

Helmut Dietrich

Die „Black Atlantic“-Route vor der Festung Europa – Boatpeople und extraktive Großprojekte zwischen der Westsahara und den Kanaren

In diesem Artikel geht es um die „titanischen“ Meeresprojekte, die laut marokkanischem Königshaus die Westsahara mit ihrem vorgelagerten Meer zum Energie-Hub für Afrika und Europa und zum Hub seltener Erden für die USA machen sollen. Fünf Prozent des deutschen Strombedarfs sollen eines Tages über ein marokkanisches Meeres-Stromkabel von Dakhla, der Hafenstadt der Westsahara, nach Emden in das deutsche Stromnetz eingespeist werden. Auch Erdgas will Marokko mithilfe einer Meeres-Pipeline aus Nigeria bis nach Dakhla und von dort bis nach Europa weiterleiten. Die künftige Produktion von Wasserstoff für Deutschland und die Niederlande wird vorbereitet, basierend auch auf Atomenergie. Die Internationale Atomenergie Organisation (IAEA) stimmte 2016 dem Bau marokkanischer AKWs zu, erster möglicher Baubeginn: 2030. In Dakhla baut Marokko ein Riesen-Rechenzentrum für den westlichen Mittelmeerraum und für Westafrika: Für seinen Bau und seine „grüne“ Strombewirtschaftung werden große Mengen seltener Erden benötigt.

Zwischen der Küste des afrikanischen Kontinents und den Kanarischen Inseln liegen wahre Schätze. Es gibt dort Hotspots der Biodiversität, Erdgasfelder und einen untergegangenen Vulkan namens Monte Tropic / Mont Tropic / Jbel Trobic / Tropic Seamount (in der wissenschaftlichen Literatur: TS)¹ mit enormem Reichtum an seltenen Erden. Allein der Lithium-Vorrat des Vulkans soll zehnfach größer sein als die derzeit global vorhandenen terrestrischen Lithium-Reserven. Doch wem gehört das Meer zwischen den Kanarischen Inseln und der Westsahara? Spanien hat in mancherlei Hinsicht seit der Berliner Konferenz 1884 und den Folgeabkommen die koloniale Hoheit über das riesige Meeresgebiet von der 1.062 Kilometer langen westsaharischen Küste bis zur kanarischen Hochsee (und über den Luftraum über der Westsahara). Die Demokratische Arabische Republik Sahara (DARS) reklamiert das Meer als eigenes. Das marokkanische Königshaus beansprucht mit großmarokkanischen Ambitionen² nicht nur die wirtschaftliche Hoheit über die westsaharischen Küstengewässer, sondern auch über 500 Kilometer hohe See von der Küste bis zu besagtem Vulkan. Spanien und mit ihr die Europäische Union haben einen wirtschaftspolitischen Anspruch auf dieselben internationalen Gewässer 500 Kilometer südlich der Kanarischen Inseln angemeldet. Ab 2027 will Marokko drei U-Boote und eine eigene Luftaufklärung in den bislang vom spanischen Militär kontrollierten Gewässern einsetzen, gesteuert vom neuen marokkanischen Militärstützpunkt Bir Anzarane in der Westsahara. Die USA haben ihr Interesse bekundet, diesen

¹ Der Name bezieht sich auf die Lage des Vulkans auf dem nördlichen Wendekreis (engl.: Tropic of Cancer / span.: Trópico de Cáncer, Koordinaten: 23.89°N 20.72°W).

² *Westsahara* ist im Konzept von Großmarokko eine komplementäre Bezeichnung zur *Ostsahara* (*Sahara Oriental*), die in Algerien liegt und die Marokko im Krieg von 1963 erobern wollte. Im spanischen Kolonialismus hieß die Westsahara *Spanisches Westafrika* (*África Occidental Española*). Das nach Unabhängigkeit strebende Gebiet heißt seit 1976 Demokratische Arabische Republik Sahara (DARS) und deren Befreiungsbewegung *Frente Polisario* (*Frente Popular para la Liberación de Saguía el Hamra y Río de Oro*).

Stützpunkt zu einer US-Militärbasis auszubauen, nachdem sie 2024 ihre Sahel-Drohnenbasis in Agadez (Niger) aufgeben mussten. Am 20. April 2026 begann in Kooperation mit Marokko und unter Teilnahme von vierzig Nationen das größte Militärmanöver der USA in Afrika, auch unter Einbezug von Dakhla in der Westsahara.³ Der geografische Ort, an dem sich insofern strategische ökonomische Interessen und ihre Militarisierung kreuzen, ist zugleich die Atlantikroute, die die mobile maghrebische und westafrikanische Armutsbevölkerung nutzt, um Armut und Krieg zu entkommen. So gelangen MaghrebenerInnen und WestafrikanerInnen auf diesem Weg über die Kanarischen Inseln auf das spanische Festland. Sie arbeiten bislang in bekannter informeller Ökonomie in der Hotellerie, in der Plastikplanen-Landwirtschaft an der Mittelmeerküste, auf dem Bau in Malaga, Alicante und Almeria sowie im Kleinhandel in Barcelona. Die seit dem 16. April 2026 laufende Legalisierung ihres Aufenthalts, von der derzeitigen spanischen Regierung durchgesetzt, wird ihnen wohl schlagartig mehr Lohn verschaffen. Wenn man die Frage stellt, wem das Meer zwischen der Westsahara und den Kanarischen Inseln gehört, dann darf man den Kontrast nicht vergessen, der zwischen Aneignung und Ausbeutung auf der einen Seite sowie Flucht und Überleben auf der anderen Seite existiert.

Auch im Hinblick auf die Kontrolle dieser Atlantikroute wird aufgerüstet: Spanien hat 150 Polizeibeamte in Mauretanien und Senegal stationiert, um mit der Marine der dortigen Staaten die Boatpeople abzufangen. Inzwischen wird die Mehrheit der dort ablegenden oder vorbeifahrenden Boatpeople auf das afrikanische Festland zurückgebracht und in temporären Haftzentren festgehalten, in denen auch gefoltert wird. Insbesondere zu Mauretanien, wo Spanien mit EU-Geldern zwei Gefängnisse für abgefangene Boatpeople betreibt, liegen Berichte über schwere Menschenrechtsverletzungen vor.⁴ Marokko akzeptiert dagegen keine massiven Pushbacks durch die spanische Polizei, aber es hat die eigenen polizeilichen und militärischen Checkpoints in der Westsahara enorm verstärkt. Die EU-Agentur Frontex bietet seit Sommer 2025 an, mit einem polizeilichen Großaufgebot die Abwehr der Boatpeople auf dem Atlantik wie an den Küsten des Maghreb, Westafrikas und der Kanarischen Inseln zu übernehmen. Die spanische Regierung lehnt dieses europäische Vorhaben, das frontex-libyschen Pushbacks im zentralen Mittelmeer ähnelt und Internierungslager auf den Kanarischen Inseln schaffen würde, bislang ab.⁵ Auch Marokko, Mauretanien und Senegal lehnen eine Stationierung von Frontex-Einheiten ab, nur die Kapverden erlauben Frontex-Flüge über der

³ Marokko – Startschuss für das größte Militärmanöver Afrikas, Maghreb-Post, 28.04.2026, <https://maghreb-post.de/marokko-startschuss-fuer-das-groesste-militaermanoever-afrikas>.

⁴ Pablo Fernández, José Bautista, Fundación porCausa, El Gobierno de España abre dos cárceles de migrantes en Mauritania, El Salto 05.11.2025, <https://www.elsaltodiario.com/fronteras/gobierno-espana-abre-dos-carceles-migrantes-mauritania#>; Hans-Christian Rößler, Schwere Vorwürfe gegen Europas Schlüsselpartner, faz 27.08.2015, <https://www.faz.net/aktuell/politik/ausland/missbrauch-von-migranten-vorwurfe-gegen-europas-schluesselpartner-mauretanien-110655454.html>; Natalia G. Vargas, Las causas del descenso de cayucos en la ruta canaria están al otro lado del mar: torturas, cárceles y abusos, El Diario, 10.11.2025, https://www.eldiario.es/canariasahora/migraciones/causas-descenso-cayucos-ruta-canaria-lado-mar-torturas-carceles-abusos_1_12751134.html.

⁵ Sara Toj, El archipiélago confía en el apoyo del Estado para que el pacto de la UE no lo convierta en «una cárcel», 28.04.2026, <https://www.canarias7.es/politica/archipelago-confia-apoyo-estado-pacto-ue-convierta-20260428165528-nt.html>.

Atlantikroute.⁶ Europäische ICE-ähnliche Praktiken würden die spanische wirtschaftliche Auseinandersetzung mit der „atlantic working class“ polizeilich überdeterminieren. Welche Bedeutung also hat die Fahrt der MigrantInnen durch das Meer vor der Westsahara, in dem so viele Boote „verschwinden“? Von welchen Klassenverhältnissen sprechen wir hier? Wie entsteht eine westafrikanisch-maghrebinisch-spanische „Kreolisierung“ dieses mobilen Proletariats? Und, last but not least: Wie wird sich die Atlantikroute und die dortige Außengrenze der Europäischen Union durch die geoökonomische Konfrontation rund um den Vulkan TS verändern?

Die Pirogen der Boatpeople und die extraktiven Großprojekte scheinen in diesem Meeresgebiet separate Entitäten zu sein. Wenn wir aber die sozialgeschichtlichen Lehren von Linebaugh und Rediker aus dem Jahr 1990 und von Paul Gilroy aus dem Jahr 1993 ernst nehmen, sollten wir nach dem Muster eines heutigen westafrikanisch-kanarischen „Black Atlantic“ fragen, also nach dem zeitgenössischen Zusammenhang von mobiler Armut und imperialer Plünderung.⁷ Marokko wurde im Herbst 2025 von zweiwöchigen Aufständen erschüttert. Südalgeriens Jugend gilt als chronisch renitent. Senegals Jugend hat 2024 die Regierung des Landes gestürzt, im Februar 2026 beginnen erneut Universitätsunruhen, der IWF will ein unsoziales Strukturanpassungsprogramm erzwingen. Mauretaniens System gilt als fragil. Die Leute, die auf die Boote steigen, um vom Maghreb oder aus Westafrika auf die Kanarischen Inseln zu gelangen, sind unzufrieden. Auch deshalb geht es im Folgenden nicht nur um die exorbitanten natürlichen und sozialen Kosten des Extraktivismus, sondern auch um das rebellische Umfeld.⁸

1. „Pax Americana“

Für die US-Administration hat die ökonomische und politische Neuordnung des Maghreb höchste Priorität. Sie agiert faktisch jenseits der UNO, die seit Jahrzehnten das Selbstbestimmungsrecht der Sahrauis anerkennt. Diese als Pazifizierung deklarierte Intervention fördert in Wirklichkeit eine beispiellose militärische Aufrüstung Marokkos und Algeriens.

„Der Maghreb ist eine der am stärksten militarisierten Regionen weltweit“, schreibt die *Maghreb-Post* unter Bezug auf den aktuellen SIPRI-Bericht.⁹ Die territoriale Blockade zwischen Marokko und Algerien – geschlossene Grenzen und kein ökonomischer Austausch – und die soziale Blockade durch das maghrebinisch-westafrikanische Proletariat sollen aufgebrochen werden. Die beiden Teile der Westsahara, von Marokko militärisch besetzt bzw. von der Polisario befreit, würden

⁶ Matthias Monroy, EU-Grenzagentur startet Überwachungsdienst auf Kap Verde – Grundrechtsbeauftragter sieht Probleme, nd, 16.11.2025, <https://www.nd-aktuell.de/artikel/1195498.eu-migrationsabwehr-frontex-fliegt-jetzt-vor-westafrika.html>.

⁷ Peter Linebaugh, Marcus Rediker, *The Many-Headed Hydra. Sailors, Slaves, and the Atlantic Working Class in the Eighteenth Century*, in: *Journal of Historical Sociology: Volume 3, Issue 3*, 1990; Paul Gilroy, *The Black Atlantic. Modernity and Double Consciousness*, 1993; dt: *Schwarzer Atlantik. Moderne und doppeltes Bewußtsein*, Leipzig 2025.

⁸ Zur militanten Kritik am Extraktivismus seit den 1950er Jahren siehe exemplarisch die Textsammlung von Amílcar Cabral, *Estudos agrários de Amílcar Cabral*, Lissabon und Bissau 1988; siehe auch Tiago Saraiva, *Fascist Pigs. Technoscientific Organisms and the History of Fascism*, Cambridge, Mass. 2016.

⁹ SIPRI, *Trends in World Military Expenditure, 2025*, SIPRI Fact Sheet, Solna, April 2026.

integraler Bestandteil Marokkos werden. Algerien soll die saharaouischen Flüchtlingslager in Tindouf auflösen und erhalte einen wirtschaftlichen Zugang zum westsaharischen Atlantikhafen Dakhla. Algeriens Westgrenze würde gegenüber marokkanischen Großmachtansprüchen durch US-Garantien geschützt. Marokko würde auf Kosten Spaniens zum Hauptstützpunkt des US-Militärs im westlichen Mittelmeer. Algeriens Aufrüstung käme unter eine gewisse US-amerikanische Kontrolle. Zentrales Ziel: Die neuen Energieströme und der groß dimensionierte Abbau seltener Mineralien in der atlantischen Hochsee würden durch US-amerikanische Unternehmen gelenkt.¹⁰

Das US-amerikanische und marokkanische Interesse an den natürlichen Ressourcen der Westsahara und ihrer Meeresgewässer weist historische Parallelen zum spanischen Kolonialismus auf. Das franquistische Spanien schlug Ende der 1950er Jahre einen Aufstand der weitgehend nomadischen sahrauischen Bevölkerung nieder und leitete unter Admiral Carrero Blanco (später bezeichnete ihn die ETA als „Ogro“, als Menschenfresser) eine soziale wie wirtschaftliche Entwicklungsoffensive ein. Damals begann sowohl die rasante Phosphatförderung aus der Westsahara, die die „grüne Revolution“ weltweit beförderte, als auch die kanarische Fischfangindustrie vor der Westsahara. Für die Kanarischen Inseln wurde diese Kolonie zum Hinterland.¹¹ Jetzt fürchtet man auf den Kanarischen Inseln angesichts der sich abzeichnenden „Pax Americana“ ein gewisses „Grönland-Moment“: Die spanische Souveränität über die Kanarischen Inseln wird von Marokko nur dann juristisch unterstützt, wenn der untergegangene Vulkan an Marokko fällt und die dortigen seltenen Erden in gemeinsamer internationaler Kooperation abgebaut werden. Das schreibt das marokkanisch-offizielle Portal *Antalayar* im November 2025.¹² Doch vorab formiert sich eine US-amerikanisch-israelische Front gegen die spanischen Kolonial-Enklaven in Nordmarokko.¹³ Insgesamt rechnet man mit einem Zeitraum von fünf bis zehn Jahren, bis die genannten Verhandlungsziele umgesetzt sind. Es gibt Zweifel am erfolgreichen Verlauf der Verhandlungen.¹⁴ Human Rights Watch äußerte sich programmatisch: „UN: Western Sahara Peoples’ Self-Determination at Risk. New Negotiations Framework Threatens to Undercut Right“.¹⁵ Der französische TV-Sender *France 24* zeigte am 27. April 2026 in einer Reportage, dass die Sahrauis in den Flüchtlingslagern in Tindouf den marokkanischen Autonomieplan ablehnen. Derzeit, im Mai 2026, laufen Hungerstreiks

¹⁰ Kader Abderrahim, Sahara occidental: vers une « pax americana » au Maghreb? Mediapart, 02.03.2026, <https://blogs.mediapart.fr/histoire-coloniale-et-postcoloniale/blog/020326/sahara-occidental-vers-une-pax-americana-au-maghreb>.

¹¹ Enrique Bengoechea, La cuestión del Sahara Occidental: la lastrada transición española a una „democracia postimperial“, La Haine, 9.03.2026, https://www.lahaine.org/est_espanol.php/la-cuestion-del-sahara-occidental-la-lastrada.

¹² Atalayar hat inzwischen den öffentlichen Internetzugang zu seinen Verlautbarungen gesperrt.

¹³ Israel manobra para avalar las pretensiones de Marruecos sobre la soberanía de Ceuta y Melilla, Diario Socialista, 27.04.2026, <https://diariosocialista.net/2026/04/27/israel-manobra-para-avalar-las-pretensiones-de-marruecos-sobre-la-soberania-de-ceuta-y-melilla>.

¹⁴ Ignacio Cembrero, Inside the secret US-led talks to solve the Western Sahara conflict, MiddleEastEye 08.03.2026, <https://www.middleeasteye.net/news/inside-secret-us-led-talks-solve-west-ern-sahara-conflict>.

¹⁵ HRW, Western Sahara Peoples’ Self-Determination at Risk, 25.03.2026, <https://www.hrw.org/news/2026/03/25/un-western-sahara-peoples-self-determination-at-risk>.

sahrauischer Gefangener.¹⁶ Der Vollständigkeit halber seien hier die bekanntgewordenen Verhandlungsschritte der letzten Monate aufgeführt: Seit dem 3. Dezember 2025 laufen Verhandlungen zwischen der spanischen Regierung und dem marokkanischen Königshaus über die Neuaufteilung dieses Meeresgebiets.¹⁷ Am 4. Februar 2026 unterzeichneten Marokko und die USA in Washington ein Memorandum of Understanding über Zusammenarbeit und Investitionen bei der „Exploration und Gewinnung“ seltener Mineralien in den „Gewässern der Westsahara“. Das Abkommen soll „die Lieferketten für Mineralien stärken, die als unverzichtbar für die Energiewende, Verteidigungstechnologien und fortschrittliche Fertigung gelten.“¹⁸ Am 8. und 9. Februar 2026 starteten unter dem Druck und der Führung der Trump-Administration in Madrid Verhandlungen über die internationale Anerkennung der marokkanischen Annexion der Westsahara. Am Tisch sitzen Vertreter Marokkos, der Polisario, Algeriens und Mauretaniens. Am 23. und 24. Februar 2026 wurden diese Verhandlungen in Washington fortgesetzt. Grundlage der Verhandlungen ist der US-gestützte marokkanische „Autonomie-Plan“ für die Westsahara. Er sieht u.a. für „strategische Investitionen“ das Plazet des marokkanischen Zentralstaats, d.i. des Königshauses, vor.¹⁹ Aus UN-Kreisen heißt es, dass vor Oktober 2026 wichtige Verhandlungsergebnisse erwartet werden.

Welche maritime Wirtschaftsgeographie liegt der angestrebten „Pax Americana“ zugrunde? In den letzten eineinhalb Jahrzehnten hat sich ein offener Streit um die nationalen maritimen Ausschließenden Wirtschaftszonen (AWZ, englisch: Exclusive Economic Zone, EEZ) herausgebildet. Veröffentlichte Meereskarten zeigen ein Gebiet, in dem sich die angestrebten maritimen AWZ Spaniens, Marokkos bzw. der DARS überlappen, und zwar rund um den Vulkan TS.²⁰ Spanien hat die Erweiterung seiner AWZ 2014 beim Internationalen Seegerichtshof (ISGH) beantragt, Marokko folgte 2020, die DARS ist nicht Mitglied dieser in Hamburg ansässigen UN-Institution.²¹ 1609 erklärte Hugo Grotius in einem Rechtsgutachten für den niederländischen Kolonialstaat die hohe See erstmals zum *mare liberum*. Die AWZ mit 200 Seemeilen Reichweite wurden erst 1982 mit einem UN-Seerechtsübereinkommen geschaffen. Dass AWZs weltweit neu ausgewiesen und ausgeweitet werden, ist nicht verwunderlich. Hier erstaunt aber die schiere Dimension, die die UN-Bestimmung

¹⁶ Alfonso Lafarga, Izquierda Unida lleva al Congreso el caso de dos estudiantes saharauis presos en huelga de hambre, *Rebelión* 24.04.2026, <https://rebellion.org/izquierda-unida-lleva-al-congreso-el-caso-de-dos-estudiantes-saharauis-presos-en-huelga-de-hambre/>.

¹⁷ Zum sahrauischen Anspruch auf das Meeresgebiet siehe das Gesetz der DARS Nr. 03/2009 vom 21.01.2009, https://wsrw.org/files/dated/2009-05-15/zee_maritime_rasd.pdf; siehe auch Jeffrey J. Smith, *From the Desert to the Sea. The Maritime Jurisdiction of an Independent Western Sahara*, Medford und Somerville 2010.

¹⁸ USA haben Mineralien in der besetzten Westsahara im Blick, *WSRW*, 13.02.2026, <https://wsrw.org/de/-nachrichten/usa-haben-mineralien-in-der-besetzten-westsahara-im-blick>.

¹⁹ Khadija Mohsen-Finan, Sahara occidental. Un règlement du conflit au profit du Maroc? *OrientXXI* 25.02.2026, <https://orientxxi.info/Sahara-occidental-Un-reglement-du-conflit-au-profit-du-Maroc>.

²⁰ Siehe beispielsweise: Francisco Carrión, El expansionismo por mar de Marruecos que amenaza las aguas de Canarias, *El Independiente* 29.11.2025, <https://www.elindependiente.com/internaional/2025/11/29/el-expansionismo-por-mar-de-marruecos-que-amenaza-las-aguas-de-canarias/>.

²¹ [UN] Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). Outer limits of the continental shelf beyond 200 nautical miles from the baselines: Submissions to the Commission: Submission by the Kingdom of Spain, *Oceans and Law of the Sea*, https://www.un.org/dep-ts/los/clcs_new/submissions_files/submission_esp_77_2014.htm; Permanent Mission of the Kingdom of Morocco to the United Nations, New York, NV/ATL/N°/114/2015.

der maximalen 200-Seemeilen-Radiusgrenze (370,4 Kilometer) von AWZ weit übersteigt: Der Vulkan TS ist fast 500 Kilometer entfernt – von den Kanarischen Inseln wie von der westsaharischen Küste. Es geht um ein riesiges Ausbeutungsprojekt in der Hochsee.

Erkennt der ISGH die angestrebte AWZ als spanisch oder marokkanisch an, so erhalten Spanien oder Marokko direkte Bergbaurechte bezüglich des TS. Erkennt der ISGH keine der beiden angestrebten AWZ an, so verbleibt der TS unter UN-Aufsicht, dann müssten internationale Bergbaugenehmigungen eingeholt werden. Aufschluss über das Räderwerk dieser „Pax Americana“ gibt ein weiterer Schauplatz des Extraktivismus im Meer vor der Westsahara. Am 24.11.2021 unterzeichnete Marokko ein Abkommen mit dem israelischen Unternehmen Ratio Petroleum über Öl- und Erdgasprobebohrungen vor Dakhla, in 3.000 Meter Tiefe und auf einer Fläche von 109.000 Quadratmetern.²² Auch das israelische Unternehmen NewMed Energy unterzeichnete zusammen mit dem marokkanischen Unternehmen Adarco Energy Limited im Jahr 2022 ein Abkommen über Öl- und Erdgasprobebohrungen und Erdgasförderungen vor der Westsahara. Vorausgegangen war die Anerkennung der marokkanischen Annexion der Westsahara durch die Trump-Administration im Dezember 2020 und im Gegenzug die Aufnahme diplomatischer, technologischer und militärischer Beziehungen Marokkos zu Israel.

Das marokkanische Königshaus zeigte sich gegenüber der US-Administration und Israel auch militärisch erkenntlich: Die enorme Aufrüstung Marokkos in den letzten Jahren erfolgt im Wesentlichen durch Waffenkäufe bei den USA und Israel; Marokko gehört zu den Gründungsmitgliedern des Trump-geführten „Peace Board“ und sollte ab 1. Mai 2026 Soldaten im Gaza-Streifen stationieren. Sollten die oben erwähnten aktuellen Verhandlungen zur Westsahara die von den USA und Marokko gewünschten Ergebnisse zeigen, so hätte die Aufteilung der Search-and-Rescue-Zone (SaR-Zone) zwischen den Kanarischen Inseln und der Westsahara dramatische Auswirkungen auf die Atlantikroute und sogar auf die Außengrenze der Europäischen Union. Die Kanarischen Inseln verfügen zwar mit dem Salvamento Marítimo über ein hervorragendes Seenotrettungssystem, das kann aber nicht das dortige SaR-Meeresgebiet in dreifacher Größe der Bundesrepublik flächenmäßig abdecken.



Fig. 1: SaR-Zone der Kanarischen Inseln, *sarcontacts.info*, Nachbearbeitung durch den Autor

²² The implications of the Israeli-Moroccan agreement on hydrocarbon exploration in the Atlantic Dakhla block, Hozint, 15.11.2021, <https://www.hozint.com/2021/11/the-implications-of-the-israeli-moroccan-agreement-on-hydrocarbon-exploration-in-the-atlantic-dakhla-block/>.

Auf der Atlantikroute vor Senegal und Mauretanien läuft ein durch Spanien finanzierter und organisierter massenhafter Pushback von Boatpeople. Gerade liefert die Europäische Union neue Küstenwachenboote an die westafrikanischen Staaten.²³ Marokko akzeptiert im Meer vor der Westsahara hingegen keine Pushbacks. Für die Boatpeople auf der Atlantikroute ist es daher wichtig, der Pushback-Gefahr vor Senegal und Mauretanien durch Ausweichen auf die hohe See zu entkommen und die spanische Search-and-Rescue-Zone (SaR) zu erreichen. Würde eine marokkanische SaR-Zone vor der Westsahara entstehen, müsste die marokkanische Marine dort die Boatpeople abfangen, auch wenn sie dazu in absehbarer Zeit kaum in der Lage sein wird. Das Beispiel des zentralen Mittelmeers droht, wo libysche Milizen unter Koordination von Frontex Boatpeople abfangen, ertrinken lassen oder in libysche Folterlager verschleppen, manchmal unter Beschießen der zivilen Seenotrettungsschiffe. Angesichts eines solchen Szenarios würde sich die Atlantikroute noch weiter auf die hohe See dorthin verlagern, wo die küstennahe Meeresströmung in den westlichen offenen Ozean wegdreht. Zu den Details dieses Abdriftens komme ich weiter unten. Eine kanarische Zeitung schreibt treffend: „If the United Nations alters the existing paradigm [...], the Canary Islands' SAR zone would **change dramatically**, producing an immediate effect on the Canary migration route and the archipelago's role as the European Union's southern frontier.“ [Hervorhebung im Original]²⁴

Die Neuaufteilung der kanarischen SaR-Zone und deren Auswirkungen auf die Außengrenze der Europäischen Union wird aber ansonsten nicht öffentlich thematisiert, weder in Spanien noch in der DARS noch in Marokko noch in der Europäischen Union mit ihrer Außengrenzen-Obsession. Selbst die Migrationswissenschaften und die „refugees studies“ bleiben zum Thema stumm. Anders sieht es mit der Geschichte der Fischereiabkommen, der Überfischung, den Zielen der Mineralausbeutung des untergegangenen Vulkans TS und der Forschung zur außerordentlichen biologischen Vielfalt dieser Meeresregion aus. Zu diesen Themen liegt eine reiche Fachliteratur vor, deren Ergebnisse weiter unten aufgeführt werden.

Diese Seltsamkeit – Seenotrettungszone als Non-Issue und alle übrigen Themen der staatlichen und großunternehmerischen Souveränität im Scheinwerferlicht der avisierten „Pax Americana“ – führt mich zur These des „Black Atlantic“. Die statischen Begriffe des Raubbaus der Ressourcen, der Großmacht und der Nationalität verdecken die Kooperation und die Leistungen einer „multi-racial, multi-ethnic, international working class“, die sich hier in nuce auf der heutigen Atlantikroute manifestiert. Die „multiethnic rebels“ der Pirogen passen nicht in die fixe Wahrnehmungswelt des Extraktivismus. Dabei sind die Aussichten des Bergbaus in der Tiefsee außerordentlich fluide und wegen der technischen Schwierigkeiten vergleichbar mit den phantastischen Projekten des Bergbaus auf dem Mond. Wenn es gelingt, diesen heutigen Widerspruch zwischen dem Nicht-Thema der Boatpeople und den obsessiven Bergbauplänen zum TS wissenschaftlich zu fassen zu bekommen, kann eine sozialgeschichtlich begründete Kritik an dieser Welt des Extraktivismus und der Großmächte formuliert werden.

²³Africa Intelligence, Sécurité maritime : l'UE livre enfin ses vedettes aux pays côtiers, 27.04.2026, <https://www.africaintelligence.fr/afrique-ouest/2026/04/27/securite-maritime--l-ue-livre-enfin-ses-vedettes-aux-pays-cotiers,110711255-art>.

²⁴ Will the UN resolution change the Canary Islands' SAR rescue zone?, Fuerteventura Todo, 01.11.2025, <https://fuerteventuratodo.com/news/will-the-un-resolution-change-the-canary-islands-sar-rescue-zone>.

2. Arbeit, Mobilität und die „Cayuco-Krise“

Westafrika weist die höchste Mobilitätsrate der Welt auf.²⁵ Dabei geht es nicht alleine um westafrikanische Binnenmigration. Die Bewegungen der MigrantInnen reichen von Westafrika über die Westsahara und Marokko bis zu den Kanarischen Inseln, bis nach Barcelona und darüber hinaus. Ungefähr seit dem Jahr 2000 gehen die meisten MigrantInnen und Geflüchteten aus Mali, aus dem Senegal und Mauretanien nicht mehr in das südliche Westafrika, sondern nach Europa: Am Rande der „titanischen“ Projekte von Big Oil, Big Tech, Big Fish und Big Green, der grünen Transformationsindustrie der Großkonzerne, entsteht eine neue „atlantic working class“ längs der Atlantikroute. Sie überwindet dabei einen der weltweit größten sozialen Gaps. Malische Flüchtlinge, die die Passage schaffen, kommen aus der Einkommenslosigkeit. Nach offiziellen Angaben wohnten Ende 2025 7.500.944 Nicht-SpanierInnen in Spanien. Knapp die Hälfte von ihnen (fast 3,5 Millionen Personen) haben Aufenthaltstitel erlangt. Personen afrikanischer Herkunft repräsentieren 35 Prozent der Nicht-SpanierInnen mit Aufenthaltstiteln, MarokkanerInnen stehen in der Statistik an erster Stelle. Am stärksten ist die Zahl der MalierInnen im Jahr 2025 angestiegen, mit einem Anstieg um 33,5 Prozent.²⁶ WestafrikanerInnen und MaghrebenerInnen ohne Aufenthaltstitel arbeiten in Spanien bekanntlich mehrheitlich im informellen Sektor, in der Hotellerie, in der Landwirtschaft, in der Pflege, auf dem Bau und im Kleinhandel. Immer wieder wird von Überausbeutung berichtet oder gar von Morden an ehemaligen Boatpeople, die in der andalusischen Landwirtschaft arbeiten.²⁷ Die laufende Legalisierung wird für jene, die vor dem 1. Januar 2026 eingereist sind, wohl schlagartig Lohnzuwächse und die Sozialversicherung bescheren, sie kommen „von 20 Euro für 12 Stunden täglich auf Mindestlohn“, wie es oftmals euphorisch heißt. Junge Leute warten damit auch auf Fortbildung und beruflichen Aufstieg. Alleine auf den Kanarischen Inseln rechnet man mit 40.000 Legalisierungen. Sahrauische Boatpeople sind von der Legalisierung ausgeschlossen. Ihre Eltern und Großeltern seien BürgerInnen der spanischen „Provinz 53“ gewesen und hätten spanische Personalausweise gehabt, aber sie selbst könnten jetzt höchstens den Status von Staatenlosen erlangen, protestieren sie.²⁸ Der formale Arbeitsmarkt wird in Spanien geöffnet, aber der Rassismus, auch und gerade durch Institutionen, ist heftig. Es gibt viele Berichte über dramatische Fälle von Ausbeutung, alltägliche gezielte Razzien und kurzzeitige schikanöse Festnahmen, wie etwa im März 2026 die von Serigne Mbaye, einem ehemaligen senegalesischen Fischer, der nach

²⁵ Marie Angélique Diatta und Ndiaga Mbow, *Releasing the Development Potential of Return Migration: The Case of Senegal*, *International Migration* 37, 1999, S. 243–266.

²⁶ Observatorio Permanente de la Inmigración (OPI): *Personas extranjeras con documentación de residencia en vigor*, 31.12.2025, https://www.inclusion.gob.es/documentos/3976286/3995073/stock_documentacion_nota, S. 6 f.

²⁷ Siehe den Dokumentarfilm von Sergio Rodrigo: *Jornaleros, el mal patrón*, *Entre Fronteras* 2024.

²⁸ Natalia G. Vargas, *Los saharauis en Canarias que se quedan fuera de la regularización extraordinaria: "Es humillante y una discriminación"*, *Canariasahora* 25.04.2026, https://www.eldia-rio.es/canariasahora/sociedad/saharauis-canarias-quedan-fuera-regularizacion-extraordinaria-humillante-discriminacion_1_13170914.html.

einer Pirogenfahrt 2006 auf den Kanarischen Inseln ankam und später Stadtverordneter von Podemos in Madrid wurde.²⁹ Auf der anderen Seite wurden Angehörigen der oberen Mittelklasse aus Westafrika und dem Maghreb in den letzten Jahren Visaerleichterungen gewährt. So besuchen etwa 20.000 MauretanierInnen jährlich die Kanarischen Inseln für einen meist etwa einwöchigen Aufenthalt, um Geschäftsbeziehungen zu pflegen, Einkäufe zu tätigen oder sich ärztlich behandeln zu lassen.³⁰ Die westafrikanische Klassengesellschaft spiegelt sich in der Klassengesellschaft Spaniens. Aber welche Rolle spielt diese klassenbezogene transnationale Mobilität in der kapitalistischen Neuordnung der Region?

In der Westsahara und im benachbarten algerischen Süden, wie auch an der Küste Mauretaniens und Senegals hat ein neuer Investitionszyklus begonnen, der auf den Zerfall der alten proletarischen Zusammenhänge der Nomaden-, Oasen- und Fischerwirtschaft reagiert. Viele Jugendliche wollen nicht mehr Datteln pflücken, sondern strömen in die Städte. Nomaden-Youngsters steigen vom Esel auf das Motorrad um und erobern sich Hunderte Kilometer Bewegungsräume. Fischer bauen ihre Pirogen aus und fahren zum Fischfang weiter auf See hinaus als früher.

Zugleich baut Algerien aktuell das Eisenbahnnetz in die Wüste bis in die Grenzregion der Westsahara aus, um Eisenerze zu transportieren und um Südwestalgerien mithilfe des italienischen „Plan Mattei“ für die agrarische Exportwirtschaft bereit zu machen. Die Wüste soll grün werden (die italienische Regierung hat ihre Afrika-Offensive nach Enrico Mattei benannt, der die italienische Expansion auf den afrikanischen Erdölmarkt leitete und 1962 unter ungeklärten Umständen mit dem Flugzeug abstürzte.). Eine transsaharische Pipeline soll Erdgas aus Nigeria bis an die Mittelmeerküste liefern. Um ebenfalls an das Erdgas aus Nigeria zu gelangen, baut Marokko eine überaus lange Meeres-Pipeline von Nigeria rund um Westafrika herum.³¹

Marokko befindet sich mit seinen Großprojekten wie dem Hafen TangerMed in einem selektiven Aufschwung. Nun werden auch die Häfen von Nador (nahe Melilla) und Dakhla (in der Westsahara) zu Megahäfen ausgebaut. Von der weltweiten Autoproduktion Renaults finden inzwischen 16 Prozent in Marokko statt. Die „Oligarchen“ der Kanarischen Inseln haben längst in der Westsahara und in Mauretanien Fuß gefasst. Große Wirtschaftsdelegationen beehren die marokkanischen Generäle und Wirtschaftsbosse in Dakhla. Während spanische Bauernverbände dagegen

²⁹ Mbaye war Sprecher der Gewerkschaft der Straßenverkäufer (Sindicato de Manteros) und ist Aktivist der Papierlosen in Spanien. Vgl. Podemos denuncia la detención „racista“ de su exdiputado autonómico Serigne Mbaye, El País 26.03.2026, <https://elpais.com/espana/2026-03-26/podemos-denuncia-la-detencion-de-serigne-mbaye-exdiputado-de-la-asamblea-de-madrid-y-miembro-de-la-direccion.html>.

³⁰ Gobierno de Canarias, Canarias y Mauritania apuestan por intensificar sus relaciones comerciales como socios preferentes, Portal de noticias, 21.02.2025, <https://www3.gobierno-decanarias.org/noticias/canarias-y-mauritania-apuestan-por-intensificar-sus-relaciones-comerciales-como-socios-preferentes/>.

³¹ Ali Idir, Plus de 20 milliards \$ d'investissements: l'Algérie lance la révolution ferroviaire, TSA, 09.02.2026, <https://www.tsa-algerie.com/plus-de-20-milliards-dinvestissements-lalgerie-lance-la-revolution-ferroviaire/>; Plan Mattei : l'Italie implémente un projet d'agriculture durable dans le désert algérien, L'économiste magrébin, 2.07.2024, <https://www.leconomistemaghrebin.com/2024/07/02/plan-mattei-italie-implémente-un-projet-agriculture-durable-desert-algerie/>; Algérie : une ascension économique fulgurante qui la rapproche du club des puissances mondiales, Africa Inside, 09.04.2026, <https://africainside.net/09-04-26489-algerie-une-ascension-conomique-fulgurante-qui-la-rapproche-du-club-des-puissances-mondiales5589617279.html>; Algerien – Die Renaissance der Transsahara-Pipeline, 07.04.2026, <https://maghreb-post.de/algerien-die-renaissance-der-transsahara-pipeline-alger-setzt-zu-m-ueberholmanoever-an/>.

protestieren, dass westsaharische Tomaten illegalerweise als marokkanisches Produkt gekennzeichnet werden und so in die Europäische Union gelangen, schließen die kanarischen Großunternehmer Verträge über weitere große landwirtschaftliche Exportökonomien in der Westsahara ab.³² Trotz mehrfacher gerichtlicher Verbotsurteile und trotz Kritik aus dem Europaparlament schickt die EU-Kommission derzeit wieder eine Delegation nach Dakhla, um über eine Verlängerung oder gar Ausweitung der illegalen Exportverträge zu verhandeln.³³ Die Bevölkerung im Maghreb und in Westafrika erfährt die multiplen Investitionsoffensiven häufig nicht als Einkommenschance, sondern als Angriff auf die informelle Ökonomie und als Enteignungen. Während im französischen Kolonialismus einige wenige sozial abgezielte ArbeiterInnenstädte als sozialstaatlich eingefriedete Gated Cities entstanden, wie Khouribga als „Hauptstadt der Phosphatförderung“, gibt es rund um die entstehenden formalen Arbeitsverhältnisse aktuell kaum soziale Absicherung oder gar gesellschaftlichen Aufstieg. Am deutlichsten ist dies in der Fischerei sichtbar. Während früher die Fischwirtschaft in der Westsahara und in den Küstenregionen Mauretaniens und Senegals auch den Armen landesweit eine gewisse Ernährungssicherheit bescherte und der Fischfang, der Fischverkauf auf informellen Märkten und die traditionelle Arbeit in der Fischverarbeitung für den Weiterverkauf ins Landesinnere für die Küstenbevölkerung ein gewisses Einkommen generierte, sind inzwischen die enormen einstigen Fischbestände vor den dortigen Küsten weitgehend verschwunden, so dass die Fischerboote immer weiter hinaus fahren müssen. Immer mehr FischerInnen gehen nun als BilliglohnarbeiterInnen in die Fischmehlfabriken und auf die internationalen Trawler.

Das marokkanische Königshaus hat in den letzten drei Jahrzehnten Fischfangverträge mit der Europäischen Union, mit Russland und China abgeschlossen, die sich katastrophal auf die Fischbestände auswirken. Eine Arbeitsteilung hat sich entwickelt: Während die Trawler vor der Küste der Westsahara den Fisch gefroren nach Europa, Russland und China liefern, schicken die Schiffe aus EU-Ländern und aus China vor Mauretanien ihren Fang in die neuen dortigen Fischmehlfabriken - zum Teil illegal, über die vereinbarten Quoten hinaus.³⁴ In Mauretanien haben europäische und chinesische Unternehmen eine Serie von Fischmehlfabriken aus dem Boden gestampft, die die Nahrungsgrundstoffe für die Lachs-Aquakultur in Skandinavien, in der Türkei und in Fernost liefern. Bremerhaven ist der wichtigste Umschlagplatz für dieses Fischöl und -mehl. In Nouadhibou, der zweitgrößten Stadt Mauretaniens, werden jährlich 550.000 Tonnen Fisch zu Fischmehl und Fischöl verarbeitet. In der Stadt gibt es 30 entsprechende Fabriken, und weitere zehn im Süden des Landes.³⁵ Der Wechsel von den Fischerbooten zur Fließbandarbeit in den Fischmehlfabriken läuft nicht reibungslos. Es stinkt bestialisch in den Vierteln, wo die Fischmehlfabriken stehen. Und „es

³² La UE evita mencionar el Sáhara Occidental en el etiquetado y admite „inconsistencias“ en los datos de importación, No te olvides del Sahara Occidental, 18.03.2026, <https://noteolvides-delsaharaoccidental.org/la-ue-evita-sahara-occidental-en-el-etiquetado/>.

³³ Mohammed Jaabouk, Sahara : L'Union européenne effectue un audit à Dakhla, Yabiladi, 26.03.2026, <https://www.yabiladi.com/articles/details/190969/sahara-l-union-europeenne-effectue-audit.html>.

³⁴ European Commission, Mauritania. Sustainable fisheries partnership agreement with Mauritania, Oceans and fisheries ec, Protocol dates: 15.11.2021–14.11.2026, https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/fisheries/international-agreements/sustainable-fisheries-partnership-agreements-sfpas/mauritania_en; El Sáhara marroquí entra en la nueva fase de expansión de la flota pesquera rusa, Rue20, 27.03.2026, <https://es.rue20.com/2026/03/27/el-sahara-marroqui-entra-en-la-nueva-fase-de-expansion-de-la-flota-pesquera-rusa/>.

³⁵ Daniela Gschweng, Fischmehl-Export: Afrikas Fische und ein globales Dilemma, infosperber 29.02.2024, <https://www.infosperber.ch/wirtschaft/konsum/fischmehl-export-afrikas-fische-und-ein-globales-dilemma/>.

stinkt!“ wurde folgerichtig auch zum Schlachtruf der senegalesischen Jugend, die in einer schnellen Revolte 2024 die dortige Regierung stürzte.

Wenn man all diese Entwicklungen in einer zeitlichen Zusammenschau ordnet, erkennt man folgendes: Diese spanische wie internationale Investitionsoffensive gegenüber dem Maghreb und Westafrika hat sich 2006/2007 beschleunigt. Damals hat die sogenannte „Cayuco-Krise“ („Pirogen-Krise“), d.h. die Ankunft von ein paar zehntausend westafrikanischen Boatpeople auf den Kanarischen Inseln (2006: ungefähr 32.000 Personen, 2007: ungefähr 13.000 Personen), die Verhältnisse in Spanien erschüttert. Ein Heer von Unternehmern, StaatsvertreterInnen, BeraterInnen, ExpertInnen, NGO-AktivistInnen, KulturmittlerInnen, JournalistInnen und WissenschaftlerInnen setzten nach Mauretanien, Senegal und in den Sahel über, um Möglichkeiten einer „Fluchtursachenbekämpfung“ ausfindig zu machen. Auch SurferInnen und TouristInnen verwandelten manche Küstenorte, von Ifni bis Dakhla und weiter bis Conakry. Sie alle kamen aus den unterschiedlichsten politischen, wirtschaftlichen und sozialen Milieus und flankierten mit Unternehmergeist und Softpower die harte Abschottung an der Küste wie auf See.

Dieses wirtschaftliche, kulturelle, ja zivilgesellschaftliche Heer wies keine harten Hierarchien auf, sondern wäre eher als buntes Puzzle zu beschreiben. Es siedelte sich selbst in den neuen Villenvierteln der westafrikanischen Küstenstädte an und bewirkte eine gewisse gesellschaftliche Modernisierung, eine Förderung der Kleinfamilie durch Arbeit in den Fischmehlfabriken und durch rudimentäre Häuschenbauförderung. In Anlehnung an Helen Tilley kann man ab 2006/2007 Westafrika als ein „Living Laboratory“ beschreiben, in dem „Empire, Development, and the Problem of Scientific Knowledge“ auf neue Art zusammenflossen.³⁶ EthnologInnen kamen, um die „Hintermänner“ der Boatpeople und deren Preise ausfindig zu machen. Aber sie entdeckten, dass die Reise-Unternehmungen der Boatpeople nicht nach marktwirtschaftlichen Kriterien funktionierten. Die Preise der Reise variierten nach „relationalen“ Bezügen, nach Freundschaft oder auch durch Wiedererkennen ähnlicher soziokultureller Profile, also durch eine Art Basis-Kosmopolitismus, der auf Vertrautheit und zugleich auf Anonymität beruht.³⁷ Des Weiteren entdeckten EthnologInnen, dass sich die wachsenden sozialen Widersprüche mental niederschlugen: Dakar wurde zum Hub der NGOs aus dem Globalen Norden, ihre Mercedes-Benz-SUVs prägten die Hauptstraßen, die JournalistInnen führten Interviews und ließen sich danach nie wieder blicken – so entstand Misstrauen und eine gewisse Vergleichbarkeit der eigenen Misere mit dem Protzen der neuen Mächtigen vor Ort. Kurzum: die Entdeckung vernakulärer „agency“ war vorerst nicht für die „Fluchthilfebekämpfung“ nützlich. Denn die informellen „communities of knowledge“ ließen sich nicht durchdringen oder gar steuern. Erst heute, mit der Durchleuchtung der heterogenen Communities durch Smartphone-Algorithmen und Artificial Intelligence drohen Gefahren, doch dazu später. Deutlich wurde um 2006/2007, dass die Boatpeople nicht aus wilder Verzweiflung aufbrachen, sondern mit Unterstützung ihrer Familien und Nachbarschaften und durch Crowdfunding, um nach geglückter Überfahrt ihre Angehörigen finanziell zu unterstützen. Die Vorbereitung und die Überfahrt war und ist eine gewaltige Teamarbeit.

³⁶ Helen Tilley, *Africa as a Living Laboratory. Empire, Development, and the Problem of Scientific Knowledge, 1870–1950*, Chicago 2011.

³⁷ Siehe Stephanie Maher, *Out of West Africa: Human Smuggling as a Social Enterprise*, *Annals, AAPS* 676, März 2018.

Die Anthropologin Stephanie Maher vermittelt anschauliche Erfahrungen aus dem Senegal. Sie ging als Studentin 2007 dorthin, um zu den sprunghaft gestiegenen Abfahrten der Boatpeople zu forschen. Im Laufe eines Jahrzehnts wurde sie zur Spezialistin und erlangte mit Interviews von Abgeschobenen einen Einblick in die Verhältnisse auf den Pirogen während der strapaziösen Überfahrten zu den Kanarischen Inseln.³⁸ Der Migrationsforscher Hein de Haas resümierte 2007: „Migration within and from West Africa to Europe is generally a deliberate choice and an investment by reasonably prosperous households and families to enhance their livelihoods. Household savings are often mobilised and assets such as land [are] sold to be able to pay for the migration of one family member.“³⁹

3. Boatpeople

Eine reguläre Fährverbindung von Südmarokko nach Fuerteventura bräuchte für die sichere Passage (neunzig Kilometer) nur vier Stunden. Die gefährliche Fahrt mit einer Piroge von Guinea bis nach El Hierro (über 2.000 Kilometer) dauert hingegen mindestens elf Tage.⁴⁰ Das Visaregime, das die Schengenstaaten eingeführt bzw. verschärft haben, und die polizeilich-militärische Absicherung des Einkommensgefälles hindern hier die Armutsbevölkerung am legalen Reisen. Informelle Fahrten zwischen der Westsahara und den Kanarischen Inseln hat es aber immer gegeben; die ersten „irregulären“ Boatpeople, die die neue Visapflicht durchbrachen, waren 1994 Sahrauis, die am Strand von Caleta de Fuste auf Fuerteventura landeten. In den 2000er Jahren begann sich die Atlantikroute zu etablieren: Nach einem ersten Zyklus um 2006 („Cayuco-Krise“, siehe oben) begann der zweite Zyklus der Atlantik-Passage sprunghaft im Herbst 2020, als in Marokko mit den Maßnahmen gegen Covid-19 die dortigen Reisemöglichkeiten wegfielen und die Billiglohnarbeit teilweise zusammenbrach. Derzeit schwächt sich dieser zweite Zyklus ab.

Die größten Gruppen dieser Boatpeople sind MarokkanerInnen, MalierInnen und SenegalesInnen. Es ist bemerkenswert, dass in den letzten fünf Jahren viele Boote gemischt besetzt waren. Früher reisten MaghrebenerInnen und WestafrikanerInnen getrennt. Aus der Westsahara kann man mit kleineren Fiberglas- oder Holzbooten (spanisch: pateras) oder größeren Schlauchbooten (span: cayucos) in ein bis zwei Tagen nach Fuerteventura oder Lanzarote übersetzen. Aus dem Senegal und aus den südlicheren Küsten bricht man mit ausgebauten Einbaum-Booten, den Pirogen (spanisch: ebenfalls cayucos) auf, manchmal besetzt mit über 300 Personen.

Westafrikanische und maghrebische Boatpeople, die auf ihrem Weg in die Festung Europa in zwischen weit im Süden Westafrikas ablegen, um nicht von den EU-finanzierten Kriegsmarinen Marokkos, Mauretaniens und des Senegals abgefangen zu werden, nutzen auf den ersten rund 1.000 Kilometern günstige Winde und Meeresströmungen. Die Todeszone beginnt rund 500 Kilo-

³⁸ Dies., Historicising „Irregular“ Migration from Senegal to Europe, *Anti-Trafficking Review*, issue 9, 2017, S. 77–91.

³⁹ Hein De Haas, *The myth of invasion. Irregular migration from West Africa to the Maghreb and the European Union*, International Migration Institute. Research Paper, Oxford 2007, S. 27.

⁴⁰ Charlie Devereux, Borja Suarez, *Migrants using more distant, riskier departure points to Canarys after Mauritania crackdown, Red Cross finds*, Reuters, 14.01.2026, <https://www.reuters.com/world/africa/migrants-using-more-distant-riskier-departure-points-canaries-after-mauritania-2026-01-14/>.

meter südlich der Kanarischen Inseln. Dort treiben aus dem Norden kommende Meeresströmungen und die Passatwinde viele Boote in den offenen Atlantik. Manche treiben nach der Überquerung des Atlantiks in der Karibik an, mit ausgedörrten Leichen an Bord.⁴¹ Die Atlantikpassage ist die weltweit gefährlichste Meeresfluchtroute. In den Statistiken der International Organization for Migration (IOM) finden wir über die Zahl der Toten wenig, weil die IOM nur die registrierten Schiffsbrüche mit ihren Passagieren zählt, nicht aber „invisible shipwrecks“. Dagegen hat die NGO *Caminando Fronteras* ein Kontaktnetz von Marokko bis in das südliche Westafrika aufgebaut und erhält Meldungen von Angehörigen und NachbarInnen vermisster Boatpeople. Schätzungsweise 200.000 Boatpeople sind in den letzten fünf Jahren von Marokko, der Westsahara und aus Westafrika zu den Kanarischen Inseln aufgebrochen. Ungefähr 20.000 bis 30.000 sind dabei auf dem Meer umgekommen.⁴² Was passiert mit den Überlebenden? Acht Prozent der erwachsenen MarokkanerInnen, die auf den Kanarischen Inseln ankamen, wurden 2025 abgeschoben. Die Mehrheit der Angekommenen wandert legal innerhalb von zwei Wochen weiter auf das spanische Festland. Minderjährige dürfen nicht abgeschoben werden und verbleiben längere Zeit auf den Kanarischen Inseln.⁴³ Die Zahl der auf den Kanarischen Inseln lebenden SenegalesInnen wird auf 50.000 Personen geschätzt, 2.000 von ihnen sind minderjährig.⁴⁴

3a. Todeszone

In allen Ländern von Marokko bis Guinea gibt es inzwischen Zusammenschlüsse von Angehörigen, die auf das Schicksal ihrer Toten und Verschwundenen aufmerksam machen. Sie können ihre Suche nach verschwundenen Angehörigen nicht bei der Polizei melden, da sie sich damit einer Kriminalisierungsgefahr aussetzen. Als Beispiel sei der hier verlinkte Bericht zu einem Komitee in Guinea genannt.⁴⁵ Diejenigen, die es bis in das spanische Seenotrettungsgebiet schaffen, gelangen in die Todeszone: in die Meeresströmungen, die umschlagen und nun von Norden nach Westen abbiegen. Allerdings sind die jahreszeitlichen Schwankungen enorm. Zeitweise verschwindet der Wirbel, der auf der Karte (Fig. 2) als „recirculation gyre“ eingetragen ist. In dem Gebiet, das von dem Wirbel betroffen ist, stoßen nicht nur warme und kalte Meeresströmungen aufeinander, son-

⁴¹ José María Rodríguez El Caribe devuelve dos de los cayucos que se tragó la Ruta Canaria en 2024: faltan otros 127, efe 02.02.2025, <https://efe.com/espana/2025-02-02/caribe-devolucion-cayucos-ruta-canaria/>, 02.02.2025.

⁴² Selbst offizielle Angaben Spaniens zu den Ankünften von Boatpeople auf den Kanarischen Inseln differieren erheblich. Vicente Zapata beziffert die Ankünfte zwischen 2020 und September 2025 auf 160.261 Personen und für die Zeit von 1994 bis 2024 auf 250.970 Personen (Vicente Zapata, *The Canary Islands and the Challenge of Migration*, *Moving Cities* 21.10.2026, <https://moving-citi-es.eu/de/aktuelles/guest-article-i-the-canary-islands-and-the-challenge-of-migration-by-vicente-zapata>). Wenn man die von Mauretania und Senegal abgefangenen Personen hinzuzählt, in den letzten Jahren zwischen 30.000 und 50.000 Personen jährlich, kommt man auf viel höhere Zahlen. Allein für das Jahr 2024 gibt *Caminando Fronteras* die Zahl der Toten auf der Atlantikroute mit 9.757 Personen an (*Caminando Fronteras*, <https://caminandofronteras.org/en/>).

⁴³ EP: PETI 2026, 12.02.2026, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/PETI-CR-782244_DE.pdf.

⁴⁴ Patricia Vidanes Sámchez, Miles de senegaleses aspiran a la regularización en Canarias: «Estoy aquí para buscar un futuro mejor», *Canarias7*, 17.02.2026, <https://www.canarias7.es/politica/buscar-futuro-mejor-20260215073000-nt.html?ref=https%3A%2F%2Fduckduckgo.com%2F>.

⁴⁵ <https://drive.google.com/file/d/1HzbvMDIirTlfGh5gc4cykRpnZ8CfV1GO/view>, Februar 2026.

dern dort gelangen auch tiefe Unterwasserströmungen an die Wasseroberfläche. Folgende Meeresströmungen sind für die Atlantikroute relevant: Canary Current (CC), North Equatorial Current (NEC), North Equatorial Countercurrent (NECC).

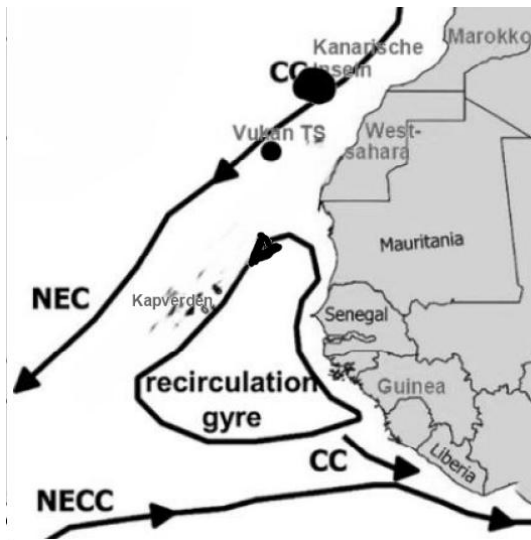


Fig. 2: Meeresströmungen an der Meeresoberfläche: Philander, S.G., Atlantic Ocean Euquatorial Currents, Encyclopedia of Ocean Sciences, 2001, S. 188–191, eigene Bearbeitung.



Fig. 3: Mitteltiefe und tiefe Meeresströmungen am TS, nach P. Iosso.⁴⁶ Verzeichnet sind folgende hier relevante Meeresströmungen: NADW Antarctic intermediate water (AAIW), Mediterranean outflow water (MOW). Eigenbearbeitung.

⁴⁶ P. Iosso u.a., Development of a Correlated Fe-Mn Crust Stratigraphy Using Pb and Nd Isotopes and Its Application to Paleoceanographic Reconstruction in the Atlantic, 02.10.2020, <https://doi.org/10.1029/2020PA003928Di>.

Die mitteltiefen und tiefen Meeresströmungen treten rund um den TS nach oben und befördern den dortigen Wirbel. Zur maritimen Meteorologie: Auf www.windy.com kann man in Echtzeit verfolgen, wie sich die Windverhältnisse entwickeln. Die Winde zwischen der Westsahara und den Kanarischen Inseln folgen meist den dortigen Meeresströmungen. Wie man auf www.marinetraffic.com/ verfolgen kann, läuft der dichte Verkehr von Containerschiffen, Tankern und Trawlern relativ nah längs der Küste und kaum durch das Todesgebiet der Boatpeople rund um den untergegangenen Vulkan TS.

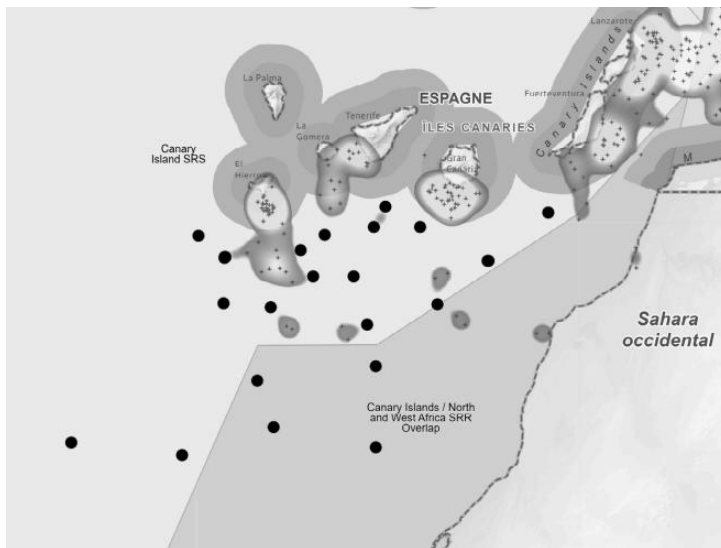


Fig. 4: Ärzte ohne Grenzen, kanarische SaR-Operationen von Januar bis November 2024, Eigenbearbeitung.⁴⁷

Die grauen Flächen um die kanarischen Inseln sind die Hauptrettungsgebiete des kanarischen *Salvamento Marítimo*, die Einzeloperationen sind durch Kreuzchen markiert. Diese zahlreichen Kanaren-nahen SaR-Operationen erfolgen nach Alarm durch das radargestützte *Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE)*, welches das nahe Meer in einer Ausdehnung von bis zu 15 Kilometern überwacht, oder durch Handy-Notanrufe der Boatpeople.

Die entfernteren, von mir fett markierten Punkte gehen auf Notrufmeldungen vorbeifahrender Frachter, Tanker oder Trawler zurück, die auf hoher See Pirogen entdeckt haben und durch ihre Notrufe kanarische SaR-Operationen veranlasst haben.

⁴⁷ MSF hat auf dieser Karte die eventuelle künftige SaR-Region Marokkos vor der Westsahara bereits als Zone eingetragen, die sich mit der derzeitigen kanarischen SaR-Zone überlappt, <https://reliefweb.int/map/can-ary-islands-spain/operations-de-sauvetage-sar-de-salvamento-sur-las-palmas-et-tenerife-en-2024-janvier-novembre>, 22.02.2025.

Die Karte verdeutlicht, dass von Januar bis November 2024 keine einzige kanarische SaR-Operation in der Todeszone rund um den untergegangenen Vulkan TS stattgefunden hat, diese beginnt links unten / südwestlich außerhalb dieser Karte.

3b. Technische Schwarmintelligenz

An dieser Stelle sei angemerkt, dass meine rudimentären nautischen Kenntnisse aus den zehnjährigen Erfahrungen des Alarmphones (<https://alarmphone.org/>) und aus den praxisgeleiteten Diskussionen mit Beppe Caccia und Luca Casarini stammen, die derzeit zu den Menschen gehören, die als AktivistInnen im zentralen Mittelmeer vor Gericht in Ragusa stehen und denen zwanzigjährige Haftstrafen drohen. Sie hatten mit einem eigenen Seenotrettungsschiff 27 Boatpeople von einem Frachter übernommen und nach Italien gebracht. Hintergrund war, dass der Frachter sich weigerte, die aufgenommenen Boatpeople in die Folterlager Libyens zurückzubringen, und die italienische Regierung trotz medizinischer Notlagen 38 Tage lang die Anlandung des Frachters in Italien verboten hatte.⁴⁸ Rund um das zentrale Mittelmeer haben Boatpeople und AktivistInnen in den letzten zehn Jahren eine technische Schwarmintelligenz entwickelt: Jedes Fluchtboot rüstet sich mit einem Satellitentelephon aus. In Notlage angerufen, organisiert das Alarmphone Benachrichtigungen an die nationalen Seenot-Rettungsleitstellen, die oft untätig bleiben, und an Frachter, die sich in der Nähe des havarierten Fluchtboots befinden. Über Marine-Traffic ist es ein Leichtes, mit der entsprechenden Reederei Kontakt aufzunehmen und vor der Überstellung der geretteten Boatpeople nach Libyen zu warnen. Diese technische Schwarmintelligenz ist mittlerweile in der Lage, auch die Frontex-Flugzeuge aufzuspüren, die über den Boatpeople kreisen und die libyschen Milizen zum Abfangen der Boote dirigieren. Mittlerweile kriminalisieren italienische Regierungsstellen auch zivile Seenotrettungsschiffe, die nicht die libyschen Milizen (die sog. libysche Küstenwache) kontaktiert haben.

Das ist der Hintergrund, auf dem das soziale Drama der „invisible shipwrecks“ auf der Atlantikroute deutlich wird. Die maghrebinischen und westafrikanischen Boatpeople sind so arm, dass sie sich kein Satellitentelefon leisten können. Sie haben dieselbe technische Intelligenz, sie haben GPS, und können genau verfolgen, wie sie selbst abdriften. Aber sie sind nicht in der Lage, um Hilfe zu bitten.

3c. Drohende ICE-Praktiken

Boatpeople, die auf den Kanarischen Inseln ankommen, werden zwei Tage lang in Gewahrsam genommen und u.a. von Frontex-Beamten verhört. Falls sie ihre Handys nicht vor Anlandung ins

⁴⁸ Die italienische Regierung setzte zwecks Kriminalisierung gegen sie eine Spyware des israelischen Militärs ein, die auch die US-amerikanische ICE nutzt: Rosita Rijtano, Paragon non ha ancora dato risposte sull'uso dei suoi spyware alla giustizia italiana, a un anno dallo scandalo sullo spionaggio di giornalisti e attivisti, wired 28.04.2026, <https://www.wired.it/article/paragon-spyware-risposte-indagine-italia-procura/>.

Wasser geworfen haben, werden diese beschlagnahmt und von Frontex illegalerweise ausgelesen.⁴⁹ Darin ist der polizeiliche Versuch zu erkennen, die gesellschaftlichen Strukturen der „atlantic working class“, ihre Kooperationen von Guinea bis Barcelona, zu Fahndungszwecken auszuforschen. An der Umsetzung einer direkten ICE-ähnlichen transnationalen Community-Jagdpraxis wird Frontex in Spanien derzeit noch gehindert. Spanische PolitikerInnen deckten in Zusammenarbeit mit JournalistInnen jedoch auf, dass Frontex gesetzeswidrig Personendaten von MigrantInnen an Europol weitergeleitet hat.⁵⁰

3.d. Kooperation während der Überfahrt

Die Kooperationen der atlantischen Boatpeople werden an der Lingua Franca sichtbar, die sich mit Elementen aus Wolof, Derija, Arabisch, Spanisch und Französisch herausbildet. Ihre kurzen und prägnanten Verständigungsformeln sind von Guinea bis Algerien, von den Kanarischen Inseln bis Barcelona unmittelbar verständlich. Am prominentesten sind die Begriffswelten, die sich in den letzten zwanzig Jahren um die Worte „barzakh“, „barça“ und „boza“ herausgebildet haben.

Die organisierten StraßenhändlerInnen von Barcelona vertreiben ein T-Shirt mit dem Aufdruck „barça ou barzakh“, das zumeist nicht ganz korrekt mit „Barcelona oder Tod“ übersetzt wird.⁵¹ „Barzakh“ ist ein Wort aus dem Koran. Es bezeichnet nicht den Tod, sondern das Zwischenstadium zwischen Sterben und Auferstehung. Heute könnte man es als traumatisches Ausharren übersetzen. Das Boot ist solch ein liminaler Raum. Ibrahima, den Stephanie Maher⁵² interviewte, sagte: „To be in the boat is to be in a coma. You don't know when you will wake up. Maybe one month, maybe two. You don't know.“ (S. 182). Auch mit Fatigue wird der psychische Stillstand angesichts von eigener physischer Bewegungslosigkeit, von Hunger und Durst, auf dem Boot häufig umschrieben (S. 201). Alioune sagte: „You must know that when you are on board, after 40 meters, you cannot be afraid anymore. I just had the mantra in my head that I repeated over and over: barça ou barzakh. Because if you are there, you can no longer turn around. Neither your cries nor your sea sickness will change the captain's mind.“ (S. 195)

Auf dem Boot entwickelt sich eine Kooperation. „Labor was usually divided by assigning different équipes, or teams, to take care of things like cooking, fishing, or cleaning up“ (Ali, S. 196 f.). Alioune: „We were four [teams] altogether. We would take turns, each of us working for two hours

⁴⁹ Martyna A. Wierzbicka u.a., Fronteras „inteligentes“, democracias negligentes, porCausa, Centre Delàs d'Estudis per la Pau, Barcelona Januar 2026, https://porcausa.org/wp-content/uploads/2026/01/Informe_Fronteras_inteligentes_democracias_negligentes_porcausa_centre_delas.pdf.

⁵⁰ Lola Hierro, Un grupo de eurodiputados pide a Bruselas una investigación independiente tras las revelaciones de EL PAÍS sobre la transferencia ilegal de datos de Frontex a Europol, El País, 11.07.2025, <https://el-pais.com/internacional/2025-07-11/un-grupo-de-eurodiputados-pide-a-bruselas-una-investigacion-independiente-tras-las-revelaciones-de-el-pais-sobre-la-transferencia-ilegal-de-datos-de-frontex-a-europol.html>.

⁵¹ Jorge Molinero López, „Barcelona o muerte“: El Top Manta se 'apropia' de la camiseta del Barça para protestar contra la migración forzada, El Independiente, 1.07.2024, <https://www.elindependiente.com/sociedad/2024/07/01/manteros-barcelona-denuncian-propias-camisetas-blaugranas-lacra-migracion-forzada/>.

⁵² Die folgenden Interviewsätze sind entnommen aus Stephanie C. Maher, Barça ou Barzakh. The Social Elsewhere of Failed Clandestine Migration out of Senegal, Washington 2015.

at a time. There were eleven fishermen, others who steered the pirogue. Some commanded the motor; the specialists were in charge of the GPS“ (S. 197). Ibrahima beschrieb, wie sie sich in Gruppen entsprechend ihrer Arbeitsfähigkeiten und ihrem physischen Können aufgeteilt haben: „From the first day, we were organized – some cooked, others who were more athletic were in charge of emptying the water out of the pirogue. They also took care of the tarpaulins that provided shelter. Me, I was placed in the kitchen because I knew how to cook“ (S. 197). Für Andere blieb kaum eine Wahl. Massamba sagte: „If you moved to go to the bathroom, for example, you would lose your place. That’s how crowded it was.“ „Sometimes, you were forced to urinate right there in your seat.“ (S. 198).

„Barça“ steht selbstverständlich nicht nur für die Stadt Barcelona, sondern für den FC Barcelona, dem Fußballclub mit zahlreichen Jugendprojekten im Globalen Süden. Der FC Barcelona verkörpert den Traum sozialen Aufstieg als Fußballspieler. „Barça ou barzakh“ hieße demzufolge, sehr frei übersetzt, „Traum oder Trauma“, oder „Aufbruch oder Stillstand“.

Das dritte Wort mag diese soziale Wucht verdeutlichen: „Boza“ rufen seit zwanzig Jahren nicht nur die erfolgreichen Zaunspringer von Ceuta, sondern „Boza“ machen auch die Boatpeople, die auf den Kanarischen Inseln ankommen.⁵³ Zahllose selbstgedrehte Videos finden sich im Internet über die Ankunft mit „Boza“-Rufen. „Boza“ stammt aus dem Wolof und wird unkorrekterweise oft mit „Sieg“ übersetzt. Es meint ursprünglich eine erfolgreiche Anstrengung und ist ein Ausruf. Man kann diese euphorische Exklamation in die Sozialgeschichte des Jubelschreis einreihen, die Peter Linebaugh 1990 beschrieb: „Ever since, it’s been associated with music, a horn, a comet, a trumpet, and later with singing. The comet descends from the shepherd’s cornu; the trumpet and bugle from the Roman soldier’s buccina; these horns are instruments of gathering and militance. In the West Indies and the South Sea Islands the spiral conch emits a very large sound. It was used by the Tritons of ancient mythology, and by the Haitian slaves on 21 August 1791 as a call to the war of liberation in the first successful slave revolt of modern history.“⁵⁴

4. Untergegangener Vulkan TS und Forschung

Zahlreiche populärwissenschaftliche Youtube-Videos über den *Mont Tropic* werden von marokkanischer Seite ins Netz gestellt, mit dem Versprechen auf einen weiteren technologischen und wirtschaftlichen Aufschwung durch die Wunder versprechenden Manganknollen des Bergs. Das Internetportal *Marokko.com* schreibt:

„Im Herzen des Tropic Seamount befindet sich eine der weltweit größten Phosphatkonzentrationen, eine strategische Ressource, die für die marokkanische Wirtschaft von enormer Bedeutung ist. [...] Forscher gehen davon aus, dass der Tropic Seamount [...] einen immensen Schatz an Seltenerdmineralien wie Tellur, Kobalt, Nickel, Blei, Vanadium und Lithium birgt. [...] Die Mineraliendichte im Tropic Seamount übertrifft alle terrestrischen Vorkommen um das 50.000-fache und macht ihn

⁵³ Siehe zu den Schlagworten auch A. George Bajalia, *Doing Barzakh, Making Boza. Betwixt and Between Migration and Immigration in Tangier*, in: *The Cambridge Journal of Anthropology*, v. 41, n. 1, 2023, S. 17–33.

⁵⁴ Peter Linebaugh, *Jubilating; Or, How the Atlantic Working Class Used the Biblical Jubilee Against Capitalism, With Some Success*, *Midnight Notes*, 10, 1990, S. 84–98, hier: S. 84, https://archive.org/details/midnight_notes_10_no_covers/page/97/mode/1up, 18.02.2026.

zu einem strategischen Aktivposten und potenziellen Gamechanger in den globalen Lieferketten. Experten schätzen die Reserven auf etwa zwei Milliarden Tonnen, was dem Zehnfachen der derzeitigen weltweiten Lithiumreserven entspricht.⁵⁵ Die Europäische Union hatte vor über zehn Jahren mit ihrer *Raw Materials Initiative* (RMI) Unternehmen und Forschungsinstitute aufgefordert, Perspektivarbeit für die Förderung von dortigem Kobalt zu leisten, mit dem Millionen E-Autos gebaut werden können. Inzwischen halten sich die EU und die spanische Regierung mit öffentlichen Äußerungen zum TS zurück. Neben der befürchteten geoökonomischen Konfrontation werden Fragen des Umweltschutzes der Tiefsee und die Einsicht in bislang unüberwindbare technologische Schwierigkeiten beim Tiefsee-Bergbau – zumindest in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren – zu Motiven einer öffentlichen Zurückhaltung Spaniens und der Europäischen Union.

Der untergegangene Vulkan TS ist ein kegelförmiges Massiv, dem die Spitze fehlt. Seine Hochebene in 1.000 Meter Tiefe entspricht ungefähr der Oberfläche Berlins. Die Abhänge erstrecken sich zu jeder Seite zumeist 15 Kilometer weit in die Umgebung auf bis zu 4.500 Metern Tiefe.

Pionierarbeit bei der Erforschung erbringt die Echolot-Messung, die seit dem Ersten Weltkrieg im Zuge der U-Boot-Kriege den Meeresgrund kartiert. In den letzten zwei Jahrzehnten sind zahlreiche neue Forschungsmethoden hinzugekommen: Die Paleoozeonographie nimmt mit Lasertechnik radiogene Gesteinsbestimmungen vor, geoakustische Sensoren werden in die Tiefe hinabgelassen, Gleitsonden erkunden die Meeresströmungen, ferngesteuerte Tiefseeroboter nehmen erste Manganknollen auf, und eine Vielzahl autonomer Tauchgeräte, die nicht mehr ferngesteuert werden, sondern sich mit AI selbständig fortbewegen, fotografieren unablässig die durchpflügte Umgebung des TS. Inzwischen wird AI eingesetzt, um die fotografischen Big Data der zurückliegenden Expeditionen auszuwerten und Muster für die automatische Gesteinserkennung zu entwickeln.⁵⁶ Maßgebliche Forschungsexpeditionen kommen bislang aus Großbritannien, aber auch aus Spanien und anderen Ländern. Einen guten Überblick zur wissenschaftlichen Erforschung des TS vermitteln Josso u.a., siehe Fußnote 46, sowie E. Marino u.a.⁵⁷ und Berta Ramiro-Sanchez u.a.⁵⁸ Man weiß nicht, welche Umweltschäden der Tiefseebergbau anrichten würde. Die Fördermodelle sehen vor, dass die Gesteine über enorm lange Pumpröhren zu einer Offshore-Plattform hochgespült und dort gereinigt werden. Die ausgesiebten nichtbrauchbaren Sedimente würden wieder in die Tiefe geleitet und durch die Meeresströmungen den Untergrund in einem sehr weiten Umkreis verschmutzen.⁵⁹ Parallel zur Erforschung der Manganknollenwelt haben die Meeresbiologen entdeckt, dass sich rund um den untergegangenen Vulkan ein Hotspot der Biodiversität befindet. Das Aufeinandertreffen von kalten und warmen, von salzigen und nährstoffreichen Meeresströmungen hat

⁵⁵ Der Tropic Seamount: Eine Entdeckung mit globaler Tragweite, marokko.com 11.07.2024, <https://marokko.com/aktuelles/infos/der-tropic-seamount-eine-entdeckung-mit-globaler-tragweite>.

⁵⁶ Kyran P. Graves u.a., Testing the transferability of AI models for cold-water coral detection, *Ecological Informatics*, Volume 95, Mai 2026, <https://doi.org/10.1016/j.ecoinf.2026.103749>.

⁵⁷ E. Marino u.a., Strategic and rare elements in Cretaceous-Cenozoic cobalt-rich ferromanganese crusts from seamounts in the Canary Island Seamount Province (northeastern tropical Atlantic), in: *Ore Geology Reviews*, umee, Juli 2017, <https://doi.org/10.1016/j.oregeorev.2016.10.005>.

⁵⁸ Berta Ramiro-Sanchez u.a., Sponge Ground on the Tropic Seamount (Northeast Tropical Atlantic): Implications for Spatial Management in the High Seas, in: *Front. Mar. Sci.*, 31.05.2019, <https://doi.org/10.3389/fmars.2019.00278>.

⁵⁹ Why Deep-Sea Mining Could Destroy Ocean Life Before We Even Understand It, *Marine Biodiversity and Sustainability*, 08.04.2026, <https://www.marinebiodiversity.ca/why-deep-sea-mining-could-destroy-ocean-life-before-we-even-understand-it/>.

die dortigen Gewässer zu einem Lebensraum größtenteils noch unbekannter Fischpopulationen, Schwämmen und Korallenriffen gemacht, und auch migrierende Wale, Delphine und Andere tauchen gerne rund um den Vulkan auf. Sogar eine *Convention on the Conservation of Migratory Species of Wild Animals* (CMS) für die Lebenswelt rund um untergegangene Vulkane wird im UN-Format vorbereitet.⁶⁰ Die rohe Bergbau-orientierte und die sanfte Biodiversity-Forschung stoßen perspektivisch nicht gegeneinander, sondern finden sich im Erarbeiten von UN-Konventionen und Schutzrichtlinien zusammen.⁶¹ Noch bemerkenswerter ist, dass ihre Forschungsmethoden und -ergebnisse einen dual-use-Charakter haben: Man kann die Forschung rund um den TS als ein Cluster beschreiben, in dem militärische, extraktivistische und ökologische Praktiken auf produktive Weise miteinander auskommen. Am erstaunlichsten sind Öko-Vorschläge zum G5-Netz auf hoher See: Man könnte Bojen und permanente Gleitsonden damit ausstatten – und so mit mobilen Stationen rund um den TS die Wal-Migrationen einem guten Monitoring unterwerfen.⁶² Auch werden Internetverbindungen auf hoher See über Starlink neue Beobachtungstools möglich machen.

Im nächsten Jahrzehnt werden Boatpeople, ihre Angehörigen, AktivistInnen und möglicherweise Öko-ForscherInnen innovative Kommunikationstechniken rund um den TS in subversiver Weise aufgreifen, um Leben der „atlantic working class“ in der Todeszone zu retten, so wie es im vergangenen Jahrzehnt im zentralen Mittelmeer mit bisheriger Kommunikationstechnologie gelungen ist. Der Maghreb und Westafrika werden aufgrund der selektiven Modernisierung und des großskaligen Extraktivismus in Unruhe bleiben. Und die angelandeten Boatpeople werden nach erfolgter Legalisierung ihres Aufenthalts gegen Ausbeutung und für ein besseres Leben kämpfen, auch innerhalb der Festung Europa. Nach ihrer Legalisierung und mit zunehmender Migration werden sie vermehrt zwischen Westafrika, dem Maghreb und Spanien – und auch aus den Ländern ihrer Weitermigration – hin- und herreisen können und dadurch den sozialen Gap bekämpfen, den die Festung Europa absichert. Und ein neues Kapitel der Kämpfe in Europa wird beginnen, gegen Racial Profiling auf den Straßen und gegen rassifizierte Lohnhierarchien.

Ob die „Pax Americana“ um den Maghreb und bis zu den Kanarischen Inseln durchgesetzt werden wird, ist eine offene Frage. Big Tech, Big Oil, Big Fish, Big Green und die Militarisierung werden als soziale Angriffswelten begriffen und bekämpft werden. Die Black Atlantic Route ist ein Weg dieses Widerstands.

⁶⁰ Nature Knows No Borders: Governments Urged to Seize Landmark Opportunity to Protect Seamounts as Critical Habitat for Migratory Marine Species, ocean care, 20.03.2026, https://www.ocean-care.org/en/stories_and_news/governments-urged-to-seize-landmark-opportunity-to-protect-seamounts-as-critical-habitat-for-migratory-marine-species/.

⁶¹ The U.N. High Seas Treaty Just Changed Everything for Ocean Protection, Marine Biodiversity and Sustainability, 16.03.2026, <https://www.marinebiodiversity.ca/the-u-n-high-seas-treaty-just-changed-everything-for-ocean-protection/>.

⁶² How 5G Is Transforming Ocean Monitoring in Real Time, Marine Biodiversity and Sustainability, 10.02.2026, <https://www.marinebiodiversity.ca/how-5g-is-transforming-ocean-monitoring-in-real-time/>.