

Sommer der Migration

Der „lange Sommer der Migration“ auf dem Balkan ist zugleich Resultat und treibende Kraft hinter etlichen Brüchen. Was passiert, wenn staatliche Kontrollbestrebungen und migrantische Mobilitätsstrategien zusammentreffen und etwas Neues entstehen lassen.

Von Marc Speer

Bruch 1

Am 20. August rief die mazedonische Regierung den Notstand aus. Sie versuchte damit den zuvor über Monate meist tolerierten Grenzübertritt der über Griechenland kommenden Flüchtlinge abrupt zu stoppen. Mit Stacheldraht, Knüppeln und Tränengas. Aber schon drei Tage später ließen Polizei und Militär die Flüchtlinge wieder passieren. Der Plan der Regierung, in einer Art offen ausgetragener Feldschlacht die Kontrolle über die Grenze zurückzugewinnen, scheiterte kläglich. Dies lag zum einen an der Entschlossenheit der Flüchtlinge, zum anderen an der Unmöglichkeit, unter den Augen der Weltpresse über Tage hinweg auf Familien einprügeln. Auch Griechenland trug seinen Teil bei, indem tagtäglich neue Flüchtlinge direkt an die Grenze des ungeliebten Nachbarn transportiert wurden. Die mazedonische Regierung hatte fortan die Wahl: Dem Beispiel Ungarns folgen und einen massiven Zaun errichten, oder aber den Transit durch das eigene Territorium einfach zu tolerieren beziehungsweise sogar noch reibungsloser zu gestalten. Man entschied sich für Letzteres und wurde damit gewissermaßen zum Trendsetter für eine Reihe weiterer Staaten auf der Balkanroute.

Bruch 2

Am anderen Ende der Balkanroute, in Budapest, kümmerten sich schon seit Monaten etliche Fahrerinnen und Fahrer um die schnelle, lautlose Reise nach Österreich, Deutschland oder auch weiter. Aufgrund der grassierenden Armut insbesondere in ungarischen und rumänischen Dörfern war es für die Organisatoren des irregulären Transit nicht sonderlich schwierig, immer neue Fahrer anzuwerben - trotz des erheblichen Risikos: Allein in Bayern sind gegenwärtig 600 von ihnen inhaftiert. Als dann jedoch die österreichische Polizei am 27. August in einem aus Ungarn kommenden Kühlwagen für Hähnchenfleisch 71 Leichen entdeckte, war es damit umgehend vorbei. Durch intensive Polizeikontrollen hatten es die Schlepperinnen und Schlepper deutlich schwerer. In Verbindung mit rigorosen Kontrollen in den abfahrenden Zügen Richtung Westen führte dies dazu, dass sich mehr und mehr Flüchtlinge am Budapester Bahnhof Keleti sammelten. Endstation. Die Situation spitzte sich auch deswegen immer weiter zu, weil aufgrund der einige Tage andauernden Schließung der griechisch-mazedonischen Grenze nun auf einen Schlag mehr Menschen ankamen, als dies in den Tagen zuvor der Fall war.

Bruch 3

Fast eine Woche lang campierten Tausende Menschen am Bahnhof. Manche hatten nicht mal eine Decke. Ehrenamtliche leisteten unermüdliche Hilfe, viele Menschen brachten private Spenden. Nicht-Regierungs-Organisationen und zwischenstaatliche Akteure wie das Flüchtlingshilfswerk der Vereinten Nationen waren nicht zu sehen. Ebenso wenig wie der ungarische Staat, der hier einzig und allein in Form einer Polizeikette vor dem Eingang zum Bahnhofsgebäude präsent war. Nicht einmal ein Krankenwagen stand vorsorglich bereit. Aber das offensichtliche Elend war von Beginn an nur die eine Seite. Denn der Misere zum Trotz gab es unter den Flüchtlingen eine große Entschlossenheit, sich nicht mit ihrem Schicksal abzufinden. Und dies mit Erfolg. Am Ende einer ganzen Reihe von Protesten stand der Marsch von Budapest nach Wien. Auf der Autobahn. Die Bilder davon gingen um die Welt. Es war der Moment, in dem Angela Merkel in Absprache mit Österreich dazu gezwungen war, wie zuvor bereits Mazedonien, die Grenzen zu öffnen. Spätestens an diesem Punkt brach das europäische Grenzregime wie ein Kartenhaus in sich zusammen.

Herbst staatlich organisierter Mobilität

Bis zum heutigen Tage versuchen die EU-Staaten unter Einbeziehung der Nachbarstaaten, die Kontrolle über die migrantische Mobilität zurückzugewinnen. Die luftige Sommermode weitestgehend offener Grenzen soll nun wieder gegen die geschlossene Wintermode eingetauscht werden. Noch befinden wir uns allerdings im Herbst, wo je nach Bedarf beides getragen wird. Gefüllt ist der Schrank allerdings schon mit den notwendigen Accessoires zur Rückeroberung staatlicher Territorialkontrolle. Auch die Geschichte des Herbstes ist eine Geschichte der Brüche.

Bruch 4

Mitte September schaffte es die ungarische Regierung das letzte Loch in der Grenze zu Serbien – eine Eisenbahnstecke – zu stopfen. Sie bestückte einen Wagon mit Nato-Stacheldraht, der dann wie ein Korken auf die Flasche in das Loch gefahren wurde. Darauf folgten Auseinandersetzungen am Zaun. Ungarische Einsatzhundertschaften gingen mit Wasserwerfern und Tränengas gegen alle vor, die dem Zaun zu nahe kamen. Teils vermummte Flüchtlinge versuchten wiederum, den Zaun gewaltsam niederzureißen. Es spielten sich Szenen ab, die an die Gipfelproteste des letzten Jahrzehnts erinnerten. Ebenso wie bei diesen, „gewann“ die Polizei allerdings auch hier schlussendlich. Dies lag sicherlich auch an den drakonischen Strafen, die für das unbefugte Überwinden des Zauns verhängt werden können.

Bruch 5

Anstatt sich zum Komplizen der ungarischen Sicherheitskräfte zu machen, entschied sich die serbische Regierung lieber dafür, die Flüchtlinge nicht mehr über Ungarn, sondern über Kroatien in die EU einreisen zu lassen. Kroatien wiederum brachte die Flüchtlinge mit fast Hundert Sonderzügen und etlichen Bussen einfach an der bezäunten serbisch-ungarischen Grenze vorbei zur kroatisch-ungarischen Grenze. Nach nur wenigen Tagen war die ungarische Orbán-Regierung erneut in die Defensive geraten und ihr blieb nichts anderes übrig, als sich ebenfalls der von Kroatien vorgemachten Bauernschläue zu bedienen und die Flüchtlinge mit drei bis vier Sonderzügen täglich und ohne irgendeine Registrierung an die österreichische Grenze zu fahren. Dies hielt bis zu dem Zeitpunkt an, an dem ein weiterer Zaun an den heiklen Abschnitten der kroatisch-ungarischen Grenze fertiggestellt war.

Bruch 6

Nun wurde Slowenien zum neuen Transitland. Überraschen konnte dies eigentlich niemanden. Ein Blick auf die Karte hätte für eine derartige Prognose genügt. Dennoch schien die slowenische – ebenso wie zuvor die kroatische – Regierung anfänglich völlig überfordert mit der neuen Situation zu sein. Eine der wenigen Kontinuitäten im „Herbst der Mobilität“: Verlagert sich die Balkanroute in einen neuen Staat, so regierten die dortigen Behörden zunächst panisch. Und sie benötigten einige Tage, um zu realisieren, dass die Lösung des „Problems“ nicht in der starken Hand des Staates, sondern in der effizienten Organisation der Weiterreise liegt. In dieser Übergangsphase kam es in Kroatien etwa dazu, dass Flüchtlinge gezwungen waren, auf einem Friedhof zu übernachten oder über Tage hinweg unter schrecklichen Bedingungen in einem Lager ausharren mussten. Nahezu identisch wiederholte sich dies in Slowenien. Alena Jabarine, eine arabisch-sprechende Journalistin des NDR war Ende Oktober vor Ort und beschrieb es mit diesen eindrücklichen Worten: „In diesem Moment bleibt die Zeit stehen. Es ist eine Kapitulation. Eine Offenbarung. Das ist das, was den Menschen hier geboten wird. Ein Außengehege in bitterer Kälte. Sie [die Polizei] hatten mich benutzen wollen, um die Menschen in diese Hölle zu locken“. Wenig später wurde das improvisierte Lager in Brežice geschlossen. Voraus ging dem ein Aufstand, bei dem mehrere Zelte in Flammen aufgingen und der von slowenischen Spezialeinheiten nur mühsam unter Kontrolle gebracht werden konnte.

Bruch 7

Zwischenzeitlich wurden die Gehege auf freiem Feld nicht nur in Slowenien, sondern auch in anderen Ländern durch professionellere Camps ersetzt. Bisher dienen sie vor allem der Organisation der zügigen, aber geordneten Weiterreise. So auch in Kroatien, wo Anfang November ein neues Camp eröffnet wurde. Nahezu alles in diesem Camp ist auf Effizienz ausgelegt. Es verfügt sogar über einen eigenen Gleisanschluss. Die aus Serbien kommenden Züge können direkt auf das Gelände fahren, die Passagiere verlassen sie linker Hand und werden dann zunächst durch eine von fünf Registrierungsstraßen geschleust. Danach werden die Passagiere in Gruppen von rund 50 Personen in eines von sechs separaten Modulen gebracht. Jeweils ein kompletter Zug in eines der Module. Aus Sicht der Behörden hat das wohl den Vorteil, dass immer ein ganzes Modul in einen abreisenden Zug gebracht werden kann, also alle die zeitgleich ankommen, auch zeitgleich wieder abreisen. Nicht-Regierungs-Organisationen und sonstige zwischenstaatliche Akteure können sich auf dem Gelände frei bewegen, allerdings werden die Namen der „Besucher“ am Eingang kontrolliert und es muss eine Sicherheitsschleuse wie am Flughafen passiert werden. Für nichtstaatliche beziehungsweise zwischenstaatliche Organisationen gibt es auf dem Gelände sogar einen abgetrennten Bereich, auf dem zehn Container stehen, die als Büros und Pausenräume genutzt werden.

Was bringt der Winter der Kontrolle?

Zweifelsohne ist eine derartige, groß angelegte Infrastruktur, die sich mittlerweile nicht nur in Kroatien findet, auch notwendige Bedingung für umfassende Kontrolle, Registrierung, Entschleunigung und Selektion. Darauf haben sich die Staatschefs der Westbalkanstaaten unter dem Druck der Europäischen Union auf einem eigens ausgerichteten Treffen am 25. Oktober verständigt. Es lassen sich auch bereits erste Ansätze einer Umsetzung ausmachen: So wurde vor kurzem erstmalig von mehreren Staaten versucht, die Weiterreise von Flüchtlingen, die nicht aus Syrien, dem Irak oder Afghanistan kommen, zu unterbinden. Andererseits ist wohl allen Beteiligten auch klar, dass es kaum möglich sein wird, Tausende Menschen gegen ihren Willen dauerhaft auf dem Balkan festzusetzen. Das belegen die beschriebenen Brüche eindrucksvoll. Ob es tatsächlich gelingt, dass aus Sicht der Staaten einzig erfolgversprechende Mittel, das in der Begrenzung des Zugangs zur Balkanroute zu sehen ist, auch umzusetzen, bleibt offen. Denn dies hängt vor allem davon ab, welchen Preis die Türkei hierfür fordern und die EU bereit zu zahlen sein wird.