

# Tod im Sandmeer

Bewaffnete Überfälle auf Sahara-Touristen häufen sich. Die Behörden sind machtlos oder korrupt.

Stundenlang waren die sechs Geländewagen über Sand und Kies gebettet. Endlich versprachen ein paar Dornenbüsche den elf Reisenden die für ihre Bedürfnisse nötige Deckung. Pinkelpause.

Plötzlich raste ein weißer Toyota Pick-up heran. Fünf Männer sprangen in grün-schwarz-braunen Tarnuniformen heraus, schwarze Tücher verhüllten die Gesichter. Mit vorgehaltenen Kalaschnikow-Schnellfeuerwaffen forderten sie die Herausgabe des gesamten Geldes. Sollte jemand versuchen, ein Satellitentelefon zu benutzen, „werdet ihr alle erschossen“.

Seit Wochen waren die Touristen aus Deutschland in der Sahara unterwegs, in eigenen Autos, aber von einem auf Wüstentouren spezialisierten Reiseveranstalter organisiert. Erst waren sie in Tunesien und Libyen, dann hatten sie die Wüsten Algeriens durchquert. Am 18. November 1999 standen sie rund hundert Kilometer vor der Oase Ouadane in einer nahezu menschenleeren Region Mauretaniens.

Geld, Funk- und Navigationsgeräte, Ferngläser, Telefone und Laptops verteilten die Gangster auf die jeweils zwei Mercedes- und Mitsubishi-Wagen. Dass sie die mitnehmen wollten, war offenkundig. An den beiden Allradlastern interessierte sie nur der geladene Sprit. „Sehr zügig und routiniert“, so ein Beraubter, erledigten die Männer ihr Werk, „mit viel Erfahrung“.

Damit die Opfer nicht allzu schnell in Ouadane Alarm schlagen konnten, ließen die Räuber Luft aus einem der Lkw-Reifen. Dann sprang der Bandenchef in den mitgebrachten Pick-up, die anderen vier

**Därr-Expedition in Libyen 1999**  
Beute im Wert von 350 000 Mark

verteilten sich auf die vier Off-Road-Autos der Deutschen, und blitzschnell war der Trupp verschwunden – mit einer Beute im Wert von 350 000 Mark.

Die Suche der mauretanischen Armee blieb ergebnislos. Expeditionsleiter Klaus Därr erhielt auf seine Strafanzeige ein paar Wochen später die Mitteilung der Staatsanwaltschaft Traunstein, Zweigstelle Rosenheim, das Verfahren werde eingestellt, „weil der Täter nicht ermittelt werden konnte“.

Damit wäre die Sache wohl erledigt gewesen, wäre Därr nicht Deutschlands bekanntester Wüstenfuchs. In den siebziger Jahren hatte er den ersten Expeditionsservice gegründet. Von Sandblechen bis Pistenbeschreibungen bekommen Sahara-Reisende hier, was sie zum Leben und Überleben in der Wüste brauchen.

Outdoor-Veteran Därr machte nun so viel Wirbel, zu Hause und in den Saharastaaten – er verschickte selbst gebastelte Fahndungsplakate, intervenierte bei den Regierungen –, bis er auf wundersame Weise sein geraubtes Auto zurückbekam. Offenbar hatten Därrs Aktivitäten ein Millionengeschäft ans Licht gezerzt, um das sich bislang niemand scherte: die systematische, internationale organisierte Beraubung von Wüstentouristen.

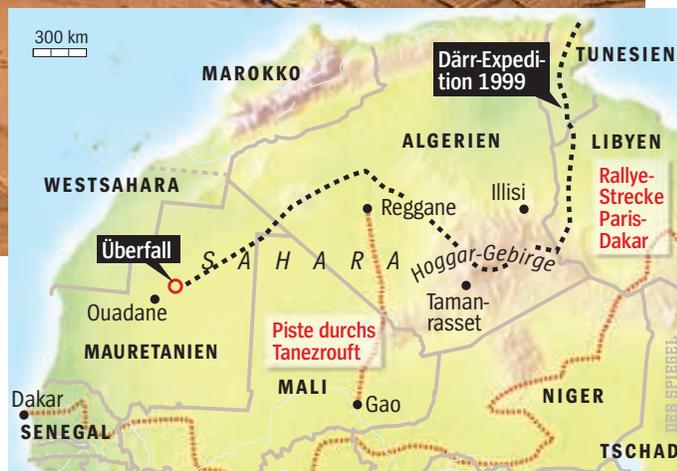
Allein im Norden Malis, südlicher Nachbar Algeriens, wurden von 1996 bis 1999 nach einer Aufstellung des dortigen Präsidialamtes 66 Fahrzeuge geraubt. Dabei

kamen drei der Überfallenen ums Leben, einer wurde schwer verletzt.

Im Januar dieses Jahres wurden auf der berühmten Nord-Süd-Piste von Reggane in Algerien nach Gao in Mali, quer durchs unbewohnte Tanezrouft („Land des Durstes“), fünf Deutsche und zwei Schweizer überfallen. Im Februar wurden auf derselben Strecke drei niederländische Touristen bestohlen und ermordet. Von insgesamt 20 Überfällen mit sieben Toten und etlichen Schwerverletzten von Januar bis Juni weiß das französische Außenministerium.

In den übrigen Sahara-Ländern führt niemand eine Liste. Sicherer ist es dort indes nicht. In Mauretanien hatte Anfang vorigen Jahres eine 20-köpfige Gangstertuppe sogar 54 Teilnehmer und Begleiter der Rallye Paris-Dakar gestoppt und ausgeraubt. Auch aus dem Süden Algeriens und dem angrenzenden Niger kommen Wüstenreisende immer wieder mit Berichten von Überfällen heim.

Die Übergriffe treffen nicht nur die Reisenden, sondern auch die Volkswirtschaften der Sahara-Staaten. Der Wüstentourismus war in den achtziger Jahren zu einer wichtigen Einnahmequelle geworden, bis er Anfang der neunziger Jahre wegbrach. Erst störten die Nachwirkungen des Golfkrieges, dann begannen Islamisten in Algerien das große Morden. Seitdem warten



Tausende unbeschäftigter Führer an Felsgravuren oder antiken Geisterstädten vergebens auf Kundschaft, stehen Hunderte von Mini-Campingplätzen und Herbergen in den Oasen leer.

Seit Anfang dieses Jahres keimte erstmals wieder Hoffnung. Die Zahl der Algerien-Besucher stieg in den ersten drei Monaten um 65 Prozent auf 17 000. Durchlässigere Grenzen lockten wieder vermehrt Expeditionen in das größte Sandmeer der Erde. Doch gelingt es nicht, die brutalen Überfälle zu stoppen, wird der Positivtrend schnell wieder kippen.

Über die Urheber dieser zuvor unbekanntes Wüstenräuberei gibt es seltsam widersprüchliche Meldungen. „Maurische Schmugglergruppen“, die mit „Marlboro- und Gauloises-Zigaretten“ zollfrei Handel treiben, hält der deutsche Botschafter in Mali, Karl Prinz, für die Täter. Sie nutzten

Die entlegene Route der Därr-Expeditionsmitglieder etwa war, so erzählten es ihnen die Grenzkontrolleure beim Übergang von Algerien nach Mauretanien, seit drei Jahren von niemandem befahren worden. Bewohnte Siedlungen gibt es auf viele hundert Kilometer nicht. Trotzdem wussten die Räuber offenbar ganz genau, wann und wo sie Beute machen konnten, wie viele Fahrer sie für den Abtransport brauchen.

Und schwierig ist es ja auch nicht, in den öden Grenzregionen willfährige Helfer im öffentlichen Dienst zu finden. Die Beamten und Soldaten dort verdienen extrem wenig, manchmal lange Zeit gar nichts. In Mali vergaß der Staat mitunter ein Jahr und länger, seinen Dienern Geld zu schicken.

Schon für kleine Summen lassen sich amtliche Stempel bewegen, die Autopapiere oder Einfuhrzertifikate für Funk-

geläufig. Der Mann sei im algerischen Ghardaia geboren, residiere in Mali und befehle Niederlassungen in vier Ländern.

Seine Leute stammen zum größten Teil aus dem menschlichen Erblastenfonds gescheiterter afrikanischer Politikversuche: in die Arbeitslosigkeit entlassene Kämpfer der Tuareg-Einheiten, mit denen der libysche Revolutionsführer Gaddafi einst den Tschad bekriegte, oder Sahrawi-Rebellen, die seit Jahren in algerischen Flüchtlingscamps hocken und von einem eigenen Staat Westsahara zwischen Marokko und Mauretanien träumen.

Auf die Einbindung der Behörden ins räuberische Auto-Geschäft deuten auch die Umstände hin, unter denen Därr jetzt seinen Mercedes zurückbekam. Der erste Hinweis stammte vom algerischen Außenamt. Die Gendarmerie in Reggane, im Südwesten Algeriens, habe sein Fahrzeug sichergestellt. Der Besitzer sei geständig. Er habe den in Mauretanien geraubten Wagen „in Mali gekauft, um ihn dann illegal nach Algerien einzuführen“. Die Fahrgestellnummer ließ keinen Zweifel: Es war Därrs Gefährt.

Kaum hatte der den Brief bekommen, war der Wagen schon wieder verschwunden. In Reggane wusste plötzlich niemand mehr etwas von einem roten Mercedes. Während Därr unbeirrt die Regionalbehörden weiter mit seinen Fahndungsaktivitäten nervte, kam Mitte Juli ein neues Schreiben vom Außenministerium in Algier. Der Zoll in Illisi, fast am anderen, dem östlichen Ende Algeriens und gute 2000 Kilometer vom Ort des Überfalls entfernt, habe sein Auto gefunden.

Tatsächlich, Mitte August konnte Därr in Illisi den Mercedes zur Heimfahrt starten. „80 Kilometer nördlich der Stadt, verlassen in der Wüste“, sagte der Zolldirektor, habe man das Gefährt gefunden. Der Schlüssel steckte, die Batterie funktionierte, Sprit war drin, alle Räder dran – eine unsinnige Geschichte. Wer sollte ein fahrbereites Auto mitten in der Wüste verlassen?

„Streng vertraulich“ gab ein ranghoher Funktionär schließlich zu, ein zwielichtiger, aber mächtiger Bürger der Stadt habe das Fahrzeug besessen. Nach einer Besprechung mit Gendarmerie, Präfektur und Zoll habe man gemeinsam beschlossen, Därr das Fahrzeug zuzuführen.

Der Sahara-Freak gibt sich damit nicht zufrieden. Er hat seine Fahndung nach den übrigen Autos und den Räubern längst aufs Internet ([www.klaus.daerr.de](http://www.klaus.daerr.de)) ausgedehnt und offenbar auch erste Erfolge. Der zweite in Mauretanien geraubte Mercedes, so trug man Därr zu, werde im Senegal von einem hohen Regierungsbeamten gefahren.

HANS-JÜRGEN SCHLAMP



Därr (r.), Militärs im Tschad: „Internationale Kette von Räubern“

die erbeuteten Autos „zur Verstärkung der eigenen Fahrzeugflotte“.

Wie die dortige Regierung sieht der deutsche Emissär in Malis Hauptstadt Bamako die Heimat der Räuber „in Mauretanien, wo sie offenbar unbehellig gelassen werden“. Die dortigen Behörden klagen freilich, Mali sei der Räuberhort. So tönt es aus jedem der betroffenen Länder, der Nachbar lasse die Gangster gewähren.

Dabei sind die Überfälle tatsächlich wohl weniger Gelegenheitsaktionen marodierender Schmuggler als das Werk einer straff organisierten, im gesamten Raum operierenden Bande, mit Rückhalt und Informanten bei Polizei, Armee und Verwaltung.

Das Eintauschen der Devisen, der Absatz von Hightech-Geräten, die Vermarktung teilweise über 100 000 Mark teurer Geländewagen – nichts davon ist in jenen Ländern ohne „offizielle“ Hilfe möglich. Auch die Auswahl der Opfer braucht Tippgeber bei Polizei- und Zollstationen.

geräte oder Laptops legalisieren. So wird ein in Mauretanien geklauter Allrad-Mercedes womöglich in Mali umgestempelt und dann in Algerien verkauft. Oder auch weiter nach Süden transportiert, zur kaufkräftigeren Kundschaft in Nigeria oder an der Elfenbeinküste. Den Außenposten in Mali oder Mauretanien mangelt es an praktisch allem, was nötig wäre, Profi-Gangstern nachzustellen. Oft haben die Grenzschützer nicht mal Sprit für ihre Autos.

Dass führende Politiker und Mitarbeiter der Sicherheitsdienste in Algerien über die „internationale Kette von Autoräubern“ recht genau im Bilde sind, erfuhr Därr vor Ort von einem Parlamentsabgeordneten. Reden wolle darüber aber niemand: „Zu riskant.“ Niemand wisse, welche politischen Gruppen den Gangstern Deckung geben und wie hoch die Ränge der bestochenen Funktionäre reichen.

Selbst der Name des Bandenchefs sei im privaten Gespräch vielen in der Region