

AN ARCHITEKTUR

Grenzgeografie Sangatte

Wir beobachten die fortschreitende Umstrukturierung der Grenzen Europas. Nach Aussen wird die bestehende Abschottung verschärft während die ökonomisch zielgerichtete Zuwanderung staatlich kontrolliert wird. Im Inneren der Festung Europa entwickelt sich eine komfortable Bewegungsfreiheit und eine neue Mobilität gleichzeitig zur flächendeckenden Überwachung von Migration nach den Grundlagen des Schengener Übereinkommens.

»An Architektur« geht von der Annahme aus, dass gesellschaftliche Verhältnisse im Raum stattfinden, und versucht anhand räumlichen Strukturen ein Verständnis der Funktionsweise und Auswirkungen der ausgrenzenden Logik des europäischen Grenzregimes zu ermöglichen.

Grenzen sind politisch-rechtliche Konstruktionen, die den Status des Davor und Dahinter festlegen. In ihren Auswirkungen erzeugen sie daher konkrete räumliche Phänomene, sie markieren die Reichweite von Einflussbereichen und bewirken gleichzeitig eine Kontrolle über die Mobilität von Menschen und Waren zwischen diesen Bereichen. Die Unterschiedlichkeit vor und hinter den Grenzen produziert dabei selbst die Bewegungen der Migration.

In Sangatte bei Calais befindet sich ein vom französischen Roten Kreuz betreutes Flüchtlingslager. In der ehemaligen Lagerhalle sind etwa eineinhalbtausend Menschen untergebracht, die von hier aus den illegalisierten Grenzübergang nach England versuchen. Mit polizeilicher Gewalt und privaten Sicherheitsdiensten werden die Infrastrukturen des innereuropäischen Waren- und Personenverkehrs gegen die illegalisierte Migration gesichert. Hier spitzen sich die Logik und die Folgen der europäischen Migrationspolitik räumlich zu.

Zwischen dem Fährhafen in Calais, den Raststätten und Tankstellen des Lastverkehrs, dem Flüchtlingslager, dem Bahnhof und dem hochgesicherten Terminalgelände mit dem Eingang zum »Eurotunnel« bestehen informelle Beziehungen. Aus der Perspektive der Migration stellen sie sich gänzlich anders dar, als es der touristisch, städtebaulich, polizeilich oder verkehrstechnisch gedachte Raum nahe legt. Feriensiedlungen werden ganzjährig von Sondereinheiten der Polizei bewohnt. Die Innenstadt von Calais bleibt belanglos neben den Wegen vom

Lager zum Hafen und den Lkw-Stellplätzen. Wanderwege und landwirtschaftliche Pfade sind zur Route täglicher Migration geworden, und eine Lagerhalle wird zur einer Unterkunft, die die Dimension des ihm benachbarten Dorfes überschreitet. Gewerbegebiete, Warenumschlagplätze, Schnellstraßen und Abstandsflächen werden zu Aufenthaltsorten.

So entsteht ein aufeinander bezogenes Gegenüber an Raumstrukturen der technokratisch optimierten Organisation des Grenzverkehrs, der städtisch-dörflich-touristischen Routine und der Räume und Wege der MigrantInnen. Hier wird innerhalb der Grenzen Europas eine absurde sozial-räumliche Geographie der Kontrolle und der gegenläufigen Bewegungen geschaffen, die der ästhetischen Euphorie der Mobilität grundsätzlich widerspricht.

Bei unserem Aufenthalt in Calais erstellten wir eine räumliche Aufnahme und Kartierung dieser Orte. Wir stützen uns inhaltlich auf Informationen verschiedener Presseberichte, Informationen des Roten Kreuzes und von Flüchtlingsorganisationen und insbesondere auf unser Gespräch mit Joel Loeilleux von »Droits des Hommes«. Das Titelbild zeigt einen Ausschnitt eines Fotos der französischen Künstlerin Jacqueline Salmon.



Geschichte des Flüchtlingslagers

Bis zur Öffnung des Eurotunnels 1994 befindet sich der Bahnhof direkt am Hafen und der gesamte Zug- und Güterverkehr geht über die Fähren von Calais nach Dover. Diesen Weg über den Ärmelkanal nehmen zeitweise zwei Drittel aller illegalen Einwanderer nach Großbritannien, viele von ihnen versteckt auf Lkw-Ladeflächen, in Containern oder Frachträumen. Seit der Fertigstellung des Tunnels ist der Bahnhof am Hafen geschlossen.

Die erste temporäre Notunterkunft wird 1997 im leerstehenden Bahnhofsgebäude (1) für 32 Flüchtlinge eingerichtet, die von England nach Frankreich zurückgeschickt worden sind.

Zur Zeit des Kosovo-Krieges kommen sehr viele Kosovo-Albaner als Flüchtlinge nach Calais, um von hier aus nach England zu gelangen. Im Mai 1999 werden 150 bis 200 Kosovo-Flüchtlinge etwa sechs Wochen lang in einer Holz-Lagerhalle am Hafen (2) untergebracht. Diese Unterkunft wird wieder geschlossen, weil außer Kosovaren nun überwiegend kurdische Flüchtlinge kommen, die keinen offiziellen Status als Kriegsflüchtlinge haben.

Daraufhin müssen ab Mitte Juni 1999 ca. 200 Menschen in den öffentlichen Anlagen der Stadt übernachten, zunächst vor dem Bahnhof (3) und im Stadtpark (4).

Die Flüchtlinge verteilen sich nach ethnischen Gruppen in der Stadt: Überwiegend Kosovo-Albaner halten sich im Stadtpark (4) auf, Afghanen und Iraner im Industriegebiet »Zone des Dunes« (5). Auf einer Restfläche zwischen Schnellstraße und Kanal nahe dem Fährhafen (6) übernachten zum Großteil Kurden. Sie werden von lokalen Hilfsorganisationen mit Lebensmitteln versorgt. Im August veranlassen starke Regenfälle einige Flüchtlinge, sich mit gesammelten Baustellenmaterialien kleine Hütten zu bauen.

Mitte August 1999 sollen für die Teilnahme am »Villes Fleuri«-Wettbewerb die Parks und Grünanlagen der Stadt hergerichtet werden. Die kampierenden Leute werden auf Weisung des Präfekts vom Departement Pas-de-Calais von Polizei und Rotem Kreuz an verschiedene Orte transportiert. Von den insgesamt circa 370 Menschen werden 60 Familien vorübergehend in einem Krankenhaus (7) untergebracht, 120 Alleinstehende in die konfiszierte Lagerhalle nach Sangatte (8) gebracht und die Übrigen nach Italien ausgewiesen.

Das Lager in Sangatte wird von der Polizei geführt und kontrolliert. Es wird aber schon Anfang September 1999 auf Drängen von Hilfsorganisationen wieder geschlossen, weil es für diese polizeiliche Maßnahme keine rechtliche Grundlage gibt. Die Flüchtlinge müssen sich erneut Übernachtungsmöglichkeiten suchen. Diesmal ist der Stadtpark polizeilich abgeriegelt, und die 300 bis 400 Personen werden ins Industriegebiet »Zones des Dunes« (5) abgedrängt. Auf dem kontaminierten Gelände gibt es kein sauberes Wasser, und die provisorischen Hütten, die sich die Flüchtlinge bauen, werden von der Polizei sofort wieder eingerissen. Verschiedene kirchliche Gruppierungen und Bürgerinitiativen versorgen die Flüchtlinge und demonstrieren bei der Präfektur gegen die Zustände.

Um schnell eine vorläufige Lösung zu schaffen, gibt das französische Sozialministerium dem Roten Kreuz Ende September 1999 den Auftrag, ein provisorisches Flüchtlingslager in der Halle bei Sangatte einzurichten (10).

Seit Herbst 1999 entwickelt sich das Provisorium zum Dauerzustand und zu einem Streitpunkt zwischen Großbritannien und Frankreich.

Anfang Juli 2002 vereinbaren die Innenminister beider Länder, bis März 2003 das Flüchtlingslager zu schließen. Im Gegenzug kündigt Großbritannien weitere Verschärfungen seines Asylrechts an, um für Flüchtlinge »weniger attraktiv« zu sein.



Lageplan Sangatte

Das Flüchtlingslager (1) liegt circa 6 km von Calais entfernt am Ortsrand von Sangatte (2), einem Dorf mit 750 Einwohnern. Die Flüchtlinge sind in Wohncontainern und Zelten in einer ca. 25.000 qm großen Wellblechhalle untergebracht. Die Halle wurde von der Firma Transmanche-Link nahe der Stelle, an der die Tunnelbohrungen begonnen wurden (3), für die Lagerung von Konstruktionsmaterialien errichtet. Seit der Fertigstellung des Tunnels 1994 blieb die Halle ungenutzt und wurde 1999 von der französischen Regierung als Notunterkunft für die Flüchtlinge, die sich in Calais aufhielten, konfisziert.

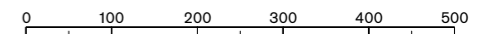
Das französische Rote Kreuz wurde von der Regierung beauftragt, das Lager einzurichten und zu betreiben. Anfangs war es lediglich als provisorische Unterbringung für 600 Personen ausgelegt. Seit Herbst 1999 haben mehr als 50.000 Flüchtlinge das Lager durchlaufen. Gegenwärtig leben dort zwischen 1400 und 1600 Menschen.

Der Aufgabenbereich der circa 70 Mitarbeiter des Roten Kreuzes beschränkt sich auf humanitäre Hilfsleistungen wie Unterbringung, Verpflegung und medizinische Versorgung. Das Rote Kreuz überprüft nicht die Identität der Flüchtlinge, sondern nimmt lediglich die von ihnen angegebenen Namen und Geburtsdaten auf.

Das Lager beherbergt Flüchtlinge aus unterschiedlichen Krisenregionen, wie zum Beispiel dem Balkan, Osteuropa, dem nahen und mittleren Osten und Ostafrika.

Während anfangs noch viele Kosovo-Albaner kamen, sind es nun in der Mehrzahl Afghanen und irakische Kurden. Es sind vor allem Menschen aus den gebildeten Mittelschichten der Herkunftsländer, die die teure Flucht nach Europa bezahlen können. Der Großteil von ihnen sind junge Männer.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Flüchtlinge betrug anfangs nur wenige Tage bis Wochen. Aufgrund der Verschärfung der Sicherheits- und Kontrollmaßnahmen des Fährhafens und des Eurotunnel-Geländes erhöhte sie sich inzwischen jedoch auf zwei bis drei Monate, für Familien auf bis zu einem halben Jahr.



Grundriss Flüchtlingslager

Die Halle liegt an einem flach ansteigenden Hang kurz hinter dem Ortsausgang von Sangatte, 350 m abseits der Landstraße nach Coquelles. Das gesamte Gelände ist weiträumig von einem etwa zwei Meter hohen Drahtzaun (1) umgeben. Zusätzlich ist ein engerer Bereich am Halleneingang und die 400 m lange Zufahrt zur Straße mit einem zweiten Zaun (2) gesichert. In der Einfahrt (3) wurde erst Ende Mai ein Metalltor installiert und ein Container mit einem permanenten Kontrollposten vom Roten Kreuz aufgestellt. Die Zufahrt wird nachts hell beleuchtet.

Diese Maßnahmen sollen den unkontrollierten Zugang von Besuchern oder Journalisten in das Lager verhindern. Presse und Politikern wird selten der Zutritt gewährt, während die Flüchtlinge selbst freien Aus- und Eingang haben.

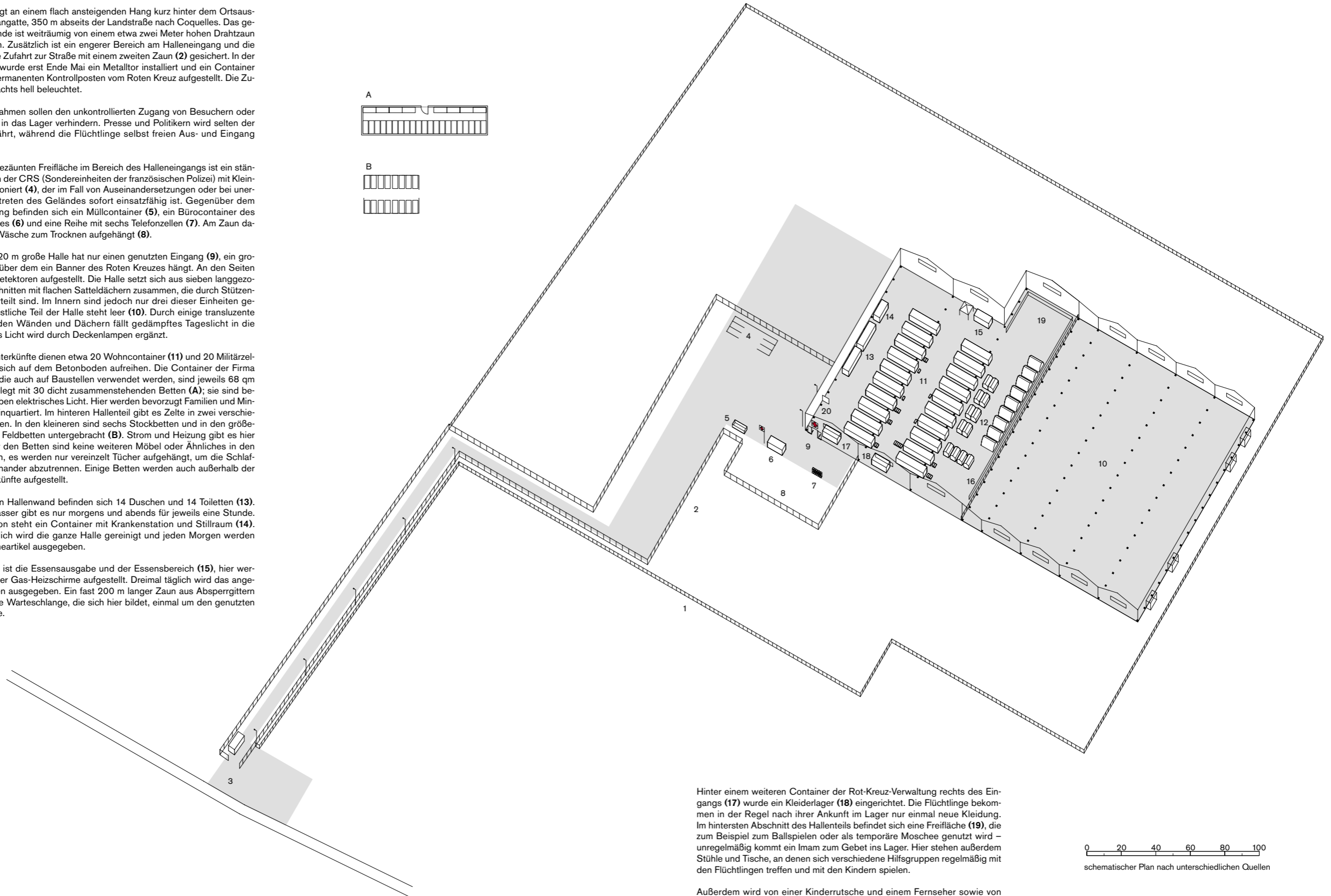
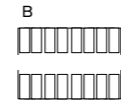
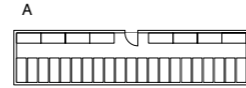
Auf der eingezäunten Freifläche im Bereich des Halleneingangs ist ein ständiger Posten der CRS (Sondereinheiten der französischen Polizei) mit Kleinbussen stationiert (4), der im Fall von Auseinandersetzungen oder bei unerlaubtem Betreten des Geländes sofort einsatzfähig ist. Gegenüber dem Halleneingang befinden sich ein Müllcontainer (5), ein Bürocontainer des Roten Kreuzes (6) und eine Reihe mit sechs Telefonzellen (7). Am Zaun dahinter wird Wäsche zum Trocknen aufgehängt (8).

Die 135 x 220 m große Halle hat nur einen genutzten Eingang (9), ein großes Rolltor, über dem ein Banner des Roten Kreuzes hängt. An den Seiten sind Metalldetektoren aufgestellt. Die Halle setzt sich aus sieben langgezogenen Abschnitten mit flachen Satteldächern zusammen, die durch Stützenreihen unterteilt sind. Im Innern sind jedoch nur drei dieser Einheiten genutzt, der restliche Teil der Halle steht leer (10). Durch einige transluzente Flächen in den Wänden und Dächern fällt gedämpftes Tageslicht in die Halle, dieses Licht wird durch Deckenlampen ergänzt.

Als Schlafunterkünfte dienen etwa 20 Wohncontainer (11) und 20 Militärzelte (12), die sich auf dem Betonboden aufreihen. Die Container der Firma Portakabin, die auch auf Baustellen verwendet werden, sind jeweils 68 qm groß und belegt mit 30 dicht zusammenstehenden Betten (A); sie sind beheizt und haben elektrisches Licht. Hier werden bevorzugt Familien und Minderjährige einquartiert. Im hinteren Hallenteil gibt es Zelte in zwei verschiedenen Größen. In den kleineren sind sechs Stockbetten und in den größeren circa 16 Feldbetten untergebracht (B). Strom und Heizung gibt es hier nicht. Außer den Betten sind keine weiteren Möbel oder Ähnliches in den Unterkünften, es werden nur vereinzelt Tücher aufgehängt, um die Schlafplätze voneinander abzutrennen. Einige Betten werden auch außerhalb der Schlafunterkünfte aufgestellt.

An der linken Hallenwand befinden sich 14 Duschen und 14 Toiletten (13). Warmes Wasser gibt es nur morgens und abends für jeweils eine Stunde. Rechts davon steht ein Container mit Krankenstation und Stillraum (14). Dreimal täglich wird die ganze Halle gereinigt und jeden Morgen werden neue Hygieneartikel ausgegeben.

Ganz hinten ist die Essensausgabe und der Essensbereich (15), hier werden im Winter Gas-Heizschirme aufgestellt. Dreimal täglich wird das angelieferte Essen ausgegeben. Ein fast 200 m langer Zaun aus Absperrgittern (16) lenkt die Warteschlange, die sich hier bildet, einmal um den genutzten Teil der Halle.



Hinter einem weiteren Container der Rot-Kreuz-Verwaltung rechts des Eingangs (17) wurde ein Kleiderlager (18) eingerichtet. Die Flüchtlinge bekommen in der Regel nach ihrer Ankunft im Lager nur einmal neue Kleidung. Im hintersten Abschnitt des Hallenteils befindet sich eine Freifläche (19), die zum Beispiel zum Ballspielen oder als temporäre Moschee genutzt wird – unregelmäßig kommt ein Imam zum Gebet ins Lager. Hier stehen außerdem Stühle und Tische, an denen sich verschiedene Hilfsgruppen regelmäßig mit den Flüchtlingen treffen und mit den Kindern spielen.

Außerdem wird von einer Kinderrutsche und einem Fernseher sowie von dem improvisierten Frisørsalon (20) eines Lagerbewohners berichtet. Das Rote Kreuz bietet Englisch-Unterricht an und verteilt Informationsblätter über die konkreten Gefahren bei der Flucht nach Großbritannien in verschiedenen Sprachen.

0 20 40 60 80 100

schematischer Plan nach unterschiedlichen Quellen

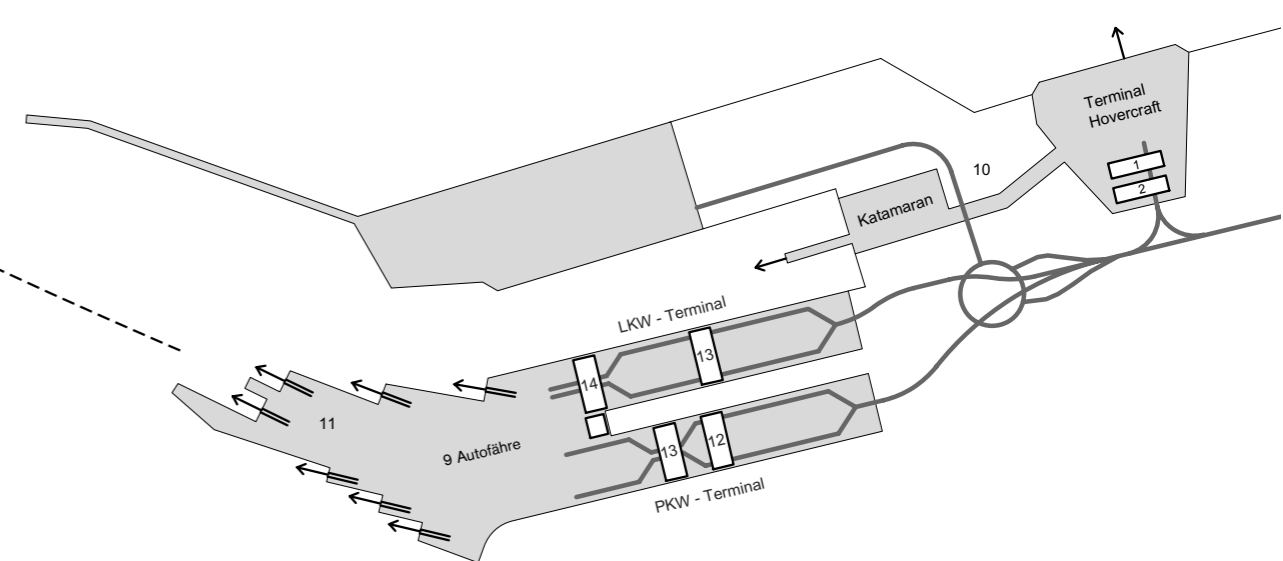
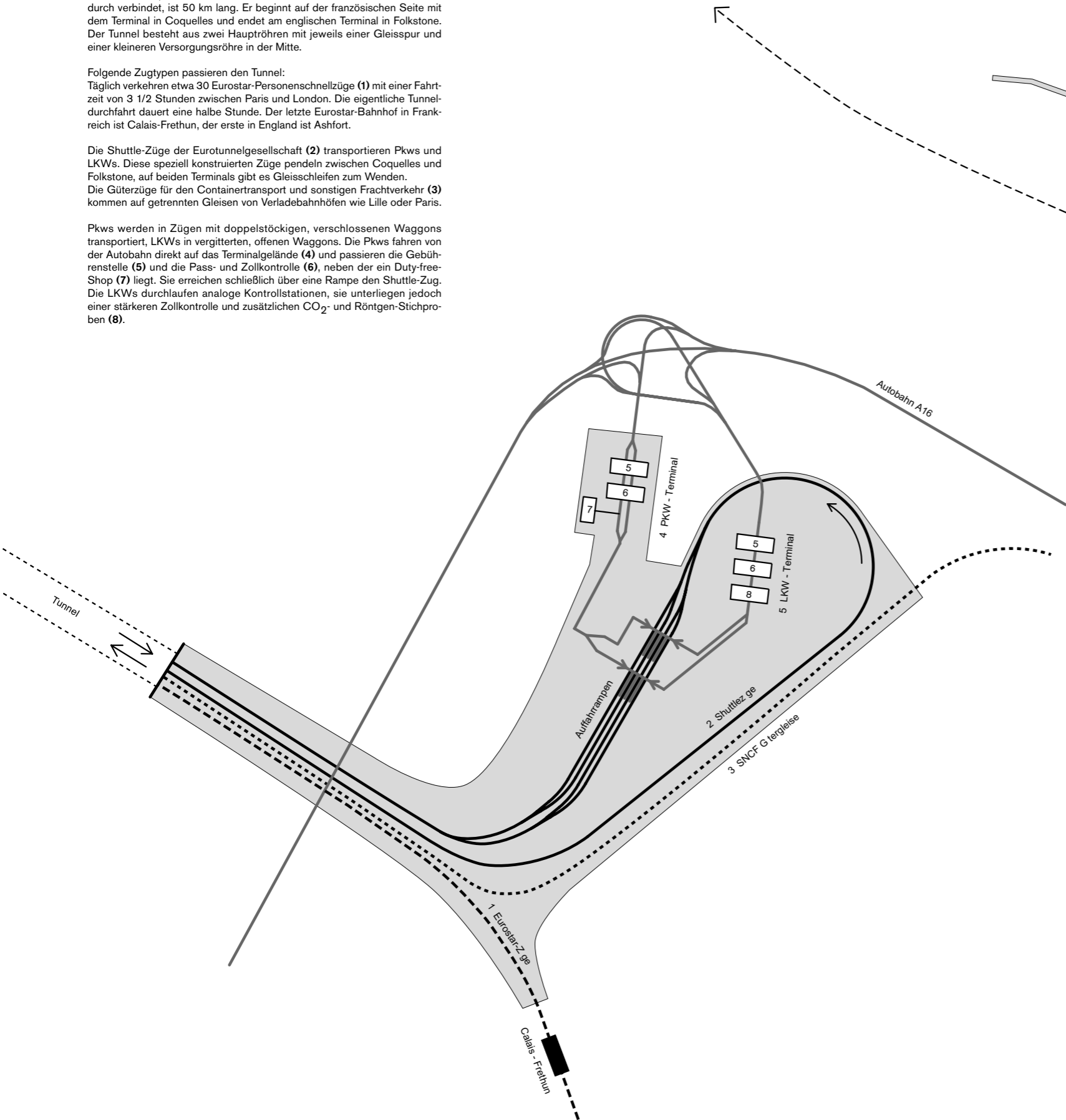
Schema Eurotunnel-Terminal

Der Eurotunnel, der Frankreich mit Großbritannien unter dem Ärmelkanal hindurch verbindet, ist 50 km lang. Er beginnt auf der französischen Seite mit dem Terminal in Coquelles und endet am englischen Terminal in Folkstone. Der Tunnel besteht aus zwei Hauptröhren mit jeweils einer Gleisspur und einer kleineren Versorgungsröhre in der Mitte.

Folgende Zugtypen passieren den Tunnel:
Täglich verkehren etwa 30 Eurostar-Personenschnellzüge (1) mit einer Fahrzeit von 3 1/2 Stunden zwischen Paris und London. Die eigentliche Tunneldurchfahrt dauert eine halbe Stunde. Der letzte Eurostar-Bahnhof in Frankreich ist Calais-Frethun, der erste in England ist Ashfort.

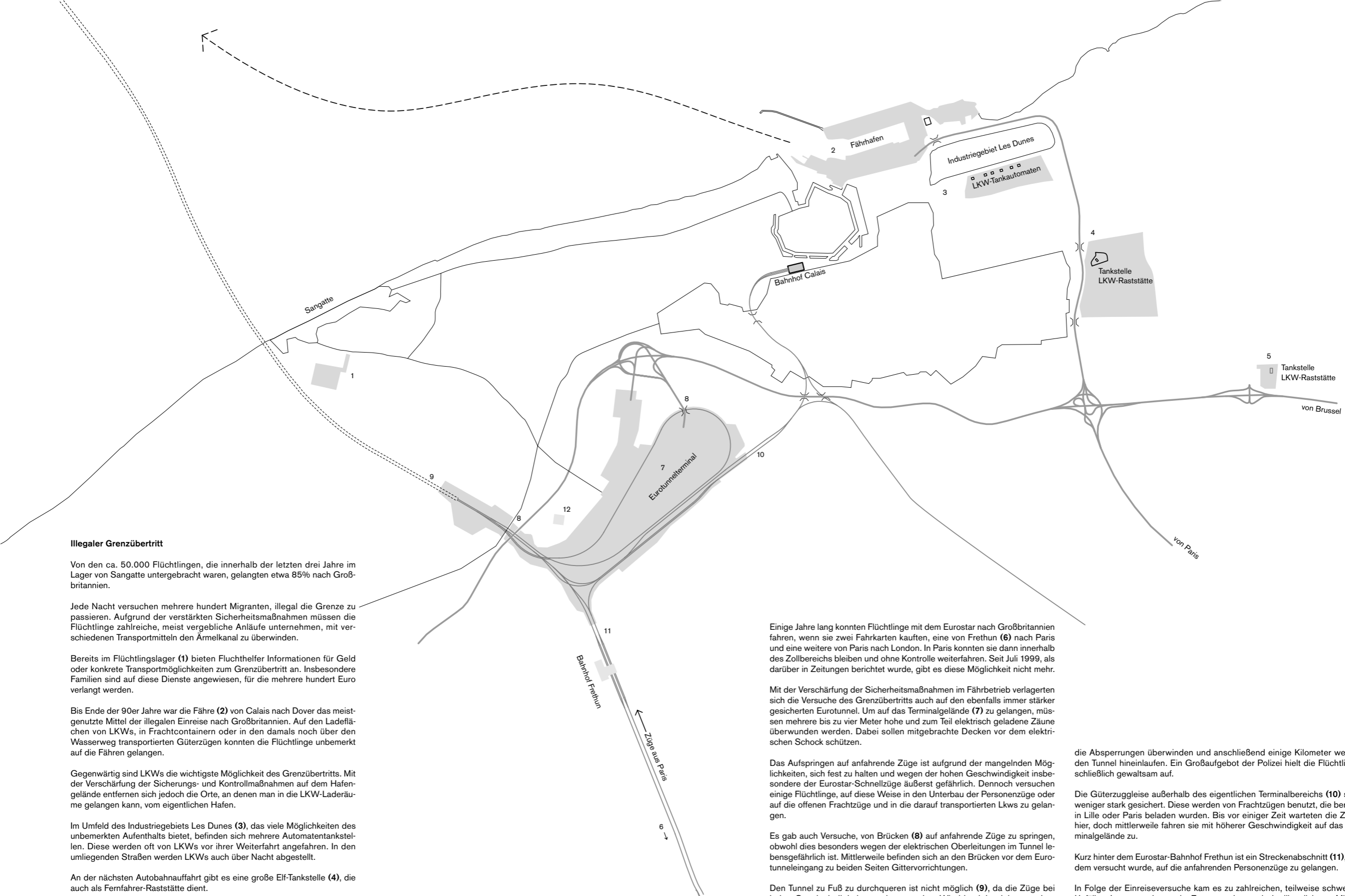
Die Shuttle-Züge der Eurotunnelgesellschaft (2) transportieren Pkws und LKWs. Diese speziell konstruierten Züge pendeln zwischen Coquelles und Folkstone, auf beiden Terminals gibt es Gleisschleifen zum Wenden. Die Güterzüge für den Containertransport und sonstigen Frachtverkehr (3) kommen auf getrennten Gleisen von Verladebahnhöfen wie Lille oder Paris.

Pkws werden in Zügen mit doppelstöckigen, verschlossenen Waggons transportiert, LKWs in vergitterten, offenen Waggons. Die Pkws fahren von der Autobahn direkt auf das Terminalgelände (4) und passieren die Gebührenstelle (5) und die Pass- und Zollkontrolle (6), neben der ein Duty-free-Shop (7) liegt. Sie erreichen schließlich über eine Rampe den Shuttle-Zug. Die LKWs durchlaufen analoge Kontrollstationen, sie unterliegen jedoch einer stärkeren Zollkontrolle und zusätzlichen CO₂- und Röntgen-Stichproben (8).



Schema Fährhafen

Der Fährhafen Calais ist über einen Zubringer direkt mit den Autobahnen A16 aus Brüssel und A26 aus Dijon/Paris verbunden. Zwischen Dover und Calais verkehren täglich ca. 60 Fahren. Die Autofähren (9) zweier verschiedener Gesellschaften verkehren im 30-Minuten-Takt. Sie haben eine Fahrzeit von 80 Minuten. Schnellboote und Katamaran-Fahren (10) eines dritten Unternehmens legen die Strecke in 45 Minuten zurück. Da Passagier- und Frachtverkehr dieselben Schiffe benutzen, sind die Abfertigungsterminals parallel angelegt und führen zu insgesamt 7 Auffahrampen (11). Der Personenverkehr durchläuft Ticket- (12) und Zollkontrollen (13), der Frachtverkehr wird zusätzlich in Stichproben mit CO₂-Detektoren (14) überprüft.



Illegaler Grenzübertritt

Von den ca. 50.000 Flüchtlingen, die innerhalb der letzten drei Jahre im Lager von Sangatte untergebracht waren, gelangten etwa 85% nach Großbritannien.

Jede Nacht versuchen mehrere hundert Migranten, illegal die Grenze zu passieren. Aufgrund der verstärkten Sicherheitsmaßnahmen müssen die Flüchtlinge zahlreiche, meist vergebliche Anläufe unternehmen, mit verschiedenen Transportmitteln den Ärmelkanal zu überwinden.

Bereits im Flüchtlingslager (1) bieten Fluchthelfer Informationen für Geld oder konkrete Transportmöglichkeiten zum Grenzübertritt an. Insbesondere Familien sind auf diese Dienste angewiesen, für die mehrere hundert Euro verlangt werden.

Bis Ende der 90er Jahre war die Fähre (2) von Calais nach Dover das meistgenutzte Mittel der illegalen Einreise nach Großbritannien. Auf den Ladeflächen von LKWs, in Frachtcontainern oder in den damals noch über den Wasserweg transportierten Güterzügen konnten die Flüchtlinge unbemerkt auf die Fähren gelangen.

Gegenwärtig sind LKWs die wichtigste Möglichkeit des Grenzübertritts. Mit der Verschärfung der Sicherungs- und Kontrollmaßnahmen auf dem Hafengelände entfernen sich jedoch die Orte, an denen man in die LKW-Laderäume gelangen kann, vom eigentlichen Hafen.

Im Umfeld des Industriegebiets Les Dunes (3), das viele Möglichkeiten des unbemerkten Aufenthalts bietet, befinden sich mehrere Automatentankstellen. Diese werden oft von LKWs vor ihrer Weiterfahrt angefahren. In den umliegenden Straßen werden LKWs auch über Nacht abgestellt.

An der nächsten Autobahnauffahrt gibt es eine große Elf-Tankstelle (4), die auch als Fernfahrer-Raststätte dient.

Noch weiter vom Hafengelände entfernt, direkt an der A 16, liegt die letzte Autobahnraststätte vor der Fähre und dem Eurotunnel, die ebenfalls von LKWs genutzt wird (5).

Einige Jahre lang konnten Flüchtlinge mit dem Eurostar nach Großbritannien fahren, wenn sie zwei Fahrkarten kauften, eine von Frethun (6) nach Paris und eine weitere von Paris nach London. In Paris konnten sie dann innerhalb des Zollbereichs bleiben und ohne Kontrolle weiterfahren. Seit Juli 1999, als darüber in Zeitungen berichtet wurde, gibt es diese Möglichkeit nicht mehr.

Mit der Verschärfung der Sicherheitsmaßnahmen im Fährbetrieb verlagerten sich die Versuche des Grenzübertritts auch auf den ebenfalls immer stärker gesicherten Eurotunnel. Um auf das Terminalgelände (7) zu gelangen, müssen mehrere bis zu vier Meter hohe und zum Teil elektrisch geladene Zäune überwunden werden. Dabei sollen mitgebrachte Decken vor dem elektrischen Schock schützen.

Das Aufspringen auf anfahrende Züge ist aufgrund der mangelnden Möglichkeiten, sich fest zu halten und wegen der hohen Geschwindigkeit insbesondere der Eurostar-Schnellzüge äußerst gefährlich. Dennoch versuchen einige Flüchtlinge, auf diese Weise in den Unterbau der Personenzüge oder auf die offenen Frachtzüge und in die darauf transportierten Lkws zu gelangen.

Es gab auch Versuche, von Brücken (8) auf anfahrende Züge zu springen, obwohl dies besonders wegen der elektrischen Oberleitungen im Tunnel lebensgefährlich ist. Mittlerweile befinden sich an den Brücken vor dem Eurotunnelzugang zu beiden Seiten Gittervorrichtungen.

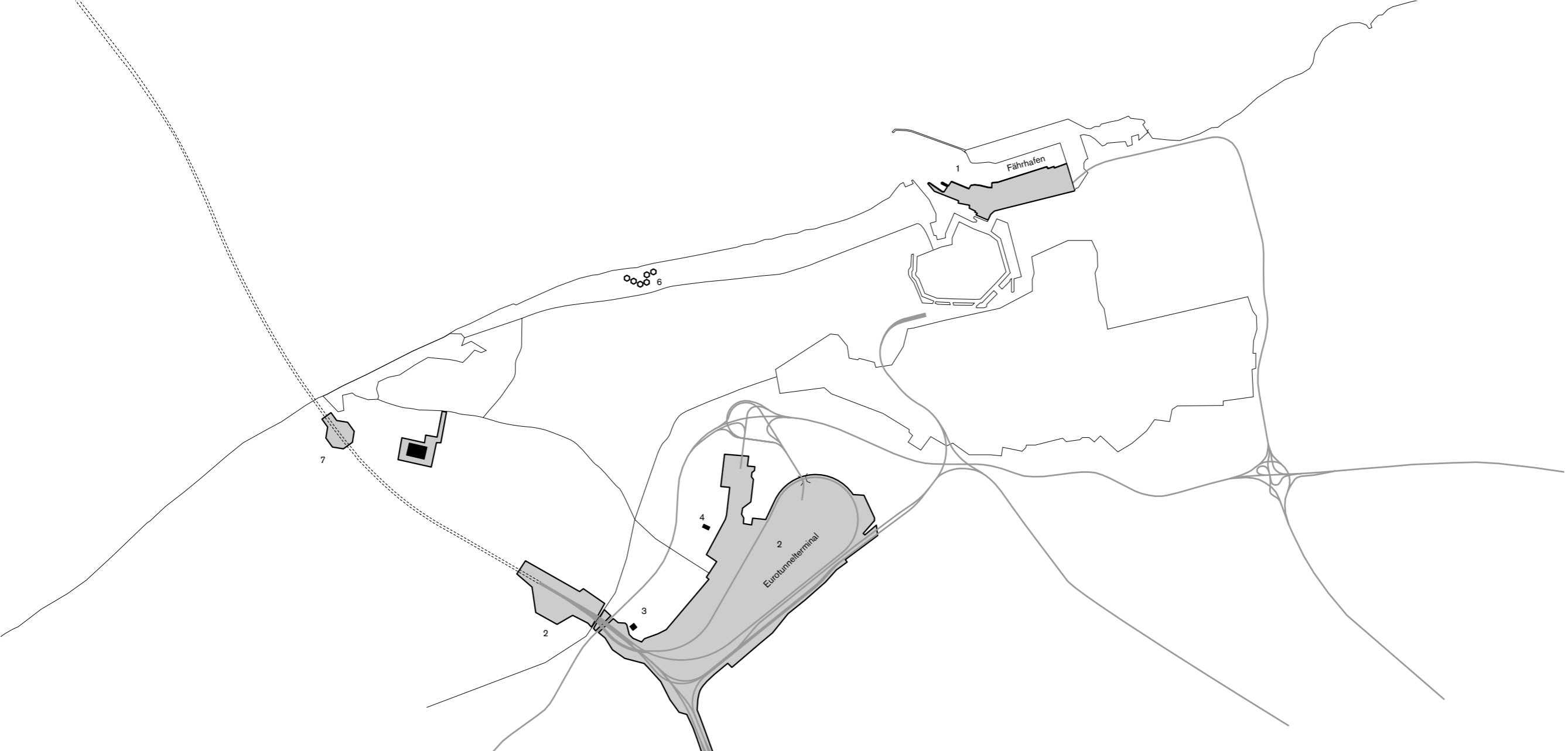
Den Tunnel zu Fuß zu durchqueren ist nicht möglich (9), da die Züge bei hoher Geschwindigkeit von einem starken Winddruck begleitet werden. Trotzdem ist es schon vorgekommen, dass der Zugverkehr wegen solcher Versuche angehalten werden musste. Weihnachten 2001 konnte eine Gruppe von 550 Flüchtlingen in zwei Gruppen zunächst das Wachpersonal und

die Absperrungen überwinden und anschließend einige Kilometer weit in den Tunnel hineinlaufen. Ein Großaufgebot der Polizei hielt die Flüchtlinge schließlich gewaltsam auf.

Die Güterzuggleise außerhalb des eigentlichen Terminalbereichs (10) sind weniger stark gesichert. Diese werden von Frachtzügen benutzt, die bereits in Lille oder Paris beladen wurden. Bis vor einiger Zeit warteten die Züge hier, doch mittlerweile fahren sie mit höherer Geschwindigkeit auf das Terminalgelände zu.

Kurz hinter dem Eurostar-Bahnhof Frethun ist ein Streckenabschnitt (11), auf dem versucht wurde, auf die anfahrenden Personenzüge zu gelangen.

In Folge der Einreiseversuche kam es zu zahlreichen, teilweise schweren Unfällen. Insgesamt kamen im Zusammenhang mit der illegalisierten Migration zwölf Flüchtlinge in den letzten zwei Jahren ums Leben. Auf dem Friedhof von Vieux Coquelles (12), ein Kilometer vom Tunneleingang entfernt, befinden sich die Gräber von fünf zum Teil unbekanntenen Flüchtlingen.



Sicherheit und Kontrolle

Großbritannien besitzt durch den Ärmelkanaltunnel eine Landgrenze zum europäischen Kontinent und sieht sich mit neuen Formen illegaler Einwanderung konfrontiert.

Auf Druck der britischen Regierung wurden seit Ende der neunziger Jahre die Sicherheitsanlagen am Fährhafen in Calais und am Eurotunnelgelände kontinuierlich verstärkt. Neben den Fluggesellschaften und Fährunternehmen müssen seit 1998 auch Lkw-Spediteure und die Eurotunnelgesellschaft für jeden Passagier ohne gültige Reisepapiere, den sie nach England befördern, 2000 Pfund Bußgeld zahlen. Die Eurotunnel-Gesellschaft ließ daraufhin allein im Jahr 2001 für neun Millionen Euro ihre Umzäunung und Überwachung aufrüsten, auch wegen der hohen Kosten, die mit den regelmäßigen Betriebsstörungen und Zugverzögerungen verbunden sind. Hafen und Tunnelterminal gleichen mittlerweile einem militärischen Sperrgelände.

Die illegale Einreise nach Großbritannien auf dem Seeweg ist stark erschwert worden, seit im Jahr 2000 58 chinesische Migranten in einem Kühlcontainer auf der Überfahrt nach Dover ersticken.

Das relativ übersichtliche Fährhafengelände (1) ist durch mehrere Zäune abgeriegelt und wird von Sicherheitspatrouillen überwacht. Mit Infrarotscannern, Röntgengeräten und CO₂-Sonden werden LKW-Ladeflächen auf versteckte Mitreisende überprüft. Viele Fernfahrer unterziehen sich wegen der drohenden Strafe freiwillig den Kontrollen, dennoch können bei den über tausend Lkws pro Tag nur Stichproben erfolgen.

Die Sicherung des Eurotunnelgeländes (2) umfasst den ganzen Verladeterminale für Pkws und Lkws, die angrenzenden Güterzuggleise, den Eurostarbahnhof Calais-Frethun, sowie die weiträumige Absperrung der Tunnel-einfahrt. Das etwa 400 Hektar große Gebiet wird von mehreren bis zu vier Meter hohen Zaunreihen umschlossen, darunter Maschendraht-, Stacheldraht- und Elektrozaune, ergänzt durch Klingendraht-Rollen, Videokameras und nächtliches Flutlicht. Die Grünbereiche zwischen den Zäunen und sonstige Restflächen sind kurz gemäht und frei von Büschen und Bäumen.

Zur Bewachung des Geländes patrouillieren hier einige hundert private Sicherheitsangestellte der Eurotunnelgesellschaft und französische Polizeieinheiten, die mit Hunden und Nachtsichtgeräten ausgestattet sind.

Die Fahrzeuge passieren vor ihrer Verladung auf die Shuttle-Züge Gebührenstellen, Zoll- und Passkontrollen. Die Ladeflächen der LKWs werden wie im Fährhafen mit Röntgengeräten und CO₂-Sonden kontrolliert.

Gleich neben den Gleisen zum Tunnelleingang liegt das Sicherheitszentrum des Eurotunnels (3). Von hier wird die Videoüberwachung des gesamten Geländes koordiniert.

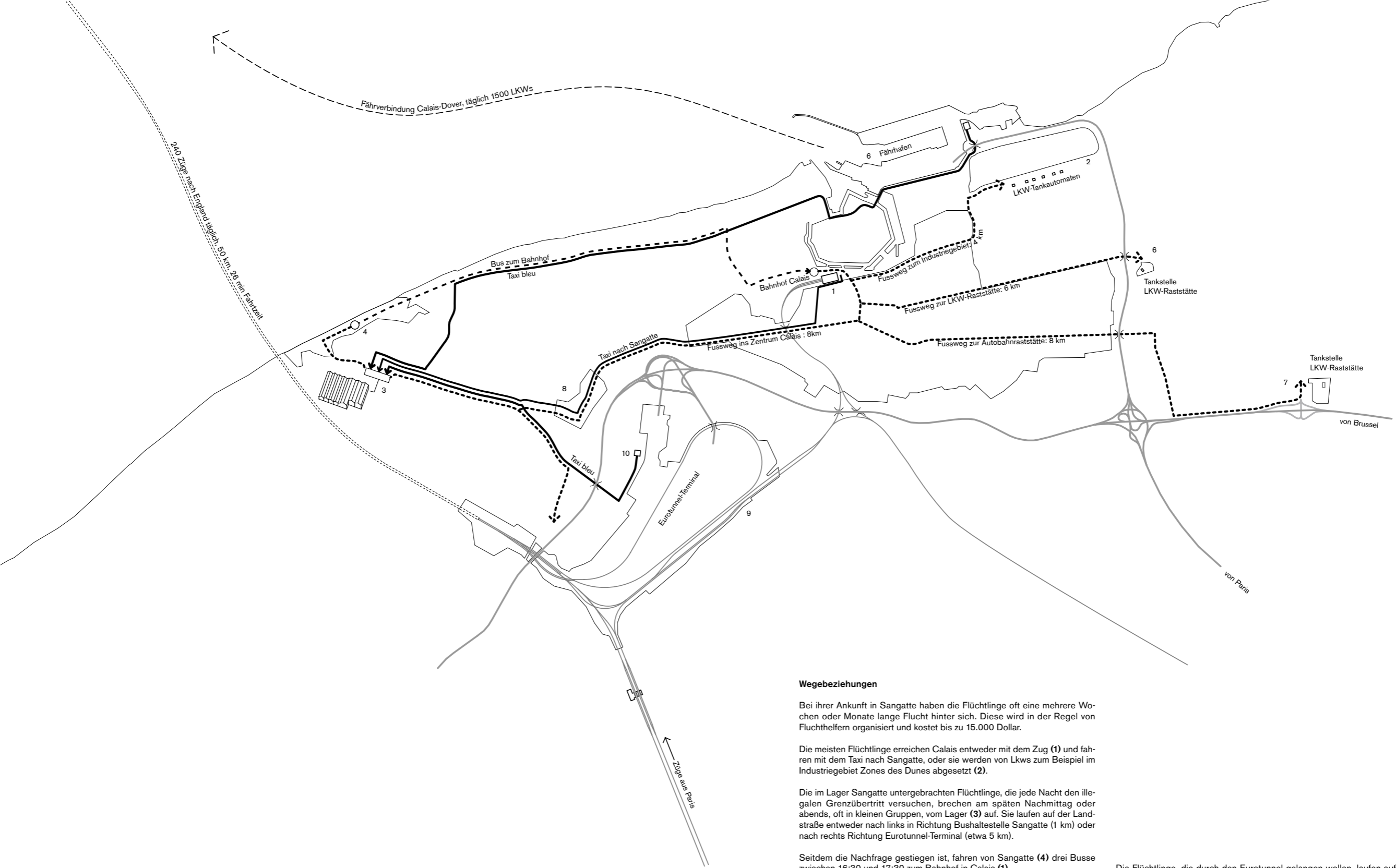
Nahe dem Pkw-Terminal befindet sich ein Gebäude der Polizei (4), in dem Flüchtlinge, die aus England ausgewiesen werden oder straffällig geworden sind, kurzzeitig inhaftiert werden können.

Der Bahnhof Calais-Frethun (5) wird intensiv polizeilich überwacht. Zum Eurostar-Gleis gelangt man nur über Passagierschleusen, wie man sie von Flughäfen kennt. Darüber hinaus entsendet Großbritannien Grenzbeamte nach Frankreich, um schon an den französischen Eurostar-Bahnhöfen die einsteigenden Passagiere zu kontrollieren. Nicht-EU-Bürgern ist es inzwischen nicht mehr erlaubt, ohne Großbritannien-Visum von Paris bis Frethun zu fahren.

In einer Ferienanlage am Strand von Sangatte/Blériot-Plage (6) sind das ganze Jahr über Sondereinheiten der Polizei (CRS) stationiert. Auch in einigen anderen Hotels in der Umgebung sind Polizei- und Grenzschutzbeamte untergebracht.

Der Schacht zum Tunnel, wo die Bohrungen begonnen wurden, und in dem sich jetzt die Belüftungsanlage befindet (7), wird mit Stacheldraht, Videokameras und Flutlicht gesichert, um die Tunnelanlage präventiv vor Anschlägen zu schützen.

Ende Juni vereinbarten die Innenminister von Frankreich und Großbritannien für fünf Millionen Pfund ein Paket von weiteren Sicherheitsmaßnahmen, darunter ein neuer Doppelzaun für den SNCF-Frachtterminal in Frethun, die Einführung von Herzschlag-Detektoren zur Überprüfung von Fahrzeugen und geheimdienstliche Zusammenarbeit zum Aufdecken von Fluchtrouten.



Wegebeziehungen

Bei ihrer Ankunft in Sangatte haben die Flüchtlinge oft eine mehrere Wochen oder Monate lange Flucht hinter sich. Diese wird in der Regel von Fluchthelfern organisiert und kostet bis zu 15.000 Dollar.

Die meisten Flüchtlinge erreichen Calais entweder mit dem Zug (1) und fahren mit dem Taxi nach Sangatte, oder sie werden von Lkws zum Beispiel im Industriegebiet Zones des Dunes abgesetzt (2).

Die im Lager Sangatte untergebrachten Flüchtlinge, die jede Nacht den illegalen Grenzübertritt versuchen, brechen am späten Nachmittag oder abends, oft in kleinen Gruppen, vom Lager (3) auf. Sie laufen auf der Landstraße entweder nach links in Richtung Bushaltestelle Sangatte (1 km) oder nach rechts Richtung Eurotunnel-Terminal (etwa 5 km).

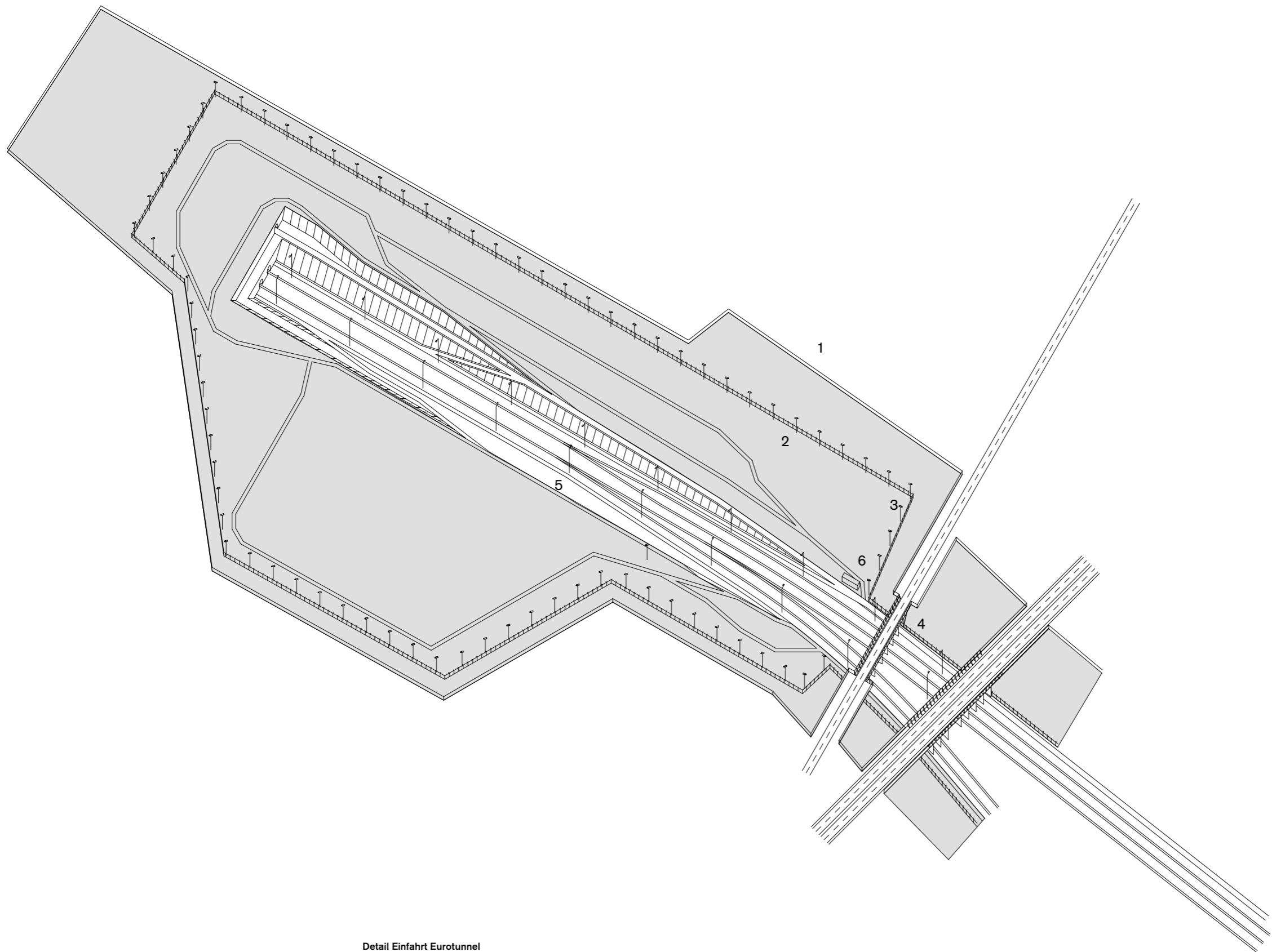
Seitdem die Nachfrage gestiegen ist, fahren von Sangatte (4) drei Busse zwischen 16:30 und 17:30 zum Bahnhof in Calais (1).

Von hier aus laufen die Flüchtlinge weiter in Richtung Fährhafen (5). Zum Industriegebiet Zones des Dunes (2) und den benachbarten Automatentankstellen und Lkw-Parkplätzen sind es gut drei km.

Vom Bahnhof aus läuft man circa 4 km zur ELF-Tankstelle an der Autobahnausfahrt (6) und 8 km zur nächsten Raststätte an der A16 (7). Von Sangatte ist es ein vierstündiger Fußmarsch, den einige auch entlang der Autobahn zurücklegen.

Die Flüchtlinge, die durch den Eurotunnel gelangen wollen, laufen auf der Landstraße in Richtung Coquelles (8). Viele überqueren auf dem Weg zum Terminal zu Fuß die Autobahn. Wer zum Beispiel zu den SNCF-Gütergleisen (9) will, muss mit zusätzlichen fünf Kilometern Fußmarsch das ganze Terminalgelände umrunden.

Die Flüchtlinge, die jede Nacht auf dem Eurotunnelgelände aufgegriffen werden, bringt die Polizei in Bussen wieder zurück ins Lager nach Sangatte. Viele Flüchtlinge begeben sich nach der gescheiterten Flucht freiwillig zu den Polizeibussen (10), die auch »les taxis bleus« genannt werden.



Detail Einfahrt Eurotunnel

Maschendrahtzaun, verstärkt mit Stacheldraht und stellenweise mit Klingendrahtrollen (1), elektrischer Zaun (2), Scheinwerfer und Videokameras (3), Schutzvorrichtung aus Metall zu beiden Seiten der Brücken, teilweise mit Klingendrahtrollen verstärkt (4), Scheinwerferbeleuchtung (5), Aufsichtsposten (6)

Sangatte

Rechtliche Hintergründe

Der Status der Flüchtlinge und des Lagers in Sangatte sind noch ungeklärt und von französischer Seite gab es bislang keine Initiative, die Flüchtlinge auszuweisen oder eine dauerhafte Lösung für ihren Aufenthalt zu finden. Die Information über Asyلمöglichkeiten in Frankreich wird im Lager sogar aktiv verhindert.

Großbritannien ist innerhalb Europas ein bevorzugtes Land für Asylsuchende und illegalisierte Migranten. Der Zugang zum Asylverfahren ist unbürokratischer und die Sozialleistungen waren bisher besser als beispielsweise in Frankreich. Als Asylgrund wird auch die Verfolgung durch nichtstaatliche Gruppen anerkannt, es gibt die Möglichkeit, eine Universität zu besuchen, und schon nach sechs Monaten können Asylbewerber eine Arbeits-erlaubnis bekommen. Auch für illegale Migranten bestehen hier bessere Arbeitsmöglichkeiten, zudem gibt es keine allgemeine Ausweispflicht **(1)**.

Eine größere Rolle spielen aber oft die bestehenden familiären Bindungen der Zuwanderer, sprachliche Gründe und der kulturelle Hintergrund: Aus der Geschichte der ehemaligen Kolonialmacht ergeben sich noch immer enge Beziehungen zu bestimmten Herkunftsländern und eine für Migranten offenere Gesellschaftsstruktur.

Die Visumsbedingungen **(2)** Großbritanniens zwingen jedoch alle Asylsuchenden zur illegalen Einreise. Dafür ist der Landweg über den Kontinent die erfolgversprechendere Methode, da bei der Ankunft auf einem englischen Flughafen verkürzte Verfahren und die schnelle Abschiebung an den Abflugsort drohen **(7)**.

Da sich Großbritannien an zentralen Regelungen des Schengener Vertrages **(3)** nicht beteiligt hat, bestehen auch weiterhin Grenzkontrollen nach Frankreich, während an den Binnengrenzen der Schengen-Staaten für den Personenverkehr keine Kontrollen mehr vorgesehen sind.

Flüchtlinge aus Sangatte, die erfolgreich den Ärmelkanal passiert haben, können nicht direkt nach Frankreich zurückgewiesen werden, da es zwischen Frankreich und Großbritannien keine bilateralen Verträge **(5)** gibt, die Frankreich zu einer Rücknahme der Flüchtlinge zwingen. Nach dem Dubliner Übereinkommen **(4)** könnte Großbritannien die Flüchtlinge allenfalls in das EU-Mitgliedsland zurückweisen, in dem sie das Territorium des EU betreten haben. Das kann ihnen aber in den meisten Fällen nicht nachgewiesen werden.

Die Sanktionierung von Beförderungsunternehmen **(6)** zwingt die Fährunternehmen, Lkw-Spediteure und die Eurotunnelgesellschaft, selbst dafür zu sorgen, keine

Passagiere ohne gültige Einreisepapiere von Calais nach Großbritannien zu befördern, da ihnen sonst hohe Geldstrafen drohen. Das hat für die privaten Gesellschaften hohe Kosten für Kontrolle und Sicherheit zur Folge, sie müssen in Eigenleistung die hoheitlichen Aufgaben der britischen Grenzsicherung übernehmen.

Obwohl auch Großbritanniens Wirtschaft die illegalen Arbeitskräfte braucht, will das Land seine Grenzen stärker abdichten, sein Asylrecht einschränken und die Sozialleistungen für Asylbewerber immer weiter abbauen **(1)**. Am 12. Juli haben sich die Innenminister von England und Frankreich darauf geeinigt, das Lager in Sangatte bis Anfang 2003 zu schließen. Im Gegenzug will Großbritannien schon im Herbst mit der Verschärfung der Einwanderungsgesetze beginnen, um seine Attraktivität für Flüchtlinge zu vermindern. Darüber hinaus wurde eine engere technische Zusammenarbeit im Bereich der Grenzsicherung vereinbart.

(1) Europäisches Asylrecht

In den einzelnen EU-Mitgliedsländern gibt es immer noch sehr unterschiedliche asylrechtliche Bestimmungen und Praktiken. Das reicht von Asylgründen und Anerkennungs-raten über Sozialleistungen und Arbeitsrecht bis hin zur Abschiebepaxis.

Die angestrebte »Harmonisierung« des Asylrechts innerhalb der EU wurde bislang kaum realisiert. Aufgrund der Entwicklung immer schärferer Asylgesetze in den einzelnen Ländern und des Einstimmigkeitsprinzips im Europäischen Rat ist die Angleichung des Asylrechts nur auf dem restriktivsten Niveau möglich.

(2) Visumspflicht

Eine Visumspflicht zur Einreise in die EU besteht für die Bürger aus über 130 Nicht-EU/Schengen-Ländern, einschließlich quasi aller Herkunftsländer von Asylsuchenden. Zu den Bedingungen der Visumserteilung gehören ein berechtigter Einreisegrund (Tourist, Geschäftsreise, Studium o.ä.), das Reiseziel (Gastgeber oder Einladungsschreiben), der Nachweis von Hin- und Rückflugticket sowie von genügend Geld oder Travellercheques. Im Zweifel können Bürgerschaften oder andere Sicherheiten gefordert werden. Bei Verdacht auf eine mögliche Asylantragstellung wird das Visum abgelehnt.

(3) Schengener Übereinkommen

Das Schengener Übereinkommen wurde 1985 von Frankreich, Deutschland und den Benelux-Staaten in Schengen (Luxemburg) unterzeichnet. Es sieht den schrittweisen Abbau der Kontrollen an den gemeinsamen Binnengrenzen und die Einführung des freien Personenverkehrs innerhalb dieser Länder vor. Gleichzeitig soll die Sicherung der Außengrenzen verstärkt werden.

Im ergänzenden Durchführungsübereinkommen wurden 1990 die dafür nötigen Voraussetzungen geklärt. Die Einreisevorschriften für Ausländer wurden mit einem gemeinsamen Schengen-Visum vereinheitlicht. Um den Kontroll-

Defizit an den Binnengrenzen auf dem Gebiet der Kriminalität und der illegalen Einreise auszugleichen, wurde eine polizeiliche und justizielle Zusammenarbeit beschlossen. Es entstanden weitreichende Überwachungs- und Informationssysteme, wie z.B. die Datenbank Schengener Informationssystem (SIS), die EU-weite Personen- und Sachdaten umfasst und mittlerweile hauptsächlich zur Identifikation von Asylsuchenden und illegalisierten Migranten dient. Seit 1990 haben sich dem Abkommen die meisten EU-Staaten (außer Großbritannien und Irland), sowie Island und Norwegen angeschlossen. Die Bestimmungen sind für die einzelnen Beitrittsländer zwischen 1995 und 2001 in Kraft getreten. Mit dem Amsterdamer Vertrag wurden diese Beschlüsse in die EU-Strukturen integriert.

(4) Dubliner Übereinkommen

In der Bestimmung des für einen Asylantrag zuständigen Mitgliedsstaates hat das Dubliner Übereinkommen die Schengener Regelungen abgelöst. Am Dubliner Übereinkommen sind alle EU-Mitgliedstaaten beteiligt. Für den Asylantrag eines Flüchtlings soll demnach der EU-Staat zuständig sein, der sein Visum ausgestellt hat oder seine illegale Einreise in die EU nicht verhindert hat. Um die Beweisführung, durch welches Land der Asylbewerber die EU betreten hat, zu erleichtern, gibt es einen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten, wie z.B. das EURODAC-System zum Vergleich der Fingerabdrücken von Asylbewerbern und illegal Eingereisten. Ist das Eintrittsland geklärt, können die anderen Staaten mit Übernahmeersuchen den jeweiligen Asylbewerber an dieses Land zurückweisen. Das benachteiligt besonders klassische Transitländer wie z.B. Italien und Griechenland.

(5) Bilaterale Verträge

Rückübernahmeabkommen sind bilaterale Verträge zwischen EU-Mitgliedsstaaten und Drittstaaten (Herkunfts- oder Transitländern). Diese bestimmen, dass alle Migranten, bei denen festgestellt werden kann, dass sie aus diesem Land kommen oder durch dieses Land eingereist sind, direkt dorthin zurückgewiesen werden können, da dieses Land pauschal als »sicher« gilt. In der Regel erhalten die Länder im Gegenzug für ihre Kooperation finanzielle Gegenleistungen oder technische Hilfe.

(6) Sanktionierung von Beförderungsunternehmen (Carriers' Liability)

Beförderungsunternehmen wie Fluglinien oder Reedereien werden dazu verpflichtet, für die von ihnen beförderten Passagiere ohne Visum oder gültige Papiere eine pauschale Strafgebühr zu zahlen. Das zwingt die Unternehmen zu selbsttätigen Sicherungsmaßnahmen und gründlicheren Kontrollen ihrer Fahrgäste und führt in vielen Fällen zur rassistischen Diskriminierung äußerlich verdächtiger Personen.

(7) Flughafenverfahren

Das Flughafenverfahren betrifft Asylbewerber, die auf dem Luftweg aus so genannten »sicheren Herkunftsländern« oder ohne Papiere einreisen und bei der Grenzbehörde um Asyl nachsuchen. Der Asylantrag wird im Transitbereich des

Flughafens im Eilverfahren bearbeitet. Im Falle der Ablehnung kann nach wenigen Tagen die Abschiebung in den Staat des Abflugortes erfolgen.

(8) Freizügigkeit

Das Schengener Übereinkommen und seine Folgeverträge zielen auf die Freizügigkeit innerhalb der EU. Diese Freizügigkeit gilt nur für die Bürger der beteiligten Staaten und für Bürger aus Drittländern, die ein gültiges Schengen-Visum besitzen. Der Wegfall der Grenzkontrollen im Schengener Raum wurde aber nicht vollständig realisiert oder wird zeitweise außer Kraft gesetzt. Zudem wurde er durch umfangreiche andere Überwachungsinstrumente wie das SIS oder EURODAC-System kompensiert, die in Zukunft die illegalisierte Migration innerhalb der Union kontrollierbar machen. Asylbewerber haben nach dem Dubliner Übereinkommen nicht die Freiheit, sich das Land für ihren Aufenthalt auszusuchen. In Deutschland besteht für Asylbewerber zusätzlich die Pflicht, im nahen Umkreis ihrer zuständigen Behörde zu bleiben (Residenzpflicht).

(9) Außengrenzen

Die Abschottung der EU-Außengrenzen wurde gleichzeitig mit der Freizügigkeit innerhalb des Schengener Raums vorangetrieben. Die technische Aufrüstung umfasst zum Beispiel den Einsatz von Grenzsoldaten, Wachtürmen, Nacht-sichtgeräten, Hubschraubern und Patrouillenbooten. Die »illegale« Migration und die Organisationen, die sie ermöglichen, wurden zunehmend kriminalisiert und bekämpft. Durch das Dubliner Abkommen haftet jedes EU-Land selbst für die Durchlässigkeit seiner Grenzen. Dichte Außengrenzen und verschärfte Visa-Regelungen der EU-Nachbarstaaten sind auch ein wichtiges Kriterium für die Kooperation mit oder die Aufnahme in die EU. Gerade erst wurde auf der Innenministerkonferenz in Rom und dem EU-Gipfel in Sevilla eine noch stärkere Bewachung der EU-Außengrenzen und die Einführung einer gemeinsamen Grenzpolizei geplant.

(10) Außenpolitische Maßnahmen

Die EU versucht durch außenpolitische Kooperation mit den einzelnen Herkunftsländern und deren Nachbarländern eine »Regionalisierung der Flüchtlingsaufnahme« außerhalb Europas. Das heißt, Flüchtlinge sollen nahe der jeweiligen Krisenregionen untergebracht und ihre weitere Flucht nach Europa soll verhindert werden. Auf dem EU-Gipfel in Sevilla wurde kürzlich über einen stärkeren politischen oder wirtschaftlichen Druck auf die Herkunfts- und Drittstaaten beraten, die sich in der Rücknahme von Flüchtlingen nicht kooperativ zeigen.

Impressum



Erscheint viermal im Jahr, ein Heft kostet 2,50 EUR.

Alexanderplatz 5
D-10178 Berlin
Telefon 030/ 28098878
eMail:redaktion@anarchitektur.com
www.anarchitektur.com

Herausgeber/Redaktion: Jesko Fezer, Anke Hagemann,
Sabine Horlitz, Sabine Kühnast, Andreas Müller, Katrin Pesch,
Torsten Schröder, Fabian Schwade, Rochus Wiedemer.

Grafik-Design: Till Sperrle

Umschlagfoto: Jacqueline Salmon, Le Hangar 2, Sangatte 2001, Ausschnitt (Originalformat 150 x 185 cm). Courtesy Galerie Michèle Chomette, Paris. Wir danken für die Ermöglichung des Abdrucks.

Lektorat: Stephanie Wurster

Dank an: Joel Loeilleux, Gesa Büttner, Olivier Perrier, ASTA TU Berlin.

Coverdruck: Königsdruck GmbH

Vertrieb: Bestellungen über www.anarchitektur.com und in ausgewählten Buchhandlungen.

ISSN 1610-2789