

## INTERGLOBAL

FOTO: EPA-EFE/NEIL HALL



Küstenwachtschiffe im Hafen von Dover: Weil Migranten vermehrt versuchen, in Booten auf eigene Faust nach England zu gelangen, hat die britische Regierung seit Jahresbeginn die Zahl der Patrouillen verstärkt.

GROSSBRITANNIEN

# Albtraum Ärmelkanal

Tobias Müller

**Seit im Dezember 250 Flüchtlinge versucht haben, von Calais den Ärmelkanal auf eigene Faust zu überqueren, ist in Großbritannien die Aufregung um die Transmigration noch größer als zuvor. Für die Migranten ist die Überfahrt auf der meistbefahrenen Wasserstraße der Welt einmal mehr ein lebensgefährliches Risiko.**

Selbst in der Nacht kann man die Silhouetten der Hügel erkennen, die sich gleich hinter Calais auftürmen. Kurz nur streift der Kegel des Leuchtturms darüber, dann versinken sie wieder im Dunkeln. Gemächlich läuft die Fähre nach England aus dem Hafen. Einige Minuten später dreht sie nach rechts ab und schiebt sich hinaus in den Kanal. Die einsame Küste rund um Cap Gris-Nez bleibt in tiefes Schwarz getaucht zurück. Hier und dort kann man das Positionslicht eines Schiffes sehen.

Irgendwo an einem der verlassenen Strände, machen sich möglicherweise gerade ein paar Flüchtlinge für die Überfahrt bereit. Ein Schlauchboot mit ein paar Verzweifelten in Schwimmwesten an Bord, das ungesenen Kurs auf England nimmt. So wie die knapp 250 Menschen, die im Dezember versucht haben, die 40 Kilometer in kleinen Booten zurückzulegen, die meisten von ihnen Flüchtlinge aus dem Iran. Alleine an Weihnachten wurden 40 Personen aus britischen Gewässern gerettet, so viele wie nie zuvor an einem einzi-

gen Tag. Ein lebensgefährliches Unterfangen, denn die Meerenge von Dover ist die am stärksten befahrene Wasserstraße der Welt.

Was Menschen dazu bringt, sich all dem auszusetzen, den 400 Schiffen, die hier täglich passieren, den Strömungen, dem eiskalten Wasser? Die Antworten findet man zwischen drei oder vier Dutzend windschiefen Zelten, die auf einem Stück Brachland am Rand von Calais aufgestellt sind. Es ist ein dunstiger Morgen Anfang Januar. Dick eingepackte Gestalten bewegen sich langsamen Schritts zwischen den Zelten umher. Am Gitter der benachbarten Speditionsfirma hängen Klamotten, die bei dieser Witterung doch nicht trocknen.

Vorne an der Straße kauern fünf Männer um ein Feuer herum. Alle kommen aus dem Iran, wie viele derer, die auf diesem Acker einen erbärmlichen Unterschlupf gefunden haben. Freiwillige Helfer haben soeben Essen vorbeigebracht: Plastikschalen mit Kartoffeln und Huhn in roter Sauce. Die Männer sind in den Zwanzigern und Dreißigern. Manche von ihnen sprechen deutsch - ein Überbleibsel ihres gescheiterten Versuchs, in Deutschland ein neues Leben zu beginnen. Der jüngste von ihnen erzählt, sein Asylantrag sei in Oldenburg abgelehnt worden, weil man ihn für einen Afghanen gehalten habe.

Monatelang sind sie schon hier, in dieser Stadt, deren inoffizielle Flüchtlingslager so oft geräumt wurden und

doch immer wieder neu entstehen. Auf Iraner trifft man in Calais schon seit vielen Jahren, doch noch nie so zahlreich wie in diesem Winter. Offenbar sind viele von ihnen über Belgrad nach Europa gekommen, nachdem die serbische Regierung 2017 vorübergehend die Visumpflicht für Iraner aufgehoben hatte. Und es scheint, dass aus dieser Gruppe jene kommen, die den Schleusern 2.000 Euro oder mehr für einen Platz auf einem Boot zahlen können. Die fünf Männer am Feuer gehören nicht dazu. „Die Boote sind zu teuer für uns“, sagt einer von ihnen resigniert. „Aber wenn es eine Chance für mich gäbe, ich würde es machen.“

**Vahid plant von Calais durch das eiskalte Meer zu schwimmen und noch in Ufernähe an Bord einer Fähre zu gelangen.**

Das gleiche gilt für Vahid, einen schmächtigen Mann Ende 20. Seinen richtigen Namen will er nicht veröffentlicht sehen. „Zwei, drei Mal sagten mir Leute: ‚wenn du Geld hast, komm mit uns!‘ 1.000 oder 2.000 Euro sollte die Überfahrt kosten. Man macht einen Abfahrtspunkt aus, sagt Vahid, und dann beobachten die Schleuser die Lage ein, zwei Wochen lang, um den richtigen Termin festzulegen. Vahid will mit Schleusern eigentlich

nichts zu tun haben, und den Preis kann er ohnehin nicht bezahlen. Aber probieren, sagt er, würde er es doch.

An diesem Morgen ist Vahid unterwegs ins Stadtzentrum. Er will zu einem Camp, wie er sagt - eine Einrichtung im Hinterland, wo Transmigranten duschen und ihre Kleider waschen können. Der Bahnhof liegt eine gute halbe Stunde zu Fuß entfernt. Unterdessen erzählt er, dass er einst Fußballprofi werden wollte und in der Jugendmannschaft des iranischen Erstligisten Esteghlal Ahvaz kickte. Er hatte Angst, während des anstehenden Militärdienstes in irgendeine unsichere Grenzregion geschickt zu werden. Also versteckte er sich, was ihn die Profi-Karriere kostete. Später wurde er Christ und beschloss das Land zu verlassen.

Auch Vahids Asyl-Antrag wurde in Deutschland abgelehnt. Sein Bruder, der in London lebt, riet ihm einst: „Wenn du ein Problem hast, geh nach Calais. Von dort aus kannst du nach England kommen.“ Das versucht er nun seit vier Monaten. Per LKW, so wie die meisten hier seit Jahren. „Aber das ist sehr gefährlich.“ An einer niedrigen, grauen Vorgartenmauer bleibt Vahid stehen. Er hockt sich darauf und imitiert die Position, in der er sich unter dem LKW auf die Achse hockte. Und dann, wie er sich bei einer scharfen Bremsung festklammern musste.

Die Chance, auf diese Weise die Überfahrt zu schaffen, schwindet zusehends. Nicht allein wegen des Net-



Warten auf den nächsten Stau: Die Chancen für Transitmigranten, sich am Fährterminal von Calais auf einen LKW nach Großbritannien zu schmuggeln, sind gering - und die damit verbundenen Gefahren enorm.

zes aus Kontrollen, das immer enger wird, oder der Zäune, die rund um Stadt, Hafen und Eurotunnel in die Höhe schießen. Eine wichtige Rolle spielen auch die Schleuser, die Vahid „Mafia“ nennt und die von der ausweglosen Lage der Migranten profitieren. „Man kann es nicht oft probieren“, sagt er. „An den Rastplätzen ist es gefährlich, denn da ist die Mafia, und sie haben Messer.“

Weil er am Persischen Golf aufwuchs, ist Vahid ein guter Schwimmer. Also fasst er eines Tages zu Beginn dieses Winters einen anderen Plan. Er hat einen Platz ausfindig gemacht, fünf oder sechs Kilometer von seinem Camp im Wald bei Calais, dem sogenannten Jungle, entfernt, an dem die gerade ausgelaufene Fähre nach England recht nah vorbeikommt. Er plant durch das eiskalte Meer dorthin zu schwimmen und an Bord zu kommen. In jener Nacht steht Vahid am Ufer. Er wartet, er sieht die Fähre kommen, und ihm wird klar, wie aussichtslos sein Unterfangen ist.

Dennoch haben Hunderte Geflüchtete in den vergangenen Wochen in ähnlich waghalsigen Unternehmungen alles riskiert. Ungeachtet der Warnungen von Politikern, Fischern

und Anwohnern, die meistbefahrene Wasserstraße der Welt auf keinen Fall nachts in einem kleinen Boot zu überqueren.

Manche probieren es auch in einem Fisch-Kutter. So wie die 17 Personen, die in einer Nacht Mitte November in Boulogne-sur-Mer mit einem gestohlenen Boot aufbrachen. Erst kurz vor Dover stoppte ein Patrouillenboot des britischen Grenzschutzes die L'Épervier, unter deren Passagiere drei Kinder waren. Boulogne liegt südlich von Calais und ist der größte Fischereihafen des Landes. Auch am Silvesterabend hinderte die französische Polizei dort 14 Migranten daran, den Motor eines Boots anzuwerfen und Kurs auf England zu nehmen.

Fünf Nächte später liegt der „Caprice des Temps“ getaufte weiß-blaue Kutter an der Mole und schaukelt im Seegang. Eine leuchtend rote Boje baumelt an der Reling. Der Hafen ist verwaist, bis auf die späten Besucher des Casinos und einige wenige LKWs, die auf Ladung aus den fischverarbeitenden Betrieben warten. Die Decks der Fischerboote sind vom Ufer aus hell erleuchtet, doch unzugänglich wirken sie nicht. Zumindest an Bord gelangen könnte man problemlos. Die

Kontrollen, die die französische Regierung kurz nach Neujahr auch für Boulogne angekündigt hat, werden erst in der nächsten Woche beginnen.

### Erst kurz vor Dover stoppte ein Patrouillenboot des britischen Grenzschutzes die L'Épervier, unter deren Passagiere drei Kinder waren.

Es ist gegen halb zwei Uhr, als die Szenerie sich belebt. Die ersten Fischer kommen auf die Mole. Ein Kleinbus nähert sich und hält am Wasser. Laurent Merlier und ein Teil seiner Mannschaft steigen aus und gehen gleich an Bord. Merlin ist der Besitzer eines Kutters wenige Meter hinter der Caprice des Temps. Migranten, die nach Booten suchen, sind ein großes Thema in Boulogne, wie er sagt. Einer seiner Fischer, der von der Mole Plastikkisten herunter auf das Deck reicht, erzählt, er habe schon oft nachts Migranten im Hafen gesehen. „In den letzten Wochen wur-

den zwei Boote gestohlen und acht aufgebrochen.“

Auf der anderen Seite des Kanals schenkt man solchen Klagen der Fischer von Boulogne wenig Beachtung. Im Gegenteil. Nicht selten hört man hier den Vorwurf, sie arbeiteten mit den Migranten zusammen. Auch ein Mann, der sich als Dave vorstellt, ist dieser Meinung. Dave ist ein rüstiger Rentner, der sich an diesem Nachmittag zur Marina von Dover begeben hat. An den Stegen liegen Motorboote und Yachten, und ein Boot der Seenotrettung RNLB namens „City of London“. Bevor der Innenminister die Flüchtlingsboote zum Problem erklärte, musste die RNLB oft zu Rettungseinsätzen raus.

Jetzt ist dafür die „HMS Mersey“ zuständig, ein Patrouillenschiff der Marine. Was wiederum Dave hierhin bringt, denn er hat bei der Royal Navy gearbeitet, und dass dieses 80 Meter lange Gefährt nun vor Dover kreuzt, fasziniert den alten Seemann. „Hier“, sagt er, und zieht sein Telefon hervor, auf dem er den Standort der „Mersey“ verfolgt. „Sie ist gleich da draußen, nur wenige Meilen vor dem Hafen“.

Sein professionelles Interesse ist eine Sache, die politische Einschät-

zung der Lage eine ganz andere. Ein paar Meter vor Dave liegen zwei Boote des Grenzschutzes vor Anker, die, wenn es dunkel wird, wieder auslaufen werden. Das sind ungewöhnlich viele Küstenwachboote für Dover, weiß Dave. Und doch, wie er findet, nicht genug. Die Migranten würde er am liebsten „alle zurückschicken“. Asyl, findet er, könnten sie auch drüben in Frankreich beantragen: Und woher soll man wissen, dass die, die da heimlich ins Land kommen, nicht zum Islamischen Staat gehören?

Dave ist nicht allein mit seiner Meinung. Ob in Gesprächen bei zufälligen Begegnungen auf der Straße, auf den Titelseiten zumal der konservativen Zeitungen oder in den Kommentarspalten der Online-Medien: Überall treffen die Boote und ihre Insassen auf Ablehnung. Die latente Spannung rund um den Brexit trägt das ihre dazu bei. Oder wie ist es sonst möglich, dass kaum 250 klandestine Einwanderer eine so vehemente Reaktion auslösen?

Einer, dem man diese Frage stellen kann, ist Ben Greening, ein leitender Forscher bei „Migration Watch UK“. Der Londoner Think Tank nennt sich „unabhängig und nicht-politisch“, ist aber als ausgesprochen kritisch gegenüber Zuwanderung bekannt. „Die klandestinen Kanalüberquerungen sind nur die Spitze des Eisbergs“, sagt Greenings am Telefon. „Sie sind Teil eines viel größeren Problems. Die Grenzen des Vereinigten Königreichs sind zu porös. Es gibt zu viele Möglichkeiten, die Kontrollen zu umgehen.“

Migration Watch will deshalb vor allem in die Häfen im Süden, etwa in Folkestone und Dover, investieren, wo die Schleuser zuletzt „Personalmangel“ beim Grenzschutz ausgenutzt hätten. Doch damit sei es nicht getan: denn nicht nur die Häfen machen Ben Greening Sorgen, sondern auch die Strände.

So etwa bei Kingsdown Beach. Das Dorf mit knapp 2.000 Bewohnern liegt zehn Kilometer östlich von Dover, jenseits der White Cliffs, deren Konturen sich kurz vor Sonnenaufgang nur erahnen lassen. Was man wohl sieht: das Meer liegt glatt da, nur kleine Wellen schlagen auf den Kieselstrand. Eine frühe Fähre, vom Festland kommend, gleitet in der Ferne vorbei in Richtung Hafen. Von Patrouilleschiffen ist zumindest vom Strand aus nichts zu sehen.

### Bridget Chapman nennt es ein Wunder, dass bei einer versuchten Überfahrt noch kein Migrant gestorben ist.

Kingsdown ist ein malerischer Ort mit kleinen Häusern, die ein bisschen an eine Filmkulisse erinnern. Mit dem einsetzenden Tageslicht erkennt man die bunten Holzhütten; weiß, braun, beige und gelb-blau. Eine Woche ist es her, dass sie in zahlreichen Zeitungen abgebildet waren. Auf einem steinernen Mäuerchen vor der Häuserreihe kauerten sechs Männer, in Decken gehüllt, sich die Hände wärmend an einem heißen Getränk (siehe das Cover-Foto dieser Ausgabe der woxx). Soeben waren sie hier, es war noch früh am Morgen, mit einem Boot gelandet. Ganz auf sich gestellt, hatten sie die Überfahrt in einem Schlauchboot mit Außenbordmotor gewagt.

Die Fotos in den Zeitungen stammen von einer Frau, die unweit vom Strand wohnt und ihren Namen lieber geheim halten will. Auch an diesem Tag geht sie wieder kurz nach Sonnenaufgang am Meer spazieren. „Es war ruhige See, genau wie heute“, erinnert sie sich. Am Tag zuvor war Caroline Nokes, die Immigrationsmi-

nisterin, in Dover zu Besuch gewesen. Die Politikerin hatte gewarnt, mehr Patrouillen könnten „wie ein Magnet“ wirken und noch mehr Migranten dazu bringen, die Überfahrt zu wagen. Weil nämlich, gemäß Nokes' Logik, die Patrouille auch Rettung verspricht.

Strände wie den von Kingsdown gibt es unzählige an der Kanalküste. Sie alle zu überwachen ist ein unmögliches Unterfangen. Aus diesem Bewusstsein heraus formiert sich in diesen Tagen die Forderung, die Bootsflüchtlinge umgehend zurückzuschicken. Bridget Chapman beobachtet dies mit wachsender Sorge. „Nach der Genfer Konvention haben diese Menschen das Recht, in jedem Land einen Asylantrag einzureichen“, stellt Chapman klar, die beim „Kent Refugee Action Network“ (KRAN) arbeitet, wo sie sich vor allem um allein reisende Minderjährige kümmert.

Im Aufnahmезentrum Ashford, wo die Migranten während der ersten Wochen untergebracht sind, hat Chapman einige junge Iraner getroffen. „Ich gehe davon aus, dass sie auf Booten ins Land gekommen sind. Aber unser Ansatz ist, Menschen zu diesem frühen Zeitpunkt nicht nach ihrer Reise zu fragen, weil Traumata wieder hochkommen können.“

Die Londonerin Chapman wohnt inzwischen in Folkestone, wo auch das KRAN-Büro liegt. Im Museum der Stadt hängt ein Gemälde, das ihr in diesen Tagen häufig in den Sinn kommt. Es zeigt eine Szene aus dem Jahr 1914, als Belgien von den Deutschen besetzt war. „Die Vertriebenen kamen damals über den Kanal. Auf dem Bild sieht man kleine, hölzerne Ruderboote. Und sie wurden willkommen geheißen. Der Bürgermeister in Amtskette, die Priester, die ganze Stadt war gekommen. Eine Krankenschwester war da, um zu helfen. Dieses Land nahm damals 250.000 Menschen auf. Und heute? Ich bekomme

Berichte, in denen steht, wir sollten die Boote torpedieren, und es wäre gut, wenn die Migranten ertränken. Oder dass wir Maschinengewehre auf den Cliffs of Dover installieren und auf sie feuern sollten. Es ist gesellschaftlich viel akzeptabler geworden, wirklich entmenslichende Dinge zu sagen.“

Seit Bridget Chapman an den Kanal zog, ist es immer mal wieder vorgekommen, dass Verzweifelte versucht haben, aus Calais in kleinen Booten nach England zu gelangen. Doch das geschah sehr selten, und die Abstände dazwischen waren lang. In diesem Winter aber ist ihr bang zumute, wenn sie nach dem Aufstehen die Nachrichten anmacht. Seit Ende Oktober schon kommen die Boote, und sie nennt es ein Wunder, dass dabei noch niemand sein Leben verloren hat.

Das neue Jahr ist gerade eine Woche alt, als ihre Angst wahr zu werden scheint. An der Landspitze von Dungeness, dreißig Kilometer von Folkestone entfernt am westlichen Ende der Bucht gelegen, wird früh am Morgen an einem einsamen Strand ein schwarzes Schlauchboot vom Typ „Bombard C4“ gefunden. An Bord liegen allerdings noch ein paar orangefarbene Schwimmwesten. Das könnte auch darauf hinweisen, dass die Passagiere das Boot zurückgelassen haben, doch wer weiß das schon genau? Nervosität macht sich breit. Stundenlang suchen Küstenwache und Polizei zu Wasser und zu Land nach den Passagieren aus dem Boot. Am Nachmittag findet man sie, in einem Dorf in der Nähe. Bridget Chapman kann aufatmen - wenigstens bis zum nächsten Morgen.

Drüben in Calais wird ein paar Tage später das Camp der Iraner von der Polizei zerstört.

