

INTERGLOBAL

NIEDERLANDE

England, um jeden Preis

Tobias Müller

Weil sich die Situation von Transitmigranten in Frankreich verschärft, verlagert sich das Geschehen in Richtung Niederlande.

Wie klein so ein Grab aussieht, wenn es nicht eingefasst ist! Wenn es keinen Grabstein hat. Wenn da nur ein aufgeworfener Sandhaufen ist mit einigen Blumen, die meisten noch schnell gepflückt am Wegrand, wie auf der Flucht. Der Tote liegt hier schon seit dem Herbst. Die Blumen aber kamen erst Mitte Juni, als seine Identität bekannt wurde und die Geschichte, die dahinter steckt. Ende Oktober, als er am Strand von De Koog auf der Nordseeinsel Texel angeschwemmt wurde, nannte man ihn den „Wetsuit-Mann“, wegen des Neoprenanzugs, den er trug. Auffällig dünn für die Jahreszeit war der Anzug, trotzdem ging man von einem Taucher aus. Bis ein norwegischer Journalist recherchierte, dass der Mann Mouaz Al Balkhi hieß, ein 22-jähriger Syrer. Den Anzug hatte er Anfang Oktober in Calais gekauft.

Dort, wo der Ärmelkanal nur 33 Kilometer misst, war Mouaz Al Balkhi zur letzten Etappe seiner Flucht aufgebrochen. Die vorausgegangenen Etappen: Damaskus, Jordanien, die Türkei. Algerien, Libyen, Italien. Acht Monate hatte er dafür gebraucht. Kurz vor dem Ziel schickte er einem Onkel, der auf der anderen Seite des Kanals

Asyl bekommen hatte, eine SMS: „Ich kann England sehen.“ Wenig später stieg Mouaz Al Balkhi in die Nordsee. Dass er schwimmend die englische Küste zu erreichen versuchte, gilt niederländischen Medien und Behörden als sicher – auch wenn eine Schwester des Toten das bestreitet: Mouaz habe davon gesprochen, vom Meer aus eine Fähre oder ein anderes Boot zu erreichen, sagt sie einer niederländischen Zeitung.

In den vielen Jahren, seit ich über die Flüchtlinge recherchiere, die England über den Kanal zu erreichen versuchen, habe ich nie einen Migranten gesprochen, der ernsthaft in Erwägung gezogen hatte, über den Kanal zu schwimmen. Versuche, an den Kontrollen vorbei schwimmend auf ein Boot zu gelangen, gibt es dagegen häufiger. 2013 entschied sich mein Bekannter T. aus Eritrea für diesen Weg. Auch er hatte sich im Herbst auf den Weg gemacht, und man konnte ihn gerade noch aus dem Meer ziehen und in ein Krankenhaus bringen. Was auch immer Mouaz Al Balkhi vorhatte: Beide Varianten lassen einen erschauern. Den Burg, das Hauptdorf auf Texel, wo halb Nordrhein-Westfalen ruhesuchend in seinem Koffie verkeerd rührt, steht nun in direkter Verbindung mit den Dramen von Calais.

Texel ist nicht der einzige Ort an der niederländischen Küste, für den

das zutrifft. Etwa 150 Kilometer südlich, in der Nähe von Rotterdam, liegt der Hafen Hoek van Holland. Anfang Juni hat der britische Zoll in Harwich, dem Zielhafen der Fähren aus Hoek, 68 Migranten aus Afghanistan, China, Vietnam und Russland aufgegriffen. Zur gleichen Zeit wurde bekannt, dass hier seit Anfang des Jahres schon 160 Flüchtlinge festgenommen worden sind – die gleiche Anzahl wie im gesamten letzten Jahr. Offenbar weichen sie auf andere Routen aus, nachdem die Lage in Calais immer dramatischer wird. Mehr als 2.000 Menschen warten dort auf eine Chance, unerkannt nach England zu gelangen. Der Mythos leicht zugänglicher Arbeit und weniger Kontrollen ist für Generationen von Transitmigranten die letzte Hoffnung.

In den Niederlanden wurden daraufhin umgehend alle Alarmknöpfe gedrückt. Geert Wilders' PVV will die Grenzen dichtmachen, das Kabinett sogenannte „Hot Spots“ wie Häfen und Bahnhöfe strenger kontrollieren, und die Medien, vom kläffenden „Telegraaf“ bis zum seriösen „NRC Handelsblad“ überbieten sich in Spekulationen, ob Hoek van Holland nun „das neue Calais“ wird. Also muss Klaas Dijkhoff ran, der Staatssekretär für Justiz und Sicherheit. Bereits Mitte Juni hat er die Grenzschützer in Hoek van Holland besucht und ein Machtwort gesprochen: Auf gar keinen Fall

werde es Zustände wie in Calais geben. Vor dem Zaun des LKW-Terminals stehend, stellte er eine Kooperation mit dem örtlichen britischen Immigration Service in Aussicht. Einen Tag später wurden hinter dem Zaun drei Albaner aus einem Truck gezogen.

Seinem Onkel schrieb er per SMS: „Ich kann England sehen.“ Wenig später stieg Mouaz Al Balkhi in die Nordsee.

Die Zeichen der Zeit erschließen sich schnell in Hoek van Holland. Ein Blick auf den Zaun, vor dem der Staatssekretär stand, genügt: zwei Meter, darüber drei dünne Standard-Reihen Stacheldraht. Dieser Ort gehörte auf der Landkarte der klandestinen Migration bislang zur Peripherie. Die Reaktion der Verkäuferin am Ticket-Schalter weist daraufhin, dass man eine baldige Änderung dieses Status befürchtet: Absolut nichts dürfe sie sagen zum Thema, beharrt sie. Nervosität an der Nordsee. Was man auch daran sieht, dass ein Sprecher von „Stena Line“, der hier operierenden Fährlinie, nur anonym Auskunft geben will: Es gab immer mal wieder Migranten an Bord, aber dies

Auch der Fährhafen von Hoek van Holland wird nun zur Festung ausgebaut: Der niederländische Grenzschutz soll das Eindringen von Flüchtlingen auf dem Weg nach Großbritannien verhindern.



FOTO: INTERNET

hier, sagt er, ist ein anderes Kaliber. Den Vergleich mit Calais aber lehnt er ab: Zwar seien schon Menschen über den Zaun geklettert und gleich festgehalten worden, doch in der Regel stiegen die Flüchtlinge vorher in die Container.

Am Ende des Zauns liegt der Eingang zum LKW-Terminal von „Stena Line“. Sander Egging, ein niederländischer Fahrer, kommt gerade aus der Check-In-Baracke. Während er die Frachtaufkleber auf seinen Wagen klebt, erzählt er, dass in Calais bis Ende des Jahres ein 18 Kilometer langer LKW-Parcours angelegt würde. Die Fahrer müssten dann nicht mehr anhalten und der Stop-and-Go-Verkehr vor dem Hafen, der Flüchtlingen eine Gelegenheit zum Aufspringen biete, verschwände. Dann zeigt er seinen verplombten Container: „nichts zu machen!“

Dabei wäre Sander Egging eigentlich eine gute Partie. Nicht etwa, weil er entsprechende Ambitionen hätte, sondern weil niederländische oder deutsche Fahrer öfters durchgewunken werden. Kollegen aus Bulgarien oder Polen würden eher kontrolliert. „Die Migranten neulich wurden auch bei osteuropäischen Fahrern gefunden.“ Sander Egging hat keinen Zweifel daran, dass er gleich ohne Behinderung durch die Beamten aufs Schiff rollen wird. Wobei er die Sicherheitsbedingungen auf dem Terminal schon

deswegen für lax hält, weil ein Journalist dort trotz „Betreten verboten“-Schild unbehelligt seiner Arbeit nachgehen kann. Letzteres hängt offensichtlich von der Tagesform ab: Bei einem ersten Besuch eine Woche zuvor wurde ich vom Gelände verwiesen.

Vom Deich aus lässt sich die Einfahrt der LKW beobachten. Zwar verstellen hohe Bäume den Blick auf das, was an der überdachten Kontrollstation genau vor sich geht, doch fahren auffällig viele Trucks dort zügig vorbei und schnurstracks auf die Fähre namens „Stena Transit“. Ein Anruf bei Alfred Ellwangen, dem Sprecher der Grenzpolizei, verschafft Gewissheit: „Wir kontrollieren jetzt mehr basierend auf Informationen, die wir von staatlichen Behörden bekommen, vom Zoll, von der deutschen Polizei, oder aber von Bürgern. Aber wir haben keine 100-Prozent-Quote.“ Wie viel Prozent es sind, kann er nicht sagen. Dafür erzählt er, dass in Hoek nun auch speziell ausgebildete Hunde eingesetzt werden, um in der Fracht versteckte Flüchtlinge zu finden. In Calais sind Hunde und CO₂-Scanner schon seit Jahren flächendeckend im Einsatz.

Die verschärften Kontrollen sind jedoch nur ein Grund, warum sich die Lage an der schmalsten Stelle des Kanals immer weiter zuspitzt: Anfang Juni räumte die Polizei wieder ein von

Flüchtlingen besetztes Haus und einen der „Jungles“, der provisorischen Siedlungen in den Dünen um Calais. Vor einigen Wochen waren Videoaufnahmen aufgetaucht, die Polizisten dabei zeigen, wie sie Migranten von den LKW auf der Hafenzufahrt wegprügeln und -treten. Der Mangel an Nahrung, Wasser und medizinischer Hilfe sorgt für eine konstante humanitäre Krise. Immer mehr LKW-Fahrer berichten, dass sie von verzweifelte Flüchtlingen bedroht wurden, und auch unter den Transitmigranten kommt es zu Auseinandersetzungen.

Ein Fahrer erzählt, neulich sei ihm auf einem Parkplatz in Luxemburg Geld angeboten worden, um Flüchtlinge in seiner Fracht zu verstecken.

Dass Transitmigranten sich andere Routen suchen, wenn die Situation in Nordfrankreich zu heikel wird, ist an sich nichts Besonderes. Experten nennen das einen Wasserbett-Effekt: Der Druck an einem Ort nimmt zu, also bahnt sich das Wasser einen neuen Weg. Auffällig ist dagegen, dass dieser Effekt sich über 300 Kilometer bis in die Niederlande auswirkt. Frü-

her war der belgische Hafen Ostende eine naheliegende Ausfallbasis. Die Zahl der Überfahrten war dort zwar deutlich geringer, dafür gab es aber nur zwei statt drei Kontrollpunkte. Zwischen Calais und Ostende gab es wiederholt Wellenbewegungen von Transitmigranten. Nach dem Bankrott der Reederei „Trans European Ferries“ vor zwei Jahren blieb nur noch das benachbarte Zeebrügge.

Im August letzten Jahres wurden im Hafen von Tilbury in der Grafschaft Essex 35 afghanische Sikhs in einem Container aus Zeebrügge gefunden, darunter schwangere Frauen und Kinder. Einer von ihnen, ein 40-jähriger Mann, war auf der Überfahrt gestorben. Waheed Rahimi und Javed Esmati, zwei der Überlebenden, traten Mitte Juni vor einem britischen Gericht als Zeugen gegen vier vermeintliche Schlepper auf. Sie berichteten von unerträglicher Hitze, Enge und zunehmendem Sauerstoffmangel in dem 12 Meter langen Metall-Container. Nachdem sie vergeblich versucht hätten, in Calais und Dunkerque auf einen LKW zu gelangen, habe ihr Mittelemann sie ins belgische Städtchen Lokeren bestellt. Dort seien sie mit einem Kleinbus abgeholt und rund 20 Minuten später in den Container geladen worden.

Seither bemühen sich die belgische Schifffahrtspolizei und der britische Immigration Service verstärkt,

INTERGLOBAL

FOTO: INTERNET



Beim Versuch, nach Großbritannien zu gelangen, in der Nordsee ertrunken: Der syrische Bürgerkriegsflüchtling Mouaz Al Balkhi.

das Schlupfloch zu dichten. Dass Zeebrücke nach wie vor eine Rolle spielt, zeigt sich in diesem Frühjahr am Zeedijk, der Promenade im kleinen Ortsteil Bad, der gleich westlich des Hafengeländes liegt. Drei Mal in einer Woche, sagt ein Anwohner, hätten Polizisten in der Gegend leerstehende Ferienhäuser geräumt. Einem der Anwesen, die betroffen waren, sieht man an, dass es schon längere Zeit

nicht mehr regulär bewohnt worden ist. Die geweißelte Schicht auf den Mauern trägt Risse, auf der abschüssigen Einfahrt wächst Dünengras, die Jalousien sind geschlossen.

Auf der Rückseite des Hauses findet sich ein kleines eingeschlagenes Fenster. Neben dem Schuppen liegt ein schwarzer Kochtopf mit zwei Tellern, Eierschalen, einer leeren Thunfischdose und den Resten

einer Nudelmahlzeit. Belgische Zeitungen berichten Mitte Juni, die festgenommenen Zwischennutzer seien „illegale“. Auf Nachfrage bestätigt die Schifffahrtspolizei, dass es sich um Menschen auf dem Weg nach England handelte. Der Nachbar erklärt, er habe von ihnen nichts mitbekommen. Die Polizisten hätten ihn aber angewiesen, ihnen künftig alles Auffällige zu melden.

Rechts vom Zeedijk beginnt hinter einer hohen Mauer der Hafen. Schon die Orientierung ist für Ortsunkundige eine Herausforderung. Ein riesiges Areal, wo überall Kräne ihre Arme in den Himmel strecken und hinter jeder Kurve neue Verladeterminale liegen. Anders als in Calais, wo noch LKW mit Plane aufs Schiff fahren, gibt es hier nur Container. „Deshalb ist es gar nicht möglich, an Bord zu kommen“, sagt Laurence Matei, ein rumänischer LKW-Fahrer, der sich mit einigen Kollegen am Rand des Hafens auf dem Parkplatz hinter einer Tankstelle die Zeit vertreibt. Einige kochen auf einem kleinen Feuer, andere unterhalten sich. Die Kontrollen, sagen sie, seien zuletzt sehr streng geworden: „Erst geht man mit den Dokumenten ins Büro. Dann kommt ein Mann mit einem großen Scanner, dann ein anderer mit einem kleinen und zum Schluss ein Polizist mit einem Hund. Und sie untersuchen jede Ladung.“

Der Wasserbetteffekt wirkt also auch so: Je mehr und schärfer in den Häfen kontrolliert wird, desto weiter verlagert sich das Geschehen ins Landesinnere. Laurence Matei erzählt,

neulich habe ihm auf einem bekannten LKW-Parkplatz in Luxemburg jemand Geld angeboten, wenn er ein paar Passagiere in seiner Fracht verstecke. Der Parkplatz liege strategisch zwischen Frankreich und Deutschland auf dem Weg nach Belgien. Matei lehnte ab. Doch er weiß auch: „Wir verdienen 1.900 Euro im Monat. Es gibt Fahrer aus der Ukraine, die nur 800 Euro bekommen.“

Jenseits der offensichtlichen Routen spielt sich ein erheblicher Teil der neuen Transitmigration im Verborgenen ab. Da ist zum Beispiel die Geschichte von den fünf Syrern und zwei Iranern, die Ende Juni von einem LKW-Fahrer entdeckt wurden, als er seine Ladung löschen wollte – in einem kleinen Städtchen im Osten der Niederlande, nahe der deutschen Grenze und weitab von jeder Fähre. Offenbar hatten die Männer einen Transport in die falsche Richtung erwischt. Der LKW aber hatte ein irisches Kennzeichen.

Am vergangenen Mittwoch meldete nun der „Telegraaf“, dass die Flüchtlinge aufgrund der verschärften Kontrollmaßnahmen Hoek van Holland inzwischen wieder meiden würden.

Tobias Müller berichtet für die woxx aus Belgien und den Niederlanden. Er lebt in Amsterdam.



woxx - déi aner wochenzeitung / l'autre hebdomadaire, früher: GréngeSpoun - wochenzeitung fir eng ekologesch a sozial alternativ - gegründet 1988 - erscheint jeden Freitag • **Herausgeberin:** woxx soc. coop. • **Redaktion und Layout:** David Angel *da* (david.angel@woxx.lu), Luc Caregari *lc* (luc.caregari@woxx.lu), Karin Enser *cat* (karin.enser@woxx.lu), Richard Graf *rg* (richard.graf@woxx.lu), Susanne Hangarter *sh* (susanne.hangarter@woxx.lu), Raymond Klein *lm* (raymond.klein@woxx.lu), Florent Toniello *ft* (florent.toniello@woxx.lu), Anina Valle Thiele *avt* (anina.vallethiele@woxx.lu), Renée Wagener *rw* (renee.wagener@woxx.lu), Danièle Weber *dw* (daniele.weber@woxx.lu). Unterzeichnete Artikel und Grafiken geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich Kürzungen vor. **Karikaturen:** Guy W. Stoos • **Fotos:** Christian Mosar • **Verwaltung:** Martine Vanderbosse (admin@woxx.lu) • **Bürozeiten:** Mo. - Fr. 9 - 13 Uhr • **Druck:** c. a. press, Esch • **Einzelpreis:** 2,20 € • **Abonnements:** 52 Nummern kosten 90 € (Ausland zzgl. 32 €); StudentInnen und Erwerbslose erhalten eine Ermäßigung von 40 € • **Konto:** CCPL IBAN LU18 1111 1026 5428 0000 (Neu-Abos bitte mit dem Vermerk „Neu-Abo“; ansonsten Abo-Nummer angeben, falls zur Hand) • **Anzeigen:** Tel. 29 79 99-10; annonces@woxx.lu; Espace Médias, Tel. 44 44 33-1; Fax: 44 44 33-555 • **Recherchefonds:** Spenden für den weiteren Ausbau des Projektes auf das Konto CCPL IBAN LU69 1111 0244 9551 0000 der „Solidaritéit mam GréngeSpoun asbl“ sind stets erwünscht. Bitte keine Abo-Gelder auf dieses Konto • **Post-Anschrift:** woxx, b.p. 684, L-2016 Luxemburg • **Büros:** 51, av. de la Liberté (2. Stock), Luxemburg • **E-Mail:** woxx@woxx.lu • **URL:** www.woxx.lu • **Tel.** (00352) 29 79 99-0 • **Fax:** 29 79 79