



Wie im Krieg

Ein Ziel, zwei Welten: Egon Langius und Fekede Eibaka wollen nach England. Einer macht seinen Job, der andere riskiert sein Leben. Auf ihrem Weg durch den Eurotunnel werden Lkw-Fahrer und Flüchtlinge zu Gegnern. Die 50 Kilometer lange Transportroute gerät zur Todesfalle. | Martin Mehringer

Bevor Egon Langius aufbricht, an die Front fährt, dorthin, wo es vielen Kollegen längst zu gefährlich ist, zieht er sich die Schuhe aus. Mit bunten Baumwollsocken tritt er aufs Gaspedal und setzt 32 Tonnen in Bewegung. Sechseinhalb Stunden sind es von Recklinghausen nach Calais, eine Fahrt ins Ungewisse. Wenn Langius Glück hat, ist er am nächsten Abend im nordenglischen Crewe, wenn er Pech hat, im Gefängnis.

Sturm zieht auf und zerrt an den blauen Planen seines 18,50 Meter langen Megatrailers. An den regennassen Scheiben rauschen Holland und Belgien vorbei, Kühe, Felder, Industrieanlagen. Kurz vor Antwerpen fährt Langius auf einen Rastplatz. Nach viereinhalb Stunden muss er eine Pause machen. 45 Minuten, das ist Vorschrift. Ein paar Kilometer weiter hatten Schlepper seinen Lkw aufgebrochen und Flüchtlinge auf der Ladefläche versteckt, als er schlief. Das war vor zehn Jahren. Seither darf er nach Antwerpen nicht mehr anhalten. So will es sein Chef.

Langius kramt ein braunes Holzbrett hervor, legt es aufs Lenkrad und schmiert drei Scheiben Brot. Neben ihm steht ein 20-Liter-Kanister. Mit dem Wasser kocht er Kaffee und wäscht sich. Hinter ihm ist eine Pritsche, sein Bett für ein Leben im Laster. Langius fährt seit seinem 21. Geburtstag Lkw. Inzwischen ist er 62. Meist ist er eine Woche am Stück unterwegs, früher waren es auch mal

drei oder vier. Seine beiden Kinder hat er selten gesehen.

In einem Jahr soll Schluss sein. Dann will er sich die Rente als Nebenberufler aufbessern, obwohl die Romantik längst verfliegen ist, Konkurrenten aus Osteuropa die Löhne drücken. „Als Fernfahrer kann man nicht von heute auf morgen einfach aufhören.“ Nach einer halben Stunde wird er unruhig, schaut immer wieder auf die Uhr – und startet endlich den Motor. Fekede Eibaka wartet bereits. Sein Traum ist Langius' Albtraum. Beide wollen nach England. Eibaka braucht Langius, um den 50 Kilometer langen Eurotunnel unter dem Ärmelkanal zu durchqueren. Wie 3000 andere Flüchtlinge versucht er, auf einen Lkw zu springen, sich in einen Radkasten zu zwängen oder auf die Ladefläche zu gelangen. Für Langius ist das ärgerlich, für seinen Chef, Horst Kottmeyer, kostspielig, für Menschen wie Eibaka lebensgefährlich.

Gigantisches Gefängnis

Der 19-Jährige stammt aus Eritrea. Seit fünf Jahren ist er auf der Flucht vor einem Regime, das die Hilfsorganisation Amnesty International als „gigantisches Gefängnis“ bezeichnet, in dem der Militärdienst jederzeit beginnen und nie enden kann, obwohl er offiziell nur 18 Monate dauert.

Die Reise hat sich in sein Gesicht gebrannt, das ihn zehn Jahre älter wirken lässt. Eibaka ist über den Sudan nach Libyen gefahren. In einer Kolon-

ne aus 20 Landrouten ging es von Khartoum aus durch die Wüste. 1000 Dollar in der Hoffnung auf ein besseres Leben für die Schlepper, 6000 Dollar für die libysche Polizei, Lösegeld nach vier Monaten Haft. Noch einmal 1000 Dollar für die Fahrt über das Mittelmeer nach Italien, dann mit dem Zug ins Camp von Calais. Die Einheimischen nennen es den „Dschungel“.

Zelte aus Holzbrettern, Ästen und Plastikfolie ducken sich zwischen Büsche. Aus dem Erdreich ragen Schläuche, in die sich leckende Wasserhähne bohren. Der sandige Boden ist gepflastert mit Müll und alten Kleidungsstücken. Es riecht nach Urin. Seit drei Monaten ist hier Eibakas neues Zuhause, eine ehemalige Müllhalde zwischen Fahrterminals, Strand und einem aufgeschütteten Erdwall am Chemin des Dunes, der Dünenstraße.

Auf den unzähligen Zetteln, die über Asylrecht, Gebetszeiten und die Essensausgabe informieren, hat Eibaka erfahren, warum sein Weg hier enden soll. Im Le-Touquet-Vertrag hat Frankreich England 2003 versichert, seine Grenzen zu verteidigen. Seither kämpfen französische Polizisten einen grotesken Kampf für das Königreich, der nur Verlierer kennt. Man könnte es ein starkes Signal europäischer Solidarität nennen. Aber das ist schwierig aus Sicht tausender Flüchtlinge, die in der krisengeschüttelten EU einen Hort der Hoffnung sehen.

Eibakas linke Hand ist bandagiert. Letzte Woche war er seinem Ziel so nah, dann kam die Polizei und mit ihr

das Tränengas. Eibaka rannte, stürzte, wurde aufgegriffen. Die Organisation Calais Migrant Solidarity hat in einem Video dokumentiert, wie Uniformierte Flüchtlinge treten und über Leitplanken werfen, die Staatsanwaltschaft ermittelt, Helfer von „Ärzte der Welt“ heilen die Wunden. Bis sich das Drama wiederholt.

Hohe Schäden

„Man kann sich nicht vorstellen, dass so etwas in Europa möglich ist“, schimpft Horst Kottmeyer. Nur wenige kennen die Situation besser als der Spediteur aus Bad Oeynhausen bei Hannover. Der Familienbetrieb ist seit über 50 Jahren im Geschäft. 15-mal am Tag fährt einer seiner 150 Laster durch den Tunnel, lohnen wird sich das bald nicht mehr. In Sonderschichten flicken seine Mitarbeiter sonntags aufgeschlitzte Planen. Täglich entsteht ein Schaden von 2000 bis 3000 Euro.

„Wir können es uns nicht leisten, neue Aufträge in Richtung England anzunehmen“, so Kottmeyer. Udo Skoepck von der Fahrervereinigung Aidt sagt: „Das ist wie im Krieg. Die Flüchtlinge haben scharfe Messer, um die Abdeckplanen aufzuschneiden. Sie sind verzweifelt und bereit, alles zu tun, um sich über die Grenze zu schmuggeln.“ Aber nicht nur die Fahrer haben Angst vor den Flüchtlingen, sondern auch die Flüchtlinge vor den Fahrern. Mitte Februar wurde ein junger Äthiopier tot aufgefunden. Laut



Gefürchteter Job: Egon Langius fährt oft durch den Eurotunnel, immer mehr Kollegen weigern sich.



Bedroht und Bedrohungs: Flüchtlinge wie Fekede Eibaka entern Laster, um als blinde Passagiere nach England zu gelangen.

Augenzeugen wurde er vorher von einem Fahrer geschlagen.

Karlheinz Schmidt, Geschäftsführer des Bundesverbands Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL), spricht von „einer prekären und menschenunwürdigen Situation“. Die Lage werde „immer bedrohlicher“. An Außenminister Frank-Walter Steinmeier schreibt er: „Wir bitten eindringlich, gemeinsam mit den Auslandsvertretungen der Bundesrepublik Deutschland alles zu unternehmen, damit die körperliche Unversehrtheit der Fahrer gewährleistet und das Eigentum der Unternehmen wirksam geschützt wird.“

Die Antwort ist dünn. Das Thema sei auf verschiedenen Ebenen gegenüber Frankreich und England angesprochen worden, heißt es aus dem Auswärtigen Amt. Man sei um Entspannung der Situation bemüht.

Richard Burnett, Chef der britischen Transportvereinigung Road Haulage Association, fordert den Ein-

satz der französischen Streitkräfte. Immer häufiger würden Waren beschädigt oder mit Exkrementen beschmutzt. Besonders problematisch seien Lebensmitteltransporte. Den Gesamtschaden beziffert Burnett auf 1 Milliarde Pfund pro Jahr. Bei Lebensmitteln seien es 2 Millionen Pfund pro Monat. Die englische Tageszeitung Times nennt das einen Skandal.

Eibaka bekommt einmal am Tag Essen in einem provisorischen Tageszentrum. Das Geld seiner Familie ist längst aufgebraucht, das letzte Telefonat zwei Monate her. Für ihn ist der Tunnel kein Kostenfaktor, eher eine Falle. Über 39 000-mal haben Sicherheitskräfte im Vorjahr illegale Grenzübertreite verhindert, doppelt so oft wie 2013. Im ersten Halbjahr 2015 zählt die Polizei bereits 37 000 Versuche, mehr als 18 000 blinde Passagiere wurden aus Lastern gezogen. Schätzungen zufolge ist 150 Personen die Flucht gelungen. Allein in den vergangenen zehn Tagen sind acht Menschen

auf dem Weg nach England gestorben.

Für Yves Szrama bedeuten die Opfer Arbeit, aber sie stärken seine Argumentation. Eigentlich soll der kleine Franzose mit dem Dreitagebart die Dienste der börsennotierten Eurotunnel-Gruppe anpreisen. Stattdessen drückt der Customer Experience Director Handzettel, auf denen kleine schwarze Strichmännchen überfahren, von verrutschender Ladung zerquetscht und von Hochspannungsleitungen getötet werden. „Die wissen gar nicht, wie gefährlich das ist. Im Tunnel herrschen Windgeschwindigkeiten von 240 Stundenkilometern.“

Szramas Arbeitgeber tut viel, um seine Position als wichtigste Transportverbindung über den Kanal zu verteidigen. Im ersten Halbjahr hat der Konzern für 13 Millionen Euro das Sicherheitspersonal auf 200 Mann verdoppelt, einen vierten Zaun um das 650 Hektar große Gelände gezogen, mit 400 Infrarotkameras bestückt, Büsche und Bäume gefällt, Flutlichtmasten aufgestellt und die Kontrollen verschärft. Hundestaffeln, Röntgengeräte, Kohlenmonoxid- und Herzschlagdetektoren machen aus dem Tunnel eine Festung. Ein überwachter Parkplatz für 300 Lkw ist im Bau. „Die Behörden unterschätzen die Flüchtlingssituation. Hier sind mehr als 5 000“, schimpft Konzernchef Jaques Gounon.

In Konflikten werden Zahlen zur Währung. Gounon will das Geld von Frankreich und Großbritannien zurück, die Kosten bedrohen seine Rekordbilanz. Im ersten Halbjahr stieg der Umsatz des Konzerns um 9 Prozent auf 649 Millionen Euro, der Gewinn erreichte 39 Millionen Euro. Doch Gounon könnte noch erfolgreicher sein, wenn ihn die britische Kartellbehörde nicht zur Aufgabe der unternehmenseigenen Fahrgesellschaft My Ferry Link gezwungen hätte, deren Mitarbeiter mit brennenden Reifen immer wieder die Zufahrtsstraßen blockieren.

„Gleich sind wir am Hochsicherheitstrakt“, sagt Langius, als er Richtung Calais abbiegt. „Hier haben sie früher campiert, direkt neben der Straße.“ Früher heißt bis März, als Sicherheitskräfte die verstreuten Lager räumten und den Flüchtlingen die ehemalige Mülldeponie am Stadtrand zuwies.

Drei Menschen liegen auf den Überresten des Camps und schlafen. Auf der Mittelteilplanke der vierspürigen Autobahn sitzen fünf junge Män-

ner und warten auf ihre Chance. Über die Brücken spannen sich Zäune. „Damit keiner mehr auf unsere Lkw springt“, erklärt Langius. Trotzdem schaffen es noch immer drei bis vier Flüchtlinge im Jahr allein auf den Wagen der Firma Kottmeyer unentdeckt nach England. Die Spedition ist bei blinden Passagieren beliebt, was an der wertvollen Fracht liegt.

Opfer bedeuten Arbeit

Langius transportiert sechs Bentley-Karosserien, jede kostet rund 45 000 Euro. „Da ist eine Plastikfolie drüber gespannt. Mit Luft- oder Pulskontrollen kommen sie da nicht weiter. Das spricht sich herum.“ Langius kommt zügig voran, kein Stau in Sicht, nicht so wie vor zwei Wochen, als schon 110 Kilometer vor Calais nichts mehr ging.

Am Mannschaftswagen der Gendarmerie vorbei schlängelt sich der Weg in engen Kurven Richtung französischer Kontrolle. Langius steigt aus, ein Mann mit einem braunen Mischlingshund umrundet den Laster, eine Frau drückt einen Stempel auf die Fahrzeugsicherheits-Checkliste. Langius kauft ein Ticket für den Tunnel und kämmt sich noch einmal die Haare. Wenige Meter weiter wartet der britische Zoll.

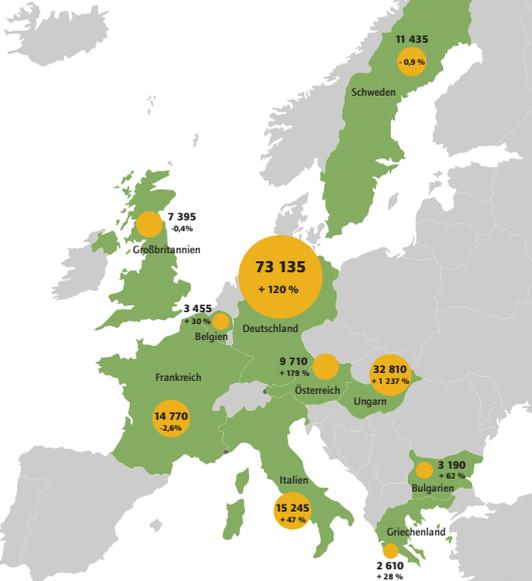
Wird Langius hier mit Flüchtlingen an Bord erwischt, gilt er als Schlepper. Neben 2 500 Euro Strafe droht ihm Haft. Seit 2008 sollen die Grenzschilder um 17,4 Millionen Euro eingekauft werden.

„Ich kann die ja verstehen. Wer will schon im Krieg leben?“, sagt er und macht eine Pause. „Aber ich will auch keinen Ärger. Man müsste in den Herkunftsländern mehr tun.“ Es ist ein menschliches Dilemma: Die Bürger Europas haben Verständnis, doch das schwindet, je näher das Elend an das eigene Leben rückt. Wenn Bedrohungen zur Bedrohung werden.

Calais ist geübt darin, seine Probleme zu kaschieren. An klaren Tagen zeichnet sich die 34 Kilometer entfernte Felsküste von Dover am Horizont ab. Vor dem Rathaus, dessen weithin sichtbarer Glockenturm den Rang eines UNESCO-Weltkulturerbes genießt, erstrecken sich Blumenbeete.

Im benachbarten Park verschuehen Kinder Möwen, bäugt von den vielen Arbeitslosen der 70 000-Einwohner-Stadt. Dazwischen sitzt Moussa Ali aus dem Sudan und trinkt Perlembourgh, Dosenbier von Lidl, ein

ERSTANTRÄGE VON ASYLBEWERBERN
Hauptaufnahmestädter im 1. Quartal 2015



Flüchtlingsrouten nach Europa

Anzahl der illegalen Grenzübertreitte von Januar bis Juni 2015

- Zentrale Mittelmeerroute über Italien: **67.261**
- Östliche Mittelmeerroute über Griechenland: **79.286**
- Zirkulare Route über Albanien nach Griechenland: **4.036**
- Westliche Mittelmeerroute über Andalusien/Spanien: **5.429**
- Westafrikanische Route über die Kanarischen Inseln/Spanien: **113**
- Westliche Balkanroute über Ungarn: **67.444**
- Route über die Ostgrenzen/Slowakei: **554**

QUELLE: FRONTLIEGENDESTATISTIK



Röntgenkontrolle, Kohlenmonoxiddetektor, Spürhunde: 13 Millionen Euro lässt sich die Eurotunnel Gruppe allein im laufenden Jahr zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen kosten.

Willkommen im Dschungel: Rund 3000 Menschen leben in einem Lager aus Holzpaletten und Plastikplanen.

Verkaufsschlager im Camp, 7,8 Prozent Alkohol, um zu vergessen.

60 Millionen Menschen haben im Vorjahr weltweit ihr Zuhause verloren, so viele wie nie zuvor seit Beginn der Aufzeichnungen der Weltflüchtlingsorganisation UNHCR. 13,9 Millionen verließen ihr Heimatland. Während die EU über den Umgang mit dem Ansturm diskutiert, verliert Eibaka den Glauben an sie. „In Afrika hat jeder gesagt, dass man in Europa überall gut leben kann. Irgendetwas muss sich geändert haben.“

Aufgeben ist keine Option, trotzdem. Vor der Ankunft in Calais stand eine härtere Auslese. In der Sahara verdursteten Freunde, andere ertranken im Mittelmeer. Auch Yves Szrama von der Eurotunnel-Gruppe weiß, dass die 5000 Handzettel, die er gerade verteilt hat, niemand aufhalten.

Abdul Ali Abuzar ist eine Ausnahme. Der Afghane floh 2010 nach Frankreich, seit drei Jahren arbeitet er für die Hilfsorganisation France terre d'asile und

kümmert sich um die Kinder von Calais. Rund 300 Minderjährige hausen unter den 3000 Flüchtlingen, manche sind allein unterwegs. „99 Prozent aller Flüchtlinge, die hierher kommen, wollen nach England“, sagt er. Entweder kennen sie dort jemanden, sprechen bereits ein paar Brocken englisch und glauben, leichter einen Job finden zu können. Vor allem aber gibt es in Großbritannien keine Ausweis- und Meldepflicht.

Hier sein dürften die wenigsten, bleiben könnten die meisten. Nach dem Dublin-II-Abkommen müssen sich jene Länder um die Flüchtigen kümmern, in denen sie zuerst europäischen Boden betreten. Das sind zu meist Italien und Griechenland. Doch die sind längst überfordert und froh um jeden, der sein Glück woanders sucht. „Wir haben hier vor allem Eritreer, Syrer, Sudanesen und Afghanen. Wer nicht in Italien registriert ist,

würde hier Asyl bekommen, nach Griechenland schicken wir ohnehin keinen zurück“, sagt Abuzars Kollegin Faustine Douillard.

Dabei erweist sich auch die Grande Nation nicht als großherzig. „Die Regierung baut keine Unterkünfte, weil sie nicht noch mehr Flüchtlinge anziehen will. Es gibt eine Mahlzeit am Tag, ein paar Duschen, ein paar Toiletten. Trotzdem kommen immer mehr.“ Ende vergangenen Jahres lebten hier 600 Flüchtlinge. „Wenn sich nichts ändert, werden im Winter Menschen erfrieren.“

Eibaka packt seine Tasche. Langius nähert sich dem britischen Kontrollposten. Ein Beamter hebt den Daumen, Langius muss nicht durch den Röntgenscan. Noch einmal läuft ein kleiner weißer Spürhund um seinen Lkw, dann fährt er

auf die Verladerrampe. Seine Checkliste will niemand sehen. Heute Abend wird er in Oxford auf einem Parkplatz übernachten, morgen Abend seinen Termin einhalten. Es ist ein guter Tag für ihn, für Kottmeyer und für England, ein schlechter für Eibaka.

„Heute gab es keine Staus, heute versuche ich, direkt auf einen Zug aufzuspringen“, sagt er und macht sich auf den Weg. Eine Stunde und 40 Minuten dauert der Fußmarsch vom Camp durch ein Industriegebiet über die Innenstadt von Calais bis zum Tunnelgelände im benachbarten Coquelles. „Wenn man die Abkürzungen nicht kennt, sind es schnell mehr als zwei Stunden.“ Kleine Grüppchen werden zu Hundertschaften, entzündet

Feuer, wärmen sich und warten auf die Dämmerung.

Während Langius in Oxford schläft, sucht Eibaka nach einer Lücke im Zaun und findet keine. Am nächsten Tag läuft er wieder los, wie immer um 17 Uhr. In der Nacht kommt ein junger Sudanese ums Leben, Nachrichten von einem Großangriff auf den Tunnel verbreiten sich um den Globus. Das Drama in Calais erreicht traurige Berühmtheit.

Natacha Bouchart ist im Urlaub. Es hätte die Stunde ihres Triumphs werden können. Seit Wochen fordert Calais' Bürgermeisterin Frankreichs Regierung auf, „mit Großbritannien Klartext zu reden und notfalls einen diplomatischen Zwischenfall zu riskieren“. Entweder sollen die Briten die Grenzen öffnen oder die EU verlassen, lautet ihr Appell. Erhöht hat ihn keiner.

Stattdessen tritt Englands Premierminister David Cameron vor die Presse und kündigt mehr Zäune, mehr Geld, mehr Spürhunde und schärfere Einwanderungsgesetze an. „Die Situation ist inakzeptabel. Menschen versuchen, illegal in unser Land zu kommen, und hier gibt es Behinderungen für Fernfahrer und Urlauber.“

In der Nacht stehen japanische Fernseherteams am Zaun, vor einem zwei Meter hohen Loch wacht die Polizei. Während sich die ersten Flüchtlinge frustriert abwenden, eröffnet sich die große Chance. Der Einsatzwagen fährt weg, immer mehr Migranten drängen durch die Öffnung, ziehen ihre Baseballmützen tief ins Gesicht oder umwickeln den Kopf mit Schals. Der heruntergerissene Natodraht sticht in die Haut. Syrer helfen Schwarzafrikanern per Räuberleiter über den nächsten Zaun. Wartende geben kurze Interviews, wie Sportler vor einem Wettkampf – dann rennen sie los.

30, 35 Männer schaffen es auf das Gelände, bevor die Polizei wiederkommt. Doch statt Frust bricht Jubel aus. Per Telefon meldet sich der Bruder eines Zurückgebliebenen und verkündet die Botschaft: „Ich bin drüben“. Die Situation hat sich gerade verbessert, es steht jetzt 151 zu 37000.

Eibaka hat es nicht geschafft. „Ich werde wiederkommen, jeden Tag“, sagt er trotzig. „Wenigstens noch acht Monate lang.“ Wenn es bis dahin nicht klappt, will er nach Deutschland. Dort wartet schon ein Freund, der auf den falschen Lkw geklettert ist.



Großes Risiko, hohe Verluste: In den letzten zehn Tagen starben acht Flüchtlinge, Logistikkonzerne klagten über Millionenschäden.