

Calais

von Thomas Müller vom Blog *JungleOfCalais*, veröffentlicht am 17. Februar 2021

Calais - Großbritanniens externalisierte Grenze

Seit mehr als zwei Jahrzehnten ist die nordfranzösische Hafen- und Grenzstadt Calais Schauplatz der unregistrierten Migration vom europäischen Festland nach Großbritannien.[1] Waren es in den 1990er Jahren häufig Menschen aus den ehemaligen kommunistischen Diktaturen in Osteuropa oder aus den Kriegsgebieten auf dem Balkan, die in Calais strandeten, so waren es danach vor allem Geflüchtete aus Afghanistan und dem benachbarten Pakistan, aus den ostafrikanischen Ländern Sudan, Äthiopien und Eritrea sowie aus Iran und Irak bzw. Kurdistan. Menschen aus diesen Regionen stellen seit den 2000er Jahren den größten Teil der temporären migrantischen Bevölkerung in Nordfrankreich, wenngleich Zahl und Anteil der einzelnen Herkunftsgruppen schwanken. Waren es bis zur Mitte der 2010er Jahre häufig Menschen, die kurz zuvor über das Mittelmeer oder die Balkanroute nach Europa gelangt waren, so nahm danach die Zahl derjenigen zu, deren Anerkennungsverfahren in einem anderen EU-Land - häufig in Deutschland - gescheitert war, und für die Großbritannien bis dahin nicht primäres Migrationsziel gewesen war.



„London calling“: Graffiti am Rand des Big Jungle, mit einem heute zerstörten Banksy-

Mural (Foto: Th. Müller)

Dabei leben nicht alle diese Menschen in Calais selbst, da auch andere Orte als Ausgangspunkt für die Reise nach Großbritannien genutzt werden. Dies sind insbesondere die Kleinstadt Grande-Synthe in der Nähe der Hafenanlagen von Dunkerque, weitere französische, belgische, niederländische und spanische Häfen, Orte in Reichweite der dorthin führenden Autobahnen sowie die Hauptstädte Paris und Brüssel. Calais ist somit das Zentrum eines ausgedehnten Migrationsraumes zwischen (zeitweise) den spanischen Häfen von Bilbao und Santander weit im Südwesten, Luxemburg im Südosten, der belgisch-deutschen Grenze bei Aachen im Osten und dem Hoek van Holland im Norden.

Calais ist zugleich derjenige Ort im historischen Kerngebiet der europäischen Integration, an dem eine Grenze so stark sekuritisiert wurde wie sonst nur an den südlichen und südöstlichen Außengrenzen der EU. Eine Folge dieses Grenzregimes ist der um die Jahrtausendwende begonnene, festungsartige Ausbau der Verkehrswege nach Großbritannien mit Zäunen, Mauern, Überwachungstechnologien, Patrouillen, Bewegungshindernissen und Glacis.

Eine Calaiser Lokalzeitung schätzt allein die Länge der seit 2015 hinzugekommenen Zäune auf 65 Kilometer.[2] Die Auswirkungen dieses Grenzregimes: von 1999 bis 2020 sind 299 Todesfälle dokumentiert worden[3] – mehr als in jedem anderen Grenzraum im Inneren der EU. Außerdem verknappte der Ausbau der Grenzanlagen die gangbaren Migrationspfade und ließ so einen lukrativen Markt für professionelle Schmuggler – *mafias* genannt – entstehen. Bis zum Brexit beschrieb der Begriff einer *Außengrenze im Inneren* diese Situation daher treffend. Seit dem Austritt Großbritanniens aus der EU wurde der Ärmelkanal zu einer EU-Außengrenze im wörtlichen Sinne – eine Außengrenze allerdings, an der ausschließlich Ausreisen verhindert werden.

So wie die EU ihre Außengrenze in ihr geographisches Vorfeld hinein, etwa nach Nordafrika, externalisiert und dabei das Meer als natürliche Barriere nutzt, hat auch Großbritannien die Bekämpfung der Migration auf französisches Gebiet externalisiert, wobei der Ärmelkanal wie eine Art Mittelmeer im Kleinen fungiert. Hier wie dort bewirkt dies nicht ein Ende der Migration, sondern zwingt Migrierende zu einem längeren Aufenthalt in Grenznähe und zur Suche nach noch gangbaren Migrationspfaden, auch wenn diese riskant oder kostspielig sind. Diese Menschen errichteten in den ausgehenden 1990er Jahren erstmals

notdürftige Camps in Calais. Mit der Verstetigung solcher Provisorien begann eine Geschichte, die als *Jungle von Calais* internationale Aufmerksamkeit erlangen sollte.

Der Big Jungle von Calais

Der Name *Jungle* entstand in den späten 2000er Jahren. Er leitete sich von einem für damalige Verhältnisse großen Camp in einem Wald - paschtunisch: *djangal/dzhangal* - ab und ist bis heute in den Namen zahlreicher Camps präsent, wobei eher größere, komplexere oder auch multiethnische Siedlungsplätze so bezeichnet werden.



Eines von mehreren sudanesischen Wohngebieten im Jungle vor der Räumung im Oktober 2016 (Foto: T. Müller)

Lebten in den frühen Jungles einige hundert, teils rund tausend Personen, so wuchs ein bestimmtes Camp, das durch staatliche Interventionen geschaffen worden war, im Frühjahr 2015 binnen kurzer Zeit zu einer Zelt-, Hütten- und Containersiedlung mit mehreren tausend Bewohner*innen an, in der anderthalb Jahre später über 10.000 Menschen leben sollten, darunter viele, die während eines Asylverfahrens in Frankreich obdachlos waren oder den Zugang zum französischen Asylsystem suchten. Während die Behörden die Siedlung nach dem Brach- und Deponiegelände, auf dem sie sich befand, *La Lande* nannten, wurde sie in der Öffentlichkeit zum Inbegriff des *Jungle von Calais*; auch in der

retrospektiven Bezeichnung als *Big Jungle* spiegelt sich ihre Dynamik.[4]

Der Big Jungle bestand teils aus staatlich installierten Einrichtungen: einem Tageszentrum mit Zugang zu Mahlzeiten, Strom und Sanitäreinrichtungen (aber ohne Unterkünfte), einem Bereich zur Unterbringung von Frauen und minderjährigen Kindern sowie einem Containerlager für Menschen, die Zugang zum französischen Asylsystem suchten. Der größte Teil der Bewohner*innen lebte jedoch in einem „informellen“, aber staatlich „tolerierten“ Bereich, für den die Behörden lediglich eine primitive Infrastruktur aus Wasserstellen, Waschplätzen, Mobiltoiletten, Müllcontainern und Straßenlaternen bereitstellten und eine Art indirektes Management einzurichten versuchten. In dieser Doppelstruktur aus Lager und Camp glich der Big Jungle dem Lager von Moria vor dessen Brand im September 2020.



Einer von rund 70 gewerblichen Betrieben im Jungle (Foto: T. Müller)

Die Versorgung der Bewohner*innen lag daher größtenteils in den Händen der Exilierten selbst oder wurde durch lokale zivilgesellschaftliche Organisationen, professionelle NGOs und eine Vielzahl spontan entstehender Initiativen geleistet. So entstanden im Big Jungle informelle Gewerbe, Infrastrukturen und Institutionen, darunter rund 70 Restaurants, Läden, Cafés und andere gewerbliche Betriebe, mehrere Moscheen und Kirchen sowie mehrere informelle Schulen, Jugend-, Freizeit- und Kultureinrichtungen, eine Rechtsberatung, medizinische und psychologische Anlaufstellen und ein geschütztes Viertel für Frauen und Familien mit Kindern. Eine solche Ausdifferenzierung hatte bereits in

einigen vorausgegangenen Jungles und Squats eingesetzt, nie jedoch in einer solchen Komplexität und Verdichtung. Diese Entwicklung lässt sich als Urbanisierungsprozess verstehen, als begonnene Transformation des Big Jungle zu einer migrantischen Stadt inmitten Europas. Dieses Verständnis des Jungle als Stadt wurde etwa durch den Migrationsforscher Michel Agier und den Architekten Cyrille Hanappe analysiert, in den globalen Kontext informeller Urbanisierung eingeordnet und als eine Alternative zu hermetischen Lagerstrukturen verteidigt.[5]

Der Big Jungle war zugleich ein eminent politischer Ort. Bereits seine Lage direkt neben der Zubringerautobahn zum Fährhafen bedeutete, dass die meisten Fährpassagiere ihn zu Zeiten des Höhepunkts der „europäischen Migrationskrise“ flüchtig gesehen haben. Zahllose Journalist*innen – auch der aggressiven britischen Boulevardpresse – besuchten den Jungle, wurden von seinen Einwohner*innen jedoch zunehmend als Belastung wahrgenommen: *We are not animals, and the Jungle is not a zoo!* Gleichzeitig banden die zahlreichen politischen, schulischen, religiösen, kulturellen, künstlerischen, medialen und akademischen Initiativen den Jungle in ihre jeweiligen Netzwerke ein und machten ihn so zum Bezugspunkt und Laboratorium zivilgesellschaftlichen Handelns. Der Aktivist und Künstler Zimako Mel Jones schlug nach dem Aufbau einer informellen Schule programmatisch vor, den Jungle aufgrund der kolonialen und rassistischen Konnotationen dieses Begriffs in „Forum“ umzubenennen, da er zu einem solch öffentlichen Ort geworden sei.

All dies relativiert nicht, dass die Lebensbedingungen im Jungle zu jeder Zeit prekär waren. Es bestanden permanente Mangelversorgung, ökonomische und sexualisierte Ausbeutungsverhältnisse und Kriminalität bis hin zu Tötungsdelikten. Auch kam es mehrfach zu kollektiven Gewaltakten, etwa als im Mai 2016 ein großes sudanesisches Wohnviertel von einigen afghanischen Bewohnern niedergebrannt wurde, ohne dass die französische Polizei eingriff. Diese Probleme spiegeln sich auch in einer Reihe empirischer Untersuchungen durch die britische Initiative *Refugee Rights Europe*, die u.a. nach Gewalterfahrungen und Ängsten fragte.[6] In diesen Befragungen zeigt sich jedoch, dass die Leute in erster Linie die Polizei fürchteten und zumeist auch selbst Polizeigewalt erfahren hatten. Menschenrechtsverletzungen durch die Polizei, insbesondere die omnipräsenten *Compagnies Républicaines de Sécurité* (CRS), wurden und werden von Aktivist*innen,[7] internationalen NGOs[8] und

staatlichen Stellen wie dem *Défenseur des droits*[9] dokumentiert und angeprangert, finden jedoch unvermindert statt.

Dieser Rückblick auf den Big Jungle ist wesentlich, um die Situation nach seiner Räumung im Oktober 2016 zu verstehen: Hatten die Behörden diesen Ort gezielt geschaffen, um die Exilierten aus dem öffentlichen Raum der Stadt zu entfernen, ihre verstreuten Lebensorte aufzulösen und sie stattdessen sieben Kilometer vom Zentrum entfernt an einem gemeinsamen Ort zu konzentrieren, so hatten sie offenbar nicht antizipiert, welche Anziehungskraft und Dynamik der Big Jungle entfalten würde. Seine Räumung wurde zu einer logistischen Großoperation, in deren Verlauf der größte Teil der Bewohner*innen in spezielle Aufnahme- und Orientierungszentren (*Centre d'accueil et d'orientation*; CAO) gebracht wurden, die in fast ganz Frankreich mit Ausnahme der Gegend um Calais eingerichtet worden waren. Ein Teil der unbegleiteten Minderjährigen, die Verwandte in Großbritannien besaßen und teils zusätzliche Alters- und Nationalitätskriterien erfüllen mussten, durfte legal nach Großbritannien einreisen, doch beendete die britische Regierung diese Möglichkeit rasch wieder.

Die Polizei konzentriert sich seit der Räumung auf die Bekämpfung sogenannter „Fixierungspunkte“ (*points de fixation*). Dieser Terminus bezeichnet Orte neu entstehender Camps, die frühzeitig und wiederholt geräumt werden, oft verbunden mit der Wegnahme oder Zerstörung von Zelten, Planen und anderem persönlichem Besitz, was wiederum fortdauernden Stress, Unsicherheit und Schlafentzug bei den betroffenen Menschen erzeugt. Auf rechtlicher Ebene verwehren frühzeitige und wiederholte Räumungen den Betroffenen die Möglichkeit, vor Gericht eine provisorische Duldung ihres Lebensortes anstreben zu können. Das übergeordnete Ziel der staatlichen und kommunalen Akteure war und ist, zu verhindern, dass so etwas wie der Big Jungle jemals wieder entstehen kann.

Calais als „hostile environment“

Die britische Innenministerin und spätere Premierministerin Theresa May prägte 2013 den Begriff der „hostile environment“, die es für „illegal migrants“ zu erzeugen gelte.[10] Das Vorgehen der französischen Behörden gegen die „Fixierungspunkte“ lässt sich als Umsetzung dieser Forderung auf französischem Boden begreifen.

Erwartungsgemäß hat die Zerstörung des Big Jungle das Migrationsgeschehen in Calais nicht beendet. Im Winter nach der Räumung lebten einige hundert der nach Calais zurückkehrenden oder neu eintreffenden Menschen ohne jeglichen Schutz unter den Brücken der Innenstadt, unter Balkonen, in Parks und selbst im Straßenbegleitgrün. Im Rahmen ihrer Taktik gegen die „Fixierungspunkte“ duldet die Polizei den Gebrauch von Zelten und Schutzplanen nicht, sodass die Menschen mitunter ihre Schlafsäcke und Thermofolien mit sich tragen mussten. Im gleichen Winter 2017 behinderte die konservative Bürgermeisterin Natacha Bouchart aktiv die Hilfeleistungen humanitärer Organisationen. Landesweit bekannt wurde der groteske Versuch, die Bereitstellung von Duschen durch *Secours Catholique*, die französische Caritas, zu verhindern, indem die Bürgermeisterin die Zufahrt zu deren Sozialzentrum durch einen Müllcontainer blockieren ließ.



Iranisches Camp im Dezember 2018 (Foto: Th. Müller)

In den folgenden Jahren stieg die Zahl der Exilierten zunächst auf eine Größenordnung zwischen 400 und 700 Menschen in Calais und einer meist etwas geringeren Zahl in Grande-Synthe und in Brüssel. Sehr langsam bildeten sich winzige Camps und Treffpunkte, die von den zivilgesellschaftlichen Organisationen regelmäßig angefahren wurden, um Mahlzeiten und Hilfsgüter zu verteilen und den Zugang zu medizinischer und rechtlicher Hilfe zu ermöglichen. Versuche der Behörden, auch dies zu unterbinden, mündeten in einem Rechtsstreit, an dessen Ende der Staatsrat als oberstes französisches Gericht die Inhumanität der Lebensbedingungen in Calais bestätigte und die Behörden

verpflichtete, Unterkünfte bereitzustellen und eine humanitäre Grundversorgung zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund beauftragte die Präfektur die Hilfsorganisation *La vie active*, die bereits das Tageszentrum und das Containerlager im Big Jungle betrieben hatte, mit der Bereitstellung von Trinkwasser, Mahlzeiten und Sanitäreinrichtungen. Außerdem bot sie freiwillige Transfers in spezielle Unterkünfte (*Centres d'Accueil et d'Examen des Situations*; CAES), die sich wie die CAOs außerhalb von Calais befanden. Als Variante dieser Unterbringung entwickelte sich ein spezieller Typus vermeintlich humanitärer Räumungen: Bei diesen sogenannten *mise à l'abri*-Operationen werden die Bewohner*innen der Camps in der Regel zwangsweise in ein CAES gebracht, aus dem sie zumeist umgehend wieder zurückkehren. Nach der Wegnahme ihrer Zelte befinden sie sich dann in einer noch prekäreren Situation.



Als humanitäre Maßnahme deklarierte Räumung in der Innenstadt von Calais im Januar 2021 (Foto: Human Rights Observers)

Bis 2018 entstand im Industriegebiet *Zone des dunes* ein gemeinsamer Treffpunkt mit einigen kleinen Camps. In diesem Industriegebiet hatte sich seit den 1990er Jahren ein großer Teil des Calaiser Migrationsgeschehens abgespielt, da es in Reichweite des Hafens liegt und zahlreiche Infrastrukturen für den Lastkraftverkehr umfasste, die später größtenteils geschlossen wurden; auch der Big Jungle hatte unmittelbar neben der *Zone des dunes* gelegen. Als der neu entstandene Treffpunkt im März 2019 geräumt wurde, wurde das Gelände mit einem massiven Zaun abgesperrt. Wie sich später herausstellen sollte, war dies

der Beginn einer Umzäunung aller besiedelbaren Flächen der *Zone des dunes* und der angrenzenden kleinen Wälder bis zum Jahr 2020.

In der Zwischenzeit unterhielt *La vie active* an der Rue des Huttes, einer Straße am anderen Ende der *Zone des dunes* unweit des früheren Big Jungle, eine Anlaufstelle mit Zugang zu Trinkwasser, Mahlzeiten und Sanitäreinrichtungen. Im Umkreis dieser Anlaufstelle errichteten Exilierte unterschiedlicher Nationalität nun mehrere neue Camps, die 2019/20 ein beträchtliches Gebiet in Anspruch nahmen und allgemein als neuer Jungle bezeichnet wurden. Die Zahl der Migrant*innen stieg in Calais auf 1.000 oder mehr Personen, von denen die meisten im Jungle lebten. Hinzu kamen einige kleinere Camps, u.a. auf einem Brachgelände am Krankenhaus von Calais.



Räumung eines eritreischen Camps im 48-Stunden-Turnus im Herbst 2020, im Hintergrund die Hochsicherheitsmauer an der Zubringerautobahn zum Fährhafen (Foto: Human Rights Observers)

Das Vorgehen der Polizei gegen die „Fixierungspunkte“ endete damit nicht, veränderte aber seinen Charakter, denn statt eines neu entstehenden Camps wurden nun auch der Jungle und die übrigen Camps im Abstand von meist 48 Stunden geräumt: Bei diesen grotesken Operationen durchkämmten Beamt*innen das Gelände, aus dem die Bewohner*innen ihre Zelte und ihren Besitz dann um einige Meter verrücken oder auf die nächste Straße in Sicherheit bringen mussten – sich also gewissermaßen selbst räumten –, um nach dem Ende der Operation wieder zurückzukehren, bis sich die gleiche Prozedur nach zwei Tagen wiederholen würde. Kontinuierlich praktiziert, verhinderte dies die Herausbildung festerer Unterkünfte und Infrastrukturen, wie es sie im Big Jungle

gegeben hatte, hielt die Prekarität der Lebensbedingungen aufrecht und etablierte eine Routine wiederkehrender Demütigung. Für die Jahre 2019 und 2020 registrierte die Initiative *Human Rights Observers* in Calais 961 bzw. 973 Räumungen, von denen die meisten auf diese Weise abliefen.[11]



Umzäunung des Jungle-Geländes im Industriegebiet Zone des dunes nach der Räumung im Juli 2020. (Foto: Th. Müller)

Am 10. und 11. Juli 2020 ließ der französische Innenminister Gérald Darmanin den neuen Jungle räumen, dessen Gelände nun ebenfalls umzäunt wurde.[12] Die Räumung gehörte zu den symbolischen ersten Amtshandlungen des konservativen Ministers und schuf die Bühne für ein Treffen mit seiner britischen Amtskollegin Priti Patel am 12. Juli in Calais, in dem es vor allem um die Bekämpfung klandestiner Bootspassagen gehen sollte. Ein Teil der Exilierten siedelte sich auf dem Brachgelände am Krankenhaus an, der *Hospital Jungle* aber wurde am 29. September 2020 ebenfalls massiv geräumt.[13] Danach rückte das Gelände des Forts Nieulay am anderen Ende von Calais in den Fokus der Behörden.[14] Im Vorfeld des Brexit versuchten Migrant*innen von dort aus, ein Versteck in einem der Lastwagen zu finden, die sich dort besonders häufig stauten.

Zu den Verschärfungen Darmanins gehörte auch ein Verbot von Essensausgaben oder Lebensmittelverteilungen in bestimmten Teilen von Calais, sofern diese nicht im staatlichen Auftrag durchgeführt wurden.[15] *La vie active* wurde dadurch faktisch zur einzigen Organisation, der Hilfeleistungen in allen Teilen Calais' erlaubt blieben. Das Verbot wurde am 11. September 2020 zunächst befristet erlassen und seither regelmäßig verlängert und räumlich ausgeweitet. Die

Gewährung oder Nichtgewährung humanitärer Hilfe diene nun verstärkt dazu, Druck auf die rund 700 zu dieser Zeit in Calais lebenden Exilierten auszuüben und ihre Anwesenheit in den verschiedenen Teilen der Stadt zu regulieren.

Die Corona-Pandemie hat die Lage der Exilierten indessen kaum verändert.[16] Während der beiden *Confinements* (Ausgangssperren) im Verlauf der ersten und zweiten Welle wurden die Bewohner*innen der Camps zwar von den Behörden über Hygieneregeln, *social distancing* und Ausgangsbeschränkungen unterrichtet, doch gingen die alltäglichen Räumungen, die Zerstörung von Zelten und die Wegnahme persönlichen Eigentums unverändert weiter. Auch massive Polizeigewalt wurde während dieser Phasen dokumentiert, darunter die schwere Kopfverletzung eines eritreischen Mannes durch ein Gummigeschoss am 11. November 2020.[17] Gleichzeitig nutzten die Behörden die Ausgangsbeschränkungen dazu, die Dokumentation solcher Einsätze zu behindern.



Ein winziges sudanesisches Camp unter einer Brücke in Calais, aufgenommen am 03. Februar 2021. Auch dieses Camp ist von einer Räumung bedroht (Foto: Julia Druelle)

Rasch wurde deutlich, dass die Behörden in Calais nicht auf die Pandemie vorbereitet waren, nicht auf angemessene Unterkünfte zurückgreifen konnten

und die zivilgesellschaftlichen Organisationen auf sich allein gestellt blieben. Eine Evakuierung erster Bewohner*innen des Jungle wurde daher erst für den 31. März angesetzt, fand jedoch nach dem Bekanntwerden von fünf Infektionsfällen nicht statt. Im April folgte dann eine freiwillige und befristete Unterbringung in eigens dafür geschaffenen Unterkünften außerhalb von Calais mit einer Kapazität von 450 Plätzen, aus denen manche aber nach kurzer Zeit wieder zurückkehrten. Währenddessen hatte das Confinement einen teilweisen Zusammenbruch der Versorgung mit Mahlzeiten zur Folge und führte kurzzeitig zu Hungersituationen. Die zivilgesellschaftlichen Organisationen gingen nun zur Verteilung von Brennholz und Lebensmitteln zum Selbstkochen über, während die im staatlichen Auftrag handelnde *La vie active* anstelle von Mahlzeiten Lunchpakete verteilte. Aus Grande-Synthe, wo die Behörden ähnlich mit der Situation verfahren, liegen Berichte über katastrophale gesundheitliche Situationen zu Beginn der Pandemie vor. Während des zweiten Confinement im Herbst richtete die Präfektur Anfang November 2020 erneut gesonderte Unterkünfte ein, hinzu kamen Suchfahrten nach offensichtlich kranken Personen. Zu Versorgungsengpässen wie im Frühjahr kam es bis Jahresende 2020 nicht mehr.

Die Etablierung der Kanalroute

Immer wieder hat es in den vergangenen zwanzig Jahren Versuche gegeben, den Ärmelkanal in kleinen Booten oder sogar schwimmend zu überqueren. Der Kinofilm *Welcome* von 2009 thematisierte dies am fiktiven Beispiel eines jungen Mannes, der nach intensivem Training einen Schwimmversuch unternimmt und stirbt.

Dennoch war bis 2018 der Frachtverkehr der wichtigste Migrationspfad nach Großbritannien. Teils versuchten Exilierte einzeln oder in Kleingruppen, ein Versteck in, auf oder unter einem Lastwagen oder einem Zug zu finden. Häufig dienten Verkehrsinfrastrukturen wie Rastplätze und Tankstellen hierfür als Ausgangspunkte. Mit der zunehmenden Sekuritisierung der Verkehrswege wurden diese Anlagen geschlossen, verlegt oder umzäunt, was sie für die Exilierten zu einem knappen Gut machte. Zum einen eigneten sich nun Gruppen und kommerzielle Schmuggler den Zugang zu solchen Orten an und forderten für den Zugang Gegenleistungen, und zum anderen verlagerte sich das Geschehen entlang der Autobahnen weit in das Landesinnere, so beispielsweise an die Autobahn Brüssel-Oostende, in den Großraum Lüttich und nach Luxemburg. Eine

Variante dieser Migrationstechnik nutzt Verkehrsstaus an den Zufahrten zum Kanaltunnel und zu den Häfen oder erzeugt diese durch Hindernisse oder das Laufen auf die Fahrbahn selbst. Eine der gefährlichsten Techniken war das Springen von Brücken auf fahrende Lastwagen. Immer wieder kam und kommt es in diesen Kontexten zu schweren Verletzungen und zu Todesfällen auf der Fahrbahn, auf Bahnanlagen und in Frachträumen; unter den dokumentierten Todesfällen sind dies die häufigsten Todesursachen.

Solche Techniken bedeuten auch, über lange Zeiträume viele vergebliche und riskante Versuche zu unternehmen und selbst hierfür mitunter Geldzahlungen in Höhe von einigen hundert Euro leisten zu müssen. Eine Alternative bieten kommerziell angebotene Schleusungen, die beispielsweise mithilfe kooperierender Lastwagenfahrer*innen durchgeführt werden und deren Preis meist mit rund 5.000 Euro angegeben wird.

Im Oktober 2018 begann eine neue Entwicklung, die in den folgenden Jahren eine ähnlich hohe Dynamik entfalten sollte wie der Big Jungle in den Jahren bis Oktober 2016: die Zunahme von Bootspassagen. Zunächst passierten vor allem iranische Exilierte – und zwar vor allem diejenigen, die auf dem Luft- und Landweg über Serbien eingereist waren und daher nicht bereits durch eine Schiffspassage traumatisiert waren – den Ärmelkanal auf diese Weise. Sie nutzten in erster Linie motorisierte Schlauchboote (*Dinghies*), die teils legal erworben und teils gestohlen worden waren. Vorbereitet wurden die Passagen teils durch kommerzielle Schmuggler für eine Summe in der Größenordnung von rund 3.000 bis 5.000 Euro, teils aber auch selbstorganisiert in Kleingruppen. Die französischen Behörden reagierten bald, indem sie den Verkauf von Booten und nautischen Utensilien wie etwa Rettungswesten erschwerten und die Öffentlichkeit zur Meldung möglicher Vorbereitungen aufriefen.



Schlauchboot an einem Strand nahe Calais im Januar 2019 (Foto: Julia Druelle)

Die exakte Zahl der Bootspassagiere wird in verschiedenen amtlichen und medialen Quellen unterschiedlich angegeben. Fest steht, dass 2018 etwa 300 Menschen Großbritannien in Booten erreichten, rund 90 Prozent von ihnen in den Monaten Oktober bis Dezember mit einem ersten Höhepunkt während der Weihnachtsfeiertage. In dieser Situation setzte eine populistische Kampagne britischer Boulevardmedien und Politiker*innen ein, die die Ankunft dieser vergleichsweise wenigen Geflüchteten als eine Invasion darstellten und damit ein wirkmächtiges Narrativ des britischen Nationalismus ansprachen. Der damalige Innenminister Sajid Javid wertete die Bootspassagen als „major incident“ und beorderte zwei Patrouillenboote der Border Force vom Mittelmeer in den Ärmelkanal, während das Verteidigungsministerium für die Zeit bis zu ihrem Eintreffen ein Kriegsschiff bereitstellte.[18]

Am 24. Januar 2019 unterzeichneten Javid und sein französischer Amtskollege Christophe Castaner in London einen *Joint action plan [...] on combatting illegal migration involving small boats in the English Channel*. [19] Der Plan regelte die Zusammenarbeit beider Staaten bei search- and rescue-Operationen und bei der Luftüberwachung. Großbritannien stellte Frankreich Gelder für Überwachungsanlagen und Patrouillen auf See, an den Stränden und im

Küstengebiet zur Verfügung. Außerdem zielte der Plan auf die schnelle Abschiebung einer möglichst hohen Zahl von Bootsmigrant*innen nach Frankreich. Die Vorstellung, künftige Bootspassagiere durch eine umgehende Abschiebung abschrecken zu können, hat die britische Politik seither durchgezogen und sollte von Javids Nachfolgerin Priti Patel zur Forderung nach Pushbacks auf See radikalisiert werden.

Im Laufe des Jahres 2019 sollten sich die Bootspassagen als effektivster Migrationspfad durchsetzen: Insgesamt gelang sie je nach Quelle zwischen 1.800 und 2.000 Personen und lag damit um ein Vielfaches über dem Vorjahr. Zu Beginn dieser Entwicklung kam es außerdem zu einem singulären Großereignis: Am 2. März 2019 stürmten zwischen 100 und 200 Bewohner*innen des Jungle auf das Gelände des Calaiser Fährhafens und gelangten teils auf eine Fähre. Das Ereignis wurde weder von Journalist*innen, noch von lokalen Initiativen dokumentiert. Während die Behörden es kurzerhand Schleusern zuschoben, beschrieb ein beteiligter Aktivist aus dem Jungle es uns gegenüber als eine politische Protestaktion, in deren Verlauf die Leute spontan die Gelegenheit wahrgenommen hätten, auf die zufällig offene Fähre zu gelangen. Dabei wären einige Menschen durch Stürze in das aufgewühlte Wasser in Lebensgefahr geraten, während einzelne es entgegen den Angaben der Behörden auf die Insel geschafft hätten. Relevant ist dieses Ereignis vor allem deshalb, weil das Grenzregime hier - wenn auch punktuell - an einem der am stärksten befestigten und überwachten Orte überhaupt in einer kollektiven Aktion durchbrochen werden konnte.

Während des Jahres 2020 erreichten zwischen 8.400 und 8.700 Menschen Großbritannien in kleinen Booten, womit die Gesamtzahl seit 2018 auf knapp 11.000 ansteigt. Auch wenn dies nur einen vergleichsweise kleinen Teil der Einwanderung nach Großbritannien ausmacht (wo 2020 knapp 45.000 Asylanträge gestellt wurden), wurde die externalisierte Grenze damit in einem bislang nicht dagewesenen Maße unterlaufen. Nahezu monatlich meldeten die britischen Medien neue Monats- und Tagesrekorde, mit einem Maximum von knapp 2.000 erfolgreichen Passagen im September bzw. 416 Personen in 28 Booten am 2. September. Zugleich lag die Zahl der monatlichen Passagen mit Ausnahme des Dezembers stets über dem jeweiligen Vor- und Vorvorjahresmonat. Waren die Bootspassagen zu Anfang vor allem eine Angelegenheit iranischer Migrant*innen gewesen, so waren es nun Menschen aus sehr verschiedenen

Herkunftsländern, darunter dem Jemen und verschiedenen westafrikanischen Staaten.

Der wichtigste Grund für die Dynamisierung der Kanalroute war sehr wahrscheinlich die außergewöhnlich große Erfolgsaussicht bei vergleichsweise geringem Risiko. Alle verfügbaren Daten über das Verhältnis gelungener und unterbundener Passagen zeigen: Mehr als die Hälfte der Überfahrten, vermutlich sogar rund 70 Prozent, ist erfolgreich, und auch die Chance, durch ein anschließendes Asylverfahren ein Bleiberecht in Großbritannien zu erhalten, ist ungeachtet der Abschiebedrohungen gut. Zugleich ist die Wahrscheinlichkeit, während einer Bootspassage zu sterben, geringer als etwa im Mittelmeer oder bei Versuchen, auf Lastwagen oder Zügen nach Großbritannien zu gelangen. Als weitere Gründe für den Anstieg der Bootspassagen werden die Verringerung des Frachtverkehrs während der ersten Welle der Corona-Pandemie im Frühjahr 2020 und günstige Wetterbedingungen genannt. Die Überfahrten werden zudem durch die Topographie der französischen Kanalküste erleichtert, die in einem Bereich von etwa 150 Kilometern zwischen Boulogne-sur-Mer und Dunkerque ein verstecktes Ablegen begünstigt, da sie nur mit hohem personellem und technischem Aufwand zu überwachen ist. Die vergleichsweise geringe Zahl von Todesfällen ist auch das Verdienst verlässlich arbeitender Küstenwachen. Lokalzeitungen im Raum Calais berichteten zeitweise wöchentlich über die Rettung von Migrant*innen, die oft schon kurz nach dem Ablegen in Lebensgefahr geraten waren.

Dennoch bergen die Bootspassagen aufgrund des dichten Schiffsverkehrs im Ärmelkanal, der starken Strömungen, des häufigen Nebels und der geringen Wassertemperaturen hohe Risiken. Dies gilt vor allem dann, wenn Menschen auf ungeeignete Boote, Kinderschlauchboote, Eigenkonstruktionen aus Surfbrettern oder Schwimmversuche ausweichen.



Installation an einem Friseursalon im Big Jungle (2016): Schiff mit leeren CS-Gas-Kartuschen (Foto: Th. Müller)

In den Jahren 2018 bis 2020 sind dreizehn Todesfälle[20] bekannt geworden: Am 9. August 2019 stürzte die iranische Doktorandin Mitra Mahrad bei einer Bergungsaktion ins Meer und ertrank. Am 18. August 2019 wurde am belgischen Offshore-Windpark Thorntonback der Leichnam von Niknam Massoud aus dem Irak gefunden, der mit einem aus leeren Plastikflaschen gebauten Schwimmkörper versucht hatte, den Kanal zu durchschwimmen. Am 14. Oktober 2019 entdeckte man am Strand von Le Touquet (Pas-de-Calais) die Leichen von Hussein Mufaq Hussein und Soran Jamal Jalal, die mit einem Schlauchboot verunglückt waren. Am 5. September 2020 starb das neugeborene Kind Aleksandra H. an perinataler Anoxie, nachdem ihre schwangere Mutter, wie diese 2021 in einem offenen Brief schrieb, vor dem Ablegen des Bootes festgenommen worden war, trotz entsprechender Bitten an die Polizei stundenlang keine medizinische Hilfe erhalten habe und das Krankenhaus, das sie später behandelte, eine Notgeburt einleiten musste, das Kind aber nicht mehr retten konnte. Am 19. August 2020 wurde Abdulfatah Hamdallah ertrunken am Stand von Sangatte bei Calais gefunden. Gemeinsam mit einem Freund, der überlebte, hatte er den Kanal in einem Kinderschlauchboot mit Schaufeln als Ruder überqueren wollen. Am 18. Oktober 2020 fand man ebenfalls in Sangatte die Leiche von Behzad Bagheri-Parvin aus dem Iran, der den Kanal allein hatte überqueren wollen. Der bislang größte Unfall geschah am 27. Oktober 2020 vor Loon-Plage: Dort ertranken sieben irakische Kurd*innen aus den Camps von

Grande-Synthe bei Dunkerque. Unter ihnen war die fünfköpfige Familie von Rasul Iran Nezhad und Shiva Mohammad Panahi mit ihren Kindern Anita (9 Jahre), Armin (6 Jahre) und Artin (15 Monate). Diese Todesfälle wurden und werden von der britischen Regierung regelmäßig instrumentalisiert, um eine „Schließung“ der Kanalroute einzufordern und die bestehende Grenzpolitik zu legitimieren.



Ankunft von Geflüchteten im Hafen von Calais nach der Bergung durch die Border Force (Foto: Daniel Zylbersztajn-Lewandowski, 2020)

Im Sommer 2020 wurden die *Channel migrants* zu einem vorherrschenden Thema der britischen Innenpolitik. Der rechtspopulistische Politiker Nigel Farage kreuzte auf dem Kanal, um die vermeintliche Invasion der Insel zu dokumentieren. An der englischen Kanalküste patrouillierten Kleingruppen mit teils rechtsextremem Hintergrund, und britische Jurist*innen, die erfolgreich gegen Abschiebungen von Channel migrants intervenierten, wurden als „activist lawyers“ zur Zielscheibe medialer und politischer Kampagnen, die am 7. September in einer Messerattacke auf einen Anwalt gipfelten. Zugleich jedoch wurden die Boote zum Bezugspunkt solidarischer Politik, die sich etwa in den Initiativen *Watch the Channel* und *Channel Rescue* äußert. Letztere zielt perspektivisch auf die Bereitstellung eines privaten Schiffes, um das Handeln der staatlichen Behörden im Kanal, insbesondere befürchtete Pushbacks, dokumentieren und im Bedarfsfall unmittelbar Hilfe leisten zu können.

Mehrere britische Medien berichteten Anfang Oktober 2020 von Überlegungen im britischen Innenministerium, Pushbacks auf See durchzuführen und Boote durch eine schwimmende Barriere in der Mitte des Ärmelkanals oder sogar durch

den Einsatz einer Wellenmaschine am Eindringen in britische Gewässer zu hindern. Erfolgreiche Bootspassagiere sollten in diesen Gedankenspielen nach dem Vorbild der australischen „Pacific solution“ an entlegenen Orten interniert werden, genannt wurden Inseln im Südatlantik oder ehemalige Bohrplattformen. Solche Szenarien machten Radikalisierungsprozesse der britischen Migrationspolitik deutlich, allerdings in extremer Verzerrung: ein „Grenzregime auf Stereoiden“, [21] wie der Journalist Tobias Müller es charakterisierte.

Währenddessen verhandelte die britische Regierung mit Frankreich über weitere bilaterale Maßnahmen. Großbritannien übte nach eigenen Angaben erheblichen Druck aus, um die erforderliche Zustimmung Frankreichs zu Pushbacks auf See durchzusetzen, scheiterte aber u.a. an französischen Zweifeln an deren Rechtmäßigkeit. Als Patel und Darmanin am 12. Juli 2020 – im Anschluss an die Räumung des Jungle – in Calais ein weiteres Abkommen unterzeichneten, regelte dieses lediglich die „creation of a Franco-British intelligence unit on the issue of migration“ [22] Die Vereinbarung ergänzte bereits bestehende Strukturen grenzpolizeilicher Zusammenarbeit und umfasste den Einsatz von zwölf zusätzlichen Beamt*innen.

Eine neue Vereinbarung vom 28. November 2020 ging erheblich weiter. [23] Sie sagt Frankreich weitere britische Zahlungen in Höhe von 31,4 Millionen Euro zu und zielt auf eine Verdopplung der französischen Landpatrouillen zwischen Boulogne, Calais und Dunkerque, eine weitere Aufstockung der Strafverfolgungskapazitäten und eine weitere technische Aufrüstung („rolling out a new wave of cutting-edge surveillance and detention technology“, „including drones, radar equipment, optronic binoculars and fixed cameras“), um Boote bereits vor dem Ablegen zu identifizieren. Als Ziel dieser Maßnahmen nannte Patel „to eliminate the small boats phenomenon“, also die vollständige Schließung der Kanalroute.

Nach und nach vollzog sich nun also eine Sekuritisierung der Seegrenze, in der nationale britische und bilaterale Maßnahmen ineinander griffen. Die britischen Migrationsforscher Thom Tyerman und Travis Van Isacker fassen die Hauptlinie dieser Entwicklung im Oktober 2020 zusammen. Demnach manifestiert sie sich

„[...] vor allem in der offensichtlichen Militarisierung des Kanals unter dem Ex-Marine Dan O’Mahoney in der neuen Rolle des Clandestine Channel Threat Commander. Eine Flotte aus Küstenpatrouilleschiffen der Border Force und

*Zollschiffen koordiniert sich derzeit mit ihren Kolleg*innen von den französischen Strafverfolgungsbehörden und mit nationalen Küstenwachen auf beiden Seiten des Kanals, um die Boote der Migrant*innen so schnell wie möglich abzufangen. Französische Marine-Kriegsschiffe sind im Einsatz, wenn Royal Navy und Border Force gemeinsame Übungen abhalten. Drohnen der privaten Verteidigungsfirma Tekever (die bald von Elbit ersetzt wird) und des Verteidigungsministeriums ermöglichen neben Einsätzen von Flugzeugen der Royal Air Force eine ständige Luftüberwachung. Zusätzlich zur Lokalisierung von Booten, die gerettet werden müssen, zeigt ein Werbevideo des Innenministeriums, dass das von diesen Drohnen aufgenommene Filmmaterial genutzt wird, um Asylsuchende zu kriminalisieren und Reisende, die ihre Boote steuern, wegen „Ermöglichen der illegalen Einreise“ zu verurteilen.“[24]*

Gleichzeitig versuchte Großbritannien, das Scheitern einer Pushback-Vereinbarung mit Frankreich durch die forcierte Abschiebung von Channel crossers zu kompensieren. Unter dem Namen „Operation Sillath“ bereitete das Innenministerium Sammelabschiebungen von Channel crossers nach Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien und in andere Drittländer vor. Recherchen der Initiative Corporate Watch zeigen,[25] dass den Betroffenen zuvor der Zugang zu Rechtsmitteln erschwert worden war. Mehrfach wehrten sich die Betroffenen durch Selbstverletzungen und Suizidversuche gegen Abschiebung, die dann gewaltsam und mit einem grotesken Aufwand an Sicherheitspersonal durchgeführt wurden. In anderen Fällen gelang es Anwält*innen, die Abschiebeflüge in letzter Minute zu stoppen. Die Abschiebungen erfolgten auf der Basis der Dublin-Regelungen der EU, die für Großbritannien jedoch nur noch bis zum Ende der Brexit-Übergangsphase am 31. Dezember 2020 galten. Von 1.000 im August angekündigten „Sillath“-Abschiebungen dürfte nur ein Teil tatsächlich realisiert worden sein. Die erhoffte Abschreckungswirkung auf potenzielle Bootspassagiere ist wahrscheinlich zu keinem Zeitpunkt eingetreten.

Zugleich zeigt der Umgang mit denen, die in Großbritannien Asyl beantragen, dass das *hostile environment*-Konzept auch im Inneren nach wie vor maßgeblich ist. Ein eindringliches Beispiel ist die Unterbringung von insgesamt mehr als 600 *Channel crossers* in zwei ehemaligen Kasernen ab dem Herbst 2020.[26] Sowohl die Penally-Kaserne nahe des walisischen Tenby als auch die Napier barracks bei Folkestone sind seither wegen vollkommen unzureichender Bedingungen in den Schlagzeilen. Ein Report des britischen Roten Kreuzes hält basierend auf

Interviews in der Penally-Kaserne fest, dass militärische Einrichtungen wegen der traumatischen Erfahrungen vieler Geflüchteter in solchen Umgebungen vollkommen ungeeignet sind.

In den Napier barracks spitzte sich die Lage in kürzester Zeit zu: Innerhalb von vier Monaten kam es dort zu mehreren Protesten und Hungerstreiks, zu Suizidversuchen und einem Großbrand. Erschwerend hinzu kommt, dass diese Art von Unterkünften nicht über ausreichend sanitäre und medizinische Standards verfügt und in Zeiten der Corona-Pandemie nicht mit social distancing- Regeln vereinbar ist. Ein Covid-Ausbruch in den Napier barracks Anfang 2021 unterstreicht dies in drastischer Weise: Von 415 Bewohnern waren mehr als 120 infiziert. Nach Angaben des Kent Refugee Action Network sei das Einhalten des nötigen Abstands nur bei einer Belegung mit bis zu 150 Personen möglich gewesen.

Es ist absehbar, dass die Kanalroute weiterhin frequentiert werden wird. Ihre Sekuritisierung dürfte einerseits den Markt für kommerzielle Schleusungen ausweiten und Menschen andererseits zur Improvisation bewegen, so wie es beispielsweise Abdulfatah Hamdallah mit seinem Spielzeugboot und Niknam Massoud mit seiner Konstruktion aus Plastikflaschen getan hatten. Sollte die erhöhte Kontrolldichte zwischen Boulogne, Calais und Dunkerque zu einer räumlichen Verlagerung führen, so werden die Boote um ein Vielfaches längere und damit riskantere Strecken zurücklegen müssen. Auch ein verstärkter Rückgriff auf Verstecke in Lastwagen dürfte das Risiko von Todesfällen erhöhen. „Weit davon entfernt, die Bootspassagen zu verhindern, Leben zu retten oder Ausbeutung zu beenden, hat diese Art der Grenz-Sekuritisierung [...] den gegenteiligen Effekt,“[27] resümieren Tyerman und Van Isacker.

Das Grenzregime und der Brexit

In den vergangenen Jahren wurde viel darüber spekuliert, welche Auswirkungen der Brexit auf die Exilierten von Calais haben werde. Im Mittelpunkt stand dabei die Erwartung, dass verstärkte Grenz- und Zollkontrollen an den Häfen und am Kanaltunnel zu enormen Rückstaus auf den Autobahnen führen würden, die wiederum gute Migrationsgelegenheiten bieten und zugleich eine weitere Sekuritisierung der Verkehrswege legitimieren würden.

Durch die Vereinbarung einer Übergangsphase zwischen dem eigentlichen EU-Austritt am 31. Januar 2020 und dem 31. Dezember 2020 verschoben sich die möglichen Effekte des Brexit auf den Jahresbeginn 2021. In Erwartung eines No-Deal-Szenarios kam es jedoch bereits ab Oktober 2020 zu einem erhöhten Frachtaufkommen, weil Unternehmen möglichen Zöllen zuvorkommen, bürokratische Verfahren vermeiden und erwartete Versorgungsengpässe durch das Anlegen von Vorräten abfedern wollten. Von Oktober bis Dezember 2020 kam es in Calais daher tatsächlich zu den erwarteten Staus, die von Geflüchteten dann auch für ihre Weiterreise genutzt wurden. Bei Fort Nieulay, einer historischen Festung unweit der Zufahrt von der Autobahn A 16 zu den Verladeanlagen des Kanaltunnels, bildeten sich Camps als Ausgangspunkte für diesen Migrationspfad. Die Behörden reagierten mit Räumungen, vor allem aber mit physischer Gewalt, CS-Gas und dem Einsatz von Hunden gegen Exilierte auf oder an der Autobahn.[28] Am 19. November starb dort der junge Sudanese Mohamed Khamisse Zakaria, dessen Weggefährten später erklärten: „Mohamed died hit by a car while he was trying to escape the police gas from the back of a truck, vehicle of his desire to reach England as soon as possible.“[29]

Was aber bedeutet der Brexit für das Grenzregime als solches?



Hochsicherheitszäune am Fährhafen von Calais
(Foto: Th. Müller)

Ein Blick auf dessen Geschichte zeigt, dass dieses ohnehin weniger auf europäischem Recht, als vielmehr auf bilateralen Vereinbarungen zwischen Großbritannien und Frankreich beruht, die bei Bedarf durch Vereinbarungen mit Belgien ergänzt werden. Außerdem zeigt sich, dass das Grenzregime bis 2019 auf

die Migration mithilfe der Verkehrsinfrastrukturen an Land zugeschnitten war, nicht jedoch auf die See. Offenbar hatte niemand mit der Etablierung der Kanalroute gerechnet.

Historischer Ausgangspunkt der bilateralen Regelungen war die Projektierung des Kanaltunnels, der zum ersten Mal eine ‚trockene‘ Grenze unterhalb des Meeres entstehen ließ. Im Vertrag von Canterbury vom 12. Februar 1986[30] regelten beide Staaten u.a. die vorgelagerte Kontrolle dieser neuen Grenze vor den Tunnelzufahrten des jeweils anderen Staates, also die Externalisierung der britischen Kontrollen auf französisches Territorium und umgekehrt. Vor der Eröffnung des Tunnels regelte das Protokoll von Sangatte am 25. November 1991[31] die genauen Verfahrensabläufe für die Shuttlezüge. Ein Zusatzprotokoll von Sangatte (25. Mai 2000)[32] und der Vertrag von Le Touquet (4. Februar 2003)[33] weiteten die Kontrollen auf die Abfahrtbahnhöfe der Eurostar-Züge in Calais, Paris und Lille bzw. auf die französischen Fährhäfen an der Kanal- und Nordseeküste aus. Ein trilaterales Treffen am 26. September 2002 in Zeebrugge bezog die belgischen Häfen und den Brüsseler Abfahrtbahnhof der Eurostar-Züge in dieses System ein. Beginnend mit dem Fährhafen von Calais setzte ab 2000 die Fortifikation der Verkehrsanlagen ein, deren Kosten bis heute hauptsächlich Großbritannien trägt. Auf dem französisch-britischen Gipfel in Evian folgte am 7. Juli 2009 ein Verwaltungsabkommen,[34] das auf die Institutionalisierung der grenzpolizeilichen Zusammenarbeit zur Bekämpfung der Migration und bei Ermittlungen gegen Schmuggler zielte. In der Folge entstand eine Struktur gemeinsamer Lagezentren, Kommunikationsplattformen und operativer Einheiten mit direkten Kommunikationswegen zu den jeweiligen Innenminister*innen und neuen Finanzierungsinstrumenten. Verschiedene gemeinsame Erklärungen der Jahre ab 2014, insbesondere das Papier *Managing Migratory Flows in Calais* (25. August 2015)[35] aus der Zeit des Big Jungle, belegen eine intensive strategische Abstimmung selbst in scheinbar untergeordneten Bereichen.

Im Kontext der Verhandlungen über das Austrittsabkommen Großbritanniens mit der EU bestätigten beide Staaten diese Fülle von Vereinbarungen mit der Unterzeichnung des Vertrags von Sandhurst am 18. Januar 2018.[36] Der Vertrag weitete das gemeinsame Handlungsfeld abermals aus und begriff es als Element eines viel umfassenderen „Grenzmanagements“, das eine Vielzahl sicherheitspolitischer Funktionen von der Sicherung der vitalen Verkehrsströme bis zur Bekämpfung von Terrorismus umfasste. Bis zu diesem Zeitpunkt

konzentrierten sich die Vereinbarungen ausschließlich auf festes Land. Die ab 2019 folgenden Vereinbarungen zur Bekämpfung der Bootspassagen stellen eine Ausweitung des terrestrischen Grenzregimes auf die See dar, beinhalten jedoch, wie oben gezeigt, weiterhin auch Maßnahmen an Land.

Da es auf solchen zwischenstaatlichen Vereinbarungen beruht, ist das Grenzregime durch den Brexit nicht unmittelbar berührt. Die Transformation einer innereuropäischen Grenze zur EU-Außengrenze tangiert die Exilierten aber sehr wohl indirekt. So lässt sich das britische Politik gegenüber den Channel migrants nicht nur als Reaktion auf eine Entstehung der Kanalroute, sondern auch als Vorbereitung auf die Zeit nach dem Brexit deuten.

Eine weitere Auswirkung des Brexit auf die Grenze zeigte sich in einem Verkehrsmanagementplan der französischen Behörden.[37] Um in der kritischen Phase der zahlreichen Staus die Zufahrten zu den Fährhäfen und zum Kanaltunnel zu entlasten, wurden Lastwagen nun bereits an weniger neuralgischen Autobahnabschnitten im Vorfeld kontrolliert und zurückgehalten. Eine Voraussetzung für diese Vorverlagerung der Frachtkontrollen bilden „intelligente“, also digitalisierte, Grenztechnologien, deren Implementierung durch den Brexit forciert wird.

Die wichtigste Auswirkung dürfte auf dem Gebiet des britischen Asylrechts erfolgen. Im Dezember 2020 kompensierte die Regierung den bevorstehenden Wegfall der Dublin-Abschiebungen durch eine Änderung der Verfahrensvorschriften für das britische Asylgesetz.[38] Sie schuf damit eine Grundlage, um *Channel crossers* und andere vom europäischen Festland her einreisende Migrant*innen aus dem Asylverfahren ausschließen und sie sogar in solche Drittstaaten abschieben zu können, die diese überhaupt nicht passiert hatten. Da die erforderlichen Abkommen mit Drittstaaten jedoch fehlen, bedeutet die Neuregelung zunächst eine Schwächung des Rechtsstatus der Migrant*innen im Anerkennungsverfahren. Allerdings ist zu erwarten, dass Großbritannien in der Post-Brexit-Phase ein System entsprechender Rückübernahmeabkommen mit Frankreich und anderen EU-Staaten auszuhandeln versuchen wird.

Mit Blick auf die Bootspassagen hatte die britische Regierung das nationalistische Narrativ eines Kontrollverlusts über die Grenze angesprochen und das Bild eines „zerbrochenen“ Asylsystems entworfen. Diese Rhetorik bewegte sich auf der Linie konservativer Brexiteers. Wie der Brexit selbst erschienen nun auch die

Schließung der Kanalroute und die Neufassung des Asylrechts als Akte zur Wiederherstellung nationaler Souveränität. Ankündigungen eines radikal veränderten Asylrechts für die Post-Brexit-Phase durchzogen die Statements Patels zur vermeintlichen Migrationskrise im Ärmelkanal. Was ein solches künftiges Asylrecht beinhalten und was es für die Migrant*innen in den Calaiser Camps bedeuten wird, ist noch offen. Es dürfte jedoch sicher sein, dass die Produktion einer „hostile environment“ im französischen Grenzraum ein stillschweigendes und inhumanes, aber essentielles Kernelement des „Grenzmanagements“ bleiben wird. Die Grenze wird weiter expandieren, beenden wird sie die Migration nicht.



Eine Gruppe junger Männer aus dem Irak trinkt Tee unter einer Plane. Sie sagen „We feel so bad here. We’re lacking everything: clothes, tents, wood for the fire, food, ... What shall we do?“. Aufgenommen am 08. Februar 2021 in Grande-Synthe (Foto: Julia Druelle)

Fußnoten

[1] Hierzu liegen zahlreiche meist französisch- und englischsprachige Veröffentlichungen vor. Den umfassendsten Überblick gibt: Michel Agier et al: *La Jungle de Calais, Les migrants, la frontière et le camp*, Paris, PUF, 2018 (engl.: *The Jungle, Calais' camps and migrants*, Cambridge, Polity, 2019; dt.: *Der „Dschungel von Calais“*, Über das Leben in einem Flüchtlingslager, Bielefeld, Transcript, 2020). Eine unverzichtbare elektronische Quelle für den Zeitraum ab 2015 ist der Blog <https://passeursdhospitalites.wordpress.com/>.

[2]

<https://www.lavoixdunord.fr/920400/article/2021-01-15/calaisis-pour-empecher-le-s-intrusions-de-migrants-de-nouvelles-grilles-posees>

[3] Die Todesfälle werden systematisch durch die Gruppe GISTI dokumentiert, die im Herbst 2020 eine Studie vorlegte: <https://irr.org.uk/wp-content/uploads/2020/11/Deadly-Crossings-Final.pdf>. Darin sind 296 Todesfälle aufgeführt. Nach der Veröffentlichung wurden zwei weitere Todesfälle im Jahr 2020 bekannt. Außerdem wurde Anfang 2021 im Hafen von Calais eine bereits stark verwesene Leiche gefunden. Da es sich mit hoher Wahrscheinlichkeit um einen Migranten handelt, wurde dies als weiterer Todesfall für den Zeitraum bis 2020 eingerechnet. Von einem Dunkelfeld ist auszugehen.

[4] Neben dem bereits genannten Buch von Michel Agier siehe auch: Samuel Lequette / Delphine Le Vergos (Hrsg.): *Décamper, De Lampedusa à Calais, un livre de textes et d'images & un disque pour parler d'une terre sans accueil*, Paris, La Découverte, 2016; Marie Godin et al: *Voices from the Jungle, Stories from the Calais regugee camp*, London, Pluto Press, 2017; Thomas Müller / Uwe Schlüper: *Dynamiken der Jungles, Calais und das europäisch-britische Grenzregime*, München: bordermonitoring, 2018; Dan Hicks / Sarah Mallet: *La Lande, The Calais ‚Jungle‘ and Beyond*, Bristol, Bristol University Press, 2019. Zu solidarischer Politik im Vergleich Athen-Calais vgl. auch Natasha King: *No borders, The politics of immigration control and resistance*, London, Zed Books, 2016.

[5] Vgl. Agier et al, a.a.O., S. 129-133, 195-199; Siehe auch Thomas Müller u. Sascha Zinflou: *Die Urbanität des Jungle, Calais und die Möglichkeit einer*

migrantischen Stadt, in; movements 2/2018, S. 129-160.

[6] <https://refugee-rights.eu/reports/the-long-wait> und https://refugee-rights.eu/wp-content/uploads/2018/08/RRE_UnsafeBorderlands.pdf. Vgl. auch die Folgestudien https://refugee-rights.eu/wp-content/uploads/2018/08/RRE_StillWaiting.pdf; https://refugee-rights.eu/wp-content/uploads/2018/08/RRE_StillHere.pdf; https://refugee-rights.eu/wp-content/uploads/2018/08/RRE_TwelveMonthsOn.pdf

[7] Vgl. u. a.: <https://helprefugees.org/wp-content/uploads/2018/08/Police-Harrassment-of-Volunteers-in-Calais-1.pdf>; <http://www.laubergedesmigrants.fr/wp-content/uploads/2019/06/Les-Expulsions-de-Terrain-a-Calais-et-a-Grande-Synthe-FR-2.pdf>; <http://www.laubergedesmigrants.fr/wp-content/uploads/2020/07/HRO-eng-rep2019.pdf>

[8] Vgl. u. a. die Berichte von Human Rights Watch (<https://www.hrw.org/report/2017/07/26/living-hell/police-abuses-against-child-and-adult-migrants-calais>) und Amnesty International (<https://www.amnesty.org/download/Documents/EUR2103562019ENGLISH.PDF>).

[9] Vgl. <https://www.defenseurdesdroits.fr/fr/rapports/2015/10/exiles-et-droits-fondamentaux-la-situation-sur-le-territoire-de-calais>; https://juridique.defenseurdesdroits.fr/index.php?lvl=notice_display&id=18378&opac_view=-1; <https://www.defenseurdesdroits.fr/fr/rapports/2018/12/exiles-et-droits-fondamentaux-trois-ans-apres-le-rapport-calais>; https://defenseurdesdroits.fr/sites/default/files/atoms/files/cp_ddd_24-09-2020-visite-calais-clairehedon_0.pdf

[10] Vgl. Corporate Watch: The UK Border Regime, A critical guide, London, Freedom Press, 2018, S. 23ff.

[11] Die Human Rights Observers beobachten die Situation kontinuierlich nach einem festgelegten Schema. Kurzberichte über die einzelnen (auch kleineren) Räumungen werden per Twitter veröffentlicht, außerdem legt die Gruppe regelmäßig Monats- und Jahresberichte vor:

http://www.laubergedesmigrants.fr/fr/publications-hro/?fbclid=IwAR3o-RoH2sAFKZ1A1JuiGt8IcHCP9VlU79nxaz_uEqrTPQEiovmXhzbzG6h4

[1 2]

<https://calais.bordermonitoring.eu/2020/07/20/rekonstruktion-einer-raeumungswoche/>

[1 3]

<https://calais.bordermonitoring.eu/2020/09/30/neue-dimension-von-raeumungen/>

[1 4]

<https://calais.bordermonitoring.eu/2020/12/26/kampf-um-plaetze-2/#more-1673>

[15] <https://calais.bordermonitoring.eu/2020/09/15/cest-lhonneur-de-la-france/>

[16] Zum Folgenden vgl. das Interview mit der Aktivistin Maya Konforti: <https://calais.bordermonitoring.eu/2020/05/15/whats-happening-is-crazy-its-inhumane-it-doesnt-work-but-its-going-to-continue/>, sowie die Studie: <https://calais.bordermonitoring.eu/2020/10/11/analyse-zum-einfluss-der-pandemie-auf-die-lage-der-exilierten/> und den Blog-Beitrag: <https://calais.bordermonitoring.eu/2020/11/14/zweite-welle-ein-lagebericht/>

[1 7]

<https://passeursdhospitalites.wordpress.com/2020/11/17/lettre-ouverte-redigee-par-la-communaute-erythreenne-le-16-novembre-a-calais/>;
https://calais.bordermonitoring.eu/2020/11/22/polizeiuebergreif-mit-schwerverletztem-und-offener-brief-der-eritreer_innen-in-calais/#more-1454

[18] Zur Entstehung der Kanalroute vgl. Thomas Müller / Uwe Schlüper / Sascha Zinflou: Querung des Kanals, Calais, der Brexit und die Bootspassagen nach Großbritannien, München: bordermonitoring, 2019. Zur weiteren Entwicklung vgl. Tobias Müller: Das Elend von Calais, Der Brexit und die Bootsflüchtlinge, in: Blätter für deutsche und internationale Politik 11/2020, <https://www.blaetter.de/ausgabe/2020/november/das-elend-von-calais-der-brexit-und-die-bootsfluechtlinge>. Die im Folgenden genannten Zahlen sind der Berichterstattung durch BBC und The Guardian sowie der Zusammenstellung weiterer amtlicher und medialer Daten durch das – allerdings rechtsgerichteten – Portal Migration Watch entnommen.

[1 9]

<https://www.gov.uk/government/publications/uk-france-joint-action-plan-on-illegal-migration-across-the-channel>

[20] Neben der bereits erwähnten Studie von GISTI (siehe Fußnote 3) auch das hierzu geführte Interview mit Maël Galisson: <https://calais.bordermonitoring.eu/2021/01/07/ich-halte-das-recht-auf-freizuegigkeit-fuer-die-beste-loesung/#more-1728>, ergänzt durch: <https://calaismigrantsolidarity.wordpress.com/2021/01/29/in-the-name-of-god-au-nom-de-dieu/>

[21] <https://jungle.world/artikel/2020/34/grenzregime-auf-steroiden>

[2 2]

<https://www.france24.com/en/20200712-france-and-britain-agree-to-form-joint-unit-to-fight-migrant-traffickers>

[2 3]

<https://www.gov.uk/government/publications/uk-france-joint-statement-collaborating-on-illegal-migration/uk-france-joint-statement-next-phase-of-collaboration-on-tackling-illegal-migration-28-november-2020>;
<https://www.gov.uk/government/news/uk-and-france-sign-new-agreement-to-tackle-illegal-migration>

[2 4]

<https://www.law.ox.ac.uk/research-subject-groups/centre-criminology/centreborder-criminologies/blog/2020/10/border>

[2 5]

<https://corporatewatch.org/cast-away-the-uks-rushed-charter-flights-to-deport-channel-crossers/> sowie ergänzend: <https://corporatewatch.org/hi-fly/>

[2 6]

<https://calais.bordermonitoring.eu/2021/02/06/feindliche-umgebung-in-reinform/#more-1825>

[2 7]

<https://www.law.ox.ac.uk/research-subject-groups/centre-criminology/centreborder-criminologies/blog/2020/10/border>

[2 8]

<https://calais.bordermonitoring.eu/2021/01/15/ein-ruhiger-brexit-weniger-staus-und-neue-zaeune/>

[2 9]

<https://calaismigrantsolidarity.wordpress.com/2020/11/27/mohamed-khamisse-zacharia-hommage-collectif-la-fin-dun-reve-collective-tribute-the-end-of-a-dream/>

[3 0]

<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201497/volume-1497-I-25792-English.pdf>

[3 1]

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/273137/2366.pdf

[3 2]

<https://passeursdhospitalites.files.wordpress.com/2014/01/2000-protocole-additionnel-au-protocole-dit-c2ab-de-sangatte-c2bb-29-05-2000.pdf>

[3 3]

<https://web.archive.org/web/20160420152543/http://blogs.channel4.com/factcheck/wp-content/uploads/sites/9/2016/02/LeTouquetTreaty2003.pdf>

[34] https://www.gisti.org/IMG/pdf/arrangement_2009-07-06_franco-brit.pdf

[3 5]

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/455162/Joint_declaration_20_August_2015.pdf

[3 6]

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/678596/TS01.2018_Cm9568_UK_France_Shared_Border_WEB.pdf

[3 7]

<https://www.lavoixdunord.fr/913094/article/2020-12-28/avec-le-brexit-faut-il-craindre-desormais-des-bouchons-recurrents-sur-la-16?referer=%2Farchives%2Frecherche%3Fdatefilter%3Dlastyear%26sort%3Ddate%2520desc%26word%3Dmigrant>

[3 8]

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/943128/CCS207_CCS1220673408-002_Explantory_Memorandum_to_HC_1043__Web_Accessible_.pdf