



Querung des Kanals

Calais, der Brexit und
die Bootspassagen nach Großbritannien

Querung des Kanals
Calais, der Brexit und die
Bootspassagen nach Großbritannien

Thomas Müller
Uwe Schlüper
Sascha Zinflou

Herausgeber

bordermonitoring.eu e.V.

Westendstr. 19

80339 München

www.bordermonitoring.eu

office@bordermonitoring.eu

Autoren: Thomas Müller, Uwe Schlüper, Sascha Zinflou

V.i.S.d.P.: Bernd Kasperek

Satz, Layout: typobotic.com

Foto Titel: T. Müller 2016. Gebäude der Police Nationale am Strand von Calais mit einem Wandbild Banksys

Lizenz: Creative Commons BY-NC-ND 4.0

Band 05 der Edition *bordermonitoring.eu*.

1. Auflage, Mai 2019.

Preis: 7,00 EUR

ISBN: 978-3-947870-02-8

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	5
Das Grenzmanagement und die Nachwirkung des Jungle	7
Öffnung und Schließung einer sicheren Passage	15
Calais in der Post-Jungle-Phase	19
Ausdifferenzierung der Migrationswege	33
Der Fall Mawda	39
Noch immer ein tödlicher Grenzraum	43
Die Bootspassagen und die Neujustierung des Grenzregimes	47
Reaktionen	57
Calais vor dem Brexit	61
Schluss	69
Literatur	71
Autoren	77

Einleitung

Im Herbst 2018 verstärkte sich im französisch-britischen Grenzgebiet eine für diese Region untypische Praxis der klandestinen Passage des Ärmelkanals auf Schlauch- und Motorbooten. Zwar sind die nordfranzösischen Häfen — insbesondere Calais — seit Langem sowohl Zwischenstationen und Warzonen auf dem Weg nach Großbritannien, als auch Zentren eines hochorganisierten Grenzregimes und Symbolorte des migrations- und identitätspolitischen Konfliktkomplexes; insbesondere die Jungles von Calais erlangten internationale Bekanntheit und wirken nach der aufwändigen Räumung im Herbst 2016 als eine Art negativer Bezugspunkt staatlichen Handels bis heute nach.¹ Allerdings hat die Passage des Ärmelkanals mit Kleinbooten bislang nie eine herausragende Rolle gespielt. Mit der Zunahme der Bootspassagen wird nun im Norden der EU (und an ihrer künftigen neuen Außengrenze) ein Phänomen sichtbar, das bislang vor allem mit dem Mittelmeer assoziiert ist. Die von der Wahrnehmung der Mittelmeerrouten geprägten Deutungs- und Handlungsmuster verbinden sich dort mit spezifischen französischen und britischen Diskursen. Dazu gehört beispielsweise das auf britischer Seite in vergleichbaren Situationen immer wieder reproduzierte Motiv einer drohenden Invasion der Insel, das an historische Erfahrungen und Ängste anknüpft, die aus jahrhundertelangen Konfliktkonstellationen ebenso wie aus dem Zweiten Weltkrieg resultieren und nun gegen die Bootsflüchtlinge mobilisiert werden, auch wenn deren Anzahl vergleichsweise gering ist.

Wir werden — basierend u.a. auf einer Recherchereise am 29./30. Dezember 2018 — einen Überblick über die Situation in Calais geben und sie in den Kontext der zweieinhalb Jahre nach der Räumung des Jungle einordnen. Obschon

¹ Zur allgemeinen Entwicklung des Grenzregimes, der Migration in Calais, der Jungles und der Situation nach der Räumung 2016 vgl. Agier 2018, Mörsch 2016, Müller/Schlüper 2018, zur Situation in den späten 1990er und frühen 2000er Jahren vgl. auch Clochard 2007.

Einleitung

sich die Lage der Transitmigrant_innen in diesem Zeitraum nicht grundlegend verändert hat, lassen sich einige Entwicklungen sowohl auf der Ebene der Migration als auch des Grenz- und Ordnungsregimes erkennen, von denen die Bootspassagen und die Reaktion auf sie nur *einen* Entwicklungsstrang darstellen — allerdings den einzigen, der nach der Räumung des Jungle breitere internationale mediale Aufmerksamkeit erfahren hat.

Wir ergänzen und aktualisieren damit unseren 2018 in dieser Reihe erschienenen Band *Dynamiken der Jungles*, stellen die Bootspassagen in den dort umrissenen Kontext der Calaiser Post-Jungle-Jahre einerseits und der Ausdifferenzierung des kontinentaleuropäisch-britischen Migrationsraums andererseits. Dabei haben wir auch Belgien stärker in den Blick genommen, wo die Präsenz von Transitmigrant_innen im Brüsseler Maximilianpark und der gewaltsame Tod des kurdischen Kindes Mawda wichtige Ereignisse und Bezugspunkte politischer Solidarität darstellen. Unmittelbar vor Fertigstellung des vorliegenden Berichts konnten wir schließlich einige signifikante Ereignisse in Calais einarbeiten, die sich nach dem Rückgang der Bootspassagen und am Vorabend des ursprünglich geplanten Brexit-Termins im März 2019 ereigneten. Sie markieren eine neuerliche Umbruchsituation und möglicherweise das Ende der Post-Jungle-Phase, gewiss aber nicht das Ende des Migrationsgeschehens. Aus der Perspektive kritischer Migrations- und Grenzregimeforschung, aber auch praktischer Solidarität, wird Calais noch lange relevant bleiben: als konkreter und zugleich symbolischer Ort, Synonym eines sehr viel größeren Migrationsraums und innereuropäisches Laboratorium für den Diskurs, die Ökonomie und die Technologie der Grenze.

Das Grenzmanagement und die Nachwirkung des Jungle

Ausgehend vom Bau des Kanaltunnels in den Jahren 1987 bis 1994, ist Calais ein frühes Beispiel externalisierter Grenzkontrollen, d.h. in diesem Fall britischer Kontrollen auf französischem und französischer Kontrollen auf britischem Gebiet. Dieses System der ›einander gegenübergestellten‹ (*juxtaposed*) Kontrollen beschränkte sich zunächst auf die Verladung von Autos auf die Shuttlezüge des Eurotunnel-Unternehmens und wurde seit den frühen 2000er Jahren sukzessive ausgeweitet; momentan finden solche Kontrollen in den Fährhäfen von Calais und Dunkerque, am Betriebsbahnhof des Kanaltunnels in Coquelles bei Calais und an den Bahnhöfen mit direkten Zugverbindungen nach Großbritannien in Paris, Lille und Brüssel statt. Parallel dazu wurden das Eurotunnel-Betriebsgelände mit dem Bahnhof Coquelles und die Fährhäfen von Calais und Dunkerque durch bauliche, technische und organisatorische Maßnahmen gesichert, die Sicherheitsmaßnahmen an weiteren Häfen verstärkt, zahlreiche Lastwagen-Parkplätze entlang der Autobahnen geschlossen und Handreichungen zur Sicherung von Berufs- und Privatfahrzeugen veröffentlicht. Außerdem wird seit den 2000er Jahren Belgien in die französisch-britischen Vereinbarungen und Verfahren der Migrationsabwehr eingebunden. Ab 2009 kulminierte das bi-/trilaterale *Bordering* in der Etablierung eines komplexen Grenzmanagements, das Maßnahmenpakete für spezielle Problemlagen entwickelte und gemeinsame Institutionen und Entscheidungsgremien für eine koordinierte und grenzübergreifende Zusammenarbeit insbesondere der Polizeibehörden schuf. Es verknüpfte lokale, staatliche, europäische und internationale Handlungsebenen miteinander, darunter ein Einwirken entlang der gesamten Fluchtrouten, Informationskampagnen zur Abschreckung potenzieller Migrant_innen und Abschiebungen in Herkunfts-

Das Grenzmanagement und die Nachwirkung des Jungle

und Transitländer. Dargelegt ist dies etwa in der französisch-britischen Erklärung *Managing Migratory Flows in Calais* vom 20. August 2015 (vgl. Joint Declaration 2015).

Sowohl im Zentrum dieser Managementstrategie, als auch im Zentrum des Migrationsgeschehens stand zu diesem Zeitpunkt der Jungle von Calais, dessen Bewohner_innenzahl damals einige tausend betrug und innerhalb eines Jahres auf mehr als 10.000 anstieg. Dieser Jungle unterschied sich von seinen zahlreichen Vorläufern durch seinen Rechtsstatus (als behördlich zugewiesenes Gebiet im Zustand gleichzeitiger Exklusion aus dem französischen Rechtsraum), durch sein rasantes Wachstum (auch durch die durchgeführte oder angedrohte Räumung aller anderen migrantischen Lebensorte in Calais und Umgebung) sowie durch eine ausgesprochene Multiethnizität und Eigendynamik. Insbesondere kennzeichnete ihn ein Urbanisierungsprozess, der wiederum durch eine Vielzahl solidarischer, humanitärer, karitativer, kultureller, medialer und künstlerischer Interventionen in transnationale zivilgesellschaftliche Netzwerke Europas vermittelt und eingebunden wurde, sodass der Jungle ein eminent öffentlicher und politischer Ort war. Möglicherweise war diese Dynamik von einem tatsächlichen oder imaginierten Kontrollverlust der französischen Behörden begleitet, was den Jungle umso mehr in den Mittelpunkt staatlichen Handelns gerückt haben dürfte (Agier et al. 2018; Müller/Zinflou 2018).

Die Entwicklung mündete in der Räumung des Jungle, die von beiden Regierungen intensiv vorbereitet und als Kernelement ihrer Migrationsstrategie bezeichnet worden war. Die in der letzten Oktober- und ersten Novemberwoche 2016 durchgeführte Maßnahme war ein mehrstufiger Prozess, bestehend aus der Umsiedlung der Bewohner_innen in ein landesweites Netz von *Centres d'Accueil et d'Orientation* (Aufnahme- und Orientierungszentren, CAO), der vollständigen Zerstörung der Siedlung bei gleichzeitiger Einstellung aller offiziellen humanitären Maßnahmen in Calais und schließlich der Verhinderung jeder Neuansiedlung an gleicher Stelle. Danach war und ist das staatliche Handeln in Calais vor allem darauf gerichtet, die Entstehung eines neuen Jungle zu



Das *Welcome Restaurant*, eine der zahlreichen Gaststätten und Treffpunkte im Calais-Jungle. (Foto: T. Müller, August 2016)

unterbinden, und zwar so frühzeitig wie möglich. Konkret bedeutet dies, dass die Treffpunkte und Schlafplätze der Migrant_innen als ›Punkte der Verfestigung‹ begriffen und einer Art permanenter Räumung unterworfen werden (vgl. Tazzioli 2017). Insofern ist der staatliche Umgang mit den Migrant_innen nach wie vor auf den Jungle fixiert.

Mit dem am 18. Januar 2018 von Emanuel Macron und Theresa May unterzeichneten Vertrag von Sandhurst bekräftigten die beiden Regierungen die bestehenden bilateralen Vertragswerke über das Grenzregime sowie die in der Erklärung *Managing Migratory Flows in Calais* festgelegte Strategie, und erweiterten sie zu einem *Coordinated Management of their Shared Border* (Ver-

tragstitel). Das Abkommen fällt in die Anfangszeit der zweiten Verhandlungsrunde zwischen Großbritannien und der EU über den Brexit-Vertrag, dessen Entwurf selbst keine expliziten Regelungen dazu enthält. Sandhurst diente wahrscheinlich dazu, das im Wesentlichen auf zwischenstaatlichem (statt europäischem) Recht beruhende Grenzregime im Vorfeld des Brexit noch einmal zu bestätigen, den Fortbestand der vorhandenen bilateralen Gremien, Institutionen und Verfahrensweisen zu garantieren und ihren weiteren Ausbau zu skizzieren. Unter anderem stärkte es die Rolle des *UK-France Border Committee* — eines mit höheren Beamt_innen besetzten und beiden Innenministern gegenüber berichtspflichtigen Gremiums —, sah den Ausbau der polizeilichen Zusammenarbeit vor und sicherte der französischen Seite die Zahlung von 50 Millionen Euro für Maßnahmen im Jahr 2018 zu (vgl. Treaty of Sandhurst 2018). Allerdings stellt sich die Frage, ob mögliche Verwerfungen durch den Brexit damit tatsächlich »entschärft« werden konnten. So ist unseres Erachtens im Bereich der externalisierten Grenzkontrollen völlig unklar, ob Frankreich mit einem nicht zur EU gehörenden Drittstaat (nämlich Großbritannien nach dem Brexit) rechtsgültige Vereinbarungen treffen kann, die EU-Angehörige Kontrollen unterwerfen, die innerhalb der EU von einem Nicht-EU-Staat durchgeführt werden.

Auf der vertraglichen und finanziellen Basis von Sandhurst nahm am 23. November 2018 in Calais das *UK-France Coordination and Information Centre* bzw. *Centre Conjoint d'Information et de Coordination* (CICC) seine Tätigkeit auf. Das Zentrum, in dem Beamt_innen der britischen *Border Force* und der französischen *Police Aux Frontières* zusammenarbeiten, ist eine Weiterentwicklung der seit 2010 sukzessive geschaffenen Einrichtungen für grenzpolizeiliche Kooperation und bearbeitet ein einschlägiges Aufgabenspektrum: »Verhinderung illegaler Versuche zur Überquerung der gemeinsamen Grenze«, »Bekämpfung grenzüberschreitender Kriminalität«, »Verhinderung von Bedrohungen der öffentlichen Ordnung bei grenzüberschreitenden Infrastrukturen« und »Analyse der kanalübergreifenden Verkehrsströme«. Am 27. November 2018 nannte der britische Innenminister Sajid Javid außerdem die »Identifikation, Verfolgung und Zerschlagung



Hinweistafel von *La vie active* in der Nähe des Jungle. Blau umrandet ist das Tageszentrum *Centre Jules Ferry*, das von dieser Organisation betrieben wurde und an die Nordseite des Jungle grenzte. Rot markiert ist der gesperrte Dünenstreifen. Strand und Brandung sind oben links sichtbar. Im Text der Hinweistafel werden die Bewohner_innen des Jungle vor »shootings« und »traps« in der als Jagdgebiet geltenden Sperrzone gewarnt. (Foto: U. Schlüper, Mai 2017)

der organisierten kriminellen Gruppen, die momentan hinter den illegalen Einreiseversuchen mit kleinen Booten über den Ärmelkanal« stünden (Home Office 2018a).

Eine weitere Ausweitung des kontinentaleuropäisch-britischen Grenzregimes zeichnete sich im Sommer 2018 in Belgien ab. Nachdem sich ein Teil des Migrationsgeschehens dorthin verlagert und insbesondere die nationalflämische

und rechtspopulistische Partei *Nieuw-Vlaamse Alliantie (N-VA)* die Transitmigration skandalisiert hatten, legte der damals für Migration und Asyl zuständige Staatssekretär Theo Francken (N-VA) im September 2018 einen Neun-Punkte-Plan vor, der u.a. die Einrichtung eines »nationalen Verwaltungszentrums« zur Bekämpfung der Transitmigration in Steenokkerzeel nahe Brüssel, den Ausbau von Haft- und Ermittlungskapazitäten, die landesweite Koordination der Polizeieinsätze an neuralgischen Punkten, die Räumung des Brüsseler Maximilianparks (siehe unten), die Sicherung des Hafens von Zeebrugge sowie der Autobahnparkplätze im gesamten Land und eine »proaktive digitale Abschreckungspolitik« durch Social-Media-Kampagnen umfasste. Auch sollte gemeinsam mit Großbritannien »geprüft [werden], wie die britische Grenzpolizei [...] sowohl in Zeebrugge als auch im Landesinneren auf den Autobahnparkplätzen verstärkt eingesetzt werden kann« (*Grenzecho* 2018). Dieses Maßnahmenpaket kopiert ungefähr das in Nordfrankreich praktizierte Grenzregime. Auch wenn es bislang nicht umgesetzt ist und die N-VA die Regierung Michel am 8. Dezember 2018 mit einem eskalierten Konflikt um die Unterzeichnung des UN-Migrationspakt scheitern ließ, woraufhin auch Francken sein Amt verlor, so verdeutlicht sein Plan dennoch, dass die Expansion des europäisch-britischen Grenzregimes wohl noch nicht beendet ist. Allerdings fällt auf, dass sich seit Herbst 2018 mehrere Dokumente mit der französisch-belgischen Zusammenarbeit in Bezug auf die Grenzsicherung im Zusammenhang mit dem Brexit beschäftigen und die französischen Behörden offenbar bemüht sind, die bestehenden Institutionen und Kooperationen im Rahmen bilateraler Verträge mit den angrenzenden Schengen-Staaten, insbesondere mit Belgien auf Basis des Vertrages von Tournai, zu sichern und auszubauen (Prefecture 2019).

Weder das Abkommen von Sandhurst, noch die früheren Vereinbarungen waren auf die Verhinderungen von Bootspassagen zugeschnitten. Insbesondere stellten sie keine rechtliche Grundlage für die Überwachung der ausgedehnten Küstenabschnitte her, von denen die Boote ablegen. Sehr wohl aber beinhaltete das Grenzmanagement mit dem *UK-France Border Comittee* und

dem CICC den institutionellen Rahmen für eine rasche grenzpolizeiliche Reaktion auch auf das Phänomen der Bootsflüchtlinge.

Am Rande sei ergänzt, dass der Jungle 2015/16 durch eine Sperrzone vom nahegelegenen Strand abgetrennt wurde, die sich, beginnend am Fährhafen, mehrere Kilometer entlang der Küste erstreckte, ein Dünengebiet umfasste und ihrerseits durch einen Zaun begrenzt war. Auf Hinweistafeln für die Bewohner_innen des Jungle wurde sie als Jagdgebiet ausgewiesen, und es wurde in mehreren Sprachen vor Schüssen (›shooting‹) und Fallen (›traps‹) gewarnt. Im Kontext der Calaiser Raumverschlüsselungen sollte die Sperrzone wohl vor allem die Möglichkeit erschweren, aus dem Jungle über den Strand quasi von hinten an den Fährhafen zu gelangen. Das Anfang 2017 ergangene und strikt überwachte Verbot, das Gelände des ehemaligen Jungle zu betreten, hat diesen Küstenabschnitt noch stärker dem Bewegungsradius der Migrant_innen entzogen. Darüber hinaus scheint den Stränden, soweit ersichtlich, bis zum Herbst 2018 keine besondere Bedeutung beigemessen worden zu sein.

Öffnung und Schließung einer sicheren Passage

Mit der Räumung des Jungle waren dessen erwachsene Bewohner_innen in die schon erwähnten CAO und die unbegleiteten Minderjährigen in spezielle *Centres d'Accueil et d'Orientation pour Mineurs* (CAOMI) umgesiedelt worden. In beiden Fällen handelte es sich um kleinere Einrichtungen außerhalb der Grenzregion, die (sofern zu diesem Zweck geschaffen) nur wenige Monate existierten und die Migrant_innen entweder in das französische Asylverfahren bzw. die französische Jugendhilfe überführen oder zur Ausreise bewegen sollten. In beiden Fällen verließ ein Teil der Migrant_innen die Zentren nach kurzer Zeit und kehrte in die Klandestinität zurück, um die Reise nach Großbritannien fortzusetzen (vgl. Hunter/Pope 2016; Hunter 2017).

Allerdings eröffnete sich für einen Teil der unbegleiteten Minderjährigen die Möglichkeit einer legalen Einreise nach Großbritannien. Diese sichere Passage spielte bei der Legitimation der Räumung als humanitäre Maßnahme und der darauf folgenden Verweigerung humanitärer Hilfe eine wichtige Rolle und wurde von beiden Regierungen als Teil des Grenzmanagements begriffen. Eigentlich jedoch war sie durch die zivilgesellschaftliche Organisation *Safe Passage* im Zusammenwirken mit anderen unabhängigen Akteuren in Calais und Dunkerque etabliert worden und basierte im Kern auf den in der Dublin-III-Verordnung enthaltenen Regelungen zur Familienzusammenführung, die bis dahin von französischer Seite schlicht ignoriert worden waren. Aufgrund der hohen Anzahl der unbegleiteten Minderjährigen und der fehlenden Routinen bei der Umsetzung der Familienzusammenführungen operierten die britischen Behörden mit einem improvisierten und intransparenten Verfahren, das sich lediglich an die Dublin-III-Regelungen anlehnte, selbst jedoch informell war. Andere legale Passagen geschahen auf der Grundlage eines Zusat-

Öffnung und Schließung einer sicheren Passage

zes (§ 67) des britischen *Immigration Act 2016*, der die Aufnahme einer Anzahl besonders gefährdeter Kinder und Jugendlicher vorsah und dem Vorbild der *Kindertransporte* aus dem Machtbereich des NS-Regimes nach Großbritannien folgte. Auch dieser nach dem Initiator Alfred Dubs — der als Kind auf diese Weise gerettet worden war — als *Dubs-Amendment* bezeichnete Einreiseweg war das Resultat zivilgesellschaftlichen Drucks (vgl. Hunter/Pope 2016; Safe Passage 2017; Beddoe 2017).

Beide Verfahren wurden auf wenige Herkunfts- und Altersgruppen (Dubs-Amendment) bzw. engste Familienangehörige (informelles Dublin-III-Verfahren) beschränkt sowie an den vorherigen Aufenthalt im Jungle und in einem CAOMI gekoppelt. Auf diese Weise gelang es der damaligen britischen Innenministerin Amber Rudd, die Zahl der legalen Einreisen aus Nordfrankreich möglichst gering zu halten — etwa zwei Dritteln der zuletzt unbegleitet im Jungle lebenden Minderjährigen blieb die Möglichkeit verwehrt — und die aus Anlass der Räumung eröffneten Wege mit der Abwicklung der Verfahren wieder zu verschließen. Die wenigen danach noch erfolgten legalen Einreisen waren zivilgesellschaftlich assistierte Familienzusammenführungen im regulären Dublin-III-Verfahren (vgl. Safe Passage 2018: 3). Für diese enthält der Sandhust-Vertrag erstmals ein Regelwerk, doch bleibt abzuwarten, wie tragfähig es sein und ob es nach dem Austritt Großbritanniens aus der EU nicht obsolet wird.

Für die 769 während der Räumung des Jungle und in den Monaten danach legal eingereisten Kinder und Jugendlichen (vgl. Home Office 2018b: 5) schuf das britische Innenministerium im Nachhinein einen eigenen Aufenthaltsstatus namens *Calais leave*. Dieser ist einer (unvollständig veröffentlichten) ministeriellen Handreichung vom 30. November 2018 zufolge auf »diejenigen Personen« beschränkt, »die für den Transfer in das Vereinigte Königreich als unbegleitete Minderjährige in Verbindung mit der Räumung des Calais-Camps« identifiziert und zwischen dem 17. Oktober 2016 und 13. Juli 2017 transferiert worden waren (ebd.: 5). *Calais leave* soll dann greifen, wenn die Betroffenen nicht die Voraussetzungen für den Flüchtlings- oder

humanitären Schutzstatus erfüllen, ist jedoch selbst nicht als Schutzstatus definiert. Er gewährt ein fünfjähriges Bleiberecht mit der Möglichkeit einer Berufstätigkeit oder eines Studiums, das zweimal (für weitere fünf Jahre, danach unbeschränkt) verlängert werden kann; der Widerspruch gegen negative Entscheidungen ist ausgeschlossen (vgl. ebd.: 8–12). Es ist aus unserer Sicht schwer zu beurteilen, wie diese für deutsche Verhältnisse großzügige Regelung im britischen Kontext zu bewerten ist und welche Möglichkeiten und Restriktionen sich für die Betroffenen innerhalb der britischen Verwaltungspraxis ergeben.

Insgesamt zeigt sich hier eine Politik der bedingten Öffnung legaler Wege, die als Ausnahme von der Schließung verstanden und situativ eingesetzt wird. Für die heute in Calais lebenden Migrant_innen ist Calais leave bedeutungslos, und die Dublin-III-Familienzusammenführungen kommen nur für wenige in Frage.

Gleichwohl lohnt ein Blick auf die Situation dieser Wenigen, denn sie ist symptomatisch. Im Rahmen eines gerichtlichen Verfahrens wurden in Großbritannien Mails hochrangiger Beamter des UNHCR an das Innenministerium öffentlich, in denen diese ernsthafte Sorgen hinsichtlich der Gesundheit und des Wohlergehens von mindestens 35 Kindern und Jugendlichen in einem Zentrum in Calais äußerten. »Wir wurden informiert, dass einige Kinder [children, auch in der Bedeutung von Jugendlichen, d.Verf.] seit mehreren Monaten und möglicherweise bis zu einem Jahr gewartet haben, zuerst auf die Bestätigung der Annahme und dann auf den Transfer nach Großbritannien«, zitiert der Guardian eine der Mails. In einer anderen heißt es: »Durch diese übermäßige Verzögerung hat sich ihr psychischer Zustand erheblich verschlechtert. Ein Kind hat letzte Woche versucht sich umzubringen, und andere sind im Hungerstreik.« Solche Verzögerungen seien, so erklärte eine Vertreterin von Safe Passage, »nicht ungewöhnlich« und lägen nach eigenen Recherchen bei manchen Kindern bei 16 Monaten (zit. n. Guardian 2019b). Diese Situationsbeschreibungen erinnern im Kleinen an die Situation der Minderjährigen in den

Öffnung und Schließung einer sicheren Passage

CAOMI, aus denen Hunderte in die Informalität zurückgekehrt waren, und in denen es wiederholt zu Hungerstreiks gekommen war.

Calais in der Post-Jungle-Phase

In den Monaten nach der Räumung des Jungle kamen sowohl erwachsene als auch unbegleitete minderjährige Migrant_innen aus den CAO und CAOMI nach Calais zurück oder trafen neu ein; andere hatten sich den Umsiedlungen von vornherein entzogen. Die wenigen und knapp bemessenen Hilfeleistungen der Behörden, etwa ein Notprogramm für Frostnächte und ein Büro für Asylanträge, wurden zunächst vollständig eingestellt und später nur teilweise reaktiviert. Während die Zahl der Migrant_innen im Laufe des Winters 2016/17 rasch auf einige Hundert anstieg und zivilgesellschaftliche bzw. karitative Organisationen, die in den Vorjahren einen Professionalisierungsschub durchlaufen hatten, ihre Grundversorgung übernahmen, verbot die Stadtverwaltung die Verteilung von Nahrung, Zelten und Decken, die Bereitstellung von Duschen und ähnliche humanitäre Notmaßnahmen. Die Organisationen klagten mehrmals erfolgreich gegen diese und andere Maßnahmen und erreichten schließlich am 31. Juli 2017 einen höchstrichterlichen Beschluss, der den Staat zur Bereitstellung einer minimalen humanitären Infrastruktur verpflichtete.

Im Laufe des Jahres 2017 pendelte sich die Zahl der Migrant_innen in Calais um einen Bereich von 500 bis 700 Personen ein, wobei sie durchgängig über 400 und unter 1.000 gelegen haben dürfte. Sie konnten in dieser Phase keine neuen Camps bilden, sondern nutzten ungeschützte Schlafplätze ohne jegliche Infrastruktur, die sich zunächst sowohl im Zentrum als auch am Rand der Stadt befanden und nach Herkunftsgruppen getrennt waren. Bei einem Besuch im Mai 2017 sahen wir sie beispielsweise in innerstädtischen Parks, entlang der Quais, unter Brücken, unter Balkonen und in Hausecken, auf Brachflächen und Halden, in Gebüsch, unter Hecken und an ähnlichen Orten. Danach wurden sie aus der Innenstadt verdrängt. Die verbliebenen Plätze befinden sich seitdem an der östlichen Peripherie des Stadtgebiets und in der

Calais in der Post-Jungle-Phase



Handyaufnahmen jugendlicher Geflüchteter. Sie zeigen deren Schlafplatz bei Calais im Winter 2016/17 nach der Räumung des Jungle. (Fotos: anonym, publiziert von Benny Hunter)

Nachbargemeinde Marck, möglichst in Reichweite des noch nicht durch Zäune und Mauern gesicherten Abschnitts der Zubringerautobahn zum Fährhafen und der von Lastwagenfahrer_innen genutzten Infrastrukturen. Im ersten Jahr nach der Räumung des Jungle verfügten die Migrant_innen oftmals nur über Schlafsäcke, Decken, Planen und/oder Thermofolien, um sich vor der Witterung zu schützen, da Zelte, sofern vorhanden, systematisch konfisziert bzw. zerstört wurden. Erst allmählich entstanden kleine Zeltcamps einfachster Art, die ständigem Druck ausgesetzt blieben und deshalb mitunter während der Tagesstunden abgebaut wurden. Insbesondere ein Brachgelände zwischen der Rue des Verrotières und dem Chemin du Pont Trouille, inmitten der *Zone Industrielle des Dunes* gelegen, entwickelte sich zu einem stark frequentierten Treffpunkt, einem viel genutzten Versorgungspunkt der Hilfs-



Gelände zwischen der Rue de Verrotières und dem Chemin du Pont Trouille. (Foto: T. Müller, Dezember 2018)

organisationen und schließlich zum Standort der größten Camps, was ihm eine gewisse Zentralität verlieh. Das Gelände befindet sich in der Nähe mehrerer früherer Jungles einschließlich einer Waldparzelle, die in den 2000er Jahren namensgebend für die Calaiser Jungles (paschtunisch *dzhangal* für Wald) gewesen war. Darüber hinaus nutzen Migrant_innen auch verlassene und marode Bauten, die sich in Calais in großer Zahl finden, doch sind solche *squats* einem ebenso hohen Verfolgungsdruck ausgesetzt wie die Camps.

Die ständigen und oftmals gewalttätigen Räumungen verhindern die Verfestigung der Camps zu Jungles (und der *squats* zu selbstorganisierten Zentren, wie sie in Calais bis 2015 existiert hatten) und werfen sie immer wieder auf den Zustand des ersten Tages zurück. Diese verstetigte Räumung ist das zentrale Instrument der Polizeibehörden nach der Zerstörung des Jungle. Dessen

Calais in der Post-Jungle-Phase



Camp am Chemin du Pont Trouille in der *Zone Industrielle des Dunes* im Winter 2018/19. Im Hintergrund ist das Waldstück sichtbar, auf das der Name Jungle wahrscheinlich zurückgeht. (Foto: T. Müller, Dezember 2018)

positive Qualitäten (z.B. Multiethnizität, Konvivalität, Risikoreduktion und Differenziertheit; bessere materielle Ausstattung; soziales, ökonomisches und kulturelles Leben; religiöse Stätten und Zugang zu Geistlichen; breit gefächerte Kooperation mit europäischen Staatsbürger_innen jenseits des bloß Humanitären; Sammlung und Transfer von Wissen; Öffentlichkeit und Sichtbarkeit) können sich unter diesen Verhältnissen nicht mehr entfalten, während die negativen (z.B. Gewalt- und Ausbeutungsverhältnisse, Konkurrenz und Kämpfe um Migrationspfade, fehlender staatlicher Schutz vor Übergriffen, physische und psychische Erkrankungen, Mangelversorgung, Polizeigewalt, Exklusion, Alkohol- bzw. Drogenmissbrauch) fortwirken und verstetigt werden.

Offizielle Unterkünfte, wie sie das oberste französische Gericht 2017 angeordnet hatte, existieren lediglich in räumlicher Distanz zu Calais oder für spezielle Situationen. So wurde zwischen dem 1. November 2017 und dem 22. März 2018 das zunächst eingestellte Winter-Notprogramm durch die Präfektur wieder reaktiviert. Bereitgestellt wurden zwei Gebäude, eine Sammelunterkunft für bis zu 355 Männer und ein Gebäude mit abgeteilten Unterkünften mit bis zu 85 Plätzen, die nur besonders vulnerablen Personen, insbesondere Minderjährigen, offenstand. Da die Stadtverwaltung anders als in früheren Jahren jegliche Zusammenarbeit verweigerte, gelang es nicht, den Migrant_innen und den zivilgesellschaftlichen Organisationen wesentliche Informationen zur Nutzung der Einrichtungen wie etwa Öffnungsstatus und -zeiten bereitzustellen (vgl. Défenseur 2018: 17). Zuvor hatte der Staat außerdem einige Aufnahmezentren außerhalb der Grenzregion, etwa in Croisilles bei Arras, eröffnet und Bustransfers dorthin organisiert. Ihre Nutzung war damit faktisch an die Aufgabe des Migrationsziels gekoppelt.

Der *Défenseur des droits* (deutsch: Verteidiger der [Grund-]Rechte), eine 2008 in der französischen Verfassung verankerte und 2011 gesetzlich etablierte unabhängige Verwaltungsbehörde zum Schutz und zur Förderung der Grundrechte, hat sich in mehreren Berichten mit der Situation der Migrant_innen zur Zeit des Jungle (Défenseur 2015) und nach dessen Zerstörung befasst, zuletzt ausführlich im Dezember 2018 (ders. 2018). Zu den unzureichenden Unterbringungsmöglichkeiten führt er darin aus, dass selbst das Notprogramm für Frostnächte erst nach juristischen Auseinandersetzungen und einer medialen Mobilisierung der Zivilgesellschaft gegen den Widerstand der Stadtverwaltung habe eingerichtet werden können.

»Die institutionellen Akteure haben anlässlich eines Ortstermins am 12. Februar 2018 dem *Défenseur des droits* ihre Weigerung unterstrichen, eine Unterbringungsmöglichkeit auf dem Gebiet der Kommune [Calais] zu schaffen, da im [Département] Pas-de-Calais mehrere Aufnahmezentren vorhanden seien,

und eine spezifische Wintereinrichtung in Calais [inzwischen] eingerichtet sei.« (ebd.: 17)

Und über die generelle Situation heißt es:

»Die vom *Défenseur des droits* seit der Veröffentlichung seines Berichts vom Oktober 2015 festgestellte Verschlechterung der gesundheitlichen und sozialen Lage ist durch beispiellose Verletzungen von Grundrechten der Geflüchteten gekennzeichnet. Wenn auch aufgrund von Gesetzen in dieses Grundrecht eingegriffen werden darf, möchte der *Défenseur des droits* auf die bedingungslose Natur des Rechts auf Wohnung [...] hinweisen. Auch wenn die Behörden ihren diesbezüglichen Verpflichtungen schon nicht nachkommen, bleiben ihnen weitere Verpflichtungen, auch in Bezug auf Personen ohne Aufenthaltsrecht oder -titel, insbesondere in Bezug auf das Recht auf menschenwürdige Lebensbedingungen [...]. In jedem Fall muss die Bewahrung der Gesundheit der Geflüchteten für alle [Behörden] ein ständiges Anliegen sein.« (ebd.: 14).

Im März 2018 richtete die Präfektur des Pas-de-Calais außerdem einen Platz mit regelmäßiger Essensausgabe und Mobiltoiletten ein und mandatierte die Hilfsorganisation *La vie active* — die bereits im Jungle in staatlichem Auftrag tätig gewesen war und dort ein Tageszentrum sowie ein Containerlager betrieben hatte — mit ihrem Betrieb. Der Platz befindet sich in der *Zone Industrielle des Dunes* einige hundert Meter von dem bereits erwähnten Treffpunkt und Siedlungsplatz an der Rue des Verrotières entfernt, ist als polizeiliche Maßnahme erkennbar und liegt zudem in einem umzäunten Areal, sodass er von den Migrant_innen ungern genutzt wird. Die Bedeutung der Maßnahme im Vergleich zu den Unterstützungsleistungen, zum Organisationsgrad und zur Expertise der unabhängigen zivilgesellschaftlichen und karitativen Gruppen ist eher gering. So betreibt die Organisation *L'Auberge des Migrants* seit Jahren ein *warehouse*, von dem aus mobile Teams die Treffpunkte und Schlafplätze anfahren und den größten Teil der Versorgung gewährleisten; *L'Auberge*

des Migrants stellt seine Infrastruktur mehreren anderen Organisationen zur Verfügung, die u.a. auf die Bereitstellung von Informationen und WLAN, die Situation von Frauen und Minderjährigen, rechtliche Beratung und die Dokumentation von Polizeigewalt spezialisiert sind und ihre Kompetenz größtenteils in der Phase des Jungle gefestigt haben. Ein zweites *warehouse* betreibt die Organisation *Care4Calais*, wobei beide Organisationen nicht nur in Calais, sondern im gesamten Grenzraum aktiv waren bzw. sind. *Secours Catholique* — die französische Caritas — errichtete 2017 in einem von Afghan_innen genutzten Gebiet ein stationäres Sozialzentrum, während *Catholic Workers* ein Haus für äthiopische und eritreische Migrant_innen unterhält und *Salam*, die älteste noch bestehende Gruppe der Calaiser Flüchtlingshilfe, genau zu jener Zeit ein Sozialzentrum in der Innenstadt etablieren konnte, als die Kommune alles daran setzte, die Migrant_innen von dort zu verdrängen. Auch die Initiative *Calais Migrant Solidarity* — also *No Borders* — ist weiterhin aktiv, konnte jedoch nicht die Bedeutung zurückerlangen, die sie in den dynamischen Jahren der Jungles und der Squats gehabt hatte.

Insbesondere die von *volunteers* geleistete Arbeit der mobilen Versorgungsteams ist von polizeilichen Beschränkungen (etwa die Limitierung der Essensausgabe auf einzelne Plätze und kurze Zeiträume) sowie Machtdemonstrationen, Übergriffen und Schikanen wie beispielsweise ständige Personalienfeststellungen und ständiges Fotografieren begleitet (vgl. *Help Refugees* 2018). Unerheblich für das Polizeiverhalten ist dabei, dass die Rechtmäßigkeit und auch Notwendigkeit dieser Hilfeleistungen gerichtlich bestätigt ist. Auch der *Défenseur des Droits* weist darauf hin, dass die Stadtverwaltung nicht nur verpflichtet wäre, diese zu dulden, sondern in Ermangelung eines eigenen Angebotes sogar Möglichkeiten zu schaffen hätte, wie die Hilfeleistungen unter menschenwürdigen Bedingungen stattfinden können, insbesondere »wettergeschützt und mit sanitären Einrichtungen in der Nähe« (*Défenseur* 2018: 25).

Die in Calais ausgeübte Polizeigewalt ist seit 2009 immer wieder dokumentiert (*Calais Migrant Solidarity* 2011) und als informeller Ausnahmezustand beschrieben worden. Allein aus den Jahren 2017 und 2018 existieren Berichte

von *Human Rights Watch* (dies. 2017), einer parteiübergreifenden Gruppe britischer Parlamentarier_innen (Beddoe 2017), *Help Refugees* (dies. 2018), *Refugee Rights Europe* (dies. 2017, 2018a), *L'Auberge des Migrants*, *Refugee Info Bus* und *La Cabane Juridique* (dies. 2018) und zuletzt des *Défenseur des Droits* (ders. 2018). Die Berichte beschreiben Kombinationen legaler und illegaler Maßnahmen, darunter exzessiver Einsatz von CS-Gas, körperliche Angriffe bis hin zu Knochenbrüchen (vgl. *Refugee Rights Europe* 2017: 38), Zerstörung von Mobiltelefonen, Zelten und persönlichem Besitz, chemische Kontamination von Decken sowie demütigende Akte wie etwa die Wegnahme von Schuhen. Zwar wurde die Anzahl der eingesetzten Polizeibeamten nach der Räumung des Jungle deutlich verringert, doch ist sie in Relation zur Anzahl der Migrant_innen nach wie vor hoch. Ende 2018 waren in Calais etwa 600 Polizeibeamt_innen — darunter die für ihr brutales Verhalten bekannten CRS-Einheiten — im Einsatz, was einem Verhältnis von 1:1 zwischen Polizist_innen und Migrant_innen entspricht. Seit der Eskalation der Gelbwesten-Proteste werden die CRS-Kräfte allerdings regelmäßig, nämlich an deren Protest-Samstagen, aus Calais abgezogen, sodass erstmals seit mehr als einem Jahrzehnt Phasen ohne deren Präsenz und mit geringerer Kontrolldichte existieren.

Ihre Wirkung entfaltet die beschriebene Gewalt auch in Wechselwirkung mit den Räumungen, sodass Situationen ständigen Schlafentzugs und psychischer Deprivation entstehen. Ausmaß und Intensität der Gewalt sind dabei Schwankungen unterworfen. So registrierte ein von *L'Auberge des Migrants*, *La Cabane Juridique*, der früheren Rechtsberatung im Jungle, und anderen Gruppen zwischen November 2017 und Oktober 2018 durchgeführtes Projekt zur Beobachtung von Menschenrechtsverletzungen einen signifikanten Anstieg körperlicher Gewaltakte im Frühjahr 2018, die danach tendenziell nachließen, jedoch nach Abschluss des Projekts wieder zugenommen haben sollen. Ähnlich verlief die Entwicklung bei der Zerstörung oder Wegnahme von Mobiltelefonen und anderem Eigentum. Auch der Einsatz chemischer Waffen nahm im Frühjahr 2018 massiv zu und ging danach nur leicht zurück. Dem gegenüber stieg die Anzahl der Räumungen, die in den Monaten Januar bis Juli 2018 zwi-



Schwerer Fall eines CS-Gas-Einsatzes der Polizei gegen den Treffpunkt der Migrant_innen an der Rue des Verrotières. Bei dem Einsatz am 25. Januar 2018 wurden vier Personen verletzt, darunter ein eritreischer Jugendlicher schwer. Die abgebildete Fläche war zugleich regelmäßige Ausgabestelle von Mahlzeiten und Hilfsgütern. (Foto: L'Auberge des Migrants)

schen 11 und 25 Räumungen pro Monat gelegen hatte, rapide an: im August auf 50, im September auf 77 und im Oktober auf 78. Dies bedeutet, dass Räumungen faktisch zu einer täglichen Routine wurden. Die Gesamtzahl der von November 2017 bis Oktober 2018 registrierten Räumungen beträgt 393 und die der physischen Gewaltakte gegen Migrant_innen und *volunteers* 244 (mit hohem Dunkelfeld); von letzteren waren 153 vom Einsatz chemischer Waffen begleitet (vgl. L'Auberge des Migrants 2018: 11–24).

Der staatliche Umgang mit den Migrant_innen in Calais ist seit 2017 also vor allem darauf gerichtet, eine feindselige Umgebung zu erzeugen, lediglich die gerichtlich eingeklagten Hilfen bereitzustellen und den Zugang zu Recht und Fürsorge an das Verlassen der Grenzregion zu koppeln. Das Polizeiverhalten unterminiert dadurch jegliches Vertrauen in die französischen Behörden und erweckt den Eindruck, die in Calais erlebten Polizeiübergriffe seien in Frankreich die Norm. Auch aufgrund dessen möchten viele Migrant_innen in Frankreich kein Asyl beantragen, was in der Summe den Migrationswunsch nach Großbritannien verstärkt und somit paradoxerweise zum Ausharren in Calais motiviert.



Hautverletzung nach Kontakt mit einem chemischen Kampfstoff, der von der Polizei am 28. Oktober 2018 an der Rue des Verrotières eingesetzt wurde. (Foto: L'Auberge des Migrants)

Die staatliche Gewalt führt dabei eine Koexistenz mit informellen Macht- und Gewaltverhältnissen professioneller Schleusergruppen jener Art, die in Calais als *mafias* bezeichnet werden. Anders als wiederkehrende Erfolgsmeldungen der Behörden über die Festnahme und Verurteilung von Schleuser_innen (vgl. zuletzt Home Office 2019) vermuten lassen, sind die Netzwerke ungebrochen tätig und üben wie seit Jahren Macht über die verbliebenen Migrationsmöglichkeiten sowie den Zugang zu Camps, Unterkünften und humanitären Ressourcen (einschließlich der staatlicherseits bereitgestellten) aus. Vieles spricht unseres Erachtens dafür, dass der Jungle



Zerstörtes Smartphone nach einem Polizeieinsatz an der Rue du Groupe-Normandie-Niemen am 17. Juni 2018. (Foto: L'Auberge des Migrants)

zwar von den *mafias* durchdrungen war, sie dort aber aufgrund der Größe, Heterogenität und Durchmischung des sozialen Organismus keine vollständige Hegemonie ausüben konnten; bei kleineren Camps war und ist dies



Gegen die winterliche Witterung geschütztes Zelt zwischen der Rue de Verrotières und dem Chemin du Pont Trouille. (Foto: T. Müller, Dezember 2018)

viel leichter möglich und kann (wie in Grande-Synthe bei Dunkerque) mit extremen Formen sexueller Ausbeutung und sexualisierter Machtdemonstration einhergehen. Insofern ist anzunehmen, dass die heutige Situation den *mafias* zu Gute kommt und von ihnen genutzt wird. In diesem Kontext berichtete uns ein langjähriger Flüchtlingshelfer beispielsweise, dass durch die oben erwähnte Bereitstellung von Wasser, Nahrung und Sanitäreinrichtungen durch die Polizei und *La vie active* (deren Logos dort nebeneinander zu sehen sind, während die Mitarbeiter_innen der Hilfsorganisation ähnliche Aufgaben verrichten wie die *volunteers* der unabhängigen Organisationen) unter den Migrant_innen der Eindruck entstanden sei, auch die *volunteers* würden bezahlt. Dies wiederum hätten die *mafias* genutzt, um die Hilfe der *volunteers* als Teil ihrer Dienstleistung auszugeben und dafür Geld zu

verlangen. Gleichzeitig versuchten sie, den Kontakt zwischen *volunteers* und Geflüchteten zu unterbinden, und zwar insbesondere bei den unbegleiteten Minderjährigen.

Kurz vor unserem Besuch Ende Dezember 2018 waren von den Hilfsorganisationen 493 Migrant_innen gezählt worden, was nach Erfahrungswerten auf eine Gesamtzahl von vielleicht 600 schließen lässt. Außerdem hatte die Zählung ergeben, dass die mit 38 % größte Gruppe aus dem Iran stammte, gefolgt von etwa 15 % aus Afghanistan, 10 % aus Eritrea und 10 % aus dem Sudan. Wie alle früheren Untersuchungen stellen diese Zahlen lediglich eine Momentaufnahme dar. Denn auch wenn die Menschen seit vielen Jahren im Wesentlichen aus den gleichen Herkunftsländern stammen, so verschob und verschiebt sich ihr Anteil durch Binnenmigrationen im nordfranzösisch-belgischen Grenzraum beständig. So stammte die zahlenmäßig größte Gruppe im Jungle im Frühjahr 2016 aus Afghanistan. Wenige Monate später, auch infolge einer Abwanderung von Afghan_innen nach Grande-Synthe, wurden die Sudanese_innen, deren Anzahl zugleich stark zunahm, zur größten Gruppe. Nach der Räumung bildeten bei Zählungen im April 2017 die Eritreer_innen und im Oktober 2017 die Afghan_innen den Hauptanteil, während die Sudanese_innen nach Brüssel wechselten. Menschen aus dem Iran hatten Calais zwar schon frühzeitig als Transitort genutzt, in den vergangenen Jahren aber nur eine geringe Präsenz gezeigt (vgl. die Quellen bei Müller/Schlüper 2018: 74f, 118).

Die verstärkte Nutzung von Booten zur Passage der Grenze steht sehr wahrscheinlich in einem direkten Zusammenhang mit dem gestiegenen Anteil der Iraner_innen. Denn zum einen fallen beide Entwicklungen zeitlich zusammen, und zum anderen scheinen meist (aber nicht ausschließlich) sie den Kanal auf diese Weise zu durchqueren. Vermutlich haben viele von ihnen die von August 2017 bis zum 17. Oktober 2018 geltende Visafreiheit zwischen Iran und Serbien genutzt, um auf dem Luftweg nach Serbien und von dort auf dem Landweg in die EU einzureisen (vgl. BBC 2018b). Ein örtlicher Flüchtlingshelfer wies uns darauf hin, dass sie daher nicht durch die Passage des Mittelmeers traumatisiert und somit viel eher als andere Gruppen bereit sei-

en, überhaupt in ein Boot zu steigen. Möglicherweise kommt hinzu, dass manche von ihnen relativ wohlhabend sind und es sich eher als beispielsweise die afrikanischen Migrant_innen leisten können, die Preise für eine Bootspassage zu zahlen. Einige Medien berichteten außerdem, dass Schleuser unter Verweis auf den Brexit behaupteten, eine Migration nach Großbritannien sei bald nicht mehr möglich.

Sind die skizzierten Verschiebungen zwischen den Herkunftsgruppen üblich und erwartbar, so erscheint uns noch eine andere Tendenz bemerkenswert. Denn traf man im Jungle vielfach Menschen, die erst kurz zuvor Europa erreicht hatten, deren primäres Ziel Großbritannien war oder die aufgrund innerfranzösischer Verhältnisse dort lebten, so scheint heute der Anteil derjenigen zuzunehmen, die sich schon lange in Europa aufhalten, von Ausweisung oder Perspektivlosigkeit betroffen sind und in Großbritannien eher so etwas wie eine weitere oder letzte Chance erblicken. So stellten wir im April 2018 fest, dass viele Bewohner_innen eines äthiopischen Camps in Calais Deutsch sprachen und längere Zeit in verschiedenen deutschen Bundesländern gelebt hatten. Ein langjährig in Calais tätiger Aktivist und Flüchtlingshelfer berichtete im Dezember 2018 ähnliches: Viele Migrant_innen kämen aus Deutschland sowie aus der französischsprachigen Schweiz und klagten über das feindselig gewordene Klima in diesen Ländern. Drei Jahre zuvor, im ›Sommer der Migration‹, hatte in Calais ein ausgesprochen positives Deutschlandbild existiert; nicht wenige hatten damals die Überlegung geäußert, es in Deutschland zu versuchen, wenn die Passage nach England nicht gelänge.

Ausdifferenzierung der Migrationswege

Entgegen offiziellen Aussagen, dass die Grenze geschlossen sei, gelingen klandestine Passagen nach wie vor. Entscheidend dafür ist in erster Linie der Umfang der Verkehrs- und Frachtströme vom europäischen Festland auf die britischen Inseln. Ihre vollständige Kontrolle ist auch und gerade an Knotenpunkten wie Calais weder organisatorisch noch technisch möglich. Aus der aktuellen Berichterstattung im Winter 2018/19 über die erwarteten Auswirkungen eines vertraglich nicht geregelten Brexit wird deutlich, wie sehr die britische Gesellschaft auf das Funktionieren dieser vitalen Ströme angewiesen ist; Migrationskontrolle wird also auf absehbare Zeit dort ihre Grenze finden, wo sie den Verkehrsfluss unterminiert.

Ein aufschlussreiches Bild von der Porosität der Grenze vermittelt ein 2018 vorgelegter Bericht des britischen *Independent Chief Inspector of Borders and Immigration* (Bolt 2018). Demnach betrug die registrierte »Anzahl der klandestinen Einreisenden, die das Vereinigte Königreich über die Häfen an der Südküste erreichten«, 2.366 in 2016/17 und 1.832 in 2017/18; in beiden Jahren stammten die größten Herkunftsgruppen aus dem Irak (26 % bzw. 31 %) und dem Iran (18 % bzw. 13 %). *Unmittelbar* an den britischen Häfen entdeckt wurden 1.119 Menschen in 2016/17 und 882 in 2017/18 (vgl. ebd.: 26). Innerhalb dieser Gruppe, so der Inspekteur, zeige sich eine Verlagerung der Routen von Calais hin zur Normandie und nach Spanien. Während die Zahl der über Calais Eingereisten und an den britischen Häfen Entdeckten von 625 auf 414 zurückging, nahmen die Zahlen etwa für Ouistreham von 67 auf 113, für Bilbao von 73 auf 145 und für Santander von 22 auf 39 zu (vgl. ebd.: 26f). Die Zahl der Migrationsversuche, die durch die externalisierten britischen Kontrollen in Calais, Coquelles, Paris, Lille und Brüssel vereitelt wurden, sank im

Ausdifferenzierung der Migrationswege

gleichen Zeitraum von 53.005 auf 27.900, während die Zahl der an anderen Häfen durch französische und spanische Behörden und Hafenbetreiber vermittelten Versuche von 665 auf 5.760 anstieg (vgl. ebd.: 29f). Wenngleich Calais nach wie vor das Zentrum dieses Migrationsraumes bildet, so ist dessen geographische Ausweitung und Diffusion unverkennbar.

Diese Ausweitung resultiert aus der seit den frühen 2000er Jahren anhaltenden Sekuritisierung der Hafen- und Verkehrsanlagen in Calais, deren jüngste Maßnahme die Ummauerung einer am Ende der 2017/18 entlang der Autobahn zum Fährhafen (als Verlängerung der zuvor ausgebauten Hochsicherheitszäune) errichteten Mauer gelegenen und von Lastwagenfahrer_innen wie Migrant_innen besonders stark frequentierten Tankstelle Anfang 2019 ist. Erwartungsgemäß hat diese Entwicklung schon vor Jahren eine Marktverschiebung hin zu organisierten Schleusungen bewirkt und die Stellung der *mafias* gegenüber selbstorganisierten und semiprofessionellen Strukturen gestärkt. Aufgrund der verlangten Preise, die sich in den vergangenen Jahren in einer Größenordnung von etwa 500 € für den Zugang zu einem Lastwagenplatz und etwa 5.000 € für eine durchorganisierte Schleusung mit entsprechend höherer Erfolgsaussicht bewegten, haben sich die Aufenthaltsdauer, Prekarität und Vulnerabilität derjenigen verschärft, die die verlangten Preise nicht aufbringen können. Calais gilt in diesem Kontext als Ort, an dem sich auch diejenigen sammeln, die mittellos sind. Nicht selten warten sie viele Monate, manchmal länger als ein Jahr, auf ihre Gelegenheit oder weichen auf risikoreiche Techniken aus, die individuell oder in Kleingruppen durchführbar sind.

Das am häufigsten genutzte Transportmittel war und ist der Lastwagen. Aus diesem Grund hat sich die Suche nach Migrationspfaden entlang der Autobahnen in das Binnenland ausgeweitet. Neben den Häfen und den Abfahrbahnhöfen der Eurostar-Züge sind die von Lastwagenfahrer_innen und Fernbussen mit Ziel Großbritannien genutzten Infrastrukturen wichtige Ausgangspunkte der Passage. Die Querung des Ärmelkanals vollzieht sich heute daher in einem geographischen Raum, der im Westen bis Santander, im Osten bis

zur deutsch-belgischen Grenze reicht, im Binnenland die beiden Hauptstädte Paris und Brüssel umfasst und in dem nach unserer Schätzung momentan etwa 2.500 bis 3.500 Migrant_innen *on the move* leben. Innerhalb dieses Raumes haben sich außer Calais die Kleinstadt Grande-Synthe und Brüssel zu wichtigen Schauplätzen entwickelt.

Grande-Synthe bildet faktisch eine Vorstadt von Dunkerque und liegt in der Nähe des nach Calais zweitwichtigsten französischen Fährhafens mit Verbindungen nach Großbritannien. Im April 2017 wurde dort eine Hüttensiedlung während einer gewalttätigen Auseinandersetzung zwischen afghanischen und irakisch-kurdischen Bewohner_innen niedergebrannt, die im Vorjahr von der Kommune, den *Ärzten ohne Grenzen* und anderen zivilgesellschaftlichen Akteuren errichtet worden war, um die Bewohner_innen eines Camps mit extrem inhumanen Lebensbedingungen aufzunehmen. Die informelle Macht der *mafia* ist in Grande-Synthe stark ausgeprägt und war ein wesentlicher Grund für die bereits erwähnte sexualisierte Gewalt. Seit dem Brand und einer teilweisen Aussiedlung der obdachlos gewordenen Bewohner_innen in CAO entstehen in Grande-Synthe immer wieder informelle Camps, die wie in Calais durch mobile Teams der Hilfsorganisationen versorgt werden, meist nach mehreren Monaten geräumt werden und sich danach neu bilden. Ende 2018 lebten in Grande-Synthe ungefähr so viele Migrant_innen wie in Calais, teils in einer als Notunterkunft bereitgestellten Halle, deren Nutzung an informelle Zahlungen an eine *mafia* gebunden sein soll, teils in einem angrenzenden Camp.

In Brüssel hat sich der in der Nähe des Nordbahnhofs gelegene Maximilianpark als Treffpunkt von Transitmigrant_innen etabliert. Auch dort war die Entwicklung in den vergangenen Jahren in ständigem Fluss. Zunächst hatte sich dort eine Zelt- und Hüttensiedlung ähnlich dem Jungle gebildet, die multiethnisch strukturiert war und auch von ortsansässigen *Sans Papiers* genutzt, schließlich jedoch zugunsten einer von der Kommune bereitgestellten Halle aufgegeben wurde. Im Jahr 2018 wurde der Park dann in einer zweiten Phase hauptsächlich von Sudanese_innen genutzt, die in Brüssel oder auf

Ausdifferenzierung der Migrationswege

einem belgischen Autobahnparkplatz auf ein Fahrzeug nach Großbritannien zu gelangen hofften; allerdings errichteten sie nicht noch einmal ein Camp. Bei einem unserer Besuche im Juli 2018 hatte ihre Zahl mit etwa 800 ein Maximum erreicht. Die Migrant_innen erfuhren starke Solidarität aus der Zivilgesellschaft, indem etwa eine lokale Bürgerplattform private Übernachtungsmöglichkeiten für diejenigen organisierte, die in der kommunalen Unterkunft keinen Platz fanden. Die Unterstützer_innen und Aktivist_innen nutzen dabei die sowohl für Brüssel (das tatsächlich ein Konglomerat von 19 Kommunen darstellt) als auch für Belgien charakteristischen Fragmentierungen zwischen lokalen, föderalen und zentralen Akteuren, in der repressive Interventionen im Stil Franckens durchaus ins Leere laufen und von lokalen Akteuren konterkariert werden können. Inzwischen ist die Zahl der Transitmigrant_innen im Maximilianpark allerdings zurückgegangen und hat sich bis Februar 2019 etwa halbiert.

Im Juni 2018 hatte ein Team von *Refugee Rights Europe* die Situation der Transitmigrant_innen in Brüssel untersucht. Wir verfügen daher über Basisdaten, die Teil einer seit 2016 in Calais, Grande-Synthe und anderen Orten mit gleichem methodischem Setting durchgeführten Untersuchungsreihe sind und daher Entwicklungstendenzen erkennen lassen. Von den 500 bis 600 Migrant_innen, die zum Zeitpunkt der Untersuchung im Maximilianpark lebten, stammten mehr als 40 % aus dem Sudan, knapp 20 % aus Eritrea und jeweils etwa 6 % bis 8 % aus Äthiopien, Afghanistan und Ägypten. Der Anteil der Minderjährigen war geringer als in Calais. Über 60 % gaben an, bereits länger als ein Jahr in Europa zu leben und sich zuvor vor allem in Frankreich aufgehalten zu haben; andere hatten in Italien, Deutschland, der Schweiz und anderen Ländern gelebt. Nach Belgien waren die meisten erst 2018 gekommen, von wo aus 92 % nach Großbritannien zu gelangen hofften. Mehr als 80 % gaben an, sich in Belgien nicht sicher zu fühlen; etwa 12 % hatten Anfeindungen oder Gewalt durch Bürger_innen und etwa 45 % Gewalt durch die Polizei erlebt, meist in Form körperlicher und verbaler Attacken, seltener durch chemische Waffen. Das Ausmaß erlebter Gewalt war in Brüssel damit deutlich geringer als in Calais, wo über Jahre hinweg mehr

als 90 % über solche Erfahrungen berichteten. Etwa 80 % gaben außerdem an, keinen Zugang zu rechtlichen Informationen zu besitzen, während für 11 % ein Asylantrag in Belgien in Frage kam, oder sie einen solchen bereits gestellt hatten. 72 % erklärten, nicht genügend Nahrung zu haben, und 45 % sprachen von gesundheitlichen Problemen meist infolge ihrer prekären Situation. All dies entspricht ungefähr der Situation in Nordfrankreich, lediglich der gesellschaftliche Rassismus scheint in Brüssel geringer und das Polizeiverhalten weniger stark auf Gewalt ausgerichtet zu sein als dort (vgl. Refugee Rights Europe 2018b).

Im Laufe des Jahre 2018 haben die Migrationsversuche entlang der belgischen Autobahnen zugenommen und sind nun auch für weit von der Küste entfernte Orte wie Lüttich und den deutsch-belgischen Grenzübergang Lichtenbusch bei Aachen dokumentiert, die beide an der über Brüssel nach Zeebrugge, Dunkerque und Calais führenden Europastrasse 40 liegen. Den Pressemitteilungen der deutschen Bundespolizei zufolge waren im Sommer 2018 mehrere Gruppen meist äthiopischer Migrant_innen entdeckt worden, die in Lichtenbusch auf Lastwagen mit dem vermuteten Ziel Großbritannien zu gelangen suchten (vgl. Aachener Nachrichten 2018d); in anderen Fällen wurden bei Aachen Migrant_innen entdeckt, die bei Lüttich in ein Fahrzeug mit falscher Fahrtrichtung gestiegen waren (vgl. dies. 2018e; Aachener Zeitung 2018). Die Bundespolizei-Inspektion Aachen nutzte die gleichzeitige Zunahme der ›illegalen‹ Einreisen *nach* Deutschland, um die ›offene Westgrenze‹ in lokalen und überregionalen Medien zu problematisieren, auf stärkere Kontrollen zu drängen und — mit Erfolg — ausstehende Stellenbesetzungen einzufordern (vgl. Welt 2018; Aachener Nachrichten 2018a/b/c/f). In diesem Diskurs, der sich zeitlich mit den Konflikten innerhalb der deutschen Bundesregierung um Grenzkontrollen und bilaterale Rücknahmeverträge überschneidet, spielte die potenziell skandalisierungsfähige Ausweitung des Calaiser Migrationsraumes an die deutsche Grenze allerdings keine Rolle.

Darüber hinaus erfolgen organisierte Schleusungen über Umwege, die weit über den oben umrissenen Bewegungsradius hinausreichen. So schilderte ein

Ausdifferenzierung der Migrationswege

Calaiser Flüchtlingshelfer den Fall einer Person, die von dort nach Lyon fahren musste, dort gemeinsam mit zehn oder zwölf anderen im doppelten Boden eines Lastwagens versteckt wurde und 16 Stunden darin ausharren musste, bevor sie Großbritannien erreichte. Die britische BBC berichtete im Juni 2018 zudem über eine besonders teure, aber ›sichere‹ Variante, die aus Nordfrankreich über Paris auf dem Luftweg nach Dublin und von dort über Belfast und Glasgow nach London führe (BBC 2018a).

Der Fall Mawda

Auch der in Deutschland wenig bekannte, in Belgien jedoch von zahlreichen solidarischen, parlamentarischen und juristischen Initiativen und in Grand-Synthe von migrantischen Protesten begleitete Fall des zweijährigen kurdischen Mädchens Mawda Shawri ist im Kontext dieser Ausweitung der Routen zu sehen (vgl. *Passeurs d'hospitalités* 2018 sowie die Website justicepoumawda.be). Das Kind war 2016 in Deutschland geboren worden, doch war der Asylantrag der Eltern dort gescheitert, woraufhin die Familie nach Großbritannien wechselte, von dort nach den Dublin-Regeln nach Deutschland abgeschoben wurden und daraufhin von Grande-Synthe aus wieder nach Großbritannien zu gelangen hoffte (vgl. *Guardian*, 18./25.5.2018).

In der Nacht vom 16. auf den 17. Mai 2018 stieg die Familie gemeinsam mit anderen Migrant_innen bei Namur in einen von Schleusern organisierten Kleintransporter, der auf der Autobahn zwischen Namur und Mons den Verdacht belgischer Polizisten erregte, von diesen verfolgt wurde und mit Hilfe von Straßensperren gestoppt werden sollte. Bevor der Transporter die vorgesehenen Straßensperren erreichte, beschoss ein Polizist aus einem am eigentlichen Einsatz unbeteiligten und nur als Verstärkung hinzugerufenen Streifenwagen die Beifahrerseite. Dabei traf eine Kugel das Kind im Gesicht und verletzte es tödlich (vgl. hierzu und zum Folgenden: Bouffieux 2018).

Die erhebliche politische Resonanz in Belgien auf den fatalen Schusswaffeneinsatz ist auf seine skandalösen Umstände und die späteren wahrheitswidrigen Rechtfertigungsversuche der belgischen Staatsanwaltschaft zurückzuführen. Die Polizisten, denen der offensichtlich überladene und daher auf der Autobahn mit — je nach Aussage — 60 bis 90 Stundenkilometern sehr langsam fahrende Transporter verdächtig erschienen war, verfolgten das Fahrzeug zu nächst diskret und riefen Verstärkung. Nachdem sich ein zweites Polizeifahr-

zeug vor dem Transporter platziert hatte, wiesen die Polizisten gegen 1:40 Uhr morgens dessen Fahrer mit Lichtzeichen an, an der Ausfahrt Sambreville die Autobahn zu verlassen. Dieser deutete an, abzufahren, scherte jedoch kurz vor Ende der Verzögerungsspur wieder links ein. Das vorausfahrende Polizeifahrzeug wechselte nun — hinter den Transporter zurückgefallen — ebenfalls wieder die Spur, und touchierte dabei ein unbeteiligtes Fahrzeug, dessen Fahrer dies jedoch offensichtlich nicht bemerkte und seine Fahrt fortsetzte. Die später am Polizeifahrzeug festgestellten Schäden waren minimal. Dies war bis zu dem tödlichen Schusswaffeneinsatz rund zwanzig Minuten später der kritischste Moment des gesamten Einsatzes.

Der Einsatzleiter forderte Straßensperren an der knapp 80 Kilometer entfernten Grenze zu Frankreich und an den verbleibenden Ausfahrten bis dorthin sowie zwei zusätzliche Streifenwagen an, die sich hinter dem Transporter positionierten. Nachdem nun vier Polizeifahrzeuge dem Transporter folgten, wusste die Polizei, dass dessen Entkommen chancenlos sein würde. Eine auf Höhe von Obourg zufällig anwesende Streifenwagenbesatzung einer anderen Polizeidienststelle sollte auf dem Standstreifen warten, sich dem Konvoi anschließen, und die Situation zusätzlich absichern. Da der Polizei durch den vorherigen Sichtkontakt bekannt war, dass sich viele Personen, unter ihnen ein Kind, an Bord des Fahrzeugs befanden, wies der Einsatzleiter per Funk an, vor den Straßensperren keinen weiteren Versuch zu unternehmen, es zu stoppen. Der Konvoi erreichte den zusätzlichen Streifenwagen um kurz vor 2:00 Uhr. Maximal drei Minuten später gibt ein Polizist aus diesem zusätzlichen Streifenwagen den fatalen Schuss auf die Beifahrerseite des Transporters ab, der daraufhin weitere 25 Sekunden später auf einen Parkplatz fuhr. Der zeitliche Ablauf ist durch den aufgezeichneten Polizeifunk rekonstruierbar.

Der Schütze gab in einer späteren Befragung an, er habe dem Fahrer des Transporters zuvor mehrfach Anweisungen zugebrüllt, das Fahrzeug anzuhalten. Sein Kollege im Streifenwagen widersprach dem vehement. Dennoch verteidigte die belgische Staatsanwaltschaft das Vorgehen des Schützen. Noch am 22. Mai schilderte der zuständige Staatsanwalt Christian Henry

auf die Nachfrage der Presse, ob ein Polizist in einer solchen Situation auf diese Art schießen dürfe, die lange Dauer der Verfolgungsjagd, zeichnet dabei jedoch ein Bild einer schwierigen und unübersichtlichen Einsatzlage, in der der Schütze erheblich unter Stress gestanden habe, weil es aufgrund des Manövers des Transporters bereits in Sambreville einen Unfall gegeben habe. Zu diesem Zeitpunkt war bereits klar, dass der Schütze in Sambreville noch gar nicht anwesend gewesen war, seine aktive Beteiligung am Einsatz nur rund drei Minuten gedauert hatte und die Lage aus Sicht der Polizei bei seinem Eintreffen längst vollständig unter Kontrolle gewesen war.

Eine detaillierte Rekonstruktion des fatalen Polizeieinsatzes hat der Journalist Michel Bouffioux (2018) für *Paris Match* erstellt. Darin schreibt er über die mögliche Motivation des Schützen:

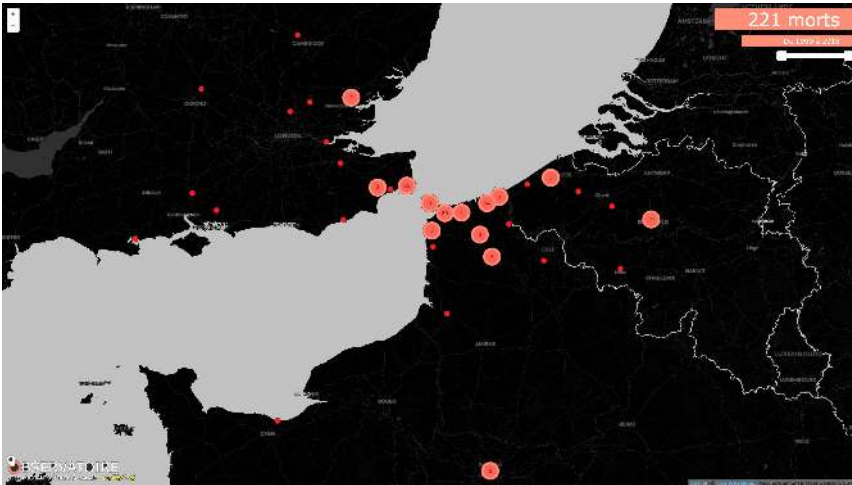
»Er hat nicht ›diesen ganzen Stress‹ verbunden mit der langen Verfolgungsjagd erlitten. Im Gegenteil, die Untersuchung hat festgestellt, dass sich der Urheber des Schusses und sein Partner in dieser Nacht bereits eine andere ›Jagd auf Illegale‹ geliefert hatten, die nicht in den Festnahmen mündete, die sie sich erhofft hatten.« (Bouffioux 2018)

Noch immer ein tödlicher Grenzraum

Der Fall Mawda ist der spektakulärste Fall in einer langen Reihe von Todesfällen. Nirgendwo sonst in Mittel- und Nordwesteuropa haben so viele Menschen ihr Leben im Kontext der Transmigration verloren wie im Calaiser Grenzraum. Allein seit der Räumung des Jungle im Herbst 2016 wurden 30 Todesfälle von Migrant_innen und ein Todesfall eines EU-Bürgers dokumentiert, was bedeutet, dass momentan durchschnittlich ein Mensch pro Monat ums Leben kommt (vgl. Calais Migrant Solidarity o.J. sowie den Zeitstrahl auf timeglider.com und die Kartengrafik unter neocarto.github.io).

Die meisten Todesfälle stehen im Zusammenhang mit dem Fernverkehr: Es starben am 24. Dezember 2016 ein verletzt auf der Straße zum Fährterminal von Dunkerque aufgefundener Jugendlicher, am 5. Januar 2017 ein Mann im Anhänger eines Lastwagens (wo er von der Ladung zerquetscht und später im britischen Ashford aufgefundener wurde), am 21. Januar 2017 ein Äthiopier auf der Autobahn A 16, am 11. März 2017 ein Afghane bei Dunkerque, am 20. Juni 2017 ein polnischer Fahrer bei einem Auffahrunfall an einem von Migrant_innen errichteten Hindernis auf der Autobahn zwischen Dunkerque und Calais, am 22. Juli 2017 ein sudanesischer Jugendlicher in Brüssel beim Versuch, sich unter einem Flixbus zu verstecken, am 3. August 2017 ein Eritreer auf der Autobahn zwischen Dunkerque und Calais, am 22. September 2017 ein libyscher Jugendlicher auf einer Autobahnauffahrt bei Abbeville, am 4. November 2017 ein äthiopischer Jugendlicher auf der Autobahn bei Aalst in Belgien, am 21. Dezember 2017 ein afghanischer Jugendlicher auf der Zubringerautobahn zum Fährhafen von Calais, am 29. Dezember 2017 ein Afghane bei einem Unfall des Lastwagens, in dem er versteckt war, am 9. Januar 2018 ein Eritreer auf der Autobahn bei Calais, am 30. Januar 2018 ein Äthiopier

Noch immer ein tödlicher Grenzraum



Screenshot des Mappings migrantischer Todesfälle, neocarto.github.io

auf der Autobahn bei Jabbeke in Belgien bei der Flucht vor der Polizei, am 22. März 2018 ein Algerier am Hafen von Zeebrugge, am 28. März 2018 ein eritreischer Jugendlicher infolge von Verletzungen, die er einige Tage zuvor auf der Autobahn in Calais erlitten hatte, am 11. Juni 2018 ein Mann auf der Autobahn nahe Grande-Synthe, am 19. Juni 2018 ein Ghanaer unter einem Flixbus in Brüssel, am 17. August 2018 ein Vietnameser auf der belgischen Autobahn bei Jabbeke, am 9. September 2018 ein Afghane auf der Autobahn in Nordfrankreich, am 18. Oktober 2018 ein Migrant während der Passage nach Großbritannien (wo seine Leiche am Eurotunnel-Terminal im Folkestone unter einem Bus gefunden wurde), am 11. Januar 2019 ein Migrant bei Blainville-sur-Orne zwischen Caen und Ouistreham und am 8. März 2019 ein aus Belgien kommender Sudanese im Heck eines Lastwagens auf dem Weg nach Calais, wo er bei einer Kontrolle am Hafen entdeckt wurde (vgl. ebd.).

Hinzu kommen Todesfälle in anderen Kontexten: In Paris starb ein Mann am 2. Mai 2017 durch einen Stromschlag, als er versuchte, auf einen Eurostar-Zug

zu gelangen. Durch Suizid starben am 31. Mai 2017 ein unter dem Verdacht der Mitwirkung an einer Schleusung in Untersuchungshaft genommener Vietnameser in einer Klinik in Secline, am 12. Juni 2018 ein Ghanaer in Croisilles und am 9. Oktober 2018 ein Insasse des belgischen Abschiebegefängnisses Vottem bei Lüttich. Ein Afghane wurde am 17. März 2018 erstochen in Calais aufgefunden, und ein Eritreer starb am 12. September 2018 an Messerstichen, die er bei einer Auseinandersetzung mit anderen Migranten auf einem Autobahnparkplatz bei Wetteren in Belgien erlitten hatte. Der Leichnam eines weiteren Flüchtlings wurde schließlich am 2. Oktober 2018 im Hafenbecken von Calais entdeckt, wo er vermutlich am 23. September ins Wasser gestürzt und ertrunken war (vgl. ebd.).

Mit Ausnahme der zweijährigen Mawda waren die Getöteten meist junge Erwachsene und Jugendliche im Alter ab 15 Jahren. Die Gesamtzahl der dokumentierten Todesfälle seit 1999 liegt nunmehr bei etwa 230 zuzüglich eines Dunkelfeldes. Todesfälle im Zusammenhang mit den aktuellen Bootspassagen scheinen sich bislang nicht ereignet zu haben oder sind nicht bekannt geworden.

Noch immer ein tödlicher Grenzraum



Wandbild von Banksy am Strand von Calais. Das Fernrohr mit dem Geier ist auf die britische Küste gerichtet. (Foto: T. Müller, Oktober 2016)

Die Bootspassagen und die Neujustierung des Grenzregimes

Der Ärmelkanal verengt sich bei Calais so sehr, dass die britische Küste bei klarem Wetter sichtbar ist. Gerade hier, in der Straße von Dover, birgt das Meer erhebliche Gefahren: starke Strömungen aufs offene Meer hinaus, Kollisionsgefahr durch ein hohes Aufkommen von Schiffen und die im Fall eines Schiffbruchs lebensbedrohliche Kälte des Wassers während der Wintermonate.

Boote sind zur Überquerung der Grenze bereits in der Vergangenheit genutzt worden, jedoch nur in geringem Umfang. Mehrere Medienberichte über Bootspassagen datieren in das Jahr 2014, darunter der Fall eines jungen Mannes, der aus Latten, Schwimmkörpern und einem Betttuch, das als Segel diente, ein Floß gebaut hatte (vgl. Independent 2014). Auch wird vermutet, dass zwei syrische Flüchtlinge, die seit dem 7. Oktober 2014 in Calais vermisst wurden und deren Leichen später in den Niederlanden bzw. Norwegen angespült wurden, bei dem Versuch ertrunken sein könnten, den Kanal zu durchschwimmen (vgl. Calais Migrant Solidarity o.J.: Eintrag zum 7.10.2014). Im Jahr 2016 erzählte uns ein Calaiser Aktivist und Blogger von zurückliegenden Situationen, in denen Kinderschlauchboote durch Migrant_innen aufgekauft und seetaugliche Schlauchboote vermehrt gestohlen wurden. Im Oktober 2017 schließlich beschrieb der Journalist Belzud Yaghmaian den gescheiterten Versuch dreier Iraner, nach Großbritannien zu rudern:

»In einer Sommernacht schoben drei junge Iraner an der französischen Küste ein paar Meilen von Calais entfernt ein kleines

Boot ins Meer. Es war Mitternacht, und rings umher war kein Wachtposten, der sie aufhielt. Mit einem kleinen aufblasbaren Boot und zwei Rudern, das sie für 600 Euro gekauft hatten, begannen die Männer am 18. Juli [2017] ihre Reise durch das raue Wasser des Ärmelkanals. Sie versuchten das Unvorstellbare. Es gibt Gründe dafür, das Calais nicht dafür bekannt ist, dass Migranten dort ihr Leben auf dem Boot riskieren. Der Wasserweg ist zu schwierig, um ihn ohne Motorboot zu passieren — welches in Frankreich aber schwer zu bekommen ist, selbst für gut vernetzte Schmuggler.

Einer aus dem Trio, Saman, ein schlanker 28jähriger Universitätsabsolvent, kann nicht schwimmen. Um auf der sicheren Seite zu sein, haben die anderen ihm etwas gekauft, das sie als ›billige chinesische Rettungsweste‹ bezeichnen. [...]

Zunächst schien das Wasser ruhig. Es gab kleine Wellen, aber sie waren nicht beunruhigend, vor allem nicht für Peyman, den ältesten der drei. Er hatte die meiste Zeit seines Lebens in Bandar Anzali, einer iranischen Hafenstadt am Kaspischen Meer, verbracht. ›Ich bin ein Kind der See‹, sagte er. [...] Bald wurden die kleinen Wellen größer und heftiger. Sie ruderten über eine Stunde ohne viel weiterzukommen. Ihr Boot begann sich zu drehen. [...] Das Schlauchboot füllte sich rasch mit Wasser. Saman schöpfte das Wasser eine Handvoll nach der anderen hinaus. [...] Peyman war am meisten besorgt. ›Ich kenne die See und ihre Launen. Ich wusste, dass unser Boot der Herausforderung nicht gewachsen war, die vor uns lag. Ich hätte das Boot halten und mich retten können. Aber ich machte mir Sorgen um Saman. Ich fühlte mich verantwortlich für sein Leben. Wir mussten zurück‹, sagte Peyman.« (Yaghmaian 2018)

Über einen aktuellen Fall aus dem Jahr 2018 berichtete der berichtet der *Guardian* unter Berufung auf einen Augenzeugen aus Dover, der als Anbieter von Angeltouren auf dem Kanal unterwegs war:

»Da war einfach ein kleines Boot mit vier Leuten darin, es trieb ungefähr vier Seemeilen von Dover entfernt. Ich dachte, es wären Urlauber, die zu weit vom Strand weggetrieben worden seien und Hilfe bräuchten. [...] Gerade als ich herankam, sprang einer von ihnen zum Schiff hin. Einer meiner Kunden zog ihn über die Seite, bevor er unterging.« Es waren zwei Männer in dem wassergefüllten Boot, außerdem eine Frau und ein Baby. »Ich sah, dass sie in Panik waren. Sie sahen ängstlich aus. Sie waren die ganze Nacht dort gewesen, ich sagte: »Woher kommt ihr?« Sie sprachen kein Englisch, ich wies rüber zur französischen Küste, und sie nickten. Die Frau war ziemlich krank. Einer der Typen spuckte Blut, was durch Dehydrierung passiert sein könnte. Einige meiner Angler gaben ihm Kleidung.« (Guardian 2019a)

Im Herbst 2018 kam es zu einer signifikanten Zunahme der Bootspassagen, deren Beginn von unseren Gesprächspartner_innen, den Medien (vgl. ausführlich BBC 2019b; ARTE 2019) und amtlichen Akteur_innen (vgl. House of Commons 2019) übereinstimmend auf Ende Oktober datiert und auf die iranischen Geflüchteten bezogen wird. Benutzt wurden und werden vor allem motorisierte Festkörperschlauchboote und kleine Motorboote, die – so der Eindruck eines Flüchtlingshelfers – teils gestohlen und teils über französische Mittelsleute angekauft wurden. In einem untypischen Fall war ein zwölf Meter langes Fischerboot im Hafen von Boulogne-sur-Mer gestohlen und für die Überfahrt von 17 Personen genutzt worden (vgl. Guardian 2018).

Übereinstimmung besteht zudem in der Einschätzung, dass die Mehrzahl der Passagen professionell organisiert und zu einem Preis von etwa 5.000 € pro Person mit Abweichungen nach oben und unten angeboten würden. Zu diesem Thema legte der für Ermittlungen gegen Schleuserstrukturen verantwortliche *Director General of Operations* der *National Crime Agency*,

Die Bootspassagen und die Neujustierung des Grenzregimes

Steve Rodhouse, während einer Anhörung des *Home Affairs Committee* des britischen Unterhauses über die Bootspassagen im Februar 2019 dar, dass etwa drei Viertel der Bootspassagen professionell organisiert seien. Die in Nordfrankreich dominanten Netzwerke hätten nach Marktgesichtspunkten ein für die Region neues Geschäftsmodell entwickelt, das auf den Bedarf iranischer Migrant_innen zugeschnitten sei, auf die erhöhte Kontrolldichte an den Häfen reagiere und mit den Booten eine vergleichsweise einfache Technik nutze. Dieses Geschäftsmodell sei nicht, wie sonst in Nordfrankreich zu beobachten, mit Formen ökonomischer und sexueller Ausbeutung verknüpft und käme für unbegleitete Minderjährige aufgrund der Preise nicht infrage, während Kinder in der Regel mit ihren Familien übersetzten. Anders als frühere Bootspassagen seien die Passagiere nicht darauf bedacht, unbemerkt anzulanden und sich rasch von der Küste zu entfernen. Vielmehr bemühten sie sich aktiv gefunden zu werden und stellten in aller Regel rasch einen Asylantrag, sodass die Schleuserorganisationen ihre Kund_innen faktisch an die britischen Behörden übergäben und selbst nicht mehr in Großbritannien tätig werden müssten (vgl. House of Commons 2019: Q100/138/143/146). Neben diesen organisierten Angeboten beschrieb Rodhouse eine »weitere Gruppe« iranischer Migrant_innen, welche selbstorganisiert von Nordfrankreich aus ihre Bootspassage bewerkstelligten: »Effektiv bedeutet dies, dass man sich die Boote besorgen muss [...] Auch wenn sich die Franzosen wirklich anstrengen, den Verkauf geeigneter Boote in der Region zu unterbinden [...], sehen wir diese Menschen die Küste rauf- und runterziehen bis nach Belgien und in andere Länder hinein, um sich Zugang zu den verfügbaren Festkörperschlauchbooten zu verschaffen.« (ebd.: Q100) Folgen wir Rodhouses Einschätzung, die auf Befragungen angelandeter Migrant_innen und wohl auch auf einer Auswertung ihrer Kommunikationsdaten beruht (vgl. ebd.: Q106), so dürfte rund ein Viertel der Bootspassagen entgegen der vorherrschenden medialen Sichtweise selbstorganisiert erfolgen.

Nach Angaben des britischen Innenministeriums vom 31. Dezember 2018 wurde im Jahr 2018 die Passage von insgesamt 539 Migrant_innen meist iranischer Nationalität registriert, davon 434, also rund 80 %, in den Monaten

Oktober bis Dezember. 227 Passagiere (42 %) seien von den französischen Behörden abgefangen worden (vgl. Home Secretary 2018). Demnach haben mindestens 312 Menschen auf diesem Wege Großbritannien erreicht, davon etwa 240 in den Monaten November und Dezember mit einem Höhepunkt während der Weihnachtstage und in der letzten Jahreswoche. Allein am 25. Dezember 2018 wurden 40 Ankünfte registriert. Offensichtlich war der Heiligabend genutzt worden, um unbeobachtet aufbrechen zu können (vgl. die tageweise Statistik in: BBC 2018b). Über die weitere Entwicklung fehlen bislang statistische Übersichten, doch wurde bekannt, dass die Anzahl der Personen im Januar 2019 auf etwa 90 und im Februar abermals auf etwa 50 bis 60 sank (vgl. House of Commons 2019: Q92/105/113). *L'Auberge des Migrants* teilte uns Ende März mit, die Bootspassagen seien »aufgrund der Wetterverhältnisse und vor allem wegen der Überwachung der gesamten Küste durch die französische Polizei« zurückgegangen (Mail an die Verfasser v. 23.3.2019).

Die Innenminister Frankreichs und Großbritanniens, Christophe Castaner und Sajid Javid, verständigten sich am 30. Dezember 2018 auf die Erarbeitung eines gemeinsamen Aktionsplans zur Unterbindung der Bootspassagen. Die französische Seite begann Ende Dezember mit dem Einsatz der Gendarmerie an den Stränden und entwickelte ihrerseits einen Aktionsplan, der u.a. weitere Sicherheitsmaßnahmen an den Häfen sowie eine verstärkte Präsenz auf See vorsah. Javid wiederum brach nach öffentlichem Druck seinen Familienurlaub ab, stufte die Bootspassagen als »schwerwiegenden Vorfall« (*major incident*) ein, berief einen sogenannten *Gold Commander* — einen strategischen Koordinator der verschiedenen Behörden — und beorderte zwei Patrouillenboote der *Border Force* vom Mittelmeer zurück in den Kanal, um zwei regulär dort stationierte Patrouillenboote sowie zwei Schiffe der Küstenwache zu unterstützen. Für die Zeit bis zu ihrem Eintreffen stellte das britische Verteidigungsministerium das Schiff HMS Mersey der Kriegsmarine zur Verfügung (vgl. Javid 2019).

Die Bootspassagen und die Neujustierung des Grenzregimes

Nach zwischenstaatlichen Verhandlungen unterzeichneten Castaner und Javid am 24. Januar 2019 in London den *Joint action plan by the UK and France on combatting illegal migration involving small boats in the English Channel* (UK-France declaration 2019). Das Dokument knüpft an den Vertrag von Sandhurst vom 18. Januar 2018 an und lässt sich als Nachjustierung des Grenzmanagements lesen. Konkret umfasst es vier Maßnahmen:

An erster Stelle steht die »Koordination unserer Anstrengungen an Land und auf See« durch beschleunigten Informationsaustausch, koordinierte Aktionen, Überwachung aus der Luft und verstärkte Patrouillen an den Häfen von Calais und Boulogne-sur-Mer. Landgestützte Maßnahmen sollen durch das Koordinations- und Informationszentrum CCIC in Calais koordiniert werden, das u.a. auf die Überwachungsanlagen an den Häfen zugreifen kann und Lagebilder erstellt. Maßnahmen auf See sollen zwischen dem britischen *National Maritime Information Centre* und dem *Prefet Maritime* in Cherbourg abgestimmt werden, die den Einsatz von Seepatrouillen koordinieren, das Abfangen und Retten der Migrant_innen organisieren und den Hafen festlegen, in welchem diese angelandet werden (vgl. UK-France declaration 2019, pos. 10).

Ende Februar 2019 erklärte das britische Innenministerium zum Stand der Umsetzung, dass die britischen Grenzschutzbehörden außerdem »in täglichem Kontakt mit belgischen und niederländischen Behörden« stünden. »Die *Gold Command*-Struktur des Innenministeriums zur Überwachung der kanalübergreifenden Migration ist nun vorhanden und berichtet wöchentlich an den Innenminister.« In Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium und der Küstenwache seien die kommerziellen Hafenbetreiber, ihre Sicherheitsbeauftragten und die den Kanal passierenden Schiffe dazu angehalten worden, Sichtungen potenziell verdächtiger Boote zu melden. Zu diesem Zweck würde außerdem das ursprünglich zur Abwehr von organisierter Kriminalität und Terrorismus geschaffene Projekt *Kraken* genutzt, mit dem Bürger_innen verdächtige Beobachtungen auf See und an der Küste online melden können (vgl. Home Office 2019).

Zweitens geht es im britisch-französischen Aktionsplan einmal mehr um den Ausbau der Sicherheitsvorkehrungen und Überwachungstechnologien. Großbritannien sagte zu diesem Zweck den Betrag von 7 Millionen Euro zu, der teils aus dem Fonds des Sandhurst-Vertrags entnommen und teils zusätzlich bereitgestellt wird. Vorgesehen ist das Geld u.a. für »Videoüberwachung, Nachtsichtgeräte und Kennzeichenerkennung« (UK-France declaration 2019, pos. 11). Später konkretisierte das britische Innenministerium:

»Zusätzliche Überwachungskameras werden strategisch an den französischen Häfen und in Gebieten platziert, in denen Migranten versuchen können abzulegen, und das Material der Überwachungskameras wird live an das britisch-französische Koordinations- und Informationszentrum in Calais übertragen [...]. Es wird eine verstärkte Überwachung des Kanals durch Luft- und Bootspatrouillen geben. Fußpatrouillen der französischen Polizei an Stränden und im Küstengebiet werden verstärkt [...].« (Home Office 2019)

Drittens wiederholt der Aktionsplan die bereits in früheren Dokumenten (etwa der Erklärung *Managing Migratory Flows in Calais*) vorgesehene »strategische Kommunikationskampagne« zur Abschreckung potentieller Migrant_innen in ihren Herkunftsländern und auf ihren Routen (UK-France declaration 2019, pos. 13).

Viertens schließlich einigten sich beide Staaten in Artikel 14 auf die Rückschiebung der Geretteten nach Frankreich:

»Wir weisen Migranten auch darauf hin, dass wir alle legalen Wege nutzen werden, die uns zur Steuerung des Migrationsprozesses offen stehen. In diesem Rahmen wird die Rückkehr von Migranten aus dem Vereinigten Königreich nach Frankreich [...] in Übereinstimmung mit unseren internationalen Verpflichtungen und dem nationalen Recht zügig erfolgen. Dazu gehören die

Die Bootspassagen und die Neujustierung des Grenzregimes

Anwendung der Dubliner Verordnungen und gemeinsame Rückflüge in die Herkunftsländer«. (ebd., pos. 14)

Der Weg der auf See Geretteten soll für möglichst viele also zurück nach Frankreich führen (oder mit einer Abschiebung enden), was indirekt auch bewirkt, dass sie kaum mehr über die finanziellen Mittel für eine professionell organisierte Passage verfügen dürften.

Allerdings ist unklar, wie streng, in welchem Umfang und bei welchen Personengruppen die Rückführungen nach Frankreich tatsächlich durchgesetzt werden. Die Zeitung *Independent* geht – basierend auf Aussagen des Innenministeriums – davon aus, dass die Regelung nach Artikel 14 des Aktionsplans rückwirkend für alle ab dem 1. Oktober 2018 Angekommenen gelten soll. Inwieweit dies juristisch Stand halten wird, wenn beispielsweise bereits ein Asylantrag gestellt worden ist, bleibt mehr als fraglich. Erstmals durchgeführt wurde eine Rückschiebung am 24. Januar 2018, dem Tag der Unterzeichnung des Aktionsplans. Sie betraf einige Migrant_innen (wohl weniger als fünf), die Ende 2018 in Kent angelandet waren (vgl. *Independent* 2019; BBC 2019a); Ende Februar sprachen die Behörden von »über zehn« Rückführungen seit Januar (Home Office 2019). Die Repräsentantin des UNHCR in Großbritannien äußerte sich im März 2019 in einer Stellungnahme für das *Home Affairs Committee* des Unterhauses zu den Bootspassagen und wies darauf hin, dass die Rückführungen nur bedingt zulässig seien und keinesfalls »automatisch« erfolgen dürften. Insbesondere müsse im Zielland, also Frankreich, ein »effektiver Schutz« gewährleistet sei, der konkret in adäquaten Versorgungs- und Lebensbedingungen, Zugang zu fairen Anerkennungsverfahren und individuellem Schutz bei Vulnerabilität bestünde (UNHCR 2019) – Kriterien also, die im Calaiser Kontext auch bei wohlwollender Betrachtung kaum erfüllt werden.

In diesem Kontext wies der bereits erwähnte Steve Rodhouse von der *National Crime Agency* darauf hin, dass die Passagiere der Boote in aller Regel Asyl beantragten und »das Risiko, zurückgeführt zu werden« daher »sehr gering« sei (House of Commons 2019: Q109), sodass die Rückschiebungsdrohung – und da-

mit ein Schlüsselement des Aktionsplans – praktisch ins Leere laufe. Folgen wir Rodhouses Argumentation, so wirkt des Aktionsplans in der Praxis vor allem durch die Intensivierung des Informationstransfers mithilfe des CICC und die dadurch mögliche Optimierung der französischen Patrouillen entlang der Küste und an den Stränden (vgl. ebd.: Q 137f), wobei der quantitative Rückgang der Passagen ebenso als Erfolg der Maßnahmen wie als Auswirkung der winterlichen Schlechtwetterperiode verstanden werden kann.

Vor diesem Hintergrund äußerte Rodhouse wie auch andere Vertreter_innen der von Polizei und Küstenwache die Erwartung, dass es im Laufe des Frühjahrs und Sommers wieder zu einer Zunahme der Bootspassagen kommen werde und sich diese als »anhaltende Herausforderung« erweisen könnten (ebd.: Q109). Bei Fertigstellung unseres Berichts ist noch nicht absehbar, ob dies der Fall sein wird oder wir es letztlich mit einer Episode des Migrationsgeschehens zu tun haben.

Reaktionen

Zivilgesellschaftliche Akteure reagierten scharf sowohl auf die offiziellen Reaktionen der Regierung, als auch auf die reißerische Berichterstattung in einem Teil der Medien. Stephen Hale, *Chief Executive* von *Refugee Action*, wandte sich am 4. Januar 2019 in einem offenen Brief an Javid. Er kritisierte darin die Wortwahl »crisis« und »major incident« und verglich die Zahl der mit Booten nach Großbritannien eingereisten Migrant_innen mit Zahlen aus anderen Staaten Europas, etwa den 401 von der spanischen Küstenwache geretteten Migrant_innen allein am 1. und 2. Januar 2019. Einmal mehr forderte er die Schaffung von sicheren und legalen Wegen für Flüchtlinge nach Großbritannien (vgl. Hale 2019).

Roy Greenslade, Professor für Journalismus an der City University London, beschäftigte sich in einem Kommentar des *Guardian* vom 6. Januar 2019 genauer mit der Kopplung der Krisen- und Bedrohungsrhetorik in Medien und Politik:

»Was die hysterische Berichterstattung über diesen kleinen Vorfall [*minor incident*] veranschaulicht, ist die Art und Weise, wie unsere nationale Presse bereit ist, eine moralische Panik zu erzeugen, indem sie mit zwei tief verwurzelten britischen Ängsten spielt — der Angst vor Ausländern und der Angst vor einer ›Invasion‹ auf See. [...]

Mit Anklängen an Churchills Rhetorik im Zweiten Weltkrieg werden wir aufgefordert, sie an den Stränden zu bekämpfen. ›Wir müssen unsere Grenzen und unsere Interessen verteidigen«, erklärte der *Daily Telegraph* und behauptete, dass ›die meisten der Angekommenen Wirtschaftsmigranten und keine echten Flüchtlinge sind.«

Reaktionen

Es sei an der Zeit, schrieb der *Express*-Kolumnist Leo McKinstry, dass ›unsere Seestreitkräfte‹ eine ›muskulöse Strategie‹ anwenden, indem sie ›in echter Abschreckung ... die Boote auf See zurückweisen‹ und ›die geretteten Migranten nach Frankreich zurückbringen‹.« (Greenslade 2019)

Mit diesen und anderen Beispielen verdeutlicht Greenslade die Evokation einer Krisensituation mit Boulevard-Schlagzeilen wie »Channel migrants: now it's a crisis« oder »Get a grip on the borders« (beide *Daily Mirror*) und weist darauf hin, dass die seriöse und liberale Presse nur wenig unternommen habe, um die überhitzte Debatte zu relativieren und der nach wie vor meinungsbildenden Macht des rechten Boulevards entgegenzuwirken. Greenslade weist zudem darauf hin, dass die Presse die Forderungen nach quasi-militärischer Abwehr der vermeintlichen Invasion auf Javid zuspitzte, der mit seiner Rhetorik des ›major incident‹ seinerseits seine Bereitschaft demonstriert habe, »so aggressiv zu handeln, wie es die Redakteure wünschen« (ebd.). Die im britisch-französischen Aktionsplan kodifizierte Politik der Abschreckung und Rückschiebung auch unter zumindest vorübergehendem Einsatz der Kriegsmarine greift diese Diskurse auf und bezieht ihre Legitimation aus ihnen. Wie sehr sich der mediale Diskurs in dieser Hinsicht von der Realität entkoppelt hat, betont Greenslades Fazit:

»Der Blick auf die Gesamtheit der Berichterstattung führt zu der unbestreitbar traurigen Folgerung, dass die britischen Medien nicht im Einklang mit unserer modernen multikulturellen Gesellschaft stehen. Trotz der demographischen Veränderungen der letzten 60 Jahre werden ihre Erzeugnisse, wenn auch unbewusst, von der altmodischen Vorstellung der weißen angelsächsischen Überlegenheit beeinflusst. Die Berichterstattung über die ›Welle‹ der Migranten ist lediglich eine Verlängerung der Pro-Brexit-Propaganda.« (ebd.)

Nach der Unterzeichnung des britisch-französischen Aktionsplans reagierten am 25. Januar 2019 auch die Calaiser Hilfsorganisationen im Umfeld der

L'Auberge de Migrants mit der gemeinsamen Erklärung *Home Office's »Joint Action Plan« ignores international law*. Auch sie lehnen die Vereinbarung ab und wiesen darauf hin, dass die Bootspassagen in erster Linie aus der organisierten Feindseligkeit in Nordfrankreich resultierten. Indem die Innenminister die Boote als ein sicherheitstechnisches Problem ansähen und ihre Aufmerksamkeit auf das Unterlaufen der Grenzsicherheit legten,

»[...] lösen sie das Handeln der Individuen aus dem Kontext, in dem es existiert. In Nordfrankreich ist dieser gekennzeichnet durch anhaltende polizeiliche Gewalt und Schikane, das Fehlen eines tatsächlichen Zugangs zu Asylverfahren sowie einen tiefgreifenden Mangel an Unterkünften und Unterstützung für gefährdete Menschen.

Frühere Erfahrungen mit Not und Prekarität in anderen Teilen Europas scheinen in Verbindung mit dem Wissen, dass alle im nordfranzösischen Raum wieder auftauchenden informellen Siedlungen und Unterkünfte unmittelbar zerstört werden, die Hauptmotivation der vertriebenen Individuen zu sein, jeglichen ›Ausweg‹ (*»exit plan«*) zu akzeptieren. Die fortdauernde Reaktion der Regierung auf das menschliche Leid in Nordfrankreich scheint weiterhin in Zerstreuung und Verdrängung, willkürlichen Inhaftierungen und Abschiebungen, Räumungen und Zerstörungen, dem Blockieren von humanitärer Hilfe, Sanitär- einrichtungen und medizinischer Versorgung, möglicherweise vorsätzlichem Schlafentzug und allgemeiner Kriminalisierung von Solidarität zu bestehen. Diese Reihe von Maßnahmen hat zur kontinuierlichen Anwendung struktureller und physischer Gewalt gegen Migranten in der Region beigetragen und Einzelne zu verzweifelten Schritten veranlasst.« (Help Refugees et al. 2019)

Die Organisationen betonen ebenfalls, dass die in Artikel 14 des Aktionsplans vorgesehenen Rückführungen gegen internationales und nationales Recht

Reaktionen

verstießen, und schließen mit dem Appell, die im Aktionsplan ebenfalls vorgesehene »strategische Kommunikationskampagne« anders zu definieren:

»Es ist ausgesprochen wichtig, dass [... die Kampagne] in erster Linie darauf gerichtet ist, dass schutzbedürftige Personen die Unterstützung, die sie benötigen, kennen und Zugang dazu erhalten, und zwar einschließlich der Verfahren, mit denen sie Asyl in Großbritannien (inklusive Dublin III und § 67 [d.h. Dubs-Amendment, d.Verf.]) oder in Frankreich erhalten können. Sie muss in Zusammenarbeit mit den in Nordfrankreich tätigen Hilfsgruppen gestaltet werden und sicherstellen, dass alle Informationen in einer verständlichen, verständnisvollen und für Kinder geeigneten Form angeboten werden. [...] Wir laden Sie ein, mit uns in Dialog über diese Dinge zu treten.« (ebd.)

Nicht zuletzt lösten die Bootspassagen spontane Hilfsbereitschaft an der britischen Küste aus. »Wir Fischer arbeiten da draußen, wir wissen, wie das ist. Die einzigen, die kein Mitleid mit ihnen [den Bootsflüchtlingen, d.Verf.] haben, sind Leute auf dem Land, die keine Ahnung davon haben, was sie da draußen durchmachen«, zitiert der *Guardian* den bereits erwähnten Anbieter von Angeltouren in Dover (Guardian 2019a).

Calais vor dem Brexit

Der ursprünglich für den 29. März 2019 vorgesehene Austritt Großbritanniens aus der EU wird das Calaiser Grenzregime nicht grundlegend tangieren, da dieses, wie bereits gezeigt, auf zwischenstaatlichen Vereinbarungen und nicht auf europäischem Recht beruht. Dennoch warf der Brexit bereits früh seinen Schatten auf Calais, etwa indem französische Politiker_innen im Vorfeld des Referendums von 2016 damit drohten, die Vereinbarungen zu kündigen und die Bewohner_innen des Jungle nicht mehr zurückzuhalten. Zwar hat spätestens der Vertrag von Sandhurst solche Chauvinismen beendet, doch zeigte sich frühzeitig eine andere Problematik: Denn sollte sich durch die Wiedereinführung von Zollkontrollen ein permanenter Rückstau des Verkehrs vor Erreichen der Fähren ergeben, so entstünden damit günstige Gelegenheiten zur Migration. Mithin würde sich das bekannte Dilemma notwendiger Flüssigkeit der Verkehrs- und Warenströme bei gleichzeitiger Immobilisierung zur Migrationskontrolle noch verschärfen. Dies gilt umso mehr in Erwartung eines möglichen *no deal*-Brexit nach dem Scheitern des Austrittsvertrags im britischen Parlament im Februar 2019 und während der folgenden Ungewissheit über Zeitpunkt und Verlauf des Brexit. Insofern konfrontierten die Bootspassagen die Regierungen zu einem aus ihrer Sicht denkbar ungünstigen Zeitpunkt mit einer in dieser Form unerwarteten Situation. Dies zu kompensieren mag ein Grund der Demonstrationen staatlicher Handlungsmacht im März 2019 sein.

Wir haben gesehen, dass sich die Migration räumlich ausgeweitet hat und Calais nicht mehr ihr alleiniges Zentrum ist. Dennoch sind dort im März 2019 zwei wichtige Entwicklungen sichtbar geworden. Zum einen gelang es einer großen Gruppe von Migrant_innen am 2. März 2019, in den Fährhafen und auf eine Fähre zu gelangen:

»Rund hundert Migranten haben [...] am Samstagabend eine Absperrung durchbrochen und eine Fähre besetzt. Die Polizei suchte das Schiff noch am Sonntagmorgen ab — insgesamt hat es nach Behördenangaben 63 Festnahmen gegeben. Die Flüchtlinge hatten sich nach dem Durchbrechen einer Absperrung am Hafen mit einer Leiter Zutritt auf die Fähre des dänischen Betreibers DFDS verschafft. Zwei Flüchtlinge seien dabei ins Wasser gestürzt und von Feuerwehrleuten gerettet worden, sagte der Sprecher der Präfektur Jean-Philippe Vennin. Viele derer, die es an Bord geschafft hatten, versteckten sich offenbar. Nachdem das Schiff von oben bis unten durchsucht wurde, konnte die Feuerwehr am Sonntagabend die letzten Migranten dazu bewegen, die Fähre zu verlassen. Wegen des Zwischenfalls kam es während der Nacht zu Verspätungen im Fährbetrieb zwischen Calais und Dover. Zwei Schiffe mussten längere Zeit auf dem Ärmelkanal warten, bis sie in den Hafen einfahren durften.« (Spiegel Online 2019)

Auch wenn wir dieses Ereignis lediglich anhand von Medienberichten beurteilen können, so ist doch offensichtlich, dass es sich um eine kollektive Handlung der Migrant_innen gehandelt hat. Solche spektakulär wirkenden Stürmungen des Hafen- und des Kanaltunnelgeländes hatte es in der Phase des Jungle bereits gegeben, allerdings war vor allem die am Jungle vorbeiführende Autobahn zum Fährhafen regelmäßiger Schauplatz kollektiver Versuche, Staus zu erzeugen und für sich zu nutzen. Zwar versuchten auch nach der Räumung des Jungle noch kleinere Gruppen, Fahrzeuge anzuhalten, doch kam es nicht mehr zu ›Grenzspektakeln‹ dieser Art. Dass dies nun erstmals wieder geschah, verweist auf einen Fortbestand oder eine Wiederaneignung kollektiver Organisation in größeren Gruppen. In dieser Hinsicht markiert das Erreichen der Fähre auch ein Heraustreten aus der relativen Unsichtbarkeit der Post-Jungle-Jahre.



Kundgebung des Kollektivs *Appel d'air* am Strand von Calais zum Gedenken an die Grenztoten Europas. (Foto: Appel d'air, 13. April 2019)

Das zweite Ereignis im März 2019 hingegen ist die versuchte finale Räumung des Geländes an der Rue des Verrotières, also des wichtigsten Schauplatzes, Treffpunktes und Camps der Jahre 2017/18 (vgl. Info Migrants 2019 a/b). Dies hatte sich schon im Vorfeld abgezeichnet und stellt insofern keine unmittelbare Reaktion auf die Fährrbesetzung dar. Zum Verlauf der Räumung berichteten *L'Auberge des Migrants* und anderen Calaiser Organisationen am 12. März in Sozialen Netzwerken: FOTO 10 [ff] hier oder im weiteren Verlauf des Kapitels. Foto liegt noch nicht vor.

»Frühmorgens am Dienstag, dem 12. März, wurde der größte Lebensraum in Calais endgültig geräumt. Die Behörden boten zwei



Ehrung der toten ›Brüder‹ an den EU-Grenzen durch *Appel d'air* am Strand von Calais.
(Foto: Appel d'air, 13. April 2019)

Alternativen: in ein Unterkunfts-zentrum [außerhalb der Grenz-region, d.Verf.] zu gehen oder festgenommen zu werden. Alle Zelte, Schlafsäcke und Decken, die auf dem Platz verblieben waren, wurden entfernt und das Gelände abgeriegelt. Informationen des *Refugee Youth Service France* und der *Human Rights Observers* lassen erkennen, dass es einen erheblichen Mangel an Vorkehrungen und Schutzmaßnahmen insbesondere für un-begeleitete Jugendliche [...] gab. Es war kein französischer Jugendhilfedienst vor Ort, um Beratung und Vorkehrungen für diese be-sonders gefährdete Gruppe von Minderjährigen anzubieten. In-

folgedessen wurden die Minderjährigen mit Erwachsenen in die Busse gesetzt.«

Mit der Verbringung der Bewohner_innen in entfernte Zentren, dem Entzug der Schlafstelle, der ungenügenden Fürsorge für die Minderjährigen (deren Anteil zwischenzeitlich wohl noch einmal zugenommen hat) und der folgende Abriegelung des Geländes wiederholten die Behörden im Kleinen genau jene Verfahren, die sie zweieinhalb Jahre zuvor bei der Räumung des Jungle gewählt hatten. »Dies ist eine Wiederkehr der Tage nach Oktober 2016, als die einzigen Plätze, an denen die Leute schlafen konnten, unter Hecken, Brücken, Parkbänken und im Dreck waren«, schreiben Aktivist_innen in einem weiteren Facebook-Post. Und ein Vertreter von *L'Auberge des Migrants* teilte uns mit:

»Die Regierung hat den Druck auf Flüchtlinge erhöht. Das Grundstück zwischen Rue des Verrotières und Chemin du Pont Trouille wurde geräumt und es wurden Absperrungen errichtet. Auch andere Plätze werden geräumt werden. Dort sind jetzt weniger Geflüchtete (ungefähr 300 anstatt von 600 Ende November). Einem Teil der Leute ist die Passage [der Grenze, d.Verf.] gelungen, andere wurden inhaftiert, wieder andere sind weg, um es anderswo zu versuchen.« (Mail an die Verfasser v. 23.3.2019)

In Calais lebten nunmehr also etwa so wenig Migrant_innen wie im Winter nach der Räumung des Jungle. Bei Fertigstellung unseres Berichts Ende März 2019 erscheint die Räumung als möglicher Beginn einer ›Säuberung‹ der gesamten *Zone Industrielle des Dunes* — des von zahlreichen Brachflächen und Gebüsch durchzogenen Industriegebiets also, das seit zwei Jahrzehnten kontinuierlich von Migrant_innen genutzt und besiedelt wird und wie kein anderer Teil von Calais mit der Geschichte der Jungles verwoben ist. In diesem Fall wäre dies eine jener scharfen Zäsuren, die die Entwicklung der Migration in Calais seit der Jahrtausendwende im Abstand einiger Jahre periodisieren; sie würde das Ende der Post-Jungle-Phase markieren.

In dieser Umbruchsituation formierte sich eine ihrem Selbstverständnis nach »spontane Bewegung von Exilierten in Calais, die in verschiedenen Camps leben, und ihren Unterstützern« namens *L'Appel d'Air*. Das Kollektiv rief zu Protesten gegen die Räumungswelle auf und trat mit einem Aufruf an die Bürger_innen von Calais, die *volunteers* und Aktivist_innen an die Öffentlichkeit, in dem sie unter Verweis auf die Ereignisfolge der Fährrbesetzung am 2. März, des vorläufig letzten Todesfalls am 9. März und der Abschiebung eines Sudanesen am 20. März »das Recht« der Migrant_innen »auf das Wort« zurückforderten.

»Angesichts dieser repressiven Politik mobilisieren die im Exil von Calais lebenden Menschen: Sie verurteilen die Dublin III-Verordnung und ihre administrative Absurdität, die zu einer Epidemie geworden ist und die Menschen zum Migrieren verurteilt. Die Exilierten wollen einen Dialog mit der französischen und englischen Regierung aufnehmen, um ihr Recht auf Mobilität und Niederlassung in Europa geltend zu machen. Sie wollen, dass ihnen echte und angemessene Lösungen vorgeschlagen werden. [...] Sie verurteilen die Diskriminierung, Stigmatisierung und Kriminalisierung, der sie ausgesetzt sind. [...] Sie verurteilen die Polizei und die verbale und physische Gewalt sowie die unaufhörlichen Demütigungen, die sie erleiden. Sie verurteilen die Verantwortung des Staates für die Todesfälle an der Grenze. Der französische Staat muss aufhören, die Existenz von Menschen zu leugnen, er muss den Lebenden helfen und den Toten Tribut zollen.« (*L'Appel d'air*, veröffentlicht über Soziale Netzwerke am 26.3.2019; vgl. auch Calais Migrant Solidarity 2019)

Diese Erklärung bildete den Auftakt einer von gemeinsamer Aktionen migrantischer und nichtmigrantischer Aktivist_innen gegen die Räumungen und zur Erinnerung an die Grenztoten. Als Symbol und Logo wählte *Appel d'Air* die Geste zweier gekreuzter Fäuste. Dieses Symbol war bereits im Jungle sichtbar

Collectif Appel d'air

Home
About
Posts
Events
Photos
Community
Info and ads
[Create a Page](#)

Like · Following · Share

Collectif Appel d'air
13 April at 14:50 · 🌐

LAVOIX/UNORD.FR

Migrants de Calais: Les exilés rendent hommage à leurs «frères» morts aux frontières

23 · 76 shares

Visitor Posts

Be the first to add a post.
[Create post](#)

English (UK) · English (US) · Deutsch · Français (France) · Türkçe

Information about Page · Insights data · Privacy · Impressum/Terms/NetzDG · Advertising · AdChoices · Cookies · More · Facebook © 2018

Facebook-Präsenz des Kollektivs *Appel d'air*, das im März 2019 an die Calaiser Öffentlichkeit trat. Das Symbol der gekreuzten Fäuste war bereits im Oromo-Viertel des Jungle präsent gewesen. Im Kontext der damaligen Proteste in Äthiopien bedeutete es: »Don't kill us!« (Screenshot: 13. April 2019)

gewesen, und zwar in einem Viertel der äthiopischen Oromo. Dessen Bewohner_innen hatten sich damit auf die Proteste von Student_innen und Schüler_innen gegen die damalige äthiopische Regierung und deren brutale Bekämpfung u.a. durch Massaker bezogen. Die gekreuzten Fäuste bedeuteten, so erläuterten die Calaiser Oromo damals, »Don't kill us!« und wurden in diesem Sinne bei Bedrohungen durch Sicherheitskräften gezeigt. In Calais beziehen sie

Calais vor dem Brexit

sich nun auf die forcierte Polizeigewalt, und möglicherweise markieren sie den Beginn eines neuen Bewegungszyklus.

Schluss

Die Bootspassagen an der Straße von Dover sind mithin Teil einer komplexen Situation, die durch die beiden historischen Ereignisse des Kanaltunnelbaus (als Ausgangspunkt der Sekuritisierung des Grenzverkehrs) und des Phänomens des Jungle geprägt ist. Dessen in eine alltägliche Routine überführte, aber in den Post-Jungle-Jahren gegenüber den kleinen Camps bis März 2019 nie vollständig vollzogene Räumung erzeugte ein unwirtliches Lebensumfeld und sollte verhindern, dass die Entwicklungsdynamik der Vorjahre noch einmal eintreten könnte. Aus dieser Lage stellten die Bootspassagen einen möglichen Ausweg dar, zumal die damit verbundene Gefahr zu sterben bei alternativen Techniken und insbesondere im Lastkraftverkehr bislang deutlich größer ist. Andere Auswege hingegen eröffnet das Ausweichen auf andere Orte entlang der Küste, entlang der Verkehrswege und im Hinterland, wo die Kontrolldichte geringer ist. In gewissem Sinne schuf auch die Erstürmung der Kanalfähre im März 2019 einen möglichen Ausweg und ließ erstmals seit langer Zeit wieder die Fähigkeit der Migrant_innen sichtbar werden, ihr Grenzpassage kollektiv vorzubereiten und praktisch zu versuchen.

Der Bewegungsraum der Migrant_innen hat sich damit einmal mehr ausgeweitet und ausdifferenziert, dadurch aber auch eine Expansion des Grenzregimes bewirkt. Diese Ausweitung erfolgte zuletzt in drei Richtungen: erstens, wenn auch in geringem Umfang nach Westen hin zu den nordspanischen Häfen, zweitens nach Osten innerhalb Belgiens bis zur deutschen Grenze und schließlich, drittens, entlang der nordfranzösischen Strände und auf See. Insofern stellen die Bootspassagen bislang weder im Migrationsgeschehen noch in der Entwicklung des Grenzmanagements eine Zäsur dar, sondern sind Varianten und Etappen einer permanenten Suchbewegung. Die Bootspassagen haben Schwachstellen des Grenzregimes genutzt, und sie geschahen für die staatlichen Behörden sicherlich unerwartet. Denn im Mittelpunkt ihres Pla-

Schluss

nens dürfte die Frage gestanden haben, wie sich die Verlangsamung des Verkehrsflusses zwischen dem Festland und den britischen Inseln infolge des Brexit auf die Durchlässigkeit der Grenze auswirken werde.

Ihre politische Wirkung entfalteten die Bootspassagen vor allem auf symbolischem Gebiet. Nicht die Querung von ein paar Personen im Tagesdurchschnitt, die in keiner Äquivalenz zu den Passagen in den verschiedenen Regionen des Mittelmeeres steht und die möglicherweise nur eine Episode darstellt, erklärt die alarmistischen Reaktionen insbesondere der britischen Seite. Diese dürfte neben den von Greenslade umrissenen Angst- und Abwehrreflexen auch von der Erwartung getrieben gewesen sein, dass sich mit den Booten die bislang im mediterranen Festungsgraben der Europäischen Union verorteten Situationen der Seenot und des Ertrinkens im Zentrum Europas wiederholen könnte. Die im britisch-französischen Aktionsplan vom Januar 2019 formulierte Kombination von koordinierter Rettung einerseits und systematischer Rückschiebung mit abschreckender Signalwirkung andererseits überträgt das Paradigma europäischer Grenz- und Migrationspolitik im Mittelmeer auf den Ärmelkanal. In gewissem Sinne erweitert sie dabei jedoch auch jene Logik auf den maritimen Teil des Calaiser Grenzraums, der in Form des verstetigten und zuletzt radikalisierten Raumentzugs sowie der Suspension humanitärer Normen im terroristischen Teil der Grenze bereits Routine ist und im Windschatten der Bootspassagen einmal mehr verfestigt wird.

Möglicherweise endeten die Post-Jungle-Jahre in Calais mit den forcierten Räumungen und Vertreibungen im März 2019. Wenn dem so ist, sind die Konturen der nun beginnenden Phase noch unscharf. Es ist denkbar, dass sie von der Demonstration staatlicher Macht, radikalisiertem Raumentzug und weiterem Ausweichen auf andere Orte geprägt sein wird. Denkbar ist aber auch, dass sich in den zuletzt wieder sichtbar gewordenen kollektiven Aktionen eine neue politische Dynamik abzeichnet. Jedenfalls sind die Migrant_innen des Kollektiv *L'Appel d'air* als politisches Subjekt in die Öffentlichkeit getreten.

Literatur

Aachener Nachrichten 2018a: Die vergessene Grenze an der A 44, 4.7.2018.

——— 2018b: Krisengipfel an der offenen Westgrenze, 14.7.2018.

——— 2018c: Mehr Polizisten für die Region, 18.7.2018.

——— 2018d: Polizei befreit Flüchtlinge aus Lkw, 19.7.2018.

——— 2018e: Illegale Ein- und Ausreisen per Lkw werden zum Problem, 27.7.2018.

——— 2018f: Flüchtlingszahlen steigen leicht, 16.8.2018.

Aachener Zeitung 2018: A 44: Polizei entdeckt Migranten im Lkw, 7.11.2018.

Agier, Michel / Bouagga, Yasemine / Galisson, Maël / Hanappe, Cyrille / Pette, Mathilde / Wannesson, Philippe 2018: *La Jungle de Calais: les migrants, la frontière et le camp*, Paris.

ARTE 2019: *France/Manche: la nouvelle Méditerranée?*, Reportage von Camille Toulmé, arte.tv [Aufruf: 10.4.2019].

BBC 2018a: *Cross-Channel migrants 'targeting UK via Irish border'*, 5.6.2018, bbc.com.

——— 2018b: *Channel migrants: No easy answers to issue, says Javid*, 31.12.2018, bbc.com.

——— 2019a: *UK starts returning cross-Channel migrants to France*, 24.1.2019, bbc.com.

——— 2019b: *The crossing*, bbc.co.uk [Aufruf: 23.3.2019].

Beddoe, Christine 2017: *"Nobody deserves to live this way!". An independent inquiry into the situation of separated and unaccompanied minors in parts of Europe*, hrsg. v. Human Trafficking Foundation, infomie.net.

Bolt, David 2018: *An inspection of Border Force operations at the south coast seaports, January – May 2018*, assets.publishing.service.gov.uk.

Literatur

Bouffioux, Michel 2018: Mort de Mawda: «Il n'y a pas eu d'injonctions, je suis catégorique», in: Paris Match 20.12.2018, parismatch.be.

Calais Migrant Solidarity 2011: Calais: this border kills. Documented police violence, June 2009 – June 2011, calaismigrantsolidarity.files.wordpress.com.

——— 2019: Appel à rassemblement / gathering in Calais, 11.4.2019, calaismigrantsolidarity.wordpress.com [Aufruf: 13.4.2019].

——— o.J.: Deaths at the Calais border, calaismigrantsolidarity.wordpress.com [lauffend aktualisierte Liste].

Clochard, Olivier 2007: Le jeu des frontières dans l'accès au statut de réfugié. Une géographie des politiques européennes d'asile et d'immigration, Dissertation Univ. Poitiers.

Défenseur des Droits 2015: Exilés et droits fondamentaux: La situation sur le territoire de Calais, juridique.defenseurdesdroits.fr.

——— 2018: Exilés et droits fondamentaux: trois ans après le rapport de Calais, defenseurdesdroits.fr.

Greenslade, Roy 2019: Our out-of-step press demonises desperate refugees, in: Guardian 6.1.2019, theguardian.com.

Grenzecho 2018: Kampfansage an Transitmigranten, 10.9.2018, grenzecho.net.

Guardian 2018: Migrants take 12-metre fishing boat in 'unprecedented' trip across the Channel, 14.11.2018, theguardian.com.

——— 2019a: Dover's seafarers show compassion for migrants crossing from Calais: 'We know what its like out there', 22.3.2019, inews.co.uk [Aufruf: 23.3.2019].

——— 2019b: Calais child refugees went on hunger strike after UK transfer delays, 31.3.2019, theguardian.com.

Hale, Stephen 2019: All at sea: An open letter to Sajid Javid, 4.1.2019, politics.co.uk.

Help Refugees et al. 2018: Calais: the police harassment of volunteers, *bearb. v. Eleonore Vigny*, helprefugees.org.

——— 2019: Open letter: Home Office’s “Joint Action Plan” ignores international law, helprefugees.org.

Home Office 2018a: Joint UK-France centre opens in Calais to tackle criminality at border, 27.11.2018, gov.uk.

——— 2018b: Calais leave, Version 1.0, 30.11.2018, assets.publishing.service.gov.uk.

——— 2019: Fact Sheet: Small Boats, homeofficemedia.blog.gov.uk [Aufruf: 20.3.2019].

Home Secretary 2018: Home Secretary bolsters Border Force fleet in the Channel, 31.12.2018, gov.uk.

House of Commons 2019: Home Affairs Committee, oral evidence: English Channel migrant crossings, HC 1900, 26.2.2019, data.parliament.uk.

Hunter, Benjamin / Pope, Rosie 2016: An uncertain future: Life for the children of the Calais “Jungle” post-eviction, infomie.net.

Hunter, Benjamin 2017: Life on the street. Unaccompanied children at risk in France. Sociological Study with case studies, o. O. [Manuskript].

Human Rights Watch 2017: “Like Living in Hell”. Police abuses against adult and child migrants in Calais, URL: hrw.org.

Independent 2014: Desperate Afghan migrant rescued in the English Channel on wooden rafe with a bedsheet sail, 6.5.2014, independent.co.uk.

——— 2019: UK starts returning migrants to France to ‘deter’ Channel boat crossings, 24.1.2019, independent.co.uk.

Info Migrants 2019a: Calais: les forces de l’ordre attendent-elles les heures de repas pour enlever les tentes des migrants?, 4.3.2019, infomigrants.net [Aufruf: 23.3.2019].

——— 2019b: A Calais, le camp des Verrotières définitivement démantelé, 12.3.2019, infomigrants.net [Aufruf: 23.3.2019].

Javid, Sadiq 2019: Statement: migrant crossings, gov.uk.

Joint Declaration 2015: Bernard Cazeneuve / Theresa May: Managing Migratory Flows in Calais. Joint Ministerial Declaration on UK/French Co-Operation, 20.8.2015, assets.publishing.service.gov.uk.

Literatur

L'Auberge des Migrants / Refugee Info Bus / La Cabane Juridique 2018: Rapport sur les violences à Calais. Pratiques abusives et illégales des forces de l'ordre. Observations et témoignages du 1er novembre 2017 au 1er novembre 2018, laubergedesmigrants.fr.

Mörsch, Stefan 2016: Der Jungle von Calais, in: Barboza, Amalia et al. (Hrsg.): Räume des Ankommens. Topographische Perspektiven auf Migration und Flucht, Bielefeld, S. 207–216.

Müller, Thomas / Schlüper, Uwe 2018: Dynamiken der Jungles. Calais und das europäisch-britische Grenzregime, München.

Müller, Thomas / Zinflou, Sascha 2018: Die Urbanität des Jungle. Calais und die Möglichkeit einer migrantischen Stadt, in: *movements 2/2018*, S. 129–160.

Passeurs d'hospitalités 2018: Chasse aux migrant.e.s: mort d'une enfant, 21. Mai 2018, passeursdhospitalites.wordpress.com.

Prefecture 2019: Coopération transfrontalière - La France et la Belgique intensifient leur coopération en matière policière et douanière, 25.2.2019, prefectures-regions.gouv.fr [Aufruf 15.4.2019].

Refugee Rights Europe 2017: Twelve months on. Filling information gaps relating to refugees and displaced people in Northern France a year on from the demolition of the Calais camp, refugeerights.org.uk [zuvor: Refugee Rights Data Project].

——— 2018a: Refugees and displaced persons in Northern France. A brief timeline of the human rights situation in the Calais area, refugeerights.org.uk.

——— 2018b: Left in-between. Documenting the situation of refugees and displaced people in Brussels, Belgium, refugeerights.org.uk.

Safe Passage 2017: Family Reunification from France to the UK: Dublin III and the Home Office Expedited Process, June 2017.

——— 2018: Autumn update july-september 2018, safepassage.org.uk.

Spiegel Online 2019: Dutzende Flüchtlinge besetzen Fähre in Calais, 3.3.2019, spiegel.de.

Tazzioli, Martina 2017: Calais after the jungle: migrant dispersal and the expulsion of humanitarianism, opendemocracy.net.

Treaty of Sandhurst 2018: Treaty between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the French Republic Concerning the Reinforcement of Cooperation for the Coordinated Management of their Shared Border, Treaty Series No. 1 (2018) Cm 9568.

UK-France declaration 2019: Joint action plan by the UK and France on combatting illegal migration involving small boats in the English Channel, assets.publishing.service.gov.uk.

UNHCR 2019: Written evidence submitted by the UNHCR (ECM0006), data.parliament.uk.

Welt 2018: Ist die NRW-Westgrenze ein Einfallstor für illegale Migration? 2.7.2018, welt.de.

Yaghmaian, Belzud 2018: Life after the Jungle – the route that will not close, newsdeply.com.

Alle Internetquellen — sofern nicht anderes angegeben — aufgerufen im Februar 2019.

Autoren

Thomas Müller ist Politikwissenschaftler und Historiker. Er hat an der Rheinisch-Westfälischen Hochschule Aachen über das Raumkonzept der deutschen Westgrenze promoviert, forscht zur Geschichte und Ideologie von Grenzen und arbeitet heute im Stadtarchiv Aachen.

Uwe Schlüper hat nach seinem wirtschaftswissenschaftlichen Abendstudium eine Diplomarbeit über die Agenda 2010 vorgelegt. Er ist langjähriger Berater zu Asyl-, Aufenthalts- und Sozialrecht an einer Flüchtlingsberatungsstelle in Aachen, die zu den größten in Nordrhein-Westfalen gehört.

Sascha Zinflou ist in Benin und in Deutschland aufgewachsen und seit mehr als 20 Jahren Aktivist in migrantischen und antifaschistischen Initiativen. Er hat unter anderem zur Geschichte von Bewegungen Schwarzer Menschen in Deutschland, Schwarzen Menschen im Nationalsozialismus und Rassismustheorie veröffentlicht. Sascha Zinflou ist Diplom-Mathematiker und arbeitet als Unternehmensberater.

bordermonitoring.eu e.V.

Der gemeinnützige Verein *bordermonitoring.eu e.V.* wurde 2011 in München gegründet. Im Zentrum der Tätigkeiten des Vereins steht die Auseinandersetzung mit den Politiken, Praktiken und Ereignissen im europäischen Grenzregime und in den Bewegungen der Migration. Zu diesem Zweck kombiniert der Verein wissenschaftliche Forschung, bürgerschaftliches Engagement, kritische Öffentlichkeitsarbeit und konkrete Unterstützung für Flüchtlinge und Migrant_innen. Der Verein leistet damit einen Beitrag zur Veränderung der Realität an den Grenzen und ihrer Konsequenzen für die Gesellschaften in Europa.

Unterstützen Sie die Arbeit des Vereins!

Die Arbeit des Vereins finanziert sich im Wesentlichen aus Spenden und Fördermitgliedschaften. Aufgrund unserer Gemeinnützigkeit sind Spenden und Fördermitgliedsbeiträge steuerlich absetzbar.

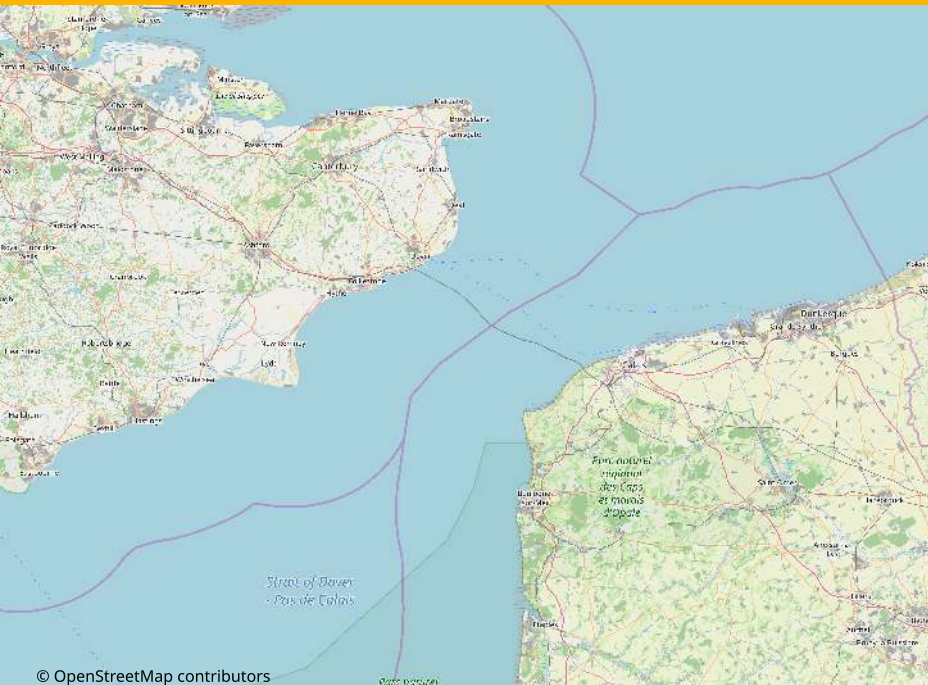
Fördermitglieder erhalten alle unsere gedruckten Berichte kostenlos per Post.

Informationen zur Fördermitgliedschaft und unserem Spendenkonto finden Sie auf unserer Website: www.bordermonitoring.eu.

Im Herbst 2018 versuchten mehrere hundert Geflüchtete, in Booten von Frankreich nach Großbritannien überzusetzen. Vor dem Hintergrund der Migration über das Mittelmeer rückte der Grenzraum Calais damit wieder in den Fokus medialer Aufmerksamkeit. Der vorliegende Bericht widmet sich den Bootspassagen und stellt sie in den Kontext der Entwicklung seit dem letzten medialen Großereignis in Calais – der Räumung des Jungle im Herbst 2016.

Diese Entwicklung ist vielschichtig, vollzieht sich an verschiedenen Orten und ist in ständigem Fluss. Während in Calais gewaltsam verhindert wird, dass die Dynamiken der früheren Jungles noch einmal einsetzen, hat sich der Migrationsraum nach Westen bis Santander und nach Osten bis zur deutschen Grenze ausgeweitet. Vor allem Belgien und die belgische Hauptstadt Brüssel sind zu wichtigen neuen Schauplätzen geworden.

Ausgehend von den Post-Jungle Jahren in Calais, analysieren die Autoren den doppelten Prozess der Ausdifferenzierung der Migrationspfade und der Neujustierungen des Grenzregimes. Nicht zuletzt skizzieren sie eine Zuspitzung der Situation im Vorfeld des (verschobenen) Brexit, in der sich die Calaiser Migrant_innen nach Jahren der Unsichtbarkeit mit politischen Aktionen wieder zu Wort meldeten.



© OpenStreetMap contributors