niederlassung und Integration der Geflüchteten systematisch verhindert wird (vgl. auch Hyndman/Mountz 2008; Mountz 2011a zur Externalisierung von Migrationskontrolle und Asylsystemen sowie der Rolle von Inseln dabei).

Zentralasien

Laut Untersuchungen in Zentralasien spielen das Zusammenwirken von Gewaltkonflikten, politischer (In)Stabilität und wirtschaftlichen Möglichkeiten auf der einen und frühere Mobilitätserfahrungen sowie transnationale familiäre Netzwerken auf der anderen Seite eine entscheidende Rolle für die Mobilisierung von Schutzsuchenden, wie insbesondere umfassende Forschungen zu Afghanistan zeigen (Schetter 2012; Harpviken 2014; Wenzel 2014; Mielke 2016; Erdal/Oeppen 2018).

Im Fall von **Afghanistan** überlagern sich die Motive, Wege und Praktiken zirkulärer Flucht- und Arbeitsmigration in und aus den Nachbarländern, insbesondere Pakistan und dem Iran, aber auch über die Region hinaus in die Golfstaaten bis nach Europa und in die USA. Translokale Netzwerke ermöglichen die Mobilität ebenso wie enge Handelsverflechtungen, eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur sowie relativ durchlässige Grenzen, v.a. zwischen Afghanistan und Pakistan (Schetter 2012; Harpviken 2014). In ihrer qualitativen Studie zum Alltagsleben von Afghanen im Kontext langanhaltender Vertreibungskrisen verdeutlichen dies Grawert und Mielke (2018) anschaulich anhand der Darstellung von Handlungslogiken, Anpassungsstrategien, Fluchterfahrungen und Migrationsverläufe von AfghanInnen unterschiedlicher Schichtzugehörigkeit. In jeweils unterschiedlichem Maße bedeutet eine translokale Lebensweise für sie eine Möglichkeit, Krisen und gewaltsame Konflikte besser zu bewältigen und Schutz zu finden sowie auch eine Chance auf einen sozialen Aufstieg. Auf Grund von mehrfacher Vertreibung, zyklischer (Rückkehr)Mobilität sowie ausgeprägten transnationalen Lebenswelten und multiplen Zugehörigkeiten verlieren dabei auch vereinfachende Kategorien wie Flüchtling, Migrant, Exilant oder Rückkehrer an Bedeutung. Auch innerhalb Afghanistans gehört (erzwungene) Mobilität zum Alltag, um wirtschaftlicher Unsicherheit und politischer Instabilität in ländlichen Räumen zu entgehen. Für die Land-Stadt-Mobilität, das Ankommen, Wohnung und Arbeit finden und die langfristige Etablierung in einer Stadt sind enge familiäre und ethnische Netzwerke unabdingbar (Wenzel 2014). Doch wirtschaftliche Sicherheit und soziale Mobilität sind insbesondere für ehemals hochmobile Bevölkerungsgruppen, die nun ‚immobilisiert‘ ohne ausreichend staatliche Unterstützung in Flüchtlingslagern und Marginalsiedlungen leben, kaum zu erreichen (Mielke 2016).

3.1.3 Zusammenfassung und Forschungsdesiderate

In diesem Kapitel wurden die Schwerpunkte aktueller Studien und wissenschaftlicher Arbeiten im Themenfeld entlang der zentralen Migrationskorridore nach Europa und mit Blick auf Flucht und Vertreibung außerhalb Europas aufgeführt. Eine übergeordnete Erkenntnis der hier vorgestellten Arbeiten ist, dass Flucht und Migration – insbesondere über größere Distanzen hinweg bis in wohlhabendere Regionen – nur in den seltensten Fällen direkt und geradlinig verlaufen, sondern meist multi-direktional, nicht-linear, fragmentiert und zirkulär sind. Bei Beginn einer Flucht stehen die Ziele oft genauso wenig fest wie die Wege. Da legale Zugangswege in Schutz-bietende Länder häufig verschlossen sind, werden Grenzen meist klandestin überwunden. Die Reisen verlaufen dann in vereinzelt Etappen; und jede Etappe erfordert eine Mobilisierung von Ressourcen, bedeutet ein Aufbrechen, Unterwegssein und Ankommen und geht einher mit Ungewissheit und enormen Risiken.

Zusammenfassend lässt sich zu den **Studien, welche Flucht- und Migrationsbewegungen nach Europa** in den Mittelpunkt stellen, festhalten:

Erstens ist die Zahl der Studien und Publikationen im Themenfeld in den letzten zehn Jahren enorm gewachsen. So fällt es schwer, überhaupt einen Überblick zu bewahren und qualitativ hochwertige Studien, die auf eine längere Auseinandersetzung der Forschenden mit der Mobilisierung und Mobilität von Schutzsuchenden hindeuten, von einmaligen Beiträgen zum Thema zu unterscheiden.

Zweitens ist die Datenlage, sowohl Statistiken zu Ein- und Auswanderungszahlen, Grenzübertritten und Asylverfahren als auch qualitative Informationen zu den Bedingungen auf Reisen und den Perspektiven der MigrantInnen, für Europa, den EU-Grenzraum und die Regionen mit direkten Migrations- und Fluchtverbindungen nach Europa inzwischen recht umfassend.

Drittens gibt es klare Unterschiede in den Themen und Betrachtungsebenen entsprechend der disziplinären Verankerung der AutorInnen. Politikwissenschaftliche Studien betrachten überwiegend die Konstruktion des europäischen Migrations- und Grenzregimes und seine Auswirkungen auf die Mobilität von Schutzsuchenden. Ethnologische und soziologische Studien widmen sich verstärkt den Migrations- und Fluchterfahrungen und sozialen Prozesse im Zuge der Mobilität.

Viertens treffen diese Unterschiede auch auf die eingesetzten Methoden und die Tiefe der Forschungserkenntnisse zu. Während quantitative Daten in politikwissenschaftlichen Analysen gerne als Argumentationshilfe zur Darstellung der Situation in einzelnen Ländern oder Regionen wie dem Mittelmeerraum genutzt werden, setzen die ethnologischen und soziologischen Studien eher auf qualitative Daten – in zunehmenden Maße auch auf *multi-sited and mobile ethnography* – sowie eine ‚dichte Beschreibung‘ und Analyse von typischen Fällen.

Fünftens gelingt es nur wenigen sehr umfassenden Studien (u.a. Klepp 2011; Schapendonk 2011 - beides Dissertationen) und einzelnen Sammelbänden (u.a. Transit Migration Forschungsgruppe 2007; Triulzi/McKenzie 2013) sowohl strukturelle Prozesse und Politiken als auch Handlungslogiken und soziale Praktiken in ausgewogener Weise herauszuarbeiten und in ihren Wechselwirkungen zu analysieren.

Sechstens fällt auf, dass in den Studien und Berichten oft nicht explizit benannt wird, ob sich die AutorInnen mit der Mobilität von MigrantInnen und/oder Flüchtlingen auseinandersetzen. Diese Uneindeutigkeit scheint entweder darin begründet zu sein, dass Schutzsuchende als Teil der Untersuchungsgruppe der MigrantInnen gesehen werden, dass die empirischen Beobachtung einen fluiden Übergang zwischen diesen Kategorien nahelegen, oder dass die AutorInnen die Kategorisierung der mobilen Menschen in MigrantInnen oder Flüchtlinge prinzipiell ablehnen.

Zusammenfassend lässt sich zu den **Studien mit Fokus auf andere Weltregionen** festhalten:

Erstens überwiegen bei der Forschung zu Flucht in Ländern des Globalen Südens die Perspektiven der Entwicklungsforschung, Ethnologie, Soziologie und Politikwissenschaften. Andere Disziplinen wie Geschichts- oder Wirtschaftswissenschaften sind relativ selten vertreten.

Zweitens kommen bei der Forschung überwiegend qualitative und ethnographische Methoden zum Einsatz. Einerseits mag dieser Fokus dem Mangel an zuverlässigen Daten in manchen Regionen geschuldet sein. Andererseits werden viele Daten, die von Staaten und humanitären Organisationen gesammelt werden, nicht wissenschaftlich weiterverwertet oder der gestiege-

nen Aufwand der Datenerhebung und die verbesserte Qualität der Daten – beispielsweise der 4Mi (Mixed Migration Monitoring Mechanism Initiative) – ist in wissenschaftlichen Kreisen noch nicht weit geläufig.

Drittens kommt in vielen Arbeiten (mit wenigen Ausnahmen) den spezifischen Asyl-, Migrations- und Grenzregimen sowie politischen Diskursen um die Mobilität eine deutlich geringere Rolle zu als in den Studien, welche Fluchtbewegungen nach Europa untersuchen. Allein die Tatsache, dass 85 Prozent der 20 Millionen Flüchtlinge in Ländern des Globalen Südens Schutz suchen und über 40 Millionen Menschen innerhalb von durch Krieg und Gewalt erschütterten Ländern vertrieben wurden und somit keine internationalen Grenzen überwindet haben bzw. konnten (UNHCR 2018: 2), verdeutlicht die Notwendigkeit Grenzen, weitere Mobilitätshindernisse und Grenzüberwindungsstrategien in Regionen des Globalen Südens vertiefend zu untersuchen.

Viertens liegt in den gesichteten Arbeiten zu Flucht in Regionen außerhalb Europas ein stärkerer Fokus auf den ökonomischen Lebenssicherungsstrategien der Schutzsuchenden. Zudem wird die Bedeutung von Familien, transnationalen Kontakten und ethnischen Netzwerken für die Mobilität in der Forschung betont.

Fünftens werden in Studien zu Flucht im Globalen Süden Fragen von Geschlechter- und Generationenverhältnissen häufiger als in den Studien mit Bezug zu Europa angesprochen. Zahlreiche Untersuchungen zu (Im)Mobilität in Mittelamerika und Ostafrika nehmen explizit eine Gender-Perspektive ein.

Und *sechstens* zeigt sich in der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit dem Thema weiterhin eine euro-zentrische Perspektive. So liegen deutlich mehr Untersuchungen zu Mobilitätspraktiken, -erfahrungen und -politiken mit Bezug zu Subsahara-Afrika und Nordafrika vor als zum Nahen Osten – auch wenn hierzu immer mehr Publikationen erscheinen und zukünftig zu erwarten sind. Forschung zu Mobilität im Kontext von Konflikten innerhalb Asiens oder Lateinamerikas scheint nicht im Mittelpunkt des wissenschaftlichen Interesses (in Deutschland) zu stehen.

3.2 Ökonomien und Infrastrukturen der Flucht

3.2.1 Die Migrationsindustrie – Kernelement der Mobilisierung von Schutzsuchenden

Der Umfang weltweit durchgeführter wissenschaftlicher Untersuchungen zum Themenfeld des Menschenhandels – auch im Bezug zu Flucht und Asyl – ist seit Anfang der 2010er insbesondere mit Beiträgen aus den Politikwissenschaften, der Soziologie, Ethnologie, Ökonomie und Kriminologie beachtlich gestiegen (für gute Zusammenfassungen des Forschungsstandes siehe u.a. UNODC 2010; Kyle/Koslowski 2011; Gammeltoft-Hansen/Nyberg Sorensen 2013; Anderson 2014; Baird/van Liempt 2016; Cranston/Schapendonk/Spaan 2018; Zhang/Sanchez/Achilli 2018).

Untersuchungen der letzten Jahre haben dabei gezeigt, dass Schutzsuchende die gleichen Wege wie andere MigrantInnen nutzen, auf die gleichen Dienstleistungen von SchleuserInnen, Transportunternehmen, PassfälscherInnen und anderen AkteurInnen der sogenannten „Migrationsindustrie“ angewiesen und dabei den gleichen Risiken wie schweren Menschenrechtsverletzungen, (sexueller) Gewalt, Zwangsarbeit und Tod ausgesetzt sind – dies gilt insbesondere dann, wenn sie sich in hochdifferenzierten Migrations- und Grenzregimen bewegen (u.a. Koser 2011; Monzini/Abdel Aziz/Pastore 2015; Tinti/Reitano 2016; UNODC 2016; IOM/UNICEF 2017; IOM 2018a; UNODC 2018; Zhang/Sanchez/Achilli 2018).

Zahlreiche Studien und Artikel thematisieren die Funktionsweise, Handlungslogiken und Netzwerke der Migrationsindustrie im jeweiligen regionalen Kontext. Exemplarisch stehen hierfür Arbeiten entlang der wichtigsten Migrationsrouten nach Europa, hierbei insbesondere Studien zu West-Afrika und der westlichen Mittelmeerroute (Andersson 2014; Kastner 2014; Munsch et al. 2017; Maher 2018), zum Horn von Afrika (migrants on the move/4Mi monitors 2017; Campana 2018; Mengiste 2018) und zur Mobilität von Ostafrika entlang der zentralen Mittelmeerroute (Pastore/Monzini/Sciortino 2006; Klepp 2011; Di Nicola/Musumeci 2015; Monzini/Abdel Aziz/Pastore 2015; Tinti/Reitano 2016; Hovil/Oette 2017) und zum Nahen Osten (Kane 2011) bzw. der östlichen Mittelmeerroute (Içduygu/Toktas 2002; Koser 2008; Baird 2014; Di Nicola/Musumeci 2015; Tinti/Reitano 2016; Majidi 2018). Die im Weiteren dargelegten übergeordneten Strukturen der Migrationsindustrie sind aber auch in anderen Regionen wirksam.

Strukturen der Migrationsindustrie

Acht zentrale Merkmale der Migrationsindustrie, die für die Forschung zur Mobilität und Mobilisierung von Schutzsuchenden wesentlich sind, lassen sich aus aktuellen Studien herausarbeiten (vgl. Tinti/Reitano 2016: 40ff; IOM 2018a: 6; Zhang/Sanchez/Achilli 2018: 9f):

Erstens sind **Netzwerke der Migrationsindustrie** horizontal *und* hierarchisch organisiert. Insbesondere vier Akteursgruppen sind in sie eingebunden: 1) Mittelsmänner, welche Angebote bewerben und Kontakt zu den eigentlichen Organisatoren herstellen, aber in der internen Hierarchie am unteren Ende stehen. 2) ‚Logistiker‘ des Transportes wie ‚Reiseführer‘, Fahrer und Bootsführer, Anbieter von temporären Unterkünften und anderen Dienstleistungen an zentralen Knotenpunkten der Reise sowie Sicherheitsbeauftragte und Informanten. 3) Bestechliche ‚Spezialisten‘ bei Behörden, Polizei, Grenzschutz oder Militär, welche durch ‚gezieltes Wegschauen‘ bestimmte Pfade eröffnen, aber auch Fälscher von Reisepässen und anderen Dokumenten. 4) Die finanziellen Dienstleister, die formelle aber v.a. informelle transnationale Finanztransaktionen organisieren und somit die Bezahlung der Schleusung durch MigrantInnen und ihre Familien erst ermöglichen (Tinti/Reitano 2016: 58–82).

Zweitens sind die beteiligte **Akteure** je nach ihren Aufgaben und Rollen im Netzwerk **stärker lokal verwurzelt** und besitzen eine herausragende Ortskenntnis – und gehören daher oft zu ortsansässigen Bevölkerungsgruppen – oder sie haben sehr gute **Erfahrungen und Kapazitäten, grenzüberschreitend zu handeln**. Ein Beispiel für letztere sind transnational agierende Händler, Transportunternehmer oder Finanzdienstleister, oder auch Polizisten und Grenzschützer die selbst Teil des staatlichen Systems, welche Mobilität eigentlich kontrollieren sollte, sind. Interaktionen und Transaktionen innerhalb der Netzwerke sind durch persönliche Beziehungen gekennzeichnet und beruhen auf Vertrauen, werden aber manchmal auch mit Gewalt durchgesetzt (Pastore/Monzini/Sciortino 2006: 107; Tinti/Reitano 2016: 47ff).

Drittens gibt es ein **breites Spektrum** der Schleuser-Netzwerke in Bezug auf ihren **Grad der Organisiertheit und Professionalität**. Entgegen weitläufiger Annahmen zur Dominanz der organisierten Kriminalität (kritisch zu dieser These u.a. Alt 2003: 338; Pastore/Monzini/Sciortino 2006: 96ff; Nyberg Sorensen/Gammeltoft-Hansen 2013: 11; Baird/van Liempt 2016: 406; Sanchez 2018), sind nur relativ wenige große kriminelle Organisationen am Schleusen von MigrantInnen beteiligt, welche dann aber die Kapazitäten haben, den ‚KundInnen‘ umfassende, aber relativ teure Pakete mit direkten Reisen vom Herkunfts- zum Zielort anzubieten. Den Großteil des Geschäftes auf den Fluchtwegen nach Europa machen kleinere Dienstleister aus, die spezifische Passagen wie Überlandfahrten, Grenzübertritte oder Bootsüberfahrten nach dem Prinzip ‚pay-as-you-go‘ anbieten (Tinti/Reitano 2016: 43ff).

Viertens ist das **Angebot an Migrationsdienstleistungen ökonomisch stratifiziert**. Fast jedeR hat die Chance auf ein angemessenes Angebot, doch die Bedingungen der Reise unterscheiden sich gravierend. So richtet sich der Preis der für eine Etappe zu zahlen ist u.a. nach der zurückgelegten Distanz, des Umfangs des Services und der Qualität des Transportmittels, der Größe und Zusammensetzung der ‚Reisegruppe‘ sowie der Komplexität der Reise im Sinne der Dichte der Kontrollen und anderen zu erwartenden Schwierigkeiten (Tinti/Reitano 2016: 48ff).

Fünftens sind die **Märkte der Migrationsindustrie** überwiegend regional ausgerichtet. Lokal verankerte Schleusergruppen kontrollieren die Passagen durch spezifische Regionen und geben MigrantInnen dann an Knotenpunkten an andere Akteure weiter. Der Verlauf der Routen orientiert sich zum einen an geographischen Gegebenheiten und der bereits vorhandenen Transportinfrastruktur, zum anderen aber – und dies ist meist entscheidender – an den Lücken in staatlichen Kontrollsystemen sowie an persönlichen Beziehungen zu staatlichen und anderen Akteuren und den „Pfadern der Korruption“ (Tinti/Reitano 2016: 40), die im Zusammenhang mit dem informellen Handel mit anderen Waren wie Drogen, Waffen etc. geübt wurden.

Sechstens kann das **Verhältnis zwischen MigrationsdienstleisterInnen und MigrantInnen** als ein ökonomisches **Tauschverhältnis** betrachtet werden. Es ist zwar durch starke Machtasymmetrien geprägt, aber nicht zwangsläufig durch Ausbeutung und Gewalt; auch Vertrauen, Dankbarkeit und Wertschätzung spielen eine Rolle. Zum einen haben ‚seriöse‘ Schleuser ein Interesse daran, dass ihre ‚Kunden‘ relativ schnell und sicher am Ziel ankommen, denn eine gute Reputation zahlt sich langfristig aus (vgl. Bilger/Hofmann/Jandl 2006). Zum anderen verursachen lange Aufenthalte an einem Ort unnötige Kosten. Einzelne Akteure inszenieren sich als altruistische Helfer und werden mancherorts gar als ‚Heilsbringer‘ und ‚Retter‘ verehrt, denn sie eröffnen Mobilitätschancen, die spezifischen Gruppen sonst verwehrt blieben (Tinti/Reitano 2016: 51). **Gewalt**, die von SchleuserInnen gegenüber MigrantInnen ausgeübt wird, nimmt unterschiedliche Formen an; von physischer Gewalt sowie deren Androhung, sexueller Gewalt, Arbeitsausbeutung, Einsperren, Entzug von Lebensmitteln, psychischem Druck, Vorteilsnahme und Erpressung bis hin zu Betrug und Diebstahl (Baird 2014). Nichtsdestotrotz haben MigrantInnen auch in ihren Interaktionen mit Schleusern einen nicht zu vernachlässigenden Grad der Handlungsfreiheit und Kontrolle über ihre eigene Reise (vgl. van Liempt/Doomernik 2006; Hagen-Zanker/Mallett 2016 zu *migrants‘ agency* in Interaktionen mit Schleusern).

Siebtens spielen **persönliche Netzwerke der MigrantInnen**, die auf Familienbindungen, Vertrauensverhältnissen oder ethnischer Zugehörigkeit beruhen, eine wesentliche Rolle beim Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen. Zum einen gewinnen MigrantInnen auf ihren Reisen Erfahrungen über geeignete Migrationspfade, erfolgreiche Mobilitätsstrategien, lückenhafte Grenzsicherung oder lokale Institutionen. Diese Informationen geben sie bevorzugt innerhalb ihrer Netzwerke weiter oder verkaufen sie; manche erfahrene MigrantInnen werden so selbst zum Teil der Migrationsindustrie. Zum anderen sind Familienmitglieder oft direkt an der Finanzierung der Schleusung beteiligt; sei es durch Zurverfügungstellung von Startkapital, Hinterlegen eines für eine Etappe benötigten Betrags bei Finanzdienstleistern oder Auslösen von mit Zwang festgehaltenen Familienmitgliedern durch Lösegeldzahlungen (wie derzeit in Libyen). Ohne die transnationalen Unterstützungsnetzwerke der MigrantInnen und ohne die transnationale (informelle) Finanzindustrie würde auch das Geschäftsmodell der Migrationsindustrie nicht funktionieren (Herman 2006; Baird/van Liempt 2016; Tinti/Reitano 2016: 50).

Achtens sind **Schleusernetzwerke sehr anpassungs- und lernfähig** und durch ihre guten lokalen Kontakte (u.a. zu staatlichen Akteuren) und transnationalen Verbindungen stets bestens über Veränderungen von Visa- und Grenzregimen informiert. Sie lernen aus Fehlern und ändern genutzte Wege, ihre Partner und Angebote nach Abwägung von Risiken und erwartetem Gewinn. Auf Grund der wenigen vorhandenen legalen Migrationsmöglichkeiten für Schutzsu-

chende besteht weiterhin eine ungebremste Nachfrage nach den Dienstleistungen der Migrationsindustrie, die ihre Strategien an sich verändernde Migrations- und Grenzregime anpasst. Die von Europa avisierte ‚Verbesserung‘ der Grenzsicherung sowie der verstärkte ‚Kampf gegen den Menschenhandel‘ hat nicht zur Verringerung der ‚irregulären‘ Migration und zum Zerschlagen der Netzwerke geführt, sondern zu einer Erhöhung der Abhängigkeit von Schutzsuchenden von der Migrationsindustrie. Weitere Folgen sind die räumliche Verlagerung der Flucht auf längere und gefährlichere Wege, die Verdrängung kleinerer Anbieter zu Gunsten professionell organisierter krimineller Netzwerke, die Steigerung der Kosten und somit der Profitmarge der Migrationsindustrie und letztlich die drastische Verschlechterung der Reisebedingungen und die Erhöhung der Risiken für MigrantInnen (Tinti/Reitano 2016: 43, 259f).⁶

Empirische Forschung zur Migrationsindustrie bei der Flucht aus/nach Deutschland

Die Migrationsindustrie und deren Bedeutung für die Mobilität von Flüchtlingen und MigrantInnen spielt in den wissenschaftlichen Debatten in Deutschland derzeit eine eher randständige Rolle. Nur wenige ForscherInnen widmen sich explizit der Arbeitsweise von Schleusern und den Strukturen der Migrationsindustrie (u.a. Müller-Schneider 2001 aus soziologischer Perspektive; Neske 2006 und Zietlow/Baier 2016 aus kriminologischer Perspektive).

Umfassende Erkenntnisse liegen aus geschichtswissenschaftlichen Arbeiten zur **Rolle von Fluchthelfern und Schleusern bei der jüdischen Emigration** innerhalb und aus Europa zur Zeit des Nationalsozialismus vor (u.a. Blaschka-Eick/Heß 2011; Meinen/Meyer 2013; Wegner 2013; Jünger 2016). Exemplarisch sei hier auf Meinen/Meyers (2013) Rekonstruktion der Flucht von Juden aus Deutschland und Österreich nach Belgien und ihrer späteren sekundären Flucht nach Frankreich verwiesen. Auf Grundlage umfassender Archivarbeit beschreiben sie die persönlichen Belastungen und Kosten mehrmonatiger Fluchtbewegungen im Kontext zunehmender Mobilitätseinschränkungen für Juden und restriktiver Visa- und Grenzregime innerhalb Europas ebenso anschaulich wie die Rolle staatlicher Akteure bei der Verhinderung oder Erschwerung der Flucht sowie die Bedeutung von Verwandten, Migrationsunternehmern und jüdischen Hilfsorganisationen bei der Organisation der Flucht. Das in der aktuellen Literatur zur Migrationsindustrie angesprochene Kontinuum von kommerziellen Schleusern, die Komplettpakete anbieten, über Vermittler, die die richtigen Kontakte herstellen oder Dokumente fälschen, bis hin zu Kleinunternehmern, die lediglich kurze Passagen wie Grenzübertritte anführen, wird anhand historischen Quellen ebenfalls belegt. Darüber hinaus betonen die Autorinnen die vielfältigen Überlebensstrategien der fliehenden Jüdinnen und Juden und generell ihre große Anpassungs- und Handlungsfähigkeit auf der Flucht (Meinen/Meyer 2013: 57, 127, 182). Wegner (2013) hat die Flucht von Juden aus Europa und ihrer Emigration nach Uruguay anschaulich wiedergegeben. Die individuellen Motive der Auswandernden, die Organisation, der Ablauf sowie (bürokratische) Schwierigkeiten der Reise, viele Etappen und ‚verschlungene Pfade‘ umfassenden Fluchtwege innerhalb Deutschlands und Europas, Erfahrungen mit staatlicher Gewalt auf der Flucht sowie Bedingungen der Schiffspassagen sind ausführlich dargestellt. Des Weiteren finden sich auch hier detaillierte Schilderungen der Rolle kommerzieller Fluchthelfer und jüdischer Hilfsorganisationen für die Flucht und den persönlichen Beziehungen zu den Schleusern (u.a. Wegner 2013: 90–136).

⁶ Das wechselseitige Verhältnis zwischen der Ausbreitung der Migrationsindustrie mit der Privatisierung sowie Externalisierung von Migrationskontrolle und Grenzsicherung im paneuropäischen Grenzraum ist Gegenstand zahlreicher wissenschaftlichen Analysen (Andersson 2014; Bigo 2001; Gammeltoft-Hansen 2013; Lemberg-Petersen 2013; Léonard 2010; Menz 2013), die im Folgenden nicht vertiefend dargestellt werden können – vgl. Flucht: Forschung und Transfer - State-of-Research Papier 5 „Grenze und Flucht“ von Geiger (2019).

Im Rahmen ihrer Studie „Die Lebensverhältnisse der Flüchtlinge in Deutschland“ haben Kühne und Rüßler (2000) mit Hilfe qualitativer Interviews die **Lebenswege und Fluchtgeschichten von in den späten 1980er und frühen 1990er Jahren nach Deutschland gekommenen Asylsuchenden** aus neun Ländern außerhalb Europas erfasst. Vier wesentliche Aspekte stechen hervor: erstens spielt auch damals schon die Migrationsindustrie, insbesondere Schleuser und Pass- bzw. Visafälscher, eine wesentliche Rolle bei der Organisation und Durchführung einer Flucht aus dem Nahen Osten, Südasien und Afrika. Zweitens erfolgte die Einreise meist mit gefälschten Papieren mit dem Flugzeug. Lange Landwege über Osteuropa oder die Reise als ‚blinder Passagier‘ auf einem Frachtschiff bildeten daher eher die Ausnahme. Von gefährlichen Bootsüberfahrten über das Mittelmeer wurde nicht berichtet – dies deutet u.a. auch auf andere damals herrschende Regulierungen bzgl. der Verantwortung von Transportunternehmen (erst Anfang der 1990er wurden sogenannte *carrier sanctions* eingeführt) und der geringeren Fälschungssicherheit von Reisedokumenten hin. Drittens zeigten sich in mehreren Interviews eine große Dankbarkeit gegenüber den SchleuserInnen, die zum Teil als „Lebensretter“ (Kühne/Rüßler 2000: 500) bezeichnet wurden. Viertens erinnern sich die Geflüchteten oft nur sehr vage an einzelne Etappen und Stationen ihrer Flucht. Die Bedingungen der Flucht wie Enge, Kälte, Hitze, Schmutz, Hunger und Durst und die damit verbundenen Gefühle wie Angst, Unsicherheit und Scham werden oft verdrängt (Kühne/Rüßler 2000: 441–519; vgl. Heß 2011 zu weiteren Fluchtberichten nach Deutschland in den 1980er und 1990ern).

Alt (2003) widmet sich in seiner Studie „Leben in der Schattenwelt“ recht ausführlich der **Bedeutung von privaten, kommerziellen und kriminellen Netzwerken für die Mobilität, das Ankommen und Alltagsleben von Menschen ohne Papiere**, darunter auch Geflüchtete, in Deutschland. Auf Grundlage umfassender qualitativer Daten erläutert er die Art der Beziehungen zwischen MigrantInnen und SchleuserInnen und kritisiert die Effizienz der Politik der „Bekämpfung von Schleuserkriminalität“. Karakayali (2008) betrachtet indes stärker politische Instrumente, Praktiken und Diskurse um illegale Einwanderung in Deutschland und erörtert u.a., wie ‚illegale MigrantInnen‘ zum einen selbst kriminalisiert und zum anderen als **Opfer von Menschenhändlern und Schleuserringen** dargestellt werden.

Auf **Täterstrukturen im Menschenhandel**, insbesondere von Frauen zur Prostitution in Deutschland, und Schwierigkeiten ihrer Strafverfolgung gehen aus kriminologischer Perspektive Zietlow und Baier (2016, 2017) in einer aktuellen Studie ein, für die sie Interviews mit MitarbeiterInnen von Strafverfolgungsbehörden, Anwaltskanzleien und Opferberatungsstellen durchgeführt haben. Abgesehen von Frauen aus Nigeria sowie Sinti- und Roma-Frauen aus Bulgarien und Rumänien – wo eine kategorische Trennung zwischen Zwangs- und freiwilliger Migration ohnedies schwer fällt – spielten Geflüchtete unter den beschriebenen Opfergruppen aber nur eine untergeordnete Rolle.

Die Ergebnisse aus der IAB-BAMF-SOEP-Befragung von Geflüchteten belegen die **Bedeutung der Migrationsindustrie für die jüngste Zuwanderung von Schutzsuchenden nach Deutschland**. Auf Grundlage der durchgeführten qualitativen Interviews kann davon ausgegangen werden, dass abgesehen von Schutzsuchenden aus den Balkanstaaten oder mit dem Flugzeug eingereisten Resettlement-Flüchtlinge „nahezu alle“ auf die Unterstützung von Migrationsunternehmern angewiesen waren: „die grundsätzliche Notwendigkeit dieser Dienstleistung für die Bewältigung der Flucht [wird] kaum in Frage gestellt. Ohne sie, so die Aussage, wüsste man den Weg nicht, käme man nicht über die Grenze, hätte keinen Zugriff auf Transportmittel“ (Brücker et al. 2016: 58). Je nach den eigenen Mitteln könnten von Schleusern unterschiedliche Dienstleistungen erkaufte werden. Eine relativ direkte und durchgängig organisierte Reise mit einem Schleuser dem man vertraue und der Übergabe an Grenzpunkten sei teurer, aber im Prinzip sicherer. Eine fragmentierte Reise in vielen kleinen Etappen mit unterschiedlichen Schleusern könne günstiger sein, man sei mit den längeren Aufenthalten im Transit und wechselnden

Geschäftspartnern dann aber auch sehr viel stärker Gewalt, Erpressung und Willkür durch Schlepper und staatliche Akteure sowie Obdachlosigkeit, Hunger und generell größeren Risiken bei Überfahrten ausgesetzt; und die Kosten könnten doch noch explodieren. Der Zugang zu den Schleusern sei sehr einfach, Kontakt wird an bekannten Treffpunkten an Knotenpunkten der Migration (wie Istanbul), per Facebook oder auf Grundlage von Empfehlungen durch Freunde und Verwandte geknüpft. Auch direkte Bezahlung der Schleuser in bar oder durch Familienmitglieder und Mittelsmänner über das transnationale informelle Havala-Finanzsystem sei relativ unkompliziert und verhältnismäßig sicher (Brücker et al. 2016: 56f).

Die IAB-BAMF-SOEP-Befragung ergab, dass nur 18 Prozent der befragten Geflüchteten keine Dienstleistungen der Migrationsindustrie in Anspruch genommen haben bzw. keine entsprechenden Ausgaben benannt haben. Insgesamt betrug Anteil der Ausgaben für Schleuser etwa 43 Prozent (im Durchschnitt 3.100 Euro) der Gesamtkosten der Flucht aus dem Herkunftsland nach Deutschland (im Durchschnitt 7.100 Euro pro Person). Doch die Gesamtkosten – und auch die Abhängigkeit von der Migrationsindustrie – unterscheidend sich erheblich: Die weiten und länger dauernden Reisen aus Afghanistan und Pakistan sind (mit 12.000 Euro pro Person im Durchschnitt) sehr viel teurer, als aus Syrien (5.600 Euro), aus Subsahara-Afrika (2.600 Euro – hier insbesondere aus Eritrea) oder aus Nordafrika (1.400 Euro). Seit Anfang des Jahres 2013 bis Ende des Jahres 2015 seien sowohl die durchschnittlichen Kosten als auch die Dauer der Flucht nach Deutschland gesunken. Dies interpretieren die Autoren als einen **Wachstum des Marktes der Migrationsindustrie**; angesichts der stark gestiegenen Zahl der Flüchtenden im Nahen Osten seit Anfang 2014 seien mehr AkteurInnen in den Markt eingestiegen und hätten ein breiteres Angebot an Fluchtwegen auf der östlichen Mittelmeerroute erschlossen (Brücker/Rother/Schupp 2016: 29f). Erhebungen der IOM (2016) belegen indes, dass die Kosten der Migration nach Europa im östlichen Mittelmeerraum seit der vermeintlichen ‚Schließung der Balkanroute‘ im März 2016 wieder stark angestiegen sind.

3.3.2 Infrastrukturen der Flucht

Abgesehen vom Mobilitätskapital der Geflüchteten und der Migrationsindustrie spielen die physische Infrastruktur und die verfügbaren Transportmodi sowie die virtuelle Konnektivität eine herausragende Rolle für die Mobilisierung und Mobilität von Flüchtlingen. Doch nur selten werden diese Aspekte in der Flucht- und Flüchtlingsforschung überhaupt thematisiert.

Physische Infrastrukturen und Transportmodi auf der Flucht

Zu Fuß in großen Flüchtlingstreichs fliehende Menschen, wie die aus Myanmar vertriebene Rohingya im September 2017, Grenzzäune überkletternde oder durchbrechende MigrantInnen, wie an den spanischen Enklaven in Marokko seit 2005 oder der griechisch-mazedonischen Grenze 2015/16, überfüllte Schiffe und (Schlauch-)Boote, wie im südchinesischen Meer Ende der 1970er Jahre oder derzeit im Mittelmeer – Bilder der physischen Infrastruktur und der Transportmodi auf der Flucht prägen die mediale Repräsentation von Flucht und die darauf folgenden gesellschaftlichen Debatten und politischen Antworten grundlegend. Journalistische Beiträge und individuelle Erfahrungsberichte von MigrantInnen beschreiben diese physischen Dimensionen der Flucht zum Teil recht ausführlich.⁷ In wissenschaftlichen Beiträgen werden der zeitliche Verlauf, die Routen, Zwischenstationen und Ziele einer Flucht sowie die Bedin-

⁷ Journalistische Beiträge über die Migration und Flucht nach Europa, u.a. (Brinkbäumer 2006), (Gatti 2010), (Faßbender 2014), (Tinti/Reitano 2016), sowie autobiographische Berichte, u.a. (Yene 2011), (Mbolela 2014), (Passarlay 2015), bieten tiefergehende Einblicke in die genutzten Transportmittel, die physische Infrastruktur des Transports, aber auch von Grensräumen und das Erleben dieser Bedingungen.

gungen der Reise zwar erwähnt, doch nur selten werden die Art und die Medien des Transports auch explizit thematisiert. Und nur sehr wenige WissenschaftlerInnen untersuchen die Arten des Transports und der körperlichen Erfahrung von Flucht systematisch (BenEzer/Zetter 2015: 309). Vielversprechende Ansatzpunkte, um diesem Desiderat der Nicht-Berücksichtigung der physischen Infrastruktur und grundlegenden Materialität von Flucht zu begegnen, finden sich in den *mobility studies* (Bissell/Adey/Laurier 2011; Cresswell/Merriman 2011; Martin 2011a) und in der kritischen Migrationsforschung (Walters 2015), die sich einerseits umfassend mit den materiellen und technischen Grundlagen von Mobilität sowie der ‚Ordnung von Mobilität‘ befassen und andererseits die ‚Figur des Reisenden‘ und sein physisches, emotionales und ästhetisches Erleben der Infrastruktur und der eigentlichen Mobilität thematisieren.

Die Arbeiten von Martin (2011a, 2011b) stellen eine hervorzuhebende Ausnahme dar. Er beschreibt die Reisen von MigrantInnen auf dem **Weg von Afrika nach Europa** und wie sie einerseits aus **legalen, legitimen und sicheren Transportnetzwerken** ausgeschlossen werden sowie andererseits gezwungen sind, sich auf sehr viel gefährlichere Wege zu begeben und **klandestine Strategien des unsichtbaren oder unverdächtigen Transports** anzuwenden. Als versteckte Passagiere sind sie dann in Transport-Vehikeln (wie Schiffscontainern, Lastwagen, Autos) eingeschlossen und einer traumatisierenden Enge, Unbequemlichkeit, Dunkelheit und Luftmangel, Durst und unzumutbaren hygienischen Verhältnissen ausgesetzt. Zudem sind sie der Willkür der Schleuser ausgeliefert, die Macht über ihr Eingesperrt-Sein oder ihre Freilassung haben. Solche klandestinen grenzüberschreitenden Passagen gehen nicht nur mit einer extremen emotionalen Belastung – bis hin zur Traumatisierung – einher, sie sind auch extreme körperliche Erfahrungen, die Martin als eine „gewaltsame Mobilität“ (Martin 2011a: 1048) beschreibt. Und was für andere Reisende gilt, gilt auch für grenzüberschreitende Reisen von Schutzsuchenden: sozio-ökonomische Unterschiede zwischen den Reisenden äußern sich nicht nur an den unterschiedlichen Geschwindigkeiten einer Flucht (wenige Tage, mehrere Monate oder Jahre) und der Qualität der Verbindung (direkte oder fragmentierte Reisen mit langen Aufenthalten), sondern auch am höchst unterschiedlichen Komfort der Reisen und der Ungestörtheit durch andere Mitreisende und Kontrolleure (Martin 2011a). In ihrer Analyse der Migration aus El Salvador über Mexiko in die USA beschreibt Coutin (2005) in ähnlicher Weise, wie klandestine MigrantInnen auf ihren Reisen zum einen ihren Körper einsetzen, um Mobilität zu ermöglichen, wie sie bewusst Risiken eingehen sowie geeignete Transportmodi und -bedingungen wählen, um voranzukommen und nicht entdeckt zu werden. Sie zeigt aber auch auf, wie MigrantInnen als ‚entmenschlichte Körper‘ wie Waren verladen, hin- und her geschoben und z.T. auf grausame Art und Weise ‚beschädigt‘ oder gar ‚entsorgt‘ werden.

Die physische Infrastruktur der Flucht ist nicht immer so komplex wie in den oben genannten Fällen der längeren Mobilität mit mehrfachen Grenzüberschreitungen. Sie erscheint z.T. trivial, ist für die Mobilisierung von Schutzsuchenden aber deshalb nicht weniger entscheidend. In ihrem Beitrag über kongolesische Flüchtlinge und der Rolle von Vertrauen bei der **Flucht nach Uganda** beschreibt Lyytinen (2017), dass viele Schutzsuchende für die Flucht innerhalb Kongos und Ugandas die **normale Transportinfrastruktur** wie Überlandbusse und Taxis nutzten und die Grenze problemlos und unkontrolliert zu Fuß, mit Motorrädern, dem Bus oder im Boot überqueren konnten. Manche versteckten sich aber auch in Lastwagen – und dies insbesondere an den Wochenmarkt-Tagen der Grenzstädte. Denn dann ist der grenzüberschreitende Warenaustausch so umfassend, dass nicht alle LKWs von Kontrolleuren überprüft werden könnten. Generell sei die Wahl der Fluchtroute und des geeigneten Transportmittels nicht nur von der physischen Transportinfrastruktur und den zur Verfügung stehenden Ressourcen abhängig, sondern beruhe auf dem individuell spezifischen Misstrauen gegenüber staatlichen Akteuren, welche Mobilität entlang zentraler Achsen und in bestimmten Transportmittel kontrollieren, sowie insbesondere auf dem Vertrauen in Kontaktpersonen und die jeweiligen Fahrer, sie sicher und unentdeckt zu transportieren (Lyytinen 2017: 504).

Die fundamentale Bedeutung der Transportinfrastruktur wird auch in Speers (2017) Rekonstruktion der Entstehung der **Balkan-Route als einem formalisierten Korridor der Flucht** im Sommer 2015 veranschaulicht. Neben dem wegweisenden Beschluss Ungarns, an der Grenze zu Serbien einen durchgehenden Grenzzaun zu errichten und Deutschlands Entscheidung, das Schengen-System temporär auszusetzen, um somit am Budapester Bahnhof feststehenden Geflüchteten die Weiterreise nach Deutschland zu ermöglichen, prägte laut Speer (2017, S. 5f) ein Beschluss des mazedonischen Parlaments die Dynamik auf der Balkan Route. Der Beschluss führte dazu, dass an der griechisch-mazedonischen Grenze ankommende Geflüchtete eine temporäre Aufenthaltsgenehmigung und eine dreitägige Durchreiseerlaubnis für Mazedonien erhielten. An Knotenpunkten wurden daraufhin staatliche Registrierungs- und Visavergabestationen eingerichtet, humanitäre Organisationen bauten zudem Versorgungsstationen auf. Darüber hinaus stellte die mazedonische Regierung zusätzliche Züge für den Weitertransport bis zur ungarischen Grenze bereit – und profitierte durch auf 25 Euro pro Person erhöhte Ticketpreise noch von der raschen Weiterfahrt von zehntausenden Geflüchteten. Der ‚lange Sommer der Migration‘ war somit nicht nur durch sequentielle Grenzschießungs- und -öffnungspraktiken entlang der Balkanroute gekennzeichnet, sondern auch durch die Einrichtung einer materiellen Infrastruktur, welche z.T. eine eher ungeplante Reaktion auf eine sich anbahnende humanitäre Katastrophe an wichtigen Grenzübergängen und Verkehrsknotenpunkten war, z.T. aber auch eine strategische Entscheidung, um die Mobilität der Schutzsuchenden besser zu kontrollieren oder sie zumindest weiterleiten und beobachten zu können. Es war diese Transport- und lokale Versorgungsinfrastruktur, welche im Sommer 2015 die Mobilität entlang des Balkankorridors erst in diesem Ausmaß und mit dieser Geschwindigkeit ermöglichte (vgl. auch Beznec/Speer/Mitrović 2016; Kasperek 2017).

Die Studien von Martin (2011a, 2011b), Coutin (2005), Lyytinen (2017) und Speer (2017) sind anchlussfähig an konzeptionelle Überlegungen von Walters (2015) zu „Viapolitics“ – einer Politik der Bewegung und zugleich der Kontrolle der Bewegung. Laut Walters (2015: 473) sollte eine kritische Forschung zur Migrationspolitik den Infrastrukturen, Mitteln und Fahrzeugen, welche Mobilität ermöglichen, mehr Aufmerksamkeit schenken. Denn erstens prägt die Gestalt der Infrastrukturen der Mobilität (seien es Flüchtlingslager, informelle Camps, Flüchtlingsboote oder Lastwagen) auch den politischen und gesellschaftlichen Diskurs um grenzüberschreitende Migration; zweitens sind die Infrastrukturen selbst mobile Zonen der Regulation von Migration und der politischen Aushandlungsprozesse um Mobilität; und drittens bieten genau diese Infrastrukturen auch Ansatzpunkte für politischen Aktivismus, um nicht hinnehmbare Bedingungen der Mobilität und Immobilität aufzubrechen.

Virtuelle Infrastrukturen der Flucht

Die **digitale Infrastruktur**, die im Kontext von Flucht und Vertreibung in den letzten Jahren immer bedeutsamer geworden ist, gehört ebenso zur Infrastruktur der Mobilität. Der Zugang zu Informationen sowie die digitale Mediennutzung vor, während und nach der Flucht sind Themen, welche im Rahmen der Flucht- und Flüchtlingsforschung insbesondere Forschende aus den Kultur- und Medienwissenschaften interessieren (siehe Richter/Kunst/Emmer 2016 für einen Überblick). Im Projekt „Flucht 2.0“ wurden zum Zeitpunkt der Erhebung in Berlin lebende Geflüchtete aus dem Nahen Osten und aus Zentralasien zu ihrer digitalen Mediennutzung befragt. Die quantitative Studie weist nach, dass ein Großteil der Schutzsuchenden nicht nur vor, sondern auch während der Flucht regelmäßigen Zugang zum Internet hatte. Allerdings gab es signifikante Unterschiede zwischen Geflüchteten aus verschiedenen Ländern: Weit über 80% der Geflüchteten aus Syrien und dem Irak hatten auf der Flucht Internetzugang über ihre Smartphones, Tablets und Laptops, aber lediglich 35% der Geflüchteten aus Afghanistan, Pakistan und dem Iran (Emmer/Richter/Kunst 2016: 22; Richter 2018).

Weitere aktuelle Studien (Kutscher/Kreß 2015; Witteborn 2015; Fiedler 2016; Frouws et al. 2016; Gillespie et al. 2016; MiCT 2016) zeigen auf, welchen großen Stellenwert digitale Medien in Migrationsprojekten für die Überwindung von mentalen, orts- und wegbezogenen Schwellen – *indifference, locational and trajectory threshold* (van der Velde/van Naerssen 2011) – und somit auch für eine Flucht haben: Mobile Endgeräte werden eingesetzt, um sich Informationen über Zielländer, Zwischenstationen, reguläre und irreguläre Migrationswege, Grenzsicherungspraktiken und Wetterbedingungen zu beschaffen⁸, die nächste(n) Etappe(n) zu organisieren, Kontakt mit Schleppern aufzunehmen, sich mit Hilfe von GPS und GoogleMaps auf der Flucht und an zentralen Knotenpunkten zu orientieren, über Facebook, Viber, WhatsApp und anderen Messenger-Dienste mit der Familie und Freunden in Kontakt zu bleiben und im drastischen Fall Notrufe abzusetzen (vgl. Sontowski 2017b zum WatchtheMed-Alarmphone). Zudem werden mit dem Handy unterwegs Bilder gemacht, über soziale Netzwerke geteilt und so Reisen für sich und die virtuell Mitreisenden dokumentiert. Der Verlust oder Diebstahl des Handys auf der Flucht erschwert nicht nur die Möglichkeiten der Informationsbeschaffung und Kommunikation, sondern bedeutet oft auch den Verlust von Dokumenten und Erinnerungen (Kutscher/Kreß 2015: 26–30).

Smartphones ermöglichen es Geflüchteten, sich auf ihrer Flucht im physischen Raum zu orientieren, durch politische Räume wie Grenzgebiete oder bürokratische Asylsysteme zu navigieren, in transnationalen sozialen Räumen Verbindungen aufrecht zu erhalten und sich zu positionieren. Als Mobilitäts- und Netzwerkkapital zugleich (Urry 2012) sind sie eine wesentliche Ressource der Mobilisierung von Schutzsuchenden. Zur Nutzung der digitalen Infrastruktur ist allerdings eine basale physische Infrastruktur notwendig: Auflade-Stationen, kostenfreie WLAN-Zugänge, Handygeschäfte und SIM-Card-Verkaufsstellen werden so zu zentralen Knotenpunkten auf Fluchtwegen – damit aber auch zu möglichen Kontrollpunkten der Mobilität.

3.2.3 Zusammenfassung und Forschungsdesiderate

Um die Mobilisierung und Mobilität von Schutzsuchenden im Kontext hochdifferenzierter Migrations- und Grenzregime zu verstehen, ist es auch erforderlich, die **Mechanismen der Migrationsindustrie** zu betrachten. Verhältnismäßig wenige WissenschaftlerInnen aus deutschen Forschungseinrichtungen beschäftigen sich mit AkteurInnen, Handlungslogiken und Strukturen der Migrationsindustrie. Die internationale Debatte ist da wesentlich weiter. So wurden zentrale Merkmale der Migrationsindustrie in empirischen Studien entlang bedeutender Migrationskorridore herausgearbeitet. Wichtig erscheint es hervorzuheben, dass einige der beschriebenen Merkmale mit den konventionellen Vorstellungen der Schleuserkriminalität und des Menschenhandels brechen und dass viele politische Instrumente im ‚Kampf gegen den Menschenhandel‘ wahrscheinlich genau deshalb nicht wirksam sind (Zhang/Sanchez/Achilli 2018: 13). Der Großteil der Geflüchteten ist zudem mitnichten ‚Opfer‘ von kriminellen Schleuserbanden, sondern nutzt diese Dienstleistungen im Kontext restriktiver Grenzregime aktiv, um Zugang zu Schutz zu bekommen. Wie unter anderen Tinti und Reitano (2016) aufgezeigt haben, sind die Netzwerke der Migrationsindustrie immer sehr stark lokal verwurzelt. Die Routen und Knotenpunkte der Fluchtmobilität sind ebenso ständig in Bewegung wie die Grenzsicherungspraktiken. Zukünftige Forschung sollte daher sowohl detaillierte lokale Langzeit-Studien verfolgen, um die Entstehung und inhärente Dynamik sowie die Akteurskonstellationen der Migrationsindustrie an bestimmten Orten besser zu verstehen, als auch multilokale Forschungsde-

⁸ Vgl. hierzu auch die Studien von Böhme et al. 2017, in der ein Zusammenhang zwischen Suchmaschinenabfragen (Google Trends Data) in den Herkunftsländern von (potentiellen) Migranten und den eigentlichen Migrationsentscheidungen hergestellt wird.

signs anwenden, um diese transnationalen Akteursnetzwerke zu untersuchen. Zudem scheinen die spezifischen Verschränkungen der Migrationsindustrie mit der globalen Finanzindustrie, mit informellen, z.T. auch ethnisch geprägten Netzwerken sowie insbesondere mit staatlichen AkteurInnen bedeutende Forschungsdesiderate zu sein.

Bemerkenswert ist, dass die **Bedeutung physischer Infrastruktur** wie Straßen und (Flug)Häfen, der Transportnetzwerke und Fahrzeuge (Autos, Busse, Züge, Boote, Flugzeuge) und deren Einfluss auf die Richtung, Geschwindigkeit, Kosten und Bedingungen der Mobilität von Schutzsuchenden in der Flucht- und Flüchtlingsforschung bislang so gut wie überhaupt nicht berücksichtigt wird. Diese Nicht-Thematisierung bzw. Nicht-Berücksichtigung der physischen Infrastruktur und grundlegenden Materialität von Flucht muss als bedeutendes Forschungsdesiderat gesehen werden. Die Fluchtforschung kann in diesem Themenfeld von wegweisenden Arbeiten der *mobility studies* sowie der kritischen Migrationsforschung profitieren. Zukünftige Forschung sollte die *assemblage* der materiellen (Infra-)Strukturen und den Praktiken von Flucht gezielt in den Blick nehmen und untersuchen, wie Fliehende welche Transportnetzwerke und Fahrzeuge nutzen und welche körperlichen und psychischen Erfahrungen sie unter den zum Teil extremen Bedingungen der Flucht machen. Zudem sollte betrachtet werden, wie Fliehende, aber auch Akteure von Staaten, der Migrationsindustrie, der Katastrophenhilfe oder der Zivilgesellschaft, durch ihre Handlungen und Interventionen in humanitären Krisen in Konflikt- und Grenzregionen spezifische Transport-, Hilfs-, und/oder Evakuierungsstrukturen schaffen und somit die (grenzüberschreitende) Mobilität weiterer Schutzsuchenden erst ermöglichen.

Die Rolle von **Konnektivität**, hier im Sinne der virtuellen Dateninfrastruktur und nicht der sozialen Netzwerkverbindungen, und neuen Technologien für Fliehende und Geflüchtete findet in aktuellen Studien bereits eine breitere Aufmerksamkeit. Zahlreiche Arbeiten veranschaulichen, wie Internet, soziale Medien und verschiedenste Apps, in erster Linie über Smartphones, von Geflüchteten genutzt werden und wie sie dadurch zur Mobilisierung beitragen, die Mobilität auf, aber auch nach der Flucht strukturieren und das kontinuierliche Navigieren und Kommunizieren in transnationalen sozialen Räumen ermöglichen. Auf diese Weise lassen sie die Potentiale von Konnektivität sichtbar werden. Die Konsequenzen von mangelnder Konnektivität und fehlenden Zugängen zu sozialen Medien und deren Auswirkungen auf Flucht-, Lebens- und Integrationsverläufe sind indes bislang nicht ausreichend beleuchtet. Zudem wäre es lohnenswert, die Forschung in diesem Themenfeld stärker zu systematisieren und konkrete Bezüge zu Konzepten wie *mobility aspirations*, *migration trajectories*, Politik der Mobilität, der Migrationsindustrie oder auch dem Gewalt-Mobilitäts-Nexus, und damit zu Perspektiven der Friedens- und Konfliktforschung, herzustellen.

3.3 Immobilisierung und Immobilität im Fluchtprozess

Wie in den vorangegangenen Kapitel dargestellt, widmen sich zahlreiche WissenschaftlerInnen den Mobilisierungsstrategien von Schutzsuchenden, ihren Praktiken und Erfahrungen der Mobilität entlang spezifischer Routen, den mobilisierenden Geschäftspraktiken der Migrationsindustrie und in zunehmenden Maße auch den Infrastrukturen der Mobilität. Inwiefern Flucht durch Phasen und Erfahrungen von Immobilität gekennzeichnet ist und wie lokale Gewaltakteure, GrenzschützerInnen, MigrationsunternehmerInnen, humanitäre Organisationen und/oder Politik zur ‚Immobilisierung‘ von Schutzsuchende beitragen und somit Situationen unfreiwilliger oder gar erzwungener Immobilität (Lubkemann 2008; Schewel 2019) schaffen, stand bislang nicht im Forschungsfokus. Diese Lücke kann im Folgenden nur kurz beschrieben werden. Dabei fokussiere ich auf Immobilisierung und erzwungene Immobilität in zwei Phasen: vor und auf der Flucht.

3.3.1 Erzwungene Immobilität im Kontext von Gewaltkonflikten

Eine Flucht kann als eine Strategie betrachtet werden, Gewaltkonflikten und Verfolgung zu entgehen (vgl. Kap. 2.2.1). In vielen Fällen ist Mobilität trotz existentieller Bedrohung allerdings nicht möglich; sei es auf Grund körperlicher Einschränkungen, persönlicher Bindungen an einen Ort und dort lebende Menschen, fehlender Ressourcen, zerstörter Transportinfrastruktur, Grenzen oder fehlender sicherer Wege und geeigneter Zufluchtsorte (vgl. Kap. 2.1.2 zu Schwellen der Mobilität). In Kriegen ist die Einkesselung von Ortschaften und somit auch die Immobilisierung der Zivilbevölkerung und das Abkappen von strategischen Versorgungslinien eine gezielte Kriegsstrategie. In einer solchen Situation ist eine Flucht höchst riskant und steht nur Wenigen zu bestimmten Zeitpunkten offen. Erhebungen mit aus Syrien Geflohenen deuten beispielsweise an, dass selbst direkt von Gewalt betroffenen Personen so lange nicht fliehen, so lange sie keine Möglichkeiten dazu sahen oder die Risiken der Fluchtmobilität als zu hoch einschätzten. Diese immobilen Personen waren zugleich die ärmsten Mitglieder der Bevölkerung. Sie flohen erst, als alle weiteren lokalen Handlungsoptionen ausgeschöpft waren (Schon 2018).

Die Flucht- und Flüchtlingsforschung fokussiert weitestgehend auf Menschen die im Kontext von Gewaltkonflikten räumlich mobil sind und z.T. internationale Grenzen überschritten haben. Daher sei sie konzeptionell blind **für** eine große und höchst verwundbare Gruppe von Schutzsuchenden – überwiegend Frauen, Kinder, Ältere und zwangsrekrutierte junge Männer – die im Kontext von Krieg und Gewalt **unfreiwillig und gar gewaltsam immobilisiert** wurden, argumentiert Lubkemann (2008: 455) am Beispiel von Mozambik. Er weist auch darauf hin, dass Kriege nicht nur spezifische Formen der Fluchtmobilität erzeugen, welche für manche – hier mobile Männer – sogar ermächtigend wirken können, sondern auch gesellschaftlich etablierte Migrationssysteme und bewährte Muster der translokalen Lebenssicherung durchbrechen und die an einem Ort ansässige Bevölkerungen somit von elementar wichtigen Ressourcenflüssen abgetrennt werden, was ihre ökonomische und soziale Verwundbarkeit verstärken kann.

Der Begriff der **trapped populations** hat sich in der wissenschaftlichen Debatte um Klimawandel und Migration etabliert, um die besondere Verwundbarkeit der nicht-mobilen Bevölkerung gegenüber Umweltveränderungen hervorzuheben (Black et al., 2013). Wie Black und Collyer (2014) argumentieren, verdient der Begriff eine breitere Anwendung, denn es sei generell hilfreich, zwischen der Fähigkeit, dem Wunsch und der Notwendigkeit der Mobilität im Kontext von Krisen, zu denen sie auch Gewaltkonflikte zählen, zu unterscheiden (vgl. Carling/Schewel 2018; Schewel 2019). Zu den bedeutendsten Gründen der Immobilisierung zählen Armut im Sinne von nicht verfügbarem Mobilitätskapital, zu hohe Risiken der Mobilität, befürchteter Verlust von Besitz, Privilegien und anderen lokalen Vorteilen, eine ‚Kultur der Sesshaftigkeit‘, Migrationshemmnisse wie regionale Mobilitätsrestriktionen oder für die Überwindung von Grenzen erforderliche Visa und erwartete Diskriminierung an Zielorten (Carling 2002: 9; Black/Collyer 2014: 291). Im Kontext von Naturkatastrophen oder Kriegen sei zusammenbrechende Transportinfrastruktur zudem ein wichtiger Faktor der Immobilisierung.

3.3.2 Immobilität auf der Flucht

Die unfreiwillige Immobilität auf der Flucht wird in der Flucht- und Flüchtlingsforschung vielfach diskutiert, wenn auch nicht unbedingt unter dem Begriff der Immobilität bzw. Immobilisierung. Sechs Forschungsstränge sind hier besonders hervorzuheben.

Erstens können **„sichere Zonen“ in Kriegsregionen** als Räume der (temporären) Immobilisierung von Schutzsuchenden betrachtet werden. Am Beispiel der Vertreibung im Kontext der Bürgerkriege in Somalia, Sri Lanka und Bosnien-Herzegowina beschreibt u.a. Hyndman (2003), wie durch internationale militärische Operationen und humanitäre Soforthilfemaßnahmen ‚Schutzzonen‘ für Vertriebene geschaffen wurden. Sie sollten nahe an den vom Konflikt betroffenen Herkunftsorten für einen begrenzten Zeitraum den Schutz und die Versorgung der fliehenden Zivilbevölkerung sicherstellen. Die Kontrolle von grenzüberschreitender Mobilität, Verhinderung der Entstehung neuer *Flüchtlingsströme* und somit die Immobilisierung der Schutzsuchenden war dabei immer Teil des Kalküls (vgl. Long 2013). Nicht überraschend wird dieser Diskurs in aktuellen Konflikten immer wieder aufgegriffen (Meininghaus/Heinemann-Grüder 2017 zu Syrien; Jacob/Recchia 2018 für einen Überblick).

Zweitens tragen internationale Organisationen wie das UNHCR und andere AkteurInnen des globalen Flüchtlingsregimes (Engler 2018) zur Immobilisierung von Schutzsuchenden bei. Große Flüchtlingslager in Erstaufnahmeländern wie Dadaab in Kenia oder Zaatari in Jordanien bieten zwar essentiellen Schutz und humanitäre Hilfe, allerdings hat die Logik des **refugee camps** vielfach zur Ausgrenzung und Deaktivierung der Geflüchteten und zur Verstetigung eines zunächst temporären ‚Ausnahmestandes‘ beigetragen (Inhetveen 2010; Fresia/Känel 2016; Turner 2016). Zu den Merkmalen sogenannter **langanhaltender Fluchtsituationen** gehören rechtliche Unsicherheit, prekäre Lebensumstände, unzureichender Zugang zu Gesundheitsversorgung, Bildung und Arbeit, Perspektivlosigkeit und dauerhafte Abhängigkeit von externer Unterstützung und eben die eingeschränkte Mobilität der Geflüchteten (vgl. Milner 2014; Bohnet et al. 2015 zu protracted refugee situations; Etzold et al. 2019 zur erweiterten Debatte um protracted displacement). Sich der Immobilisierung in *camps* zu entziehen, z.B. durch informelle Arbeit in Städten, sekundäre Mobilität und translokale Lebenssicherung gehört somit zu den wichtigsten Krisenbewältigungs- und Re-Mobilisierungsstrategien von Geflüchteten (Horst 2006; Jacobsen 2014; Grawert/Mielke 2018).

Drittens deuten zahlreiche Berichte von Geflüchteten und Studien zu den Migrationsverläufen darauf hin, dass den **Arbeitsmöglichkeiten und Arbeitsverhältnissen** in (Erst-) Aufnahmeländern sowie an Knotenpunkten der Flucht in Transitländern eine entscheidende Rolle bei der Mobilisierung bzw. auch Immobilisierung zukommt (Fargues 2009; Brücker et al. 2016; Betts et al. 2017; Etzold 2017). So zeigen beispielsweise in Istanbul durchgeführte Untersuchungen, dass die Arbeit im Bausektor, in der Gastronomie, im informellen Handel oder der Textilindustrie für Geflüchtete essentiell für die Lebenssicherung vor Ort ist. Höchst prekäre Beschäftigungsbedingungen haben allerdings auch einen immobilisierenden Effekt, denn auf Grund der geringen Löhne kann kaum Geld angespart werden, um die von vielen gewünschte Weiterbildung nach Europa zu finanzieren (Daniş/Taraghi/Pérouse 2009; Yükseker/Brewer 2011; Hess 2012; Suter 2013).

Viertens kann das **Fehlen von translokalen Netzwerkverbindungen** zur Immobilisierung führen. Am verwundbarsten sind oft diejenigen, die allein zurückgelassen werden; diejenigen, die fliehen und später in prekären Situationen der Immobilität stranden und den Kontakt zu Familienangehörigen verloren haben oder diejenigen, die nicht mehr durch ihre Netzwerke unterstützt werden (Suter 2012; Schapendonk 2015). Nicht nur die erlebte Gewalt im Herkunftsland, auch

die Flucht an sich und die Trennung von Familienangehörigen kann zur Entstehung von Traumata und zu Orientierungslosigkeit und erhöhter Hilfsbedürftigkeit führen, wie u.a. Forschung zu auf der Flucht getrennten Familien (Damir-Geilsdorf/Sabra 2016; REACH 2017; Sauer et al. 2018) und unbegleiteten minderjährigen Flüchtlingen zeigt (Derluyn et al. 2010; Kutscher/Kreß 2015; Ensor/Goździak 2017).

Fünftens spielen **Grenz- und Mobilitätsregime**, wie bereits in Kap. 2.4 sowie 3.1 und 3.2 ausgeführt, eine entscheidende Rolle für die Immobilisierung auf der Flucht. Der Begriff ‚fragmentierte Reisen‘ (Collyer 2007) deutet an, dass Fliehende im Kontext hochdifferenzierter Grenz- und Migrationsregime in ihrer Mobilität stark eingeschränkt werden, mehrfach Mobilitätsschwellen (van der Velde/van Naerssen 2011) überwinden und mehrmals Fluchtentscheidungen treffen müssen und lange Phasen der Immobilität erleben oder ganz ‚stranden‘, d.h. ihr Mobilitätsprojekt aufgeben und dauerhaft an einem Ort bleiben, der nie ihr Ziel war (Dowd 2008; Brachet 2012; Choplin/Lombard 2013; Brigden/Mainwaring 2016). Durch immer engmaschigere und zum Teil vorgelagerte Kontrollen werden spezifische Räume der Immobilität im Mobilitätsregime geschaffen – von nicht überwindbaren *border crossing points* über Transitstationen, ‚hot spot‘ *camps* bis hin zu Abschiebezentren (Mountz 2011a, 2011b; Missbach 2013; Kotsioni 2016; Tazzioli/Garelli 2018; Vries/Guild 2018). Aber nicht nur die Räumlichkeit, sondern auch die Rhythmen der Fluchtmobilität werden durch Visabestimmungen, Grenzsicherungsmaßnahmen und andere Kontrollpraktiken strukturiert. Wenn Flucht schon nicht verhindert werden kann, dann wird sie doch entscheidend entschleunigt (Tsianos/Karakayali 2010: 384ff).

Sechstens sind in den letzten Jahren höchst relevante Arbeiten zum **Erleben des Wartens und des Stillstandes in der Mobilität** erschienen (u.a. Bissel/Fuller 2011; Conlon 2011). Zeitliche Autonomie wird vielfach als Ausdruck gesellschaftlicher Position und Macht verstanden (Hage 2009). Doch auch wenn Geflüchtete vielfach Warten müssen – auf humanitäre Hilfe, auf ein Ansehen als Flüchtling, auf Zugang zum Arbeitsmarkt oder zu einem sicheren Rechtsstatus, auf Familiennachführung oder Resettlement-Plätze – so darf dieses Warten nicht als Passivität oder Inaktivität missverstanden werden (Hyndman/Giles 2011 zu geschlechtsspezifischen Zuschreibungen des Wartens). Auch im formellen Wartezustand sind Geflüchtete stetig auf der Suche nach Handlungsoptionen und Lebenssicherungschancen, sind in lokale Aushandlungsprozesse involviert und halten translokale Informationsflüsse aufrecht. All dies ist Teil einer hoffnungsvollen pro-aktiven Zukunftsgestaltung, welche durch Zurückweisungen, behördliche Praktiken des ‚Hin-Haltens‘ und der willkürlichen Inhaftierung aber auch zerstört werden kann (Brun 2015). Die ‚zwanghafte Festsetzung‘ von Menschen, die zuvor zur Mobilität gezwungen waren, in *refugee camps* und Abschiebegefängnissen steht im größtmöglichen Widerspruch zum liberalen Ideal eines freien Lebens in dem sowohl die Zeit eigenständig gestaltet als auch die freie Bewegung im Raum möglich ist (Jefferson et al. 2018: 2).

Dass die Zeit des Wartens und der Mobilitätseinschränkungen auch *nach* der Flucht nicht vorbei ist, zeigen zudem Arbeiten zur Immobilisierung von Geflüchteten durch das Asylsystem, zu Flüchtlingsunterkünften oder Wohnsitzauflagen (Achhammer/Herbst 2014; Rotter 2015; Christ/Meininghaus/Röing 2017; Kreichauf 2018). Zahlreiche weitere Studien verdeutlichen zudem, dass sich MigrantInnen sowohl diesen ‚räumlichen Ordnungen‘, dem erzwungenen Stillstand als auch der erzwungenen Rückkehr, wie im Rahmen von Schengen-Abschiebungen, durch widerständige Praktiken und Mobilitätsstrategien innerhalb Europas entziehen (Picozza; Schuster 2011; Borri/Fontanari 2015; Belloni 2016; Tazzioli/Garelli 2018).

3.3.3 Zusammenfassung und Forschungsdesiderate

Eine umfassende und systematische wissenschaftliche Auseinandersetzung mit Immobilität im Kontext von Flucht und eine dezidierte Aufarbeitung der Politiken und Praktiken der Immobilisierung von Schutzsuchenden stehen bislang aus.

Viele Schutzsuchende haben *vor einer Flucht* schon längere Phasen durchlebt, in der sie (noch) nicht mobil sein konnten. Die Untersuchung von Lebenssicherungsstrategien in Gewaltkonflikten (vgl. Bohle 2007; Mallett/Slater 2012), des Selbstschutzes der Zivilbevölkerung (vgl. Baines/Paddon 2012; Kaplan 2017) und der Mobilität auf Grund von Gewalt und Verfolgung (vgl. Kap. 2.2.1) sind bedeutende Forschungsfelder. Zukünftige Studien sollten darüber hinaus das Phänomen der ‚eingeschlossenen Bevölkerung‘, Mechanismen der Immobilisierung durch verschiedene (Gewalt-)Akteure sowie Praktiken der Mobilisierung um ‚erzwungener Immobilität‘ in Gewaltkonflikten zu entgehen gezielt in den Blick nehmen.

Der Kenntnisstand zu Immobilität und Immobilisierung *auf der Flucht* verbesserte sich in den letzten Jahren. Im Zuge der Erforschung von sicheren Zonen und humanitären Interventionen in Kriegsgebieten, zu *refugee camps* und langanhaltenden Fluchtsituationen, zu Transitmigration und sozialen Beziehungen auf der Flucht sowie zu Grenz- und Migrationsregimen wurden einzelne, z.T. recht detaillierte Analysen von Situationen der ‚unfreiwilligen Immobilität‘ von Schutzsuchenden erarbeitet. Auch anthropologische und soziologische Forschung zum Warten und des Stillstandes in der Mobilität sind diesbezüglich aufschlussreich. Dennoch fehlen bislang umfassendere systematische Studien, welche über diese empirischen Beobachtungen einzelner Immobilitätserfahrungen und die Konzeptualisierung des Wartens hinausgehen und die Formen, Politiken und Auswirkungen der Immobilisierung im Kontext von Gewalt, Flucht und Vertreibung strukturiert sowie an unterschiedlichen Orten untersuchen. Konzeptionelle Ansatzpunkte hierfür finden sich einerseits im *New Mobility Paradigm*, welchem das dialektische Verhältnis von Mobilität und Immobilität zu Grunde liegt, in der Forschung zu Grenz- und Migrationsregimen, welche das Zusammenspiel von Mobilitätskontrolle und migrantischer Handlungsmacht betont, aber auch in der Friedens- und Konfliktforschung, welche den Blick für immobilisierende Strukturen und mobilisierendes Handeln im Kontext organisierter Gewalt öffnet.

4. Zusammenfassung und Reflektion der Forschungsperspektiven

Fluchtmobilität wird häufig als zielgerichtet und linear beschrieben: Flüchtlinge seien gezwungen, ihre Herkunftsregion zu verlassen, durchqueren daraufhin Transitländer und lassen sich dann dauerhaft in Zielregionen nieder. Forschungserkenntnisse aus vielen Regionen der Welt zeigen allerdings, dass Flucht und Vertreibung multi-direktionale und nicht-lineare Prozesse sind. Viele Menschen werden im Kontext von Gewalt und Konflikten nicht *einmal*, sondern mehrfach vertrieben. Auf ihrem Weg zu einem Zufluchtsort stehen Schutzsuchende nicht nur einmal vor dem Aufbruch und vor komplexen Mobilitätsentscheidungen, sondern immer wieder. In Regionen mit ausdifferenzierten Migrations- und Grenzregimen sind Fluchtbewegungen zudem höchst fragmentiert; sie dauern lange und sind in viele Einzeletappen und zahlreiche Zwischenstationen unterteilt. Lange Phasen des (erzwungenen) Stillstandes an einem Ort unter prekären Lebensumständen sind daher Teil der Fluchterfahrungen.

Wie der vorliegende Bericht aufzeigt widmet sich die internationale Wissenschaft dem **Prozess der Flucht** – als räumliche Bewegung über Grenzen und als kollektive bzw. individuelle Erfahrung – mit gestiegenem Interesse. Im englischsprachigen Raum haben für dieses sich herausbildende Forschungsfeld die Begriffe *refugee journeys* (BenEzer/Zetter 2015) sowie *migration journeys* (Hagen-Zanker/Mallett 2016; IOM 2017b) etabliert. Auch die Flucht- und Flüchtlingsforschung in Deutschland hat das Thema für sich entdeckt, wie eine wachsende Zahl an Projekten und Publikationen (unter Beteiligung) von WissenschaftlerInnen an deutschen Forschungseinrichtungen erkennen lässt. Auch wenn in den letzten Jahre einzelne umfassende und qualitative hochwertige Publikationen zu Fluchterfahrungen und Fluchtwegen entstanden sind (u.a. Transit Migration Forschungsgruppe 2007; Klepp 2011; Kastner 2014; Hess et al. 2017; Rosenthal/Bogner 2017; Treiber 2017), so scheint die Forschung in Deutschland den Trends der *forced migration and refugee studies* dennoch etwas hinterherzuhinken. In Deutschland tätige WissenschaftlerInnen setzen andere inhaltliche Schwerpunkte, stellen eigene konzeptionelle Bezüge her und veröffentlichen gewonnene Erkenntnisse in gesonderten Publikationsforen, und seltener in hochrangigen internationalen Zeitschriften.

Insgesamt betrachtet konnten bestehende Forschungserkenntnisse über Menschen auf der Flucht konsolidiert und in den letzten Jahren umfassende neue Einblicke in Fluchtmobilität gewonnen werden – insbesondere über die Wege und Erfahrungen der Flucht auf den zentralen Migrationskorridoren nach Europa, aber auch im Nahen Osten, in Zentral- und Südostasien, in Afrika und Lateinamerika (siehe Abschnitt 3.1). Die Analyse der gesichteten Publikationen und Studien zu Fluchterfahrungen und -wegen zeigt auf, dass sich kein bestimmter konzeptioneller Ansatz durchzusetzen scheint. Vielmehr herrscht große Diversität der konzeptionellen Zugänge. Prinzipiell scheinen sich die meisten Studien eher im Bereich der Migrationsforschung zu verorten; dementsprechend nutzen sie auch das einschlägige Vokabular und Konzepte wie Migrationsentscheidungen, soziale Netzwerke, Transnationalismus, Autonomie der Migration oder eben *migration trajectories* (siehe Kapitel 2). Eine systematische Aufarbeitung des Zusammenhangs von Mobilität und Gewalt, die sich auf aktuelle konzeptionelle Debatten in beiden Feldern – sowohl der Migrationsforschung als auch der Friedens- und Konfliktforschung – stützt und ein komplexes Verständnis von Mobilitätsentscheidungen, -praktiken und -politiken sowie den mit einer Flucht einhergehenden Praktiken, Erscheinungs- und Organisationsformen von Gewalt entwickelt, steht nach Auffassung des Autors noch aus. Erste Überlegungen zu diesem genuinen Kern von Flucht im Sinne von Gewaltmigration wurden zwar gemacht (Krause 2015; Oltmer 2016; Bank/Fröhlich/Schneiker 2017), dennoch besteht meiner Meinung nach weiterhin ein großer Bedarf an und viel Potenzial für gezielte Forschung, übergeordnete Synthesen und Theoriebildung.

Mit der Ökonomie der Flucht, d.h. mit den Logiken, Praktiken und Strukturen der sogenannten Migrationsindustrie, und mit der Frage wie ‚Schleuser‘, ‚Schlepper‘ und andere MigrationsunternehmerInnen mit Schutzsuchenden interagieren, beschäftigen sich auffallend wenige WissenschaftlerInnen aus deutschen Forschungseinrichtungen. Der Blick in die FFT-Datenbank lässt hier auch kein gestiegenes Interesse erkennen. Dieses Erkenntnis ist insofern überraschend, als dass die Relevanz der Mobilität ermöglichenden Dienstleistungen für Fluchtverläufe empirisch unbestritten ist (u.a. Brücker et al. 2016; Brücker/Rother/Schupp 2016 für die Flucht nach Deutschland). Des Weiteren ist dieses Themenfeld angesichts der vielfältigen – oftmals nicht sehr effektiven – Versuche, Migration zu regulieren und ‚Schleuser‘ zu bekämpfen, von höchster politischer Bedeutung. Zudem entwickelt sich die internationale Forschung zu *migrant smuggling* derzeit höchst dynamisch (u.a. Kyle/Koslowski 2011; Andersson 2014; Tinti/Reitano 2016; Cranston/Schapendonk/Spaan 2018; Zhang/Sanchez/Achilli 2018), allerdings ohne sichtbare deutsche Beteiligung. Eine tiefergehende konzeptionelle Auseinandersetzung mit dem Zusammenhang zwischen der Migrationsindustrie und Flucht(im)mobilität wäre ebenso zu begrüßen wie die Initiierung von und/oder Beteiligung an innovativen und interdisziplinären empirischen Forschungsprojekten – insbesondere auch in eher untererforschten Weltregionen außerhalb Europas.

Die Rolle von Informations- und Kommunikationstechnologien für Schutzsuchende für die Flucht und als Mittel der Aufrechterhaltung von Netzwerken und Pflege von Beziehungen in transnationalen sozialen Räumen findet in aktuellen Studien bereits eine breitere Aufmerksamkeit. Auch Arbeiten mit Beteiligung von WissenschaftlerInnen aus Forschungseinrichtungen in Deutschland liegen vor (u.a. Kutscher/Kreß 2015; Richter/Kunst/Emmer 2016; Richter 2018). Während die digitale Infrastruktur von Fluchtmobilität somit Beachtung findet, wird die grundlegende Bedeutung der physischen Infrastruktur wie Transportnetzwerke und deren Einfluss auf die Richtung, Geschwindigkeit, Kosten und Bedingungen der Mobilität von Schutzsuchenden in der Flucht- und Flüchtlingsforschung bislang so gut wie überhaupt nicht berücksichtigt (mit Ausnahmen, u.a. Coutin 2005; Martin 2011a; Lyytinen 2017; Speer 2017). Es besteht meiner Ansicht nach nicht nur ein großer Erkenntnisbedarf die **Infrastrukturen von Flucht** und weiter gefasst auch die grundlegende Materialität von Flucht in ihren unterschiedlichen Facetten zu untersuchen. Eine Forschung in diesem Themenfeld an der Schnittstelle von Flucht- und Flüchtlingsforschung, kritischer Migrationsforschung und *mobility studies* hat auch ein erhebliches Innovationspotenzial hinsichtlich Theorien und Methoden.

Das Interesse an der **Immobilisierung und Immobilität** von MigrantInnen und in jüngster Zeit explizit auch von Schutzsuchenden scheint in der Forschung stark gestiegen zu sein (Jefferson/Turner/Jensen 2018; Schewel 2019). Dies scheint zum einen mit der Erkenntnis einher zu gehen, dass eine Flucht nur eine von mehreren Bewältigungs- und Anpassungsstrategien in Gewaltkonflikten darstellt, aber auch dass räumliche Mobilität voraussetzungsreich ist und nicht alle verfolgten oder direkt von Gewalt betroffenen Personen mobil sein und insbesondere nicht internationale Grenzen überwinden können (Lubkemann 2008). Zum anderen hat die Forschung zu fragmentierten Fluchtverläufen gezeigt, dass Zeiten des Stillstandes, des Wartens und des unfreiwilligen Festgesetzt-Werdens ein wesentliches Element von Fluchterfahrungen sind, und dass diese Immobilität zudem ebenso durch Gewalt geprägt sein kann wie die Mobilität (Martin 2011b). Nicht zuletzt lassen die aktuellen politischen Entwicklungen – nicht nur in Europa, sondern auch in Nordamerika, Australien, Südafrika und anderen Regionen – den Schluss zu, dass die Immobilisierung von Schutzsuchenden und – weiter gefasst – auch der potentiellen aber ‚unerwünschten‘ MigrantInnen zu einem wesentlichen Ziel von Migrations(verhinderungs) politik geworden ist und der Flüchtlingschutz dabei dann nur noch eine untergeordnete Rolle spielt. Und wenn Mobilität nicht ganz verhindert werden kann, so soll sie doch verlangsamt und stärker reguliert werden (Tsianos/Karakayali 2010; Mountz 2011a; Tazzioli/Garelli 2018; Vries/

Guild 2018). Es besteht meiner Ansicht nach ein großer Forschungsbedarf zum Zusammenhang von Immobilisierung und Immobilität sowie Flucht und Vertreibung. Es fehlt an umfassenderen Studien, welche über die empirische Beobachtung einzelner Immobilitätserfahrungen in Flüchtlingslagern und ‚Transit‘-Räumen und die Konzeptualisierung des Wartens oder Festgesetzt-Seins hinausgehen. Die Formen, Politiken und Auswirkungen von Immobilisierung und Immobilität sind im Kontext von Gewalt, Flucht und Vertreibung systematisch und vergleichend zu untersuchen.

Zu Beginn des Berichtes habe ich konstatiert, dass sowohl Wissenschaft als auch Politik und Praxis eine Vertiefung der Forschung und Verbesserung der Datenlage zur räumlichen Mobilisierung in Gewaltkonflikten, zu den Bedingungen, Wegen und Infrastrukturen von (Flucht)Mobilität und zu den Erfahrungen von Menschen auf der Flucht als notwendig erachten. Jüngst kam ein gestiegenes Interesse an den Mechanismen, Erfahrungen und Praktiken von Immobilisierung und Immobilität hinzu. Wie im vorliegenden Bericht dargelegt wurde, decken wissenschaftliche Studien bereits eine große Bandbreite an Themen und Regionen ab, es werden unterschiedliche Untersuchungsgruppen in den Blick genommen und ein immer diverseres Set an Konzepten und empirischen Forschungsmethoden genutzt. Die internationale Forschung zur (Im)Mobilisierung und (Im)Mobilität von Schutzsuchenden ist gut aufgestellt. Dennoch gilt es festzuhalten, dass trotz einzelner herausragender Arbeiten die Flucht- und Flüchtlingsforschung in Deutschland den internationalen Trends in diesem Themenfeld hinterherhinkt und substantielle Forschungslücken bleiben. Es besteht weiterhin ein erheblicher Wissensbedarf und ein großes Potenzial für eine exzellente, innovative und praxisrelevante Forschung, welche Flucht und Vertreibung als Prozesse in den Mittelpunkt rückt und systematisch aus einer (Im) Mobilitätsperspektive untersucht. Eine kritische, selbstreflexive und partizipative Forschung zu (Im)Mobilisierung und (Im)Mobilität kann zudem dazu beitragen, den Alltagserfahrungen und Perspektiven von Schutzsuchenden im öffentlichen und politischen Diskurs mehr Gehör zu verschaffen.

Literaturverzeichnis

- Abdalla, Mustafa/Dias Barros, Denise/Berthet, Marina (Eds.) (2014). *Spaces in movement: New perspectives on migration in African settings. Topics in interdisciplinary African studies: Vol. 35*. Köln: Rüdiger Köppe Verlag.
- Achhammer, Michael/ Herbst, Sören (2014). Der (Asyl-)Proceß - Über die institutionelle Fremdbestimmung von Asylbewerberinnen und -bewerber in Deutschland. In M. Aced, et al. (Hrsg.), *Migration, Asyl und (Post-) Migrantische Lebenswelten in Deutschland. Bestandsaufnahme und Perspektiven migrationspolitischer Praktiken* (205–226). Berlin: LIT Verlag.
- Adey, Peter (2006). If Mobility is Everything Then it is Nothing: Towards a Relational Politics of (Im)mobilities. *Mobilities*, 1(1), 75–94. <https://doi.org/10.1080/17450100500489080>
- Ali, Nimo-Ilhan (2016). Going on Tahriib: the causes and consequences of Somali youth migration to Europe.
- Alt, Jörg (2003). *Leben in der Schattenwelt. Problemkomplex illegale Migration. Neue Erkenntnisse zur Lebenssituation ‚illegaler‘ Migranten aus München und anderen Orten Deutschlands*. Karlsruhe: von Loeper.
- Anderson, Bridget (2014). Trafficking. In Elena Fiddian-Qasmiyeh, et al. (Hrsg.), *The Oxford Handbook of Refugee and Forced Migration Studies* (355–366).
- Andersson, Ruben (2014). *Illegality, inc.: Clandestine migration and the business of bordering Europe. California series in public anthropology: Vol. 28*. Oakland, Calif.: Univ. of California Press.
- Baines, Erin/ Paddon, Emily (2012). ‘This is how we survived’: Civilian agency and humanitarian protection. *Security Dialogue*, 43(3), 231–247. <https://doi.org/10.1177/0967010612444150>
- Baird, Theodore (2014). Human smuggling and violence in the east Mediterranean. *International Journal of Migration, Health and Social Care*, 10(3), 121–133. <https://doi.org/10.1108/IJMHS-06-2013-0010>
- Baird, Theodore/ van Liempt, Ilse (2016). Scrutinising the double disadvantage: Knowledge production in the messy field of migrant smuggling. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 42(3), 400–417.
- Bakewell, Oliver (2008). ‘Keeping them in their place’: the ambivalent relationship between development and migration in Africa. *Third World Quarterly*, 29(7), 1341–1358.
- Bakewell, Oliver (2010). Some Reflections on Structure and Agency in Migration Theory. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 36(10), 1689–1708. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2010.489382>
- Baldwin-Edwards, Martin/ Lutterbeck, Derek (2018). Coping with the Libyan Migration Crisis. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, online first. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2018.1468391>

- Bank, André/ Fröhlich, Christiane/ Schneiker, Andrea (2017). The Political Dynamics of Human Mobility: Migration out of, as and into Violence. *Global Policy*, 8(S1), 12–18. <https://doi.org/10.1111/1758-5899.12384>
- Basok, Tanya/ Bélanger, Danièle/ Rojas Wiesner, Martha L., et al. (2015). *Rethinking Transit Migration: Precarity, Mobility and Self-Making in Mexico*. *Mobility & Politics*: Palgrave Macmillan UK.
- Bauer, Isabella (2017). *Unterbringung von Flüchtlingen in deutschen Kommunen: Konfliktmediation und lokale Beteiligung*. Flucht: Forschung und Transfer (State-of-Research Papier No. 10). Osnabrück, Bonn. abgerufen von <https://flucht-forschung-transfer.de/konfliktmediation-kommunikation-und-kommunale-moderation-in-aufnahmeländern/>
- Baumann, Mechthild/Lorenz, Astrid/Rosenow, Kerstin (Eds.) (2011). *Crossing and controlling borders: Immigration policies and their impact on migrants' journeys*. *Political sciences*. Opladen: Budrich UniPress.
- Bauman, Zygmunt (2003). *Flüchtige Moderne*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Bauman, Zygmunt (2005). *Verworfenes Leben. Die Ausgegrenzten der Moderne*. Hamburg: Hamburger Edition.
- Bayer, Marion/Speer, Marc (2013). *Ungarn-Flüchtlinge zwischen Haft und Obdachlosigkeit: Aktualisierung und Ergänzung des Berichts vom März 2012*.
- Beck, Ulrich (2007). Beyond class and nation: reframing social inequalities in a globalizing world. *The British Journal of Sociology*, 58(4), 679–705.
- Belloni, Milena (2016). Refugees as Gamblers: Eritreans Seeking to Migrate Through Italy. *Journal of Immigrant & Refugee Studies*, 14(1), 104–119. <https://doi.org/10.1080/15562948.2015.1060375>
- BenEzer, Gadi/ Zetter, Roger (2015). Searching for Directions: Conceptual and Methodological Challenges in Researching Refugee Journeys. *Journal of Refugee Studies*, 28(3), 297–318. <https://doi.org/10.1093/jrs/feu022>
- Betts, Alexander/ Bloom, Louise/ Kaplan, Josiah, et al. (2017). *Refugee Economies: Forced Displacement and Development*. Oxford: Oxford University Press.
- Beznec, Barbara/ Speer, Marc/ Mitrović, Marta S. (2016). Governing the Balkan route: Macedonia, serbia and the european Border regime. *Belgrade: Research Paper Series of Rosa Luxemburg Stiftung South East Europe*. (5).
- Bigo, Didier (2001). Migration and Security. In Virginie Guiraudon/Christian Joppke (Hrsg.), *Controlling a New Migration World* (121–145). London/New York: Routledge.
- Bilger, Veronika/ Hofmann, Martin/ Jandl, Michael (2006). Human Smuggling as a Transnational Service Industry: Evidence from Austria. *International migration*, 44(4), 59–

93. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2435.2006.00380.x>

- Bissel, David/Fuller, Gillian (Eds.) (2011). *Stillness in a Mobile World*. Abingdon / New York: Routledge.
- Bissell, David/ Adey, Peter/ Laurier, Eric (2011). Introduction to the Special Issue on Geographies of the Passenger. *Journal of Transport Geography*, 19(5), 1007–1009. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.06.002>
- Black, Richard/ Arnell, Nigel W./ Adger, W. N., et al. (2013). Migration, immobility and displacement outcomes following extreme events. *Environmental Science & Policy*, 27, S32–S43.
- Black, Richard/ Collyer, Michael (2014). ‘Trapped’ Populations: Limits in mobility at times of crisis. In Susan Martin/Sanjula Weerasinghe/Abbie Taylor (Hrsg.), *Humanitarian Crises and Migration: Causes, consequences and responses* (287–305). New York, Abingdon: Routledge.
- Blaschka-Eick, Simone/Heß, Karin (Eds.) (2011). *Fluchtgeschichten: Aus und nach Deutschland. Biographien und Hintergründe 1933–2011*. Bremerhaven: edition DAH.
- Boehm, Deborah A. (2011). US-Mexico Mixed Migration in an Age of Deportation: An Inquiry into the Transnational Circulation of Violence. *Refugee Survey Quarterly*, 30(1), 1–21. <https://doi.org/10.1093/rsq/hdq042>
- Bohle, Hans-Georg (2007). Geographies of Violence and Vulnerability: An Actor-Oriented Analysis of the Civil War in Sri Lanka. *Erdkunde*, 61(2), 129–146. <https://doi.org/10.3112/erdkunde.2007.02.01>
- Böhme, Marcus/ Gröger, André/ Stöhr, Tobias (2017). *Searching for a Better Life: Now-casting International Migration with Online Search Keywords*. Kiel. abgerufen von Institut für Weltwirtschaft, Mercator Dialogue on Asylum and Migration (MEDAM) website: <http://www.ifw-members.ifw-kiel.de/publications/searching-for-a-better-life-now-casting-international-migration-with-online-search-keywords/searching-for-a-better-life-now-casting-international-migration-with-online-search-keywords>
- Bohnet, Heidrun/ Mielke, Katja/ Rudolf, Markus, et al. (2015). *Protected Rather Than Protracted: Strengthening Displaced Persons in Peace Processes: A State-of-the-art Paper*. BICC Working Paper 3/2015. Bonn. abgerufen von Bonn International Center for Conversion (BICC) website: <https://www.bicc.de/publications/publicationpage/publication/protected-rather-than-protracted-strengthening-displaced-persons-in-peace-processes-631/>
- Bohnet, Heidrun (2016). *Back to turmoil: Refugee and IDP return to and within South Sudan*. BICC Working Paper 7/2016. Bonn. abgerufen von Bonn International Center for Conversion (BICC) website: <https://www.bicc.de/publications/publicationpage/publication/back-to-turmoil-refugee-and-idp-return-to-and-within-south-sudan-659/>
- Bojadžijev, Manuela (2007). Najkraći put u svet - Der kürzeste Weg in die Welt: Migration, Bürgerrechte und die EU in den Staaten des ehemaligen Jugoslawiens. In *Transit Migration*

- Forschungsgruppe (Hrsg.), *Turbulente Ränder. Neue Perspektiven auf Migration an den Grenzen Europas* (87–105). Bielefeld: transcript.
- Borri, Giulia/ Fontanari, Elena (2015). Lampedusa in Berlin: (Im)Mobilität innerhalb des europäischen Grenzregimes. *PERIPHERIE*, 35(138/139), 193–211. abgerufen von http://www.zeitschrift-peripherie.de/138-139_05_Borri-u-Fontanari.pdf
- Bourdieu, Pierre (1998). *Praktische Vernunft: Zur Theorie des Handelns*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Brachet, Julien (2012). Stuck in the Desert: Hampered Mobility among Transit Migrants in Northern Niger. In Jocelyne Streiff-Fénart/Aurelia Segatti (Hrsg.), *African studies / migration studies. The challenge of the threshold: border closures and migration movements in Africa*, 73–88. Lanham, Md. u.a.: Lexington Books.
- Bradley, Megan (2014). Forced Migration in Central America and the Caribbean: Cooperation and Challenges. In Elena Fiddian-Qasmiyeh, et al. (Hrsg.), *The Oxford Handbook of Refugee and Forced Migration Studies* (664–676).
- Bredeloup, Sylvie (2013). The figure of the adventurer as an African migrant. *Journal of African Cultural Studies*, 25(2), 170–182. <https://doi.org/10.1080/13696815.2012.751870>
- Brian, Tara/Laczko, Frank (Eds.) (2014). *Fatal Journeys. Tracking Lives Lost during Migration*. Geneva: International Organisation for Migration (IOM).
- Brigden, Noelle K./ Mainwaring, Cetta (2016). Matryoshka Journeys: Im/mobility During Migration. *Geopolitics*, 21(2), 407–434.
- Brigden, Noelle K. (2018). Gender mobility: Survival plays and performing Central American migration in passage. *Mobilities*, 13(1), 111–125. <https://doi.org/10.1080/17450101.2017.1292056>
- Brinkbäumer, Klaus (2006). *Der Traum vom Leben. Eine afrikanische Odyssee*. Frankfurt a.M.: S. Fischer.
- Brücker, Herbert/ Kunert, Astrid/ Mangold, Ulrike, et al. (2016). *Geflüchtete Menschen in Deutschland: Eine qualitative Befragung* (IAB-Forschungsbericht No. 9/2016). Nürnberg. abgerufen von Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) website: <http://doku.iab.de/forschungsbericht/2016/fb0916.pdf>
- Brücker, Herbert/ Rother, Nina/Schupp, Jürgen (2016). *IAB-BAMF-SOEP-Befragung von Geflüchteten: Überblick und erste Ergebnisse* (IAB-Forschungsbericht No. 14/2016). Nürnberg. abgerufen von <http://doku.iab.de/forschungsbericht/2016/fb1416.pdf>
- Brun, Cathrine (2015). Active waiting and changing hopes: Toward a Time Perspective on Protracted Displacement. *Social Analysis*, 59(1), 19.
- Campana, Paolo (2018). Out of Africa: The Organization of Migrant Smuggling across the Mediterranean. *European Journal of Criminology*. Advance online publication. <https://doi.org/10.1177/1477370817749179>

- Cardoso, Lauren F./ Shuman, Sara/ Saliba, Samer (2017). *Violence in the City: A Systematic Review of the Drivers of Violence against Displaced Populations in Urban Crisis and Post-crisis Settings*. London. abgerufen von International Rescue Committee (IRC) website: <https://www.rescue-uk.org/report/violence-city-systematic-review-drivers-violence-against-displaced-populations-urban-crisis>
- Carling, Jørgen (2002). Migration in the age of involuntary immobility: Theoretical reflections and Cape Verdean experiences. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 28(1), 5–42.
- Carling, Jørgen (2007). Unauthorized Migration from Africa to Spain. *International migration*, 45(4), 3–37. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2435.2007.00418.x>
- Carling, Jørgen/ Collins, Francis (2018). Aspiration, desire and drivers of migration. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 44(6), 909–926. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2017.1384134>
- Carling, Jørgen/ Schewel, Kerilyn (2018). Revisiting aspiration and ability in international migration. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 44(6), 945–963. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2017.1384146>
- Carling, Jørgen (2019). *Key concepts and definitions in the migration-development nexus: MIGNEX Project Handbook, chapter 2. Aligning Migration Management and the Migration-Development Nexus (MIGNEX)*. abgerufen von MIGNEX website: <https://www.mignex.org/publications/2-key-concepts-and-definitions-migration-development-nexus>
- Castells, Manuel (2004). *Der Aufstieg der Netzwerkgesellschaft. Das Informationszeitalter, Band 1*. Opladen: Leske&Budrich.
- Choplin, Armelle/ Lombard, Jérôme (2013). Stranded in Mauretania: Sub-Saharan Migrants in Post-Transit Context. In Alessandro Triulzi/Robert McKenzie (Hrsg.), *Long Journeys. African Migrants on the Road* (67–92). Leiden: Brill.
- Christ, Simone/ Meininghaus, Esther/ Röing, Tim (2017). „All Day Waiting“: Konflikte in Unterkünften für Geflüchtete in NRW (BICC Working Paper No. 3/2017). Bonn. abgerufen von Bonn International Center for Conversion (BICC) website: https://www.bicc.de/uploads/tx_bicctools/BICC_WP_3_2017_web.pdf
- Collyer, Michael (2006). *States of insecurity: Consequences of Saharan transit migration* (COMPAS Working Paper No. 31). University of Oxford.
- Collyer, Michael (2007). In-between Places: Trans-Saharan Transit Migrants in Morocco and the Fragmented Journey to Europe. *Antipode*, 39(4), 668–690. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2007.00546.x>
- Collyer, Michael (2010). Stranded Migrants and the Fragmented Journey. *Journal of Refugee Studies*, 23(3), 273–293. <https://doi.org/10.1093/jrs/feq026>
- Collyer, Michael/ Düvell, Frank/ Haas, Hein de (2012). Critical Approaches to Transit Migration. *Population, Space and Place*, 18(4), 407–412. <https://doi.org/10.1002/psp.630>
- Conlon, Deirdre (2011). Waiting: Feminist perspectives on the spacings/timings of migrant (im) mobility. *Gender, Place & Culture*, 18(3), 353–360.

- Cossor, Elizabeth/ Frouws, Bram (2016). *Young and on the move: Children and youth in mixed migration flows within and from the Horn of Africa*. Regional Mixed Migration Secretariat (RMMS) (mixed migration research series. explaining people on the move No. 10). abgerufen von Save the Children website: https://resourcecentre.savethechildren.net/node/10080/pdf/young_and_on_the_move_sep_2016.pdf
- Coutin, Susan B. (2005). Being En Route. *American Anthropologist*, 107(2), 195–206. <https://doi.org/10.1525/aa.2005.107.2.195>
- Cranston, Sophie/ Schapendonk, Joris/ Spaan, Ernst (2018). New directions in exploring the migration industries: Introduction to special issue. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 44(4), 543–557. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2017.1315504>
- Crawley, Heaven/ Düvell, Franck/ Jones, Katharine, et al. (2016). *Destination Europe? Understanding the dynamics and drivers of Mediterranean migration in 2015: MEDMIG Final Report*. abgerufen von Unravelling the Mediterranean Migration Crisis (MEDMIG) website: www.medmig.info/research-brief-destination-europe/
- Crawley, Heaven/ Düvell, Franck/ Jones, Katharine, et al. (2016). *Understanding dynamics migration to Greece and the EU: Drivers, decisions and destinations* (Unravelling the European Migration Crisis).
- Crawley, Heaven/ Düvell, F./ Sigona, N., et al. (2016). *Unpacking a rapidly changing scenario: migration flows, routes and trajectories across the Mediterranean: Unravelling the Mediterranean Migration Crisis (MEDMIG)*. Research Brief No. 1.
- Crawley, Heaven/ Skleparis, Dimitris (2017). Refugees, migrants, neither, both: Categorical fetishism and the politics of bounding in Europe's 'migration crisis'. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 1–17. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2017.1348224>
- Cresswell, Tim (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society & Space*, 28(1), 17.
- Cresswell, Tim/ Merriman, Peter (Eds.) (2011). *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham / Burlington: Ashgate.
- Cross, Hannah M. (2011). Rents, rights, rejections and resistance: West African migrants, the EU's migration regime and militarisation in Mauritania. *The International Journal of Human Rights*, 15(6), 827–846.
- Cuttitta, Paolo (2017). Zwischen De- und Repolitisierung. Nichtstaatliche search and Rescue-Akteure an der Eu-Mittelmeergrenze. In Sabine Hess, et al. (Hrsg.), *Der lange Sommer der Migration* (115–125). Assoziation A.
- Cvajner, Martina/ Sciortino, Giuseppe (2010). Theorizing Irregular Migration: The Control of Spatial Mobility in Differentiated Societies. *European Journal of Social Theory*, 13(3), 389–404. <https://doi.org/10.1177/1368431010371764>
- d'Angelo, Alessio/ Blitz, Brad/ Kofman, Eleonore, et al. (2017). *Mapping refugee reception in the Mediterranean: First Report of the Evi-Med Project*. abgerufen von www.mdx.ac.uk/evimed

- Dahinden, Janine (2017). Transnationalism reloaded: The historical trajectory of a concept. *Ethnic and Racial Studies*, 40(9), 1474–1485. <https://doi.org/10.1080/01419870.2017.1300298>
- Damir-Geilsdorf, Sabine/ Sabra, Martina (2016). *Waiting alone in Aleppo, a lot has changed. Only women and old persons are left.”: Impacts of living apart from the family and effects on gender norms, family roles, and care arrangements for Syrian asylum-seekers in Germany*. Draft of Paper presented at a conference of UN Women, in partnership with the Center for Global Affairs and NYU School of Professional Studies: “Families on the Move”. abgerufen von UN Women website: <http://www.unwomen.org/-/media/headquarters/attachments/sections/news/stories/2017/families-on-the-move-geilsdorf-sabra-waiting-alone-in-aleppo.pdf?vs=614>
- Daniş, A. D./ Taraghi, Cherie/ Pérouse, Jean-François (2009). ‘Integration in Limbo’: Iraqi, Afghan, Maghrebi and Iranian Migrants in Istanbul. In Ahmet İçduygu/Kemal Kirişçi (Hrsg.), *Land of Diverse Migrations - Challenges of Emigration and Immigration in Turkey*. MiReKoC Migration Research 10 (443–636). Istanbul: Istanbul Bilgi University Press.
- Davy, Deanna (2017). *Unpacking the myths: Human smuggling from and within the Horn of Africa* (RMMS Briefing Paper No. 6).
- Derluyn, Ilse/ Lippens, Valesca/ Verachtert, Tony, et al. (2010). Minors travelling alone: a risk group for human trafficking? *International migration*, 48(4), 164–185.
- Di Nicola, Andrea/ Musumeci, Giampaolo (2015). *Bekenntnisse eines Menschenhändlers: Das Milliardengeschäft mit den Flüchtlingen*. Schriftenreihe: Vol. 1621. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung.
- Dimitriadi, Angeliki (2017). In Search of Asylum: Afghan Migrants in Greece. *European Journal of Migration and Law*, 19(1), 57–76. <https://doi.org/10.1163/15718166-12342115>
- Dowd, Rebecca (2008). *Trapped in Transit: The plight and human rights of stranded migrants*. Geneva.
- Dünnwald, Stephan (2010). Politiken der „freiwilligen“ Rückführung. In Sabine Hess/Bernd Kasperek (Hrsg.), *Grenzregime: Diskurse, Praktiken, Institutionen in Europa* (179–199). Berlin / Hamburg: Assoziation A.
- Dünnwald, Stephan (2014). Blick von Bamako auf die europäische Grenze. In Lisa-Marie Heimeshoff, et al. (Hrsg.), *Grenzregime II: Migration, Kontrolle, Wissen. Transnationale Perspektiven* (58–74). Berlin / Hamburg: Assoziation A.
- Dünnwald, Stephan (2015). Remote Control? Europäisches Migrationsmanagement in Mauretanien und Mali. *movements. Journal für kritische Migrations- und Grenzregimeforschung*, 1(1).
- Düvell, Franck (2006). *Europäische und internationale Migration. Einführung in historische, soziologische und politische Analysen. Europäisierung. Beiträge zur transnationalen und transkulturellen Europadebatte Bd. 5*. Hamburg: LitVerlag.
- Düvell, Franck (2008). Ukraine – immigration and transit country for Chechen refugees. In Alexander Janda/Norbert Leitner/Mathias Vogl (Hrsg.), *Chechens in the European Union* (79–92). Wien: Österreichischer Integrationsfonds.

- Düvell, Franck/Vollmer, Bastian (2009). *Irregular Migration in and from the Neighbourhood of the EU. A comparison of Morocco, Turkey and Ukraine* (Overview Transit Migration Report (D10) prepared under the research project CLANDESTINO Undocumented Migration: Counting the Uncountable. Data and Trends Across Europe, funded by the European Commission).
- DWDS (2019). Reise, die. Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache. abgerufen von <https://dwds.de/wb/Reise>
- Emmer, Martin/ Richter, Carola/ Kunst, Marlene (2016). *Flucht 2.0: Mediennutzung durch Flüchtlinge vor, während und nach der Flucht*. Berlin: Freie Universität Berlin.
- Engler, Markus (2015). *Sicherer Zugang: Die humanitären Aufnahmeprogramme für syrische Flüchtlinge in Deutschland*. Berlin. abgerufen von Policy Brief des Sachverständigenrats (SVR) deutscher Stiftungen für Integration und Migration website: <https://www.svr-migration.de/publikationen/sicherer-zugang/>
- Engler, Markus (2018). *Das globale Flüchtlingsregime: Konzeptionen, Flüchtlingsbegriffe und Verantwortungsteilung*. Flucht: Forschung und Transfer (State-of-Research Papier No. 06). Osnabrück, Bonn. abgerufen von Institut für Migrationsforschung und Interkulturelle Studien (IMIS); Bonn International Center for Conversion (BICC) website: <https://flucht-forschung-transfer.de/schutzregime/>
- Ensor, Marisa O./Goździak, Elżbieta M. (Eds.) (2017). *Children and Forced Migration: Durable Solutions During Transient Years*: Springer.
- Erdal, Marta B./ Oeppen, Ceri (2013). Migrant Balancing Acts: Understanding the Interactions Between Integration and Transnationalism. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 39(6), 867–884. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2013.765647>
- Erdal, Marta B./ Oeppen, Ceri (2018). Forced to leave? The discursive and analytical significance of describing migration as forced and voluntary. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 44(6), 981–998. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2017.1384149>
- Etzold, Benjamin (2009). *Illegalisierte Migration in der Flüssigen Moderne. Migration aus Afrika und die europäische Grenzsicherungspolitik. Entwicklungsforschung: Beiträge zu interdisziplinären Studien in Ländern des Südens*. Berlin: Wissenschaftlicher Verlag Berlin.
- Etzold, Benjamin/ Sakdapolrak, Patrick (2012). Globale Arbeit - lokale Verwundbarkeit: Internationale Arbeitsmigration aus der Perspektive der geographischen Verwundbarkeitsforschung. *IMIS Beiträge*, 42/2011(Migration und Entwicklung aus geographischer Perspektive), 131–163.
- Etzold, Benjamin (2017). Mobility, Space and Livelihood Trajectories: New Perspectives on Migration, Translocality and Place-Making for Livelihood Studies. In Leo de Haan (Hrsg.), *Livelihoods and Development: New Perspectives* (44–68). Leiden/Boston: Brill. https://doi.org/10.1163/9789004347182_004
- Etzold, Benjamin/ Belloni, Milena/King, Russell, et al. (2019). *Transnational Figurations of Displacement* (TRAFIG Working Paper No. 1). Bonn.

- Ewert, Lina (2017). Suchen. Retten. Legalisieren: Chancen und Grenzen zivilgesellschaftlicher Seenotrettung am Beispiel der Organisation Sea Watch. In Sabine Hess, et al. (Hrsg.), *Der lange Sommer der Migration* (126–136). Assoziation A.
- Faist, Thomas/ Fauser, Margit/ Reisenauer, Eveline (2013). *Transnational Migration. Immigration and society series*. Cambridge u.a.: Polity Press.
- Faist, Thomas/ Bilecen, Başak/ Bargłowski, Karolina, et al. (2015). Transnational Social Protection: Migrants' Strategies and Patterns of Inequalities. *Population, Space and Place*, 21(3), 193–202. <https://doi.org/10.1002/psp.1903>
- Fargues, Philippe (2009). Work, Refuge, Transit: An Emerging Pattern of Irregular Immigration South and East of the Mediterranean. *International Migration Review*, 43(3), 544–577. <https://doi.org/10.1111/j.1747-7379.2009.00777.x>
- Fargues, Philippe (2017). *Four decades of cross-mediterranean undocumented migration to Europe: a review of the evidence*. Geneva. abgerufen von International Organisation for Migration (IOM) website: https://publications.iom.int/system/files/pdf/four_decades_of_cross_mediterranean.pdf
- Faßbender, Miriam (2014). *2850 Kilometer. Mohamed, Jerry und ich unterwegs in Afrika. Tagebuch einer Flucht*. Frankfurt a.M.: Westend.
- Feltes, Thomas/ Goeckenjan, Ingke/ Hoven, Elisa, et al. (2018). *Opfererfahrungen von Geflüchteten in Deutschland: Übersichtsarbeit zum Stand der Forschung* (Arbeitspapier No. 2). Bochum. abgerufen von Ruhr-Universität Bochum website: http://flucht.rub.de/images/arbeitspapiere/arbeitspapier02_flucht_als_sicherheitsproblem.pdf
- Fiddian-Qasmiyeh, Elena/ Loescher, Gil/ Long, Katy, et al. (2014). Introduction: Refugee and Forced Migration Studies in Transition. In Elena Fiddian-Qasmiyeh, et al. (Hrsg.), *Oxford handbooks. The Oxford Handbook of Refugee and Forced Migration Studies*, 1–19. Oxford u.a.: Oxford Univ. Press.
- Fiedler, Anke (2016). Information to go: Kommunikation im Prozess der Migration am Beispiel syrischer und irakischer Flüchtlinge auf ihrem Weg nach Deutschland. *Global Media Journal - German Edition*, 6(2016)(1). abgerufen von https://www.db-thueringen.de/receive/dbt_mods_00029489
- Fischel de Andrade, Jose H. (2014). Forced Migration in South America. In Elena Fiddian-Qasmiyeh, et al. (Hrsg.), *The Oxford Handbook of Refugee and Forced Migration Studies* (651–663).
- FitzGerald, David S./ Arar, Rawan (2018). The Sociology of Refugee Migration. *Annual Review of Sociology*, 44(1), 387–406. <https://doi.org/10.1146/annurev-soc-073117-041204>
- Flahaux, Marie-Laurence/ Haas, Hein de (2016). African migration: trends, patterns, drivers. *Comparative Migration Studies*, 4(1), 1.
- Freedman, Jane (2016). Engendering Security at the Borders of Europe: Women Migrants and the Mediterranean 'Crisis'. *Journal of Refugee Studies*, 29(4), 568–582.

- Fresia, Marion/ Känel, Andreas von (2016). Beyond Space of Exception? Reflections on the Camp through the Prism of Refugee Schools. *Journal of Refugee Studies*, 29(2), 250–272.
- Friese, Heidrun (2010). The Limits of Hospitality: Political Philosophy, Undocumented Migration and the Local Arena. *European Journal of Social Theory*, 13(3), 323–341. <https://doi.org/10.1177/1368431010371755>
- Friese, Heidrun (2014). *Grenzen der Gastfreundschaft: Die Bootsflüchtlinge von Lampedusa und die europäische Frage*: transcript Verlag.
- Frontex (2016). *Risk Analysis for 2016*. Warsaw. abgerufen von <http://frontex.europa.eu/publications/>
- Frontex (2019). *Risk Analysis for 2019*. Warsaw. abgerufen von FRONTEX - European Border and Coast Guard Agency website: https://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Risk_Analysis/Risk_Analysis_for_2019.pdf
- Frouws, Bram/ Phillips, Melissa/ Hassan, Ashraf, et al. (2016). *Getting to Europe the 'WhatsApp' way: The use of ICT in contemporary mixed migration flows to Europe* (RMMS Briefing Paper No. 2). Geneva. abgerufen von Danish Refugee Council (DRC); Regional Mixed Migration Secretariat (RMMS) website: http://regionalmms.org/images/briefing/Social_Media_in_Mixed_Migration.pdf
- Frouws, Bram/Horwood, Christopher (2017). *Smuggled South: An updated overview of mixed migration from the Horn of Africa to southern Africa with specific focus on protections risks, human smuggling and trafficking*.
- Gaibazzi, Paolo (2015). *Bush Bound: Young Men and Rural Permanence in Migrant West Africa*. New York, Oxford: Berghahn Books.
- Gaibazzi, Paolo/Bellagamba, Alice/Dünnwald, Stephan (Eds.) (2017). *EurAfrican Borders and Migration Management: Political Cultures, Contested Spaces, and Ordinary Lives*. New York: Palgrave Macmillan.
- Galos, Eliza/ Bartolini, Laura/ Cook, Harry, et al. (2017). *Migrant Vulnerability to Human Trafficking and Exploitation: Evidence from the Central and Eastern Mediterranean Migration Routes* (Displacement Tracking Matrix). Geneva. abgerufen von International Organisation for Migration (IOM) website: http://migration.iom.int/docs/migrant_vulnerability_to_human_trafficking_and_exploitation_November_2017.pdf
- Gammeltoft-Hansen, Thomas/Nyberg Sorensen, Ninna (Eds.) (2013). *The Migration Industry and the Commercialization of International Migration*. London / New York: Routledge.
- Gammeltoft-Hansen, Thomas (2013). The rise of the private border guard: Accountability and responsibility in the migration control industry. In Thomas Gammeltoft-Hansen/ Ninna Nyberg Sorensen (Hrsg.), *The Migration Industry and the Commercialization of International Migration* (128–151). London / New York: Routledge.
- Gatti, Fabrizio (2010). *Bilal. Als Illegaler auf dem Weg nach Europa*. München: Verlag Kunstmann.

- Geiger, Martin (2019). *Grenze und Flucht*. Flucht: Forschung und Transfer (State-of-Research Papier No. 05). Osnabrück, Bonn. abgerufen von Institut für Migrationsforschung und Interkulturelle Studien (IMIS); Bonn International Center for Conversion (BICC) website: <https://flucht-forschung-transfer.de/grenze-grenzschutz-und-grenzpolitik/>
- Gerard, Alison/ Pickering, Sharon (2013). Gender, Securitization and Transit: Refugee women and the journey to the EU. *Journal of Refugee Studies*, 27(3), 338–359.
- Ghebregziabher, Habtom M./ Motzafi-Haller, Pnina (2015). Eritrean Women Asylum Seekers in Israel: From a Politics of Rescue to Feminist Accountability. *Journal of Refugee Studies*, 28(4), 570–594. <https://doi.org/10.1093/jrs/fev006>
- Giddens, Anthony (1997). *Die Konstitution der Gesellschaft. Grundzüge einer Theorie der Strukturierung* (3.Auflage). Frankfurt am Main: Campus.
- Gillespie, Marie/ Ampofo, Lawrence/ Cheesman, Margaret, et al. (2016). *Mapping Refugee Media Journeys: Smartphones and Social Media Networks*. abgerufen von The Open University; France Médias Monde website: http://www.open.ac.uk/ccig/sites/www.open.ac.uk/ccig/files/Mapping%20Refugee%20Media%20Journeys%2016%20May%20FIN%20MG_0.pdf
- Gill, Nick/ Caletrió, Javier/ Mason, Victoria (2011). Introduction: Mobilities and Forced Migration. *Mobilities*, 6(3), 301–316. <https://doi.org/10.1080/17450101.2011.590032>
- Glick Schiller, Nina/ Salazar, Noel B. (2013). Regimes of Mobility Across the Globe. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 39(2), 183–200. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2013.723253>
- Goeke, Pascal (2007). *Transnationale Migrationen: Post-jugoslawische Biografien in der Weltgesellschaft*. Bielefeld: transcript Verlag.
- Göler, Daniel (2015). Der Westbalkan als Quell- und Transitraum von Fluchtmigration: Quo vaditis? *Südosteuropa Mitteilungen*, 2015(06), 6–19.
- Grawert, Elke/ Mielke, Katja (2018). *Coping with protracted refugee situations: How Afghans secure their livelihood in Afghanistan, Iran and Pakistan* (Working Paper No. 2/2018). Bonn. abgerufen von Bonn International Center for Conversion (BICC) website: https://www.bicc.de/uploads/tx_bicctools/BICC_Working_paper_2_2018.pdf
- Grawert, Elke (2018). *Rückkehr und Reintegration Geflüchteter*. Flucht: Forschung und Transfer (State-of-Research Papier No. 11). Osnabrück, Bonn. abgerufen von Institut für Migrationsforschung und Interkulturelle Studien (IMIS); Bonn International Center for Conversion (BICC) website: <https://flucht-forschung-transfer.de/rueckkehr-und-reintegration-von-fluechtlingen-2/>
- Greiner, Clemens/ Sakdapolrak, Patrick (2013). Translocality: Concepts, Applications and Emerging Research Perspectives. *Geography Compass*, 7(5), 373–384. <https://doi.org/10.1111/gec3.12048>
- Guevara González, Yaatsil (2018). Navigating with Coyotes: Pathways of Central American Migrants in Mexico's Southern Borders. *Annals of the Association of American Geographers*, 676(1), 194–211.

- Haas, Hein de (2008a). *Irregular migration from West Africa to the Maghreb and the European Union: An Overview of Recent Trends* (Report No. 32 No. 7). Geneva.
- Haas, Hein de (2008b). The Myth of Invasion. The inconvenient realities of African migration to Europe. *Third World Quarterly*, 29(7), 1305–1322.
- Haas, Hein de (2011). *The determinants of international migration: Conceptualizing policy, origin and destination effects*. DEMIG project paper 2 (IMI Working Papers No. 32). abgerufen von International Migration Institute (IMI) website: <https://ora.ox.ac.uk/objects/uuid:0b10d9e8-810e-4f49-b76f-ba4d6b1faa86>
- Haas, Hein de (2014). *Migration Theory: Quo vadis?* DEMIG project paper 24 (IMI Working Paper No. 100). Oxford.
- Hage, Ghassan (2009). Introduction. In Ghassan Hage (Hrsg.), *waiting*. Melbourne university Press.
- Hagen-Zanker, Jessica/ Mallett, Richard (2016). *Journeys to Europe: The role of policy in migrant decision-making* (ODI Insights). London. abgerufen von Overseas Development Institute (ODI) website: <https://www.odi.org/publications/10317-journeys-europe-role-policy-migrant-decision-making>
- Hahn, Hans P./Klute, Georg (Eds.) (2007). *Cultures of Migration: African Perspectives*. Berlin: LIT Verlag.
- Hammond, John L. (1993). War-Uprooting and the Political Mobilization of Central American Refugees. *Journal of Refugee Studies*, 6(2), 105–122. <https://doi.org/10.1093/jrs/6.2.105>
- Hamood, Sara (2006). *African transit migration through Libya to Europe: the human cost*. American University in Cairo, Forced Migration and Refugee Studies.
- Hannam, Kevin/ Sheller, Mimi/ Urry, John (2006). Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities*, 1(1), 1–22. <https://doi.org/10.1080/174501005000489189>
- Harpviken, Kristian B. (2014). Split Return: Transnational Household Strategies in Afghan Repatriation. *International Migration*, 52(6), 57–71. <https://doi.org/10.1111/imig.12155>
- Haug, Sonja/ Currell, Edda/ Lochner, Susanne, et al. (2017). *Asylsuchende in Bayern: Eine quantitative und qualitative Studie. Abschlussbericht*. München.
- Heck, Gerda (2010). „Die beste Reise meines Lebens“: Migrationsmanagement und migrantische Strategien am Beispiel Marokkos. In Sabine Hess/Bernd Kasperek (Hrsg.), *Grenzregime: Diskurse, Praktiken, Institutionen in Europa* (43-56). Berlin / Hamburg: Assoziation A.
- Heck, Gerda (2014). Ankommen, ohne bleiben zu wollen. Zu Lebensbedingungen und Alltagsstrategien kongolesischer Migrant_innen in der Türkei. In Lisa-Marie Heimeshoff, et al. (Hrsg.), *Grenzregime II: Migration, Kontrolle, Wissen. Transnationale Perspektiven* (98–111). Berlin / Hamburg: Assoziation A.

- Heimeshoff, Lisa-Marie/Hess, Sabine/Kron, Stefanie, et al. (Eds.) (2014). *Grenzregime II: Migration, Kontrolle, Wissen. Transnationale Perspektiven*. Berlin / Hamburg: Assoziation A.
- Herman, Emma (2006). Migration as a Family Business: The Role of Personal Networks in the Mobility Phase of Migration. *International migration*, 44(4), 191–230. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2435.2006.00384.x>
- Hernández-León, Rubén (2013). Conceptualizing the migration industry. In Thomas Gammeltoft-Hansen/Ninna Nyberg Sorensen (Hrsg.), *The Migration Industry and the Commercialization of International Migration* (24–44). London / New York: Routledge.
- Heß, Karin (2011). Biographien. In Simone Blaschka-Eick/Karin Heß (Hrsg.), *Fluchtgeschichten: Aus und nach Deutschland. Biographien und Hintergründe 1933-2011* (26–67). Bremerhaven: edition DAH.
- Hess, Sabine/Kasperek, Bernd (Eds.) (2010). *Grenzregime: Diskurse, Praktiken, Institutionen in Europa*. Berlin / Hamburg: Assoziation A.
- Hess, Sabine (2012). De-naturalising transit migration. Theory and methods of an ethnographic regime analysis. *Population, Space and Place*, 18(4), 428–440. <https://doi.org/10.1002/psp.632>
- Hess, Sabine/Kasperek, Bernd/Kron, Stefanie, et al. (Eds.) (2017). *Der lange Sommer der Migration*: Assoziation A.
- Hillmann, Felicitas (2016). *Migration: Eine Einführung aus sozialgeographischer Perspektive. Sozialgeographie kompakt: Vol. 4*. Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
- Hlavin-Schulze, Karin (1998). „Man reist ja nicht, um anzukommen“: *Reisen als kulturelle Praxis*. Frankfurt a.M.: Campus.
- Holert, Tom/ Terkessidis, Mark (2006). *Fliehkraft. Gesellschaft in Bewegung - von Migranten und Touristen*. Köln: Kiepenheuer & Witsch.
- Horst, Cindy (2006). *Transnational Nomads: How Somalis cope with Refugee Life in the Dadaab Camps of Kenya. Studies in Forced Migration: Vol. 19*. New York, Oxford: Berghahn Books.
- Horst, Cindy (2008). The Role of Remittances in the Transnational Livelihood Strategies of Somalis. In Ton van Naerssen/Ernst Spaan/Annelies Zoomers (Hrsg.), *Global Migration and Development* (91–107). New York / Abingdon: Routledge.
- Horstmann, Alexander (2011). Ethical Dilemmas and Identifications of Faith-Based Humanitarian Organizations in the Karen Refugee Crisis. *Journal of Refugee Studies*, 24(3), 513–532. <https://doi.org/10.1093/jrs/fer031>
- Horstmann, Alexander (2014). Stretching the Border: Confinement, Mobility and the Refugee Public among Karen Refugees in Thailand and Burma. *Journal of Borderlands Studies*, 29(1), 47–61. <https://doi.org/10.1080/08865655.2014.892692>

- Hovil, Lucy/Oette, Lutz (2017). *Tackling the root causes of human trafficking and smuggling from Eritrea: The need for an empirically grounded EU policy on mixed migration in the Horn of Africa*.
- Hristova, Tsvetelina/ Apostolova, Raia/Deneva, Neda, et al. (2014). *Gefangen in Europas Morast: Die Situation von Asylsuchenden und Flüchtlingen in Bulgarien*.
- Hyndman, Jennifer (2003). Preventive, Palliative, or Punitive? Safe Spaces in Bosnia-Herzegovina, Somalia, and Sri Lanka. *Journal of Refugee Studies*, 16(2), 167–185. <https://doi.org/10.1093/jrs/16.2.167>
- Hyndman, Jennifer/ Mountz, Alison (2008). Another Brick in the Wall? Neo-Refoulement and the Externalization of Asylum by Australia and Europe. *Government and Opposition*, 43(2), 249–269. <https://doi.org/10.1111/j.1477-7053.2007.00251.x>
- Hyndman, Jennifer/ Giles, Wenona (2011). Waiting for what? The feminization of asylum in protracted situations. *Gender, Place & Culture*, 18(3), 361–379. <https://doi.org/10.1080/0966369X.2011.566347>
- İçduygu, Ahmet/ Toktas, Sule (2002). How do Smuggling and Trafficking Operate via Irregular Border Crossings in the Middle East? Evidence from Fieldwork in Turkey. *International migration*, 40(6), 25–54. <https://doi.org/10.1111/1468-2435.00222>
- İçduygu, Ahmet (2005). *Transit Migration in Turkey: Trends, Patterns, and Issues. Cooperation project on the social integration of immigrants, migration, and the movement of persons*. Florence: European Commission, MEDA Programme.
- İçduygu, Ahmet/ Yüksek, Deniz (2012). Rethinking transit migration in Turkey: reality and re-presentation in the creation of a migratory phenomenon. *Population, Space and Place*, 18(4), 441–456. <https://doi.org/10.1002/psp.633>
- İçduygu, Ahmet/Sert, Deniz (2012). *Step-by-step Migration through Turkey: From the Indian subcontinent to Europe*.
- ICMPD/ Europol/Frontex (2011). i-Map - Interactive Map on Migration. abgerufen von <http://www.imap-migration.org/>
- Infante, Cesar/ Idrovo, Alvaro J./ Sanchez-Dominguez, Mario S., et al. (2012). Violence committed against migrants in transit: experiences on the Northern Mexican border. *Journal of immigrant and minority health*, 14(3), 449–459. <https://doi.org/10.1007/s10903-011-9489-y>
- Inhetveen, Katharina (2010). Die politische Ordnung des Flüchtlingslagers. *Akteure–Macht–Organisation. Eine Ethnographie im Südlichen Afrika*.
- IOM (2016). *Cost of Journey: Flow Monitoring Surveys: Mixed Migration Flows in the Mediterranean and Beyond*. January–November 2016 (Displacement Tracking Matrix). Geneva. abgerufen von International Organisation for Migration (IOM) website: http://migration.iom.int/docs/Flow_Monitoring_Survey_Analysis_Cost_of_Journey.pdf

- IOM (2017a). *Fatal Journeys: Improving Data on Missing Migrants*. Volume 3, Part 2. Geneva.
- IOM/ UNICEF (2017). *Harrowing Journeys: Children and youth on the move across the Mediterranean Sea, at risk of trafficking and exploitation*. Geneva, New York. abgerufen von International Organisation for Migration (IOM); United Nations Children's Fund (UNICEF) website: https://www.iom.int/sites/default/files/press_release/file/Harrowing_Journeys_Children_and_youth_on_the_move_across_the_Mediterranean.pdf
- IOM (2017b). *World Migration Report 2018*. Geneva.
- IOM (2018a). *Migrant Smuggling Data and Research: A global review of the emerging evidence base*. Volume 2. Geneva. abgerufen von International Organisation for Migration (IOM) website: <https://publications.iom.int/books/migrant-smuggling-data-and-research-global-review-emerging-evidence-base-volume-2>
- IOM (2018b). *Migration Flows to Europe: 2017 Overview*. Geneva. abgerufen von International Organisation for Migration (IOM) website: http://migration.iom.int/docs/2017_Overview_Arrivals_to_Europe.pdf
- Jacob, Daniel/ Recchia, Stefano (2018). Introduction: Safe Areas as a Response to Humanitarian Crises? *Global Responsibility to Protect*, 10(3), 281–285. <https://doi.org/10.1163/1875984X-01003002>
- Jacobsen, Karen (2014). Livelihoods and Forced Migration. In Elena Fiddian-Qasmiyeh, et al. (Hrsg.), *Oxford handbooks. The Oxford Handbook of Refugee and Forced Migration Studies*, 99–111. Oxford u.a.: Oxford Univ. Press.
- Jacome, Felipe (2008). Trans-Mexican Migration: a Case of Structural Violence. abgerufen von <http://clas.georgetown.edu/files/Trans-Mexican Migration-Felipe Jacome.pdf>
- Janicki, Jill J./ Böwing, Thomas (2010). Europäische Migrationskontrolle im Sahel: Das CIGEM in Mali. In Sabine Hess/Bernd Kasperek (Hrsg.), *Grenzregime: Diskurse, Praktiken, Institutionen in Europa* (127-143). Berlin / Hamburg: Assoziation A.
- Jefferson, Andrew/ Turner, Simon/ Jensen, Steffen (2018). Introduction: On Stuckness and Sites of Confinement. *Ethnos*, 84(1), 1–13. <https://doi.org/10.1080/00141844.2018.1544917>
- Jonsson, Gunvor (2014). Non-migrant, sedentary, immobile, or “left behind”? Reflections on the absence of Migration. In Mustafa Abdalla/Denise Dias Barros/Marina Berthet (Hrsg.), *Topics in interdisciplinary African studies: Vol. 35. Spaces in movement: New perspectives on migration in African settings*, 145–164. Köln: Rüdiger Köppe Verlag.
- Jordan, Bill/Düvell, Franck (Eds.) (2002). *Irregular Migration: The Dilemmas of Transnational Mobility*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Jünger, David (2016). *Jahre der Ungewissheit: Emigrationspläne deutscher Juden 1933–1938. Schriften des Simon-Dubnow-Instituts: Vol. 24*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- Kallius, Annastiina/ Monterescu, Daniel/ Rajaram, Prem K. (2016). Immobilizing mobility: Border ethnography, illiberal democracy, and the politics of the “refugee crisis” in Hungary. *American Ethnologist*, 43(1), 25–37.

- Kane, June (2011). *People on the move: Human trafficking and migration in Jordan, Lebanon and Syria* (CARIM Research Reports No. 04).
- Kaplan, Oliver (2017). *Resisting War: How Communities Protect Themselves*. Cambridge, New York: Cambridge University Press.
- Karakayali, Serhat (2008). *Gespenster der Migration: Zur Genealogie illegaler Einwanderung in der Bundesrepublik Deutschland*. Bielefeld: transcript Verlag.
- Kasperek, Bernd (2017). Routen, Korridore und Räume der Ausnahme. In Sabine Hess, et al. (Hrsg.), *Der lange Sommer der Migration* (38–51). Assoziation A.
- Kastner, Kristin (2013). Nigerian Border Crossers: Women Travelling to Europe by Land. In Alessandro Triulzi/Robert McKenzie (Hrsg.), *Long Journeys. African Migrants on the Road* (25–44). Leiden: Brill.
- Kastner, Kristin (2014). *Zwischen Suffering und Styling: Die lange Reise nigerianischer Migrantinnen nach Europa. Beiträge zur Afrikaforschung: Vol. 53*. Berlin: LIT Verlag.
- Kaufmann, Vincent/ Bergman, Manfred M./ Joye, Dominique (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- Klepp, Silja (2011). *Europa zwischen Grenzkontrolle und Flüchtlingsschutz: Eine Ethnographie der Seegrenze auf dem Mittelmeer*. Bielefeld: transcript Verlag.
- Koser, Khalid (2008). Why Migrant Smuggling Pays. *International migration*, 46(2), 3–26. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2435.2008.00442.x>
- Koser, Khalid (2011). The Smuggling of Refugees. In David Kyle/Rey Koslowski (Hrsg.), *Global Human Smuggling: Comparative Perspectives* (2nd ed., 256–272). Baltimore: John Hopkins University Press.
- Kotsioni, Ioanna (2016). Detention of Migrants and Asylum-Seekers: The Challenge for Humanitarian Actors. *Refugee Survey Quarterly*, 35(2), 41–55. <https://doi.org/10.1093/rsq/hdw004>
- Krause, Ulrike (2015). A Continuum of Violence? Linking Sexual and Gender-based Violence during Conflict, Flight, and Encampment. *Refugee Survey Quarterly*, 34(4), 1–19.
- Krause, Ulrike (2018). *Gewalterfahrungen von Flüchtlingen*. Flucht: Forschung und Transfer (State-of-Research Papier No. 03). Osnabrück, Bonn. abgerufen von <https://flucht-forschung-transfer.de/gewalterfahrungen-von-fluechtlingen/>
- Kreichauf, René (2018). From forced migration to forced arrival: The campization of refugee accommodation in European cities. *Comparative Migration Studies*, 6(1), 7. <https://doi.org/10.1186/s40878-017-0069-8>
- Kühne, Peter/ Rübler, Harald (2000). *Die Lebensverhältnisse der Flüchtlinge in Deutschland*. Frankfurt a.M.: Campus.

- Kunz, E. F. (1973). The Refugee in Flight: Kinetic Models and Forms of Displacement. *The International Migration Review*, 7(2), 125–146.
- Kuschminder, Katie (2017). Afghan Refugee Journeys: Onwards Migration Decision-Making in Greece and Turkey. *Journal of Refugee Studies*, fex043-fex043.
- Kutscher, Nadia/Kreß, Lisa-Marie (2015). *Internet ist gleich mit Essen. Empirische Studie zur Nutzung digitaler Medien durch unbegleitete minderjährige Flüchtlinge. Projektbericht in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Kinderhilfswerk.*
- Kyle, David/Koslowski, Rey (Eds.) (2011). *Global Human Smuggling: Comparative Perspectives* (2nd ed.). Baltimore: John Hopkins University Press.
- Lakoff, George/ Turner, Mark (2009). *More than cool reason: A field guide to poetic metaphor.* Chicago: University of Chicago Press.
- Landry, Rachel (2016). The 'humanitarian smuggling' of refugees: Criminal offence or moral obligation? *Working Paper Series*, 119.
- Lemberg-Petersen, Martin (2013). Private security companies and the European borderscapes. In Thomas Gammeltoft-Hansen/Ninna Nyberg Sorensen (Hrsg.), *The Migration Industry and the Commercialization of International Migration* (152–172). London / New York: Routledge.
- Léonard, Sarah (2010). EU border security and migration into the European Union: FRONTEX and securitisation through practices. *European Security*, 19(2), 231–254. <https://doi.org/10.1080/09662839.2010.526937>
- Levitt, Peggy/ Glick Schiller, Nina (2004). Conceptualizing Simultaneity: A Transnational Social Field Perspective on Society. *International Migration Review*, 38(3), 1002–1039.
- Lim, Soh-Leong (2009). "Loss of Connections Is Death". *Journal of Cross-Cultural Psychology*, 40(6), 1028–1040. <https://doi.org/10.1177/0022022109346955>
- Lindley, Anna (2007). *The early morning phonecall: Remittances from a refugee diaspora perspective. Working Paper No. 47.* Oxford: Centre on Migration, Policy and Society.
- Lindley, Anna (2010). Leaving Mogadishu: Towards a Sociology of Conflict-Related Mobility. *Journal of Refugee Studies*, 23(1), 2–22. <https://doi.org/10.1093/jrs/fep043>
- Lischer, Sarah K. (2014). Conflict and Crises Induced Displacement. In Elena Fiddian-Qasmiyeh, et al. (Hrsg.), *Oxford handbooks. The Oxford Handbook of Refugee and Forced Migration Studies*, 317–329. Oxford u.a.: Oxford Univ. Press.
- Long, Katy (2013). In Search of Sanctuary: Border Closures, 'Safe' Zones and Refugee Protection. *Journal of Refugee Studies*, 26(3), 458–476. <https://doi.org/10.1093/jrs/fes050>
- Lubkemann, Stephen C. (2008). Involuntary immobility: on a theoretical invisibility in forced migration studies. *Journal of Refugee Studies*, 21(4), 454–475.
- Lyytinen, Eveliina (2017). Refugees' 'Journeys of Trust': Creating an Analytical Framework to Examine Refugees' Exilic Journeys with a Focus on Trust. *Journal of Refugee Studies*, 30(4), 489–510. <https://doi.org/10.1093/jrs/few035>

- Madziva, Roda/ Zontini, Elisabetta (2012). Transnational mothering and forced migration: Understanding the experiences of Zimbabwean mothers in the UK. *European Journal of Women's Studies*, 19(4), 428–443. <https://doi.org/10.1177/1350506812466609>
- Maher, Stephanie (2018). Out of West Africa: Human Smuggling as a Social Enterprise. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 676(1), 36–56. <https://doi.org/10.1177/0002716217743935>
- Majidi, Nassim (2018). Community Dimensions of Smuggling: The Case of Afghanistan and Somalia. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 676(1), 97–113. <https://doi.org/10.1177/0002716217751895>
- Mallett, Richard/ Slater, Rachel (2012). *Growth and livelihoods in fragile and conflict-affected situations* (Working Paper No. 9). abgerufen von Overseas Development Institute (ODI) website: <https://securelivelihoods.org/wp-content/uploads/SLRC-Growth-and-Livelihoods-in-Fragile-and-Conflict-Affected-Situations.pdf>
- Marchetti, Chiara (2010). Expanded Borders: Policies and Practices of Preventive Refoulement in Italy. In Martin Geiger/Antoine Pécoud (Hrsg.), *The Politics of International Migration Management* (160–183). Basingstoke / New York: Palgrave.
- Marfaing, Laurence (2013). “Today, I would never go to Europe”: Mobility for Resources and Local Development in West Africa. In Alessandro Triulzi/Robert McKenzie (Hrsg.), *Long Journeys. African Migrants on the Road* (135–163). Leiden: Brill.
- Marouf, Michaela/ Kouki, Hara (2017). Migrating from Pakistan to Greece: Re-visiting Agency in Times of Crisis. *European Journal of Migration and Law*, 19(1), 77–100. <https://doi.org/10.1163/15718166-12342116>
- Martin, Craig (2011a). Desperate passage: violent mobilities and the politics of discomfort. *Journal of Transport Geography*, 19(5), 1046–1052. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.03.005>
- Martin, Craig (2011b). Turbulent stillness: the politics of uncertainty and the undocumented migrant. In David Bissel/Gillian Fuller (Hrsg.), *Stillness in a Mobile World* (192–208). Abingdon / New York: Routledge.
- Massey, Doreen (2005). *For Space* (Vol. 2). London: Sage.
- Massey, Douglas S./ Arango, Joaquín/ Hugo, Graeme, et al. (1998). *Worlds in Motion. Understanding International Migration at the End of the Millenium*. Oxford: Clarendon Press.
- Mazzucato, V./ Schans, D./ Caarls, K., et al. (2013). Migrant Families Between Africa and Europe: Comparing Ghanaian, Congolese and Senegalese Migration Flows. *A Comparative Study. MAFE Working Paper*, 30.
- Mbolela, E. (2014). *Mein Weg vom Kongo nach Europa. Zwischen Widerstand, Flucht und Exil*. Wien: Mandelbaum Verlag.
- McConnachie, Kirsten (2014). Forced Migration in South-East Asia and East Asia. In Elena Fiddian-Qasmiyeh, et al. (Hrsg.), *The Oxford Handbook of Refugee and Forced Migration Studies* (626–638).

- Meinen, Insa/ Meyer, Ahlrich (2013). *Verfolgt von Land zu Land: Jüdische Flüchtlinge in Westeuropa 1938-1944*. Paderborn: Ferdinand Schöningh.
- Meininghaus, Esther/ Heinemann-Grüder, Andreas (2017). *Safe zones for Syria: Mitigating the Humanitarian Crisis* (Policy Brief No. 1/2017). Bonn. abgerufen von Bonn International Center for Conversion (BICC) website: https://www.bicc.de/uploads/tx_bicctools/BICC_Policy_Brief_2017_1_01.pdf
- Mengiste, Tekalign A. (2018). Refugee Protections from Below: Smuggling in the Eritrea-Ethiopia Context. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 676(1), 57–76. <https://doi.org/10.1177/0002716217743944>
- Menz, Georg (2013). The neoliberalized state and the growth of the migration industry. In Thomas Gammeltoft-Hansen/Ninna Nyberg Sorensen (Hrsg.), *The Migration Industry and the Commercialization of International Migration* (108–127). London / New York: Routledge.
- MiCT (2016). *Information to go: Wie informieren sich syrische und irakische Flüchtlinge vor, während und nach ihrer Flucht nach Deutschland*. Berlin. abgerufen von http://www.mict-international.org/wp-content/uploads/2016/06/mictbrief_201160616.pdf
- Mielke, Katja (2016). Tracing Change: On the Positionality of Traditionally Mobile Groups in Kabul's Camps. *Internationales Asienforum*, 47(42737).
- Mielke, Katja/ Schetter, Conrad/ Kingma, Kees (2018). *From stand-alone programmes to an integrated community-needs-based approach: Reintegration support in Afghanistan - Lessons learned*. Joint publication by Bonn International Center for Conversion (BICC); European Institute for Peace (EIP); Swiss Peace funded by the EU.
- migrants on the move/ 4Mi monitors (2017). *Human Smuggling - No victimless crime: Voices from those on the move.: A compilation of quotes and stories from migrants and refugees migrating out of the Horn of Africa* (RMMS Briefing Paper No. 4).
- Milner, James/ Loescher, Gil (2011). *Responding to protracted refugee situations: Lessons from a decade of discussion* (Forced Migration Policy Briefing No. 6). Oxford.
- Milner, James (2014). Protracted Refugee Situations. In Elena Fiddian-Qasmiyeh, et al. (Hrsg.), *The Oxford Handbook of Refugee and Forced Migration Studies* (151–162).
- 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. *ASEAS - Austrian Journal of South-East Asian Studies*, 6(2), 281–306. <https://doi.org/10.4232/10.ASEAS-6.2-4>
- Missbach, Antje/ Phillips, Melissa (2015). Die Ökonomie des ausbeuterischen Transits: Lebensbedingungen von Migrant*innen und Asylsuchenden in Indonesien und Libyen. *PERIPHERIE*. (138/139), 170–192.
- Missbach, Antje (2015a). Making a "Career" in people Smuggling in Indonesia- Protracted Transit, restricted mobility and the lack of legal work rights. *Jornal of Social Issues in Southeast Asia*, 30(2), 423–454.

- Missbach, Antje (2015b). *Troubled transit: Asylum seekers stuck in Indonesia*. Singapore: ISEAS - Yusof Ishak Institute.
- Missbach, Antje (2017). Accommodating Asylum Seekers and Refugees in Indonesia: From Immigration Detention to Containment in "Alternatives to Detention". *Refuge: Canada's Journal on Refugees*, 33(2), 32–44.
- Monzini, Paola/ Abdel Aziz, Nourhan/ Pastore, Ferruccio (2015). *The changing dynamics of cross-border human smuggling and trafficking in the mediterranean*. New-Med research network. Rome. abgerufen von Istituto Affari Internazionali (IAI) website: http://www.iai.it/sites/default/files/newmed_monzini.pdf
- Mountz, Alison (2011a). The enforcement archipelago: Detention, haunting, and asylum on islands. *Political Geography*, 30(3), 118–128. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2011.01.005>
- Mountz, Alison (2011b). Where asylum-seekers wait: Feminist counter-topographies of sites between states. *Gender, Place & Culture*, 18(3), 381–399. <https://doi.org/10.1080/0966369X.2011.566370>
- Mountz, Alison/ Hiemstra, Nancy (2014). Chaos and Crisis: Dissecting the Spatiotemporal Logics of Contemporary Migrations and State Practices. *Annals of the Association of American Geographers*, 104(2), 382–390. <https://doi.org/10.1080/00045608.2013.857547>
- Muggah, Robert (Ed.) (2006). *No Refuge: The Crisis of Refugee Militarization in Africa*. London: Zed Books.
- Müller-Koné, Marie/ Schmitz-Pranghe, Clara/ Schetter, Conrad (2017). *Flucht und Binnenvertreibung in Asien: Ansatzpunkte für und Grenzen der Entwicklungszusammenarbeit* (BICC Working Paper No. 02/2017). Bonn. abgerufen von Bonn International Center for Conversion (BICC) website: <https://www.bicc.de/publications/publicationpage/publication/flucht-und-binnenvertreibung-in-asien-ansatzpunkte-fuer-und-grenzen-der-entwicklungszusammenarbeit/>
- Müller-Schneider, Thomas (2001). Einschleusung von Migranten. *Berliner Journal für Soziologie*, 11(3), 359–374. <https://doi.org/10.1007/BF03204024>
- Munsch, Thomas/ Powell, William/ Joly, et al. (2017). *Before the Desert. Conditions and Risks on Mixed Migration Routes through West Africa: Insights from the Mixed Migration Monitoring Mechanism initiative (4Mi) in Mali and Niger*.
- Nail, Thomas (2015). *The figure of the migrant*: Stanford University Press.
- Neske, Matthias (2006). Human Smuggling to and through Germany. *International migration*, 44(4), 121–163. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2435.2006.00382.x>
- Nimführ, Sarah/ Otto, Laura/ Samateh, Gabriel (2017). Gerettet, aber nicht angekommen. Von Geflüchteten in Malta. In Sabine Hess, et al. (Hrsg.), *Der lange Sommer der Migration*. Assoziation A.
- Nyberg Sorensen, Ninna/ Gammeltoft-Hansen, Thomas (2013). Introduction. In Thomas Gammeltoft-Hansen/Ninna Nyberg Sorensen (Hrsg.), *The Migration Industry and the Commercialization of International Migration* (1–23). London / New York: Routledge.

- Nyberg Sørensen, Ninna (Ed.) (2006). *Mediterranean Transit Migration*. Copenhagen: Danish Institute for International Studies / DIIS.
- OHCHR (2018). *Desperate and Dangerous: Report on the human rights situation of migrants and refugees in Libya*. Geneva. abgerufen von United Nations Support Mission in Libya; Office of the High Commissioner for Human Rights website: <https://www.ohchr.org/Documents/Countries/LY/LibyaMigrationReport.pdf>
- Oltmer, Jochen (2016). *Globale Migration: Geschichte und Gegenwart*: CH Beck.
- Oltmer, Jochen (2017). Migration aufgrund von Gewalt: Hintergründe, Bedingungen und Folgen. *Sozialer Fortschritt*, 66(11), 725–740. <https://doi.org/10.3790/sfo.66.11.725>
- Panagiotidis, Efthimia/ Tsianos, Vassilis (2007). Denaturalizing „Camps“: Überwachen und Entschleunigen in der Schengen Ägais-Zone. In Transit Migration Forschungsgruppe (Hrsg.), *Turbulente Ränder. Neue Perspektiven auf Migration an den Grenzen Europas* (57–85). Bielefeld: transcript.
- Passarlay, Gulwali (2015). *Am Himmel kein Licht: Die lange Reise eines kleinen Jungen, der allein aus Afghanistan flieht*. München: Piper.
- Pastore, Ferruccio/ Monzini, Paola/ Sciortino, Giuseppe (2006). Schengen's Soft Underbelly? Irregular Migration and Human Smuggling across Land and Sea Borders to Italy. *International migration*, 44(4), 95–119. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2435.2006.00381.x>
- Picozza, Fiorenza. Dublin on the Move. *Mathias Fiedler, Fabian Georgi, Lee Hielscher, Philipp Ratfisch*, 71.
- Poeze, Miranda (2013). High-Risk Migration: From Senegal to the Canary Islands by Sea. In Alessandro Triulzi/Robert McKenzie (Hrsg.), *Long Journeys. African Migrants on the Road* (45–66). Leiden: Brill.
- Pott, Andreas/ Tsianos, Vassilis (2014). Verhandlungszonen des Lokalen. Potentiale der Regimeperspektive für die Erforschung der städtischen Migrationsgesellschaft. In Jürgen Oßenbrügge/Anne Vogelpohl (Hrsg.), *Theorien in der Raum- und Stadtforschung* (116–135). Münster: Dampfboot.
- Poutignat, Philippe (2012). Migration at the level of individuals: Life trajectories in Mauritania and Spain. In Jocelyne Streiff-Fénart/Aurelia Segatti (Hrsg.), *African studies / migration studies. The challenge of the threshold: border closures and migration movements in Africa*, 177–196. Lanham, Md. u.a.: Lexington Books.
- Pries, Ludger (1997). Neue Migration im transnationalen Raum. In Ludger Pries (Hrsg.), *Transnationale Migration. Soziale Welt (Sonderband 12)* (15–44). Baden-Baden: Nomos.
- Ratfisch, Philipp/ Scheel, Stephan (2010). Migrationskontrolle durch Flüchtlingschutz? Die Rolle des UNHCR im Kontext der Externalisierung des EU-Migrationsregimes. In Sabine Hess/Bernd Kasperek (Hrsg.), *Grenzregime: Diskurse, Praktiken, Institutionen in Europa* (89–110). Berlin / Hamburg: Assoziation A.

- Ray, Manashi (2017). Crossing borders: Family migration strategies and routes from Burma to the US. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 43(4), 1–19. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2017.1314815>
- REACH (2017). *Separated Families: who stays, who goes and why? Decision-making and its consequences for families separated by mixed migration*.
- Richmond, Anthony H. (1993). Reactive Migration: Sociological Perspectives On Refugee Movements *Journal of Refugee Studies*, 6(1), 7–24. <https://doi.org/10.1093/jrs/6.1.7>
- Richter, Carola/ Kunst, Marlene/ Emmer, Martin (2016). Aus der Forschungspraxis: Flucht 2.0: Erfahrungen zur Befragung von Flüchtlingen zu ihrer mobilen Mediennutzung. *Global Media Journal*, 6(1-15).
- Richter, Carola (2018). Von Smartphones, Informationsnetzwerken und Misstrauen – Mediennutzung im Kontext von Flucht. *Z'Flucht Zeitschrift für Flüchtlingsforschung*, 2(2), 292–312. <https://doi.org/10.5771/2509-9485-2018-2-292>
- Rosenthal, Gabriele/ Bahl, Eva/ Worm, Arne (2016). Illegalisierte Migrationsverläufe aus biografiethoretischer und figurationssoziologischer Perspektive: die Landgrenze zwischen Spanien und Marokko. *Forum: Qualitative Sozialforschung*, 17(3).
- Rosenthal, Gabriele/Bogner, Artur (Eds.) (2017). *Biographies in the Global South: Life Stories Embedded in Figurations and Discourses*. Frankfurt, New York: Campus Verlag.
- Rotter, Rebecca (2015). Waiting in the asylum determination process: Just an empty interlude? *Time & Society*, 25(1), 80–101. <https://doi.org/10.1177/0961463X15613654>
- Rudolf, Markus/ Schmitz-Pranghe, Clara (2018). *Beyond aid: The continuous struggle to cope with displacement in Myanmar and Thailand* (BICC Working Paper No. 1/2018). Bonn. abgerufen von Bonn International Center for Conversion (BICC) website: <https://www.bicc.de/publications/publicationpage/publication/beyond-aid-the-continuous-struggle-to-cope-with-displacement-in-myanmar-and-thailand-812/>
- Sanchez, Gabriella (2018). *Five Misconceptions About Migrant Smuggling* (Policy Brief No. 2018/07). Florence. abgerufen von Migration Policy Centre at the European University Institute website: <http://cadmus.eui.eu/handle/1814/54964>
- Santel, Bernhard (1995). *Migration in und nach Europa. Erfahrungen. Strukturen. Politik*. Opladen: Leske+Budrich.
- Santer, Kiri/ Wriedt, Vera (2017). (De-) Constructing Borders. Contestations in and around the Balkan Corridor in 2015/16. *movements. Journal für kritische Migrations-und Grenzregimeforschung*, 3(1).
- Sauer, Lenore/ Diabaté, Sabine/ Gabel, Sabrina, et al. (2018). *Doing transnational family im Kontext von Flucht und Krisenmigration: Stand der Forschung* (BiB Working paper No. 3/ 2018). Wiesbaden. abgerufen von Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung website: <https://www.bib.bund.de/Publikation/2018/Doing-transnational-family-im-Kontext-von-Flucht-und-Krisenmigration-Stand-der-Forschung.html?nn=9859990>

- Schapendonk, Joris (2011). *Turbulent Trajectories. Sub-Saharan African Migrants Heading North*. Nijmegen: University of Nijmegen.
- Schapendonk, Joris (2012a). Migrants' Im/Mobilities on Their Way to the EU: Lost in Transit? *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 103(5), 577–583. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2012.00735.x>
- Schapendonk, Joris (2012b). Turbulent trajectories: African migrants on their way to the European Union. *Societies*, 2(2), 27–41.
- Schapendonk, Joris/ Steel, Griet (2014). Following Migrant Trajectories: The Im/Mobility of Sub-Saharan Africans en Route to the European Union. *Annals of the Association of American Geographers*, 104(2), 262–270.
- Schapendonk, Joris (2015). What if Networks Move? Dynamic Social Networking in the Context of African Migration to Europe. *Population, Space and Place*, 21(8), 809–819. <https://doi.org/10.1002/psp.1860>
- Schetter, Conrad (2012). *Translocal Lives: Patterns of Migration in Afghanistan* (Crossroads Asia Working Paper Series No. 2). Bonn. abgerufen von University of Bonn, Center for Development Research website: <http://crossroads-asia.de/veroeffentlichungen/working-papers.html>
- Schewel, Kerilyn (2019). Understanding Immobility: Moving Beyond the Mobility Bias in Migration Studies. *International Migration Review*, 1(1), 019791831983195. <https://doi.org/10.1177/0197918319831952>
- Schmidt, Leigh A./ Buechler, Stephanie (2017). "I risk everything because I have already lost everything": Central American Female Migrants Speak Out on the Migrant Trail in Oaxaca, Mexico. *Journal of Latin American Geography*, 16(1), 139–164. <https://doi.org/10.1353/lag.2017.0012>
- Schon, Justin (2015). Focus on the Forest, Not the Trees: A Change-point Model of Forced Displacement. *Journal of Refugee Studies*, 28(4), 437–467. <https://doi.org/10.1093/jrs/feu037>
- Schon, Justin (2018). Motivation and opportunity for conflict-induced migration: An analysis of Syrian migration timing. *Journal of Peace Research*, 56(1), 12–27. <https://doi.org/10.1177/0022343318806044>
- Schultz, Susanne (2017). Unfulfilled expectations for making a better life: Young Malian men coping with their adventures post deportation.
- Schulze Wessel, Julia (2017). *Grenzfiguren: Zur politischen Theorie des Flüchtlings*. Bielefeld: transcript Verlag. abgerufen von <https://books.google.de/books?id=6ElaDgAAQBAJ>
- Schuster, Liza (2011). Turning refugees into 'illegal migrants': Afghan asylum seekers in Europe. *Ethnic and Racial Studies*, 34(8), 1392–1407.
- Schwarz, Nina V. (2017). Kämpfe um Bewegung in Marokko: Grenzmanagement und Widerstand. In Sabine Hess, et al. (Hrsg.), *Der lange Sommer der Migration* (61–71). Assoziation A.

- Sharpe, Marina (2018). Mixed Up: International Law and the Meaning(s) of “Mixed Migration”. *Refugee Survey Quarterly*, 37(1), 116–138. <https://doi.org/10.1093/rsq/hdx021>
- Sheller, M./ Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207–226.
- Sheller, Mimi (2016). Uneven mobility futures: A Foucauldian approach. *Mobilities*, 11(1), 15–31.
- Shewly, Hosna J. (2016). Survival Mobilities: Tactics, Legality and Mobility of Undocumented Borderland Citizens in India and Bangladesh. *Mobilities*, 11(3), 464–484. <https://doi.org/10.1080/17450101.2015.1119014>
- Sontowski, Simon (2017a). Speed, timing and duration: Contested temporalities, technological controversies and the emergence of the EU’s smart border. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 1–17.
- Sontowski, Simon (2017b). Viapolitische Kämpfe um Bewegungsfreiheit: Das WatchTheMed Alarm Phone und die Krise des europäischen Grenzregimes in der Ägäis. In Sabine Hess, et al. (Hrsg.), *Der lange Sommer der Migration* (97–114). Assoziation A.
- Speer, Marc (2017). *Die Geschichte des formalisierten Korridors. Erosion und Restrukturierung des Europäischen Grenzregimes auf dem Balkan.*
- Squire, Vickie/ Dimitriadi, Angeliki/Perkowski, Nina, et al. (2017). *Crossing the Mediterranean Sea by Boat: Mapping and Documenting Migratory Journeys and Experiences*. Final Project Report. Coventry, UK. abgerufen von www.warwick.ac.uk/crossingthemed
- Sterly, Harald/ Etzold, Benjamin/ Wirkus, Lars, et al. (2019). Assessing Refugees’ Onward Mobility through the Analysis of Communication Data (AROMA_CODA). In Albert Ali Salah (Hrsg.), *Proceedings of the Data for Refugees Challenge Workshop* (70–82).
- Streiff-Fénart, Jocelyne/Segatti, Aurelia (Eds.) (2012). *The challenge of the threshold: border closures and migration movements in Africa. African studies / migration studies*. Lanham, Md. u.a.: Lexington Books.
- Suter, Brigitte (2012). Social Networks in Transit: Experiences of Nigerian Migrants in Istanbul. *Journal of Immigrant & Refugee Studies*, 10(2), 204–222. <https://doi.org/10.1080/15562948.2012.674327>
- Suter, Brigitte (2013). Untangling Immobility in Transit: Sub-Saharan Migrants in Istanbul. In Alessandro Triulzi/Robert McKenzie (Hrsg.), *Long Journeys. African Migrants on the Road* (93–112). Leiden: Brill.
- Szczepanikova, Alice (2014). Chechen refugees in Europe: How three generations of women settle in exile. In Anne Le Huérou, et al. (Hrsg.), *Chechnya at war and beyond* (256–273). Routledge.
- Tazzioli, Martina/ Garelli, Glenda (2018). Containment beyond detention: The hotspot system and disrupted migration movements across Europe. *Environment and Planning D: Society & Space*, 48(1), 026377581875933. <https://doi.org/10.1177/0263775818759335>

- Tinti, Peter/ Reitano, Tuesday (2016). *Migrant, Refugee, Smuggler, Savoir*. London: C. Hurst & Co.
- Transit Migration Forschungsgruppe (Ed.) (2007). *Turbulente Ränder. Neue Perspektiven auf Migration an den Grenzen Europas*. Bielefeld: transcript.
- Trapaga, Iban (2014). Die Innenräume der Migration und die Grenzen des Rassismus in Mexiko. In Lisa-Marie Heimeshoff, et al. (Hrsg.), *Grenzregime II: Migration, Kontrolle, Wissen. Transnationale Perspektiven* (84–97). Berlin / Hamburg: Assoziation A.
- Treiber, Magnus (2013). Lessons for Life: Two Migratory Portraits from Eritrea. In Alessandro Triulzi/Robert McKenzie (Hrsg.), *Long Journeys. African Migrants on the Road* (187–211). Leiden: Brill.
- Treiber, Magnus (2014a). Becoming by Moving: Khartoum and Addis Ababa as migratory stages between Eritrea and “Something”. In Mustafa Abdalla/Denise Dias Barros/Marina Berthet (Hrsg.), *Topics in interdisciplinary African studies: Vol. 35. Spaces in movement: New perspectives on migration in African settings*, 189–205. Köln: Rüdiger Köppe Verlag.
- Treiber, Magnus (2014b). Grasping Kiflu’s Fear–Informality and Existentialism in Migration from North-East Africa. *Modern Africa: Politics, History and Society*, 1(2), 111–141.
- Treiber, Magnus (2016). Informality and Informalization among Eritrean Refugees: Why migration does not provide a lesson in Democracy. In Hartmut. Quehl/Cante Freddy (Hrsg.), *Transitional Justice and Peace Building in Turbulent Regions. Handbook of Research* (158–180).
- Treiber, Magnus (2017). *Migration aus Eritrea: Wege, Stationen, informelles Handeln*. Berlin: Dietrich Reimer Verlag.
- Triulzi, Alessandro (2013). “Like a Plate of Spaghetti”: Migrant Narratives from the Libya-Lampedusa Route. In Alessandro Triulzi/Robert McKenzie (Hrsg.), *Long Journeys. African Migrants on the Road* (213–232). Leiden: Brill.
- Triulzi, Alessandro/McKenzie, Robert (Eds.) (2013). *Long Journeys. African Migrants on the Road*. Leiden: Brill.
- Tsianos, Vassilis/ Karakayali, Serhat (2010). Transnational Migration and the Emergence of the European Border Regime: An Ethnographic Analysis. *European Journal of Social Theory*, 13(3), 373–387. <https://doi.org/10.1177/1368431010371761>
- Tuckett, Anna (2016). Moving on: Italy as a stepping stone in migrants’ imaginaries. *Focaal - Journal of Global and Historical Anthropology*, 76, 99–113. <https://doi.org/10.3167/fcl.2016.760107>
- Turner, Simon (2016). What is a refugee camp? Explorations of the limits and effects of the camp. *Journal of Refugee Studies*, 29(2), 139–148.

- UNHCR (2017a). *Abkommen über die Rechtsstellung der Flüchtlinge vom 28. Juli 1951: Protokoll über die Rechtsstellung der Flüchtlinge vom 31. Januar 1967*. abgerufen von United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR) website: http://www.unhcr.org/dach/wp-content/uploads/sites/27/2017/03/Genfer_Fluechtlingskonvention_und_New_Yorker_Protokoll.pdf
- UNHCR (2017b). *Mixed Migration Trends in Libya: Changing Dynamics and Protection Challenges: Executive Summary*.
- UNHCR (2018). *Global Trends: Forced Displacement in 2017*. Geneva. abgerufen von United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR) website: <https://www.unhcr.org/statistics/unhcrstats/5b27be547/unhcr-global-trends-2017.html>
- United Nations (2016). *New York Declaration for Refugees and Migrants: Resolution adopted by the General Assembly on 19 September 2016 (No. A/RES/71/1)*. abgerufen von United Nations, General Assembly website: http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/71/1
- UNODC (2010). *Smuggling of Migrants: A Global Review and Annotated Bibliography of Recent Publications*. Vienna. abgerufen von United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) website: https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Smuggling_of_Migrants_A_Global_Review.pdf
- UNODC (2016). *Global Report on Trafficking in Persons: 2016*. Vienna. abgerufen von United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) website: http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/glotip/2016_Global_Report_on_Trafficking_in_Persons.pdf
- UNODC (2018). *Global Study on Smuggling of Migrants 2018* (United Nations publication No. E.18.IV.9). Vienna. abgerufen von United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) website: <https://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/glosom.html>
- Urry, John (2007). *Mobilities*. Cambridge, Malden: Polity Press.
- Urry, John (2012). Social networks, mobile lives and social inequalities. *Journal of Transport Geography*, 21, 24–30. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.10.003>
- Valenta, Marko/ Zuparic-Iljic, Drago/ Vidovic, Tea (2015). The Reluctant Asylum-Seekers: Migrants at the Southeastern Frontiers of the European Migration System. *Refugee Survey Quarterly*, 34(3), 95–113. <https://doi.org/10.1093/rsq/hdv009>
- Valenta, Marko/ Jakobsen, Jo (2017). Mixed Migrations to the Gulf: An Empirical Analysis of Migrations from Unstable and Refugee-producing Countries to the GCC, 1960–2015. *Refugee Survey Quarterly*, 36(2), 33–56. <https://doi.org/10.1093/rsq/hdx002>
- van der Velde, Martin/ van Naerssen, Ton (2011). People, borders, trajectories: an approach to cross-border mobility and immobility in and to the European Union. *Area*, 43(2), 218–224. <https://doi.org/10.1111/j.1475-4762.2010.00974.x>
- van der Velde, Martin/ van Naerssen, Ton (2016). *Mobility and Migration Choices: Thresholds to Crossing Borders*: Taylor & Francis. abgerufen von <https://books.google.de/books?id=wgmrCwAAQBAJ>

- van Hear, Nicholas (2004). 'I went as far as my money would take me': conflict, forced migration and class (Working Paper No. 06). Oxford. abgerufen von Centre on Migration, Policy and Society (COMPAS) website: https://www.compas.ox.ac.uk/2004/wp-2004-006-vanhear_forced_migration_class/
- van Hear, Nicholas (2006). Refugees in Diaspora: From Durable Solutions to Transnational Relations. *Refugee*, 23(1), 9–14.
- van Hear, Nicholas (2014a). Reconsidering Migration and Class. *International Migration Review*, 48(1), S100–S121. <https://doi.org/10.1111/imre.12139>
- van Hear, Nicholas (2014b). Refugees, Diasporas, and Transnationalism. In Elena Fiddian-Qasmiyeh, et al. (Hrsg.), *Oxford handbooks. The Oxford Handbook of Refugee and Forced Migration Studies* (1st ed., 176–187). Oxford u.a.: Oxford Univ. Press. <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780199652433.013.0016>
- van Hear, Nicholas/ Bakewell, Oliver/ Long, Katy (2018). Push-pull plus: Reconsidering the drivers of migration. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 44(6), 927–944. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2017.1384135>
- van Liempt, Ilse/ Doomernik, Jeroen (2006). Migrant's Agency in the Smuggling Process: The Perspectives of Smuggled Migrants in the Netherlands. *International migration*, 44(4), 165–190. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2435.2006.00383.x>
- Verne, Julia/ Doevenspeck, Martin (2012). Bitte da bleiben! Sedentarismus als Konstante in der Migrationsforschung. *IMIS-Beiträge*. (42), 61–94.
- Vogt, Wendy (2013). Crossing Mexico: Structural violence and the commodification of undocumented Central American migrants. *American Ethnologist*, 40(4), 764–780. <https://doi.org/10.1111/amet.12053>
- Vries, Leonie A. de/ Guild, Elspeth (2018). Seeking refuge in Europe: Spaces of transit and the violence of migration management. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 1–11. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2018.1468308>
- Walters, William (2015). Migration, vehicles, and politics: Three theses on viapolitics. *European Journal of Social Theory*, 18(4), 469–488. <https://doi.org/10.1177/1368431014554859>
- Wegner, Sonja (2013). *Zuflucht in einem fremden Land: Exil in Uruguay 1933-1945*. Berlin / Hamburg: Assoziation A.
- Weiss, Anja (2005). The Transnationalization of Social Inequality: Conceptualizing Social Positions on a World Scale. *Current Sociology*, 53(4), 707–728.
- Wenzel, Christoph (2014). Migrants' social networks, cooperations and mutual support in rural-urban migration- observations from Mazar-e Sharif, Afghanistan. In H. Alff/A. Benz (Hrsg.), *Tracing Connections–Explorations of Spaces and Places in Asian Contexts*. Berlin.
- Witteborn, Saskia (2015). Becoming (Im)Perceptible: Forced Migrants and Virtual Practice. *Journal of Refugee Studies*, 28(3), 350–367. <https://doi.org/10.1093/jrs/feu036>

- Worm, Arne (2017). Civil war and the figurations of illegalized migration: Biographies of Syrian migrants coming to the European Union. In Gabriele Rosenthal/Artur Bogner (Hrsg.), *Biographies in the Global South: Life Stories Embedded in Figurations and Discourses* (160–184). Frankfurt, New York: Campus Verlag.
- Yacobi, Haim (2011). 'Let Me Go to the City': African Asylum Seekers, Racialization and the Politics of Space in Israel. *Journal of Refugee Studies*, 24(1), 47–68. <https://doi.org/10.1093/jrs/feq051>
- Yene, Fabien D. (2011). *Bis an die Grenzen. Chronik einer Migration*. Klagenfurt / Wien: Drava Verlag.
- Yimer, Dagmawi (2013). Our Journey. In Alessandro Triulzi/Robert McKenzie (Hrsg.), *Long Journeys. African Migrants on the Road* (233–253). Leiden: Brill.
- Yükseker, Deniz/ Brewer, Kelly T. (2011). Astray and stranded at the gates of the European Union: African transit migrants in Istanbul. *New Perspectives on Turkey*, 44, : 129-159.
- Zetter, Roger (1991). Labelling Refugees: Forming and Transforming a Bureaucratic Identity. *Journal of Refugee Studies*, 4(1), 39–62. <https://doi.org/10.1093/jrs/4.1.39>
- Zhang, Sheldon X./ Sanchez, Gabriella E./ Achilli, Luigi (2018). Crimes of Solidarity in Mobility: Alternative Views on Migrant Smuggling. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 676(1), 6–15. <https://doi.org/10.1177/0002716217746908>
- Zietlow, Bettina/ Baier, Dirk (2016). Die Täterinnen und Täter des Menschenhandels in Deutschland. Teil 1: Forschungsstand und Forschungsfragen eines Projekts. *SIAK-Journal - Zeitschrift für Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis*, 13, 12–18. https://doi.org/10.7396/2016_4_B
- Zietlow, Bettina/ Baier, Dirk (2017). Täterinnen und Täter des Menschenhandels in Deutschland. Teil 2: Ergebnisse aus Interviews mit Expertinnen und Experten. *SIAK-Journal - Zeitschrift für Polizeiwissenschaft und polizeiliche Praxis*, 14, 4–19. https://doi.org/10.7396/2017_1_A
- Zolberg, Aristide R./ Suhrke, Astri/ Aguayo, Sergio (1989). *Escape from violence: Conflict and the refugee crisis in the developing world*. Oxford u.a.: Oxford University Press.

Flucht: Forschung und Transfer. Flüchtlingsforschung in der Bundesrepublik Deutschland

Das Forschungsprojekt

Seit dem Beginn des Anstiegs der Zahl der Asylsuchenden in der Bundesrepublik 2011 ist die Nachfrage nach wissenschaftlicher Expertise in Politik, Administration, Praxis, Medien und Öffentlichkeit kontinuierlich gestiegen. In diesem Kontext ist die fehlende Vernetzung und Bündelung der Forschung zu Fragen von Gewaltmigration, Flüchtlingspolitik und (Re-)Integration von Flüchtlingen ebenso sichtbar geworden wie der geringe Grad an Aufbereitung wissenschaftlicher Herangehensweisen und Einsichten sowie der mangelnde Transfer der vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse in die politischen und öffentlichen Debatten. Vor diesem Hintergrund verfolgt das Forschungsprojekt drei Ziele:

1. die Bestandsaufnahme und Vernetzung der Forschungslandschaft,
2. die Bündelung der Wissensbestände und
3. den Transfer in Politik, Administration, Zivilgesellschaft, Medien und Öffentlichkeit.

Hierzu ist eine umfassende Datenbank zu relevanten Forschungsprojekten erstellt und mit einer interaktiven Forschungslandkarte zugänglich gemacht worden. Zudem werden in zehn Themenbereichen, von Fluchtursachen über Gewalterfahrungen und (Im)mobilität bis zur (Re-)Integration von Flüchtlingen, der Forschungsstand aufbereitet und Handlungsempfehlungen entwickelt. Workshops und Tagungen mit Wissenschaftlern sowie mit Vertretern aus Politik, Praxis und Medien dienen der Vernetzung und dem Transfer der Forschungsergebnisse. Das Vorhaben führt also das verfügbare Wissen zusammen und bietet weiterführende Perspektiven der Erörterung und Aufklärung des wissenschaftlichen Problems Flucht. Darüber hinaus bereitet es wissenschaftliche Kompetenzen und Kenntnisse für die politische, mediale und öffentliche Debatte auf.

Kontakt

Flucht: Forschung und Transfer
J. Olaf Kleist

IMIS / Universität Osnabrück
Neuer Graben 19/21
D – 49069 Osnabrück

Tel. +49 541 969 4428
fft-imis@uni-osnabrueck.de



www.flucht-forschung-transfer.de

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung