

Logistiker des Schattens

Migration Tausende Menschen vertrauen sich jeden Tag Schleppern an, um nach Europa zu gelangen. So wie es die 71 Menschen taten, die in einem Kühllaster starben. Schleuser sind die Profiteure eines politischen Versagens – und sie scheuen kein Risiko.

in Autonarr sei er, sagt seine Mutter, ein Bastler und Schrauber. Seine ■Ehefrau und seine Töchter sehen in ihm den guten Ehemann und Vater, der allerdings selten zu Hause war. Für den Rest Europas ist Metodi G., Spitzname Mitko, der Mann, der vermutlich in eine Katastrophe mit 71 toten Flüchtlingen verstrickt ist.

Mitko, der Schleuser.

Fünf Tage nachdem auf der A4 in Österreich ein Kühlwagen mit 71 Toten gefunden wurde, bittet Mitkos Mutter in ihr Wohnzimmer in Lom, im Nordwesten Bulgariens. Ihr Sohn sitzt seit einigen Tagen zusammen mit vier weiteren Verdächtigen

in Untersuchungshaft. Er beteuert seine Unschuld, aber es sieht nicht gut aus.

Die Mutter stellt Kaffee auf den Tisch und sagt, niemals hätte Mitko gewollt, dass Menschen sterben. Ihren Sohn habe sie schon länger nicht gesehen, aber sie weiß natürlich, dass viele Männer aus der Gegend im lukrativen Geschäft mit Flüchtlingen tätig sind. Es sei kein Wunder, sagt sie, dass arme Bulgaren Flüchtlinge über die Grenze bringen. Vor allem die Syrer seien wohlhabende Menschen. "Sie haben Geld, um solche Reisen zu bezahlen."

71 Menschen, die dem Krieg und dem Leid entfliehen wollten und kurz vor dem Ziel umkamen. 59 Männer, acht Frauen, drei Jungen und ein Mädchen, etwa anderthalb Jahre alt, qualvoll erstickt. Sie starben nicht irgendwo im Mittelmeer, sondern im Herzen Europas. Gefunden wurden sie an der A4 bei Parndorf, 50 Kilometer vor Wien.

Die verwesenden Leichen lagen in einem ausgemusterten Volvo-Kühllaster, in $\frac{1}{2}$ dem zuvor gefrorenes Hühnerfleisch transportiert worden war. Es war am Donnerstag voriger Woche, als ein Mitarbeiter des österreichischen Autobahnbetreibers Asfinag den Lkw an einer Haltebucht entdeckte. Abgestellt wie ein Pannenfahrzeug.



Für Europa wurde die Haltebucht an der A4 zum Ground Zero in der Flüchtlingskatastrophe. Das Grauen war plötzlich nah und plastisch, und wenn dieses schreckliche Ereignis überhaupt etwas bewirken kann, dann das: dass Europa endlich aufwacht aus seiner Erstarrung.

Jeden Tag sterben Menschen durch den Umstand, dass sie erst nach Europa kommen müssen, um den Antrag auf Asyl zu stellen. Und durch die Tatsache, dass sie in dem EU-Land bleiben müssen, in dem sie diesen Antrag ausgefüllt haben, und nicht weiterreisen dürfen. Davon profitieren Schleuser, deshalb können Kriminelle 300 oder 400 Euro für die Tour von Budapest nach Wien in einem überfüllten Transporter oder Kleinlaster verlangen, obwohl ein Zugticket keine 50 Euro kostet.

Flüchtlinge sterben, weil Europa versagt. Doch das Drama geht weiter. Eine Woche nach der Katastrophe an der A4 in Österreich, an diesem Mittwoch, erschienen wieder unfassbare Fotos, diesmal eines syrischen Jungen, der tot an einem Strand liegt. Er ertrank während der Überfahrt zur griechischen Insel Kos, auch seine Familie hatte sich Schleusern anvertraut.

All das zeigt, wie groß die Verzweiflung der Flüchtlinge ist und wie unbändig die Gier und Risikobereitschaft derer, denen sie sich anvertrauen. Vieles deutet darauf hin, dass der Tod der 71 im Kühllaster kein geplantes Verbrechen war, sondern ein Versehen der Schleuser, womöglich verursacht durch Unachtsamkeit, Dummheit. Es könnte jederzeit wieder geschehen, das ist die alarmierende Botschaft dieses Falls. Wenn sich nicht endlich etwas ändert.

Denn Hunderte, Tausende überqueren Tag für Tag die Grenzen nach Europa. Allein in den ersten acht Monaten dieses Jahres reiste fast eine viertel Million Menschen über den Seeweg nach Griechenland. Darunter sind junge Männer, Familien, Schwangere, Kinder, sie stammen aus Svrien, dem Irak, Ägypten, Eritrea, aus dem Sudan. Viele flohen vor Bomben und Terror, sie sind bereit, ihr letztes Geld in die Fahrt zu investieren und ihr Leben Männern anzuvertrauen, die sie nicht kennen.

Und am Ende stehen sie, wie in dieser Woche, am Ostbahnhof von Budapest und kommen nicht weiter. Die Gleise zu den Fernzügen sind mal für kurze Zeit offen, mal versperrt. Einige Flüchtlinge haben Schilder gebastelt, "We love to go to Germany" steht darauf, irgendwann fängt jemand an, den Namen der deutschen Kanzlerin zu rufen, leise erst, dann lauter: "Angela, Angela". Diejenigen, die den Hilferuf besonders aufmerksam wahrnehmen, warten in der Nähe mit Taxis und Kleinbussen. sie sind die wahren Profiteure des Dramas.

Eine Reise von Syrien nach Deutschland kostet derzeit mindestens 2500 Euro pro Person. Der Markt für Schleuser dürfte ein Volumen von vielen Hundert Millionen im Jahr haben. Die Organisation The Migrant's Files schätzt, dass Migranten seit der Jahrtausendwende rund 16 Milliarden Euro an Schleuser zahlten, es ist ein erbarmungsloses Geschäft mit der Verzweiflung. Daran verdienen Anwerber, Fahrer, Skipper, Mittelsmänner, Vermieter illegaler Wohnungen, Auskundschafter, Geldhändler, große und kleine Fische, Männer wie Metodi G. aus Bulgarien. Sie sind die Logistiker des Schattens, sie finden Wege, wo keine Wege sein dürften.

Der Aufstieg des Schleusers zur zentralen Figur im Flüchtlingsdrama ist auf das Versagen Europas zurückzuführen. Noch immer haben die europäischen Staaten keinen Plan, keine Strategie, wie sie mit den steigenden Flüchtlingszahlen umgehen sollen. Stattdessen geben sie sich gegenseitig die Schuld an dem humanitären Desaster, das von den Rändern Europas in das Zentrum rückt (siehe Seite 19).

Das politische Chaos spielt den Schleusern in die Hände, denn im Gegensatz zu den Regierungschefs haben sie einen Plan. Auf drei Hauptrouten transportieren sie ihre Kunden: über das Mittelmeer von Nordafrika nach Italien oder Spanien; über die östliche Landroute von der Türkei über Bulgarien; sowie über den Westbalkan von Griechenland über Mazedonien, Serbien und Ungarn. Im Moment ist diese Route die beliebteste, weil die Grenzen in Mazedonien und Serbien porös und die Behörden überfordert sind. Zwar ist sie im Vergleich zur östlichen Strecke teurer, aber der Weg über Bulgarien weniger attraktiv, seit die Regierung 1500 Polizisten an die Grenze zur Türkei geschickt hat. Die Geschichte von Metodi G. zeigt, wie verlockend es für junge Männer ist, in dem Chaos des Balkans Geld zu machen.

Metodi wuchs im Roma-Viertel von Lom auf, einer trostlosen bulgarischen Stadt



Verdächtiger Metodi G. im ungarischen Kecskemét: Wie geschaffen fürs Transportgeschäft



Mutter des Verdächtigen G. im bulgarischen Lom: "Er denkt gut und ist großzügig"

von 24 000 Menschen. Am Rand der sandigen Straße, die zum Haus seiner Familie führt, rosten Autos, Wohnwagen und Kleintransporter. Müll liegt auf den Straßen, Männer schlachten ein Schwein. Es ist eine der ärmsten Regionen der EU, hier rekrutieren Schleuser ihren Nachwuchs, hierher kommen viele Fahrer für die Strecken in Serbien oder Ungarn. Mindestens drei der fünf Verdächtigen, die im Zusammenhang mit dem Tod der 71 in Haft sitzen, kommen aus der Gegend: aus Lom, Archar und Brusartsi, ländlichen, verfallenden Orten am Rand Europas.

Metodi war ein ruhiger Junge, so beschreibt ihn seine Familie. Nach der zehnten Klasse ging er von der Schule, kaufte alte Autos, schraubte daran herum und verkaufte sie wieder. "Wie das hier alle machen", sagt Goranka, die Mutter, auf

ihrem Sofa. Mitko, 29 Jahre alt, ist der Erstgeborene ihrer drei Söhne. "Er denkt gut und ist großzügig. Er war nur immer etwas faul." Ihr Mann arbeitet auf dem 3 Bau, die beiden jüngeren Söhne ebenso, im Monat hat die Familie 500 Euro zur Verfügung.

Goranka zeigt Fotos von Ausflügen und Feiern: die Söhne mit einem Kuchen, einem Dreirad. Mitko sei schüchtern gewesen, sagt sie, aber offenbar wie geschaffen für das Transportgeschäft. Er saß am Steuer, sobald er den Führerschein hatte, ein Fluchtreflex vielleicht. Zunächst fuhr er Arbeiter von Bulgarien nach Italien oder Deutschland, für 100 Euro pro Kopf. Er aß und schlief im Auto, wenn er fuhr, drückte er aufs Pedal. In Bulgarien war er bald wegen zu hoher Geschwindigkeit aufgefallen, hatte Strafen nicht gezahlt und verlor den





Forensiker beim Tat-Lkw in Nickelsdorf: Einen Schuldigen muss es geben



Nachbar im Wohnviertel von G. in Lom: Eine der ärmsten Regionen Europas

Führerschein. Als ihm eine achtmonatige Haft drohte, erzählt seine Ehefrau Velichka T., habe er sich aus Lom abgesetzt.

Er fiel auch in Deutschland auf. Vor sechs Jahren soll er in Bochum eine Tankstelle überfallen haben, die Beute betrug 1000 Euro. Zweimal wurde er von der Polizei in Bayern aufgehalten, weil er ohne Führerschein unterwegs war. Später stieg er wohl ins Schleppergeschäft ein. Am 25. Juli dieses Jahres soll er an Bord eines Lieferwagens mit 38 Flüchtlingen gewesen sein, der ebenfalls in Bayern angehalten wurde. Metodi floh, seither ermittelt die Staatsanwaltschaft Deggendorf gegen ihn.

Ein Kleinkrimineller, das ja, aber es ist schwer vorstellbar, dass Metodi G. eine führende Rolle im Schleuserbusiness eingenommen hat. Die Köpfe der Bande waren andere, vermuten die Ermittler. Seine Mutter sagt, sie wisse nichts von alldem. Vorigen Freitag teilte ihr Sohn telefonisch mit, er sei festgenommen worden und sitze in Budapest in Haft. Seine Mutter hatte längst aufgehört zu fragen, womit er sein Geld verdient. Mitkos Ehefrau sagt, sie habe gelesen, dass es in Syrien Diamanten gebe.

Zu den weiteren Verdächtigen zählt Samsooryamal L., genannt Samsoor, ein Afghane aus Jalalabad, der in Budapest wohnt. Er soll der Kopf der Schleuserbande sein, auch er sitzt inzwischen in Haft. Samsoor ist ebenfalls bei deutschen Behörden bekannt, die Bremer Polizei erfasste seine Daten, weil er sich ohne Erlaubnis im Land aufhielt. L. ist mit einer Ungarin verheiratet, ihr verdankt er wohl seine Aufenthaltsgenehmigung in Ungarn. Auch er beteuert seine Unschuld.

Allzu konspirativ trat Samsoor nicht auf, der mutmaßliche Boss. Auf Facebook hat er Dutzende Fotos hochgeladen. Sie zeigen einen schlanken Mann, 28 Jahre alt, mit gepflegtem Bart, der mit Freunden vor einer BMW-Limousine oder auf der Margareteninsel in Budapest posiert.

Ebenfalls festgenommen wurde Kassim S., 50 Jahre alt, ein Bulgare mit libanesischen Wurzeln. Auf ihn wurde der Kühllaster zugelassen, er ist in den Fahrzeugpapieren als Halter vermerkt. Bei Facebook und Badoo posiert S. mit seiner Enkelin, er trägt ein blaues Hemd, lächelt in die Kamera und gibt an, aus der libanesischen Stadt Tyros zu stammen.

Ende dieser Woche durchsuchten Ermittler eine Wohnung im vierten Stock eines Altbaus im Budapester Regierungsviertel. Nachbarn erkennen Kassim S. auf Fotos, er sei vor einigen Monaten eingezogen und aufgefallen, weil er sehr laut telefoniert habe. Auch Samsoor L. soll bis zuletzt in dem Privathaus verkehrt haben.

Kassim S. war im Autohandel tätig. Von einem Gewerbehof in Linz aus kaufte und verkaufte er Gebrauchtwagen. Den Kühllaster, in dem die Menschen starben, meldete er am 25. August in Ungarn an. Auf dem Lkw prangte immer noch das Logo der Geflügelfirma Hyza, auf der rechten Hecktür sagt ein Huhn in einer Sprechblase auf Slowakisch: "Ich schmecke gut, weil ich so gut gefüttert werde."

Die Ermittler gehen davon aus, dass die Todesfahrt der erste Einsatz des Lkw war. Darüber hinaus konnten sie der Bande acht weitere Kleinlaster zuschreiben, die die Tätergruppe angekauft haben soll. Offenbar wollten die Schleuser eine Flotte von Wagen auf der Strecke Budapest-Wien einsetzen. Inzwischen meldeten sich in Österreich angekommene Flüchtlinge bei der Polizei, sie sagten aus, wenige Tage zuvor ebenfalls in einem Kühltransporter mit der Aufschrift "Hyza" nach Österreich gefahren worden zu sein. Einige der Insassen gaben an, auf der Fahrt ohnmächtig geworden zu sein, auch in diesem Kühllaster war die Luftzufuhr unzureichend. Zum Glück passierte den Flüchtlingen nichts Schlimmeres. Die Polizei fahndet nun nach den übrigen Fahrzeugen.

Auch Kassim S. ist bei den deutschen Behörden bekannt, sein Name taucht in mehreren laufenden Schleuserverfahren auf. Die Ermittler nehmen an, dass er mit der Organisation der Fluchtautos betraut war. Auch er sagt, er sei unschuldig.

Mindestens einen Schuldigen muss es aber geben, einen, der vorige Woche die beiden Türen hinter 71 Männern, Frauen und Kindern verschlossen hat. Der Laster war ausgerüstet mit einem Carrier-Kühlaggregat, das die Temperatur bis minus 20 Grad senkt und nur dann in Betrieb ist, wenn der Motor läuft. Die niedrigen Tem-



Migranten vor der Metrostation Aksaray in Istanbul: Lieber West- oder Ostbalkanroute?



Flüchtlinge vor dem Hotel Mr. President in Belgrad: Inoffizielle Zentrale für die Weiterreise

peraturen werden erreicht, weil der Laderaum hermetisch abgeschlossen ist, die Atmosphäre im Innern wird nur umgewälzt.

Sobald die Hecktüren verschlossen waren, schrumpfte die Welt der 71 auf etwa 15 Quadratmeter, genug Platz, um stehen, aber nicht genug, um sich bewegen zu können. Sie standen Schulter an Schulter, Bauch an Bauch, als die Fahrt begann, Volumen: etwa 45 Kubikmeter. Eine Möglichkeit, die Türen von innen zu öffnen, gab es nicht. Offenbar war der Lkw zusätzlich außen von einem Draht umschlossen. Ein Erwachsener verbraucht pro Minute ungefähr sechs Liter Atemluft, die 71 Menschen hinten im Laderaum hatten eine Stunde, vielleicht etwas mehr.

Man weiß noch nicht viel über die Opfer. Die Zahnprofile der Toten lassen darauf schließen, dass es sich um Menschen aus guten Verhältnissen handelte, so glauben die Ermittler. Ein Dutzend der Opfer hatte syrische Papiere bei sich, zumindest ein Teil stammte aus dem Kriegsland. Wenn

man verstehen will, welche Strapazen diese Menschen bis zu der Haltebucht hinter sich brachten, muss man sich auf den Weg zu denen machen, die sie transportierten.

Die Reise von Syrien nach Westeuropa führt über Ebenen, durch Wälder, Städte, Dörfer, es ist eine 3000, 4000 Kilometer lange Tortur in Booten, Bussen, Zügen, zu Fuß, unter Stacheldraht hindurch, über Mauern, durch das Meer. Das Schlepperwesen auf der Balkanstrecke lässt sich als Netzwerk aus Reisebüros beschreiben, vom gut organisierten Konzern über kleine Agenturen bis zum Einzelanbieter. Sie verkaufen All-inclusive-Pakete mit Erholungsnächten im Hotel für die Wohlhabenden oder verlangen das Honorar etappenweise für die Preisbewussten. Für etliche Flüchtlinge beginnt die Reise in Istanbul, womöglich bei einem Mann namens Yasin.

Yasin, 29, stammt aus Damaskus und spricht erstaunlich offen über seinen Job. Er sitzt in einer Teestube im Stadtteil Aksaray, einem Arbeiterviertel, wo Schutzsuchende oft zum ersten Mal auf Schmuggler treffen. Yasins Aufgabe ist es. Kunden zu werben. Landsleute vor allem, auf der Straße, in Internetcafés oder syrischen Lokalen. Er erhält dafür eine Kommission von etwa 20 Dollar pro Kontakt. Hat ein Flüchtling Vertrauen gefasst, unterbreitet er ihm ein Angebot.

Yasin kam vor eineinhalb Jahren selbst als Flüchtling in die Türkei, in Syrien arbeitete er als Informatiker. Er trägt ein Fenerbahçe-Trikot, kurze schwarze Haare und Dreitagebart. Anfangs spülte er in Istanbul Geschirr, über einen Freund fand er Arbeit im Schleuserring eines Türken. Yasins Netzwerk bietet sowohl die West- als auch die Ostbalkanroute an. Für die Überquerung der türkisch-bulgarischen Grenze in einem Kleinlaster verlangen seine Chefs 500 Dollar pro Person. Die Fahrt über die Ägäis nach Griechenland im Schlauchboot kostet 1000 Dollar, in einer Jacht 3000. Wer weiterreisen will, etwa nach Deutschland, zahlt noch einmal 4000. Ein Flugticket mit gefälschten Papieren nach Frankfurt ist für 15 000 Dollar zu haben.

Die Schleuser buhlen nicht nur auf der Straße, sondern auch in sozialen Netzwerken um Kundschaft und betreiben Facebook-Seiten wie "Schmuggel nach Europa" oder "Als Illegaler nach Schweden". Ein Mann mit dem Decknamen "Abu Ali" schreibt auf Arabisch: "Billiger gelangt ihr nicht nach Europa". Ein anderer preist die "sichere Überfahrt" von Ägypten nach Italien für 2500 Euro an. Einige hinterlassen Handvnummern.

Yasin hat die Männer, die in der Hierarchie über ihm stehen, noch nie getroffen. Sein Arbeitgeber beschäftigt Dutzende Anwerber, Treuhänder, Fahrer, Wachleute, nicht nur in der Türkei, sondern auch in Griechenland und anderen Balkanländern. Ein türkischer Polizist, der seit Jahren in dem Milieu ermittelt, sagt, das Geschäft in der Türkei werde von einigen wenigen Banden kontrolliert. Die Hintermänner seien Türken und Kurden, die für die schmutzigen Arbeiten Flüchtlinge wie Yasin anheuerten.

In Izmir wird die Szene angeblich von einem Deutschtürken dominiert, einem Mann mittleren Alters, den seine Unterge- 🖁 benen den "Wal" nennen. Der "Wal" handelte in Deutschland illegal mit Autos und saß deswegen einige Jahre im Gefängnis. Nach seiner Rückkehr in die Türkei stieg er ins Schlepperbusiness ein. Das Netzwerk des "Wals" reicht inzwischen bis nach Deutschland. In Izmir besitzt er Restaurants, Bürogebäude, Hotels.

Yasins Job ist beendet, sobald ein Deal perfekt ist. Dann reicht er die Kunden an Treuhänder weiter, die den Geldtransfer über das sogenannte Hawala-Finanzsystem abwickeln. Der Vorteil bei diesen informellen Überweisungen ist, dass keine





soll verhindert werden, dass einzelne Akteure nach einer Etappe Flüchtlinge prellen oder, noch schlimmer, den Boss bestehlen.

Von Istanbul reisen viele nach Bodrum, eine türkische Stadt an der Ägäis. Bodrum ist zum Umschlagplatz für Schlepper und Flüchtlinge geworden. Die griechische Insel Kos liegt wenige Seemeilen entfernt, auf türkischer Seite haben vor allem kleine Schleuser das Geschäft übernommen. Für 500 bis 1000 Euro setzen sie ihre Kunden in Schlauchboote, damit sie selbst nach Europa paddeln können, auch wenn die Boote fünf Meter lang sind und 70 Passagiere transportieren. Bodrum ist das Tor zur Westbalkanroute.

Die türkische Polizei kontrolliert den Küstenabschnitt zwar jede Nacht von der Küste und vom Wasser aus, aber mit wenig Erfolg. Die Kleinschlepper von Bodrum haben ein System entwickelt, um der Entdeckung zu entgehen: Allein und unauffällig laufen sie die Strände ab, zwischen Sonnenliegen und Schirmen hindurch, stellen sich auf Bootsstege, prüfen die Lage. Sie telefonieren entlang der Küste miteinander, und sobald die Luft rein ist, setzen sich auf einen Schlag bis zu 15 Boote gleichzeitig in Bewegung, Richtung Kos. Das erhöht die Chance, dass es viele schaffen, es ist die Wucht der Masse. Allein vergangene Woche rettete die Küstenwache 2160 Menschen aus dem Wasser.

Im Morgengrauen liegen an den Stränden zurückgelassene Schuhe, Socken und Nacht, in der Flüchtlinge barfuß auf die Schlauchboote stiegen und losfuhren.

Ins Ungewisse, nach Europa.

Man sieht am Strand von Bodrum, in Istanbul, Belgrad und Budapest, wie groß der Wirtschaftszweig der Schlepper inzwischen geworden ist. Mit der steigenden Zahl der Kunden verändert sich aber auch das Geschäftsmodell der Schlepper, die auf immer größere Boote und Lkw umsteigen und immer mehr riskieren, um ihre Kunden zu transportieren.

Bislang lockt das Geschäft in der Türkei und auf dem Balkan vor allem Kleinkriminelle, die Zahl der straff organisierten Netzwerke ist gering, aber es gibt auch sie. Wer mit Armut, Furcht und Krieg richtig reich werden will, muss auf mehreren Kontinenten vernetzt sein, exakt planen, muss intelligent sein, skrupellos, ehrgeizig. So wie mutmaßlich Ermias Ghermay.

Ghermay stammt aus Äthiopien, ein Mann mittleren Alters, der fließend Arabisch, Englisch, Französisch und Italienisch spricht. Er lebt in Tripolis, der Hauptstadt Libvens, Staatsanwälte im sizilianischen Palermo vermuten, dass er einer der großen Fische im Mittelmeergeschäft ist. Ghermay soll von Libyen aus die Überfahrt von Flüchtlingen im großen Stil organisiert haben, bis zu 15 000 Menschen hat er angeblich mit Partnern und Helfern durch Afrika, über Italien nach Europa geschleust. Sein Unternehmen macht Jahresumsätze in Millionenhöhe.

Die Erkenntnisse der italienischen Ermittler erlauben erstmals einen detaillierten Einblick in einen Logistikkonzern, der von Krieg und Vertreibung profitiert. Ghermays Spezialität waren Allinclusive-Reisen, die Kosten betrugen pro Person und Etappe zwischen 2000 und 2500 Dollar, zahlbar vor Antritt des jeweiligen Abschnitts. Rund zwei Jahre lang hat die sizilianische Staatsanwaltschaft ermittelt, Telefonate wurden abgehört, Mittelsleute observiert. Knapp zwei Dutzend Helfer wurden verhaftet, nur der Boss sitzt bis heute unbehelligt in Tripolis, vermutlich abgeschirmt von libyschen Milizen.

Bodrum

Echte Paten wie im internationalen Drogenhandel, die seit Jahrzehnten im Geschäft sind, sucht man in der Schleuserszene vergebens. Deutsche Sicherheitsbehörden gehen davon aus, dass viele Schlepper und deren Helfer Landsleute sind, die auf der Flucht irgendwo hängen geblieben sind, sowie lokale Kriminelle, zu denen sie Kontakte aufbauen. Zwar bringen die Flüchtlinge Geld, es muss aber auf viele Hände verteilt werden. Sofern die Kommunikation zwischen Schleusern abgehört und ausgewertet wurde, ließ sie auf keine ausgeprägten Netzwerke schließen. Wie



Mutmaßliche Schlepper an einer Tankstelle im ungarischen Röszke nahe der Grenze zu Serbien: "Arabic, Arabic?"

es aussieht, ist Ermias Ghermay eher die Ausnahme als die Regel.

Von Griechenland geht es für die meisten Flüchtlinge weiter über Mazedonien, oft mit dem Bus oder mit dem Zug, manchmal zu Fuß. Viele von ihnen haben eine lange Liste mit Telefonnummern von Schleusern bei sich, mit Kontakten in jedem Land. Auch die Toten von Parndorf hatten solche Listen in ihren Taschen.

Die Westbalkanroute führt nach Norden, nach Belgrad hinein, in die Hauptstadt Serbiens, ein Moloch aus angegrauten Häusern und Beton. Gleich am Hauptbahnhof, nicht weit von der Donau entfernt, steht ein Haus, das zur inoffiziellen Zentrale des Flüchtlingsstroms geworden ist: das Viersternehotel Mr. President.

Viele Flüchtlinge schlafen im Mr. President, vor allem die Wohlhabenden unter ihnen, bevor es weitergeht nach Österreich, Deutschland, Belgien oder in die Niederlande. Sie übernachten in Räumen, in denen Ölporträts von Wladimir Putin über dem Bett hängen, von Lenin und Ronald Reagan, 61 Zimmer auf sieben Etagen, überall Porträts der Mächtigen der Welt.

Die wirklich mächtigen Männer sitzen aber vor dem Eingang auf Stühlen und telefonieren, sie tragen offene Hawaiihemden und Bauchtaschen. Jeder hat drei Handys bei sich, Kopfhörer im Ohr und eine mobile Ladestation auf dem Tisch. Das Hotel Mr. President ist ihre Zentrale. ihr Büro, mit kostenlosem WLAN, das bis auf die Straße reicht. Hier wird Arabisch gesprochen. Bis zu 1500 Euro zahlen Flüchtlinge, um von hier zu einem Waldstück an der ungarischen Grenze zu kommen, knapp 200 Kilometer entfernt.

Vor wenigen Wochen noch soll die Reise von Belgrad an die Grenze maximal 300 Euro gekostet haben, aber gerade sind die Preise explodiert. Es gibt nicht genug Autos, es gibt zu viele Flüchtlinge, auch das ist ein Problem der Logistiker.

An diesem Mittwochabend warten wieder ungefähr 60 Flüchtlinge mit Rucksäcken vor dem Hotel. Kurz bevor es losgeht, fahren die Chefs der Schlepper vor, im Porsche Cayenne und einem weinroten Panamera. Setzen sich auf die Stühle des Hotelcafés, zufrieden mit dem Ablauf ihrer Geschäfte. Am Mr. President treffen sich die reichen und die armen Flüchtlinge, oft landen sie im selben Lkw.

Zwei Syrer erzählen, jeder Flüchtling wisse, dass man vom Mr. President in die EU komme. Helfer der Schleuser sprechen die Neuankömmlinge häufig schon an der ersten Raststätte hinter der mazedonischen Grenze an und sagen ihnen, dass sie sie nach Belgrad und danach weiter nach Budapest bringen könnten.

Ein Pfiff zischt durch die Luft. Er kommt von einem der Bauchtaschen-Kerle. 60 junge Männer erheben sich und folgen ihm geschlossen durch den Belgrader Hauptbahnhof. Auf der Rückseite warten Kleinlaster und Transporter. Die Männer steigen ein, die Wagen verschwinden.

Der Balkan endet zwischen Maisfeldern, dann beginnt die EU. Genau hier, an der ungarisch-serbischen Grenze, möchte die Regierung Ungarns den Menschenstrom aufhalten. All die Laster und Kleintransporter, die vom Mr. President kommen. Wochenlang rollten Grenzschützer Nato-Draht aus, drei Lagen übereinander, 175 Kilometer lang. Ein Bollwerk gegen den Ansturm aus dem Süden, so war es geplant. Demnächst will die Regierung einen stabileren, vier Meter hohen Zaun davor errichten, bis dahin muss der Stacheldraht genügen. Tut er aber nicht.

Schon bei Röszke, einem Grenzdorf auf ungarischer Seite, hat der Zaun eine Lücke. durch die die Gleise der Bahnlinie Szeged-Subotica führen. Von Belgrad bis hier sind es zwei Stunden mit dem Auto, die Flüchtlinge kommen, wenn es dunkel wird. Sie laufen über die Grenze zwischen Serbien und Ungarn, als ob es keine gäbe, junge Männer mit Rucksäcken, Alte, Familien mit Kindern, ausgezehrte Gestalten, die meisten Syrer.

Am vergangenen Samstag überquerten 3080 Flüchtlinge die Grenze, am Sonntag 2890, am Montag 1797. Niemand hält sie auf, es sind längst zu viele. Die Schleuser in Röszke erkennt man an ihren Codewörtern. "Arabic, Arabic?", rufen sie aus dem Schutz der Dunkelheit.

An einem OMV-Rasthof stehen zwei Frauen in weißem Tanktop, die Ausschau nach der Polizei halten, es könnte eine gene in einem Guy-Ritchie-Film sein. Tiefergelegte Audis mit verdunkelten Scheiben kommen und fahren. Dazwischen stehen glatzköpfige Roma-Männer und warten auf Anwerber. Einer der Schleuser sagt, g die Fahrer würden die Flüchtlinge nur nach gebrucht Budapest bringen. Die Fahrt koste zwi-



Gestrandete Migranten in Budapester Bahnhof: "We love to go to Germany"

schen 200 und 300 Euro, pro Tag könne man damit mehrere Tausend Euro machen.

Die Fahrt der Flüchtlinge geht von hier aus schnell in Richtung Norden, über gut ausgebaute Straßen und die Autobahn M5. Vorbei an Mohnfeldern und vertrockneten Sonnenblumen, an Rasthöfen mit Acht-Euro-Betten, an Windrädern, der Puffkette Paradiso und an Grenzschildern mit dem EU-Sternenkreis in Gold. Von Röszke bis zur Haltebucht bei Parndorf sind es fast 400 Kilometer.

Eine Dreiviertelstunde von Parndorf entfernt, im zweiten Stock des österreichischen Bundeskriminalamts in Wien, sitzt Gerald Tatzgern. Er leitet die Taskforce Menschenhandel und Schlepperei beim österreichischen Bundeskriminalamt, er ist der wichtigste Ermittler des Landes im Kampf gegen kleine und große Schleuser. Auf seinem Schreibtisch landen die harten Fälle, die Strecke nach Serbien kennt der Oberst sehr genau. Das Hotel Mr. President in Belgrad ebenfalls. Tatzgern ist 47, Vater von drei Kindern, Polizist von der Pike auf, er spricht schnell, präzise, freundlich.

Er und seine Leute versuchen, den schlimmsten Auswüchsen das Handwerk zu legen, wie in der Tragödie an der A4. Vor zwei Stunden, sagt er, hätten sie einen weiteren Verdächtigen festgenommen, es ist Anfang dieser Woche. Tatzgern kennt die Schlepperszene auf dem Westbalkan bestens, er beschreibt sie als wildes Biotop von Kleinkriminellen, regionalen Banden und wenigen organisierten Netzwerken mit bis zu 200 Mitarbeitern. Die Gewinn-

spannen? "Absolut vergleichbar mit dem Drogengeschäft."

Er spricht von einem Netzwerk, das er und seine Leute schon 1994 in der Türkei lokalisiert hätten – damals starben fünf Tamilen. Obwohl er den Verantwortlichen kenne, sei der Mann immer noch auf freiem Fuß und aktiv in der Schleuserszene seines Landes. Er unterhalte Kontakte zur PKK und sei vernetzt in der Politik und Wirtschaft seines Landes.

Tatzgern ist Pragmatiker, er sieht die Welt, wie sie ist, nicht, wie sie sein könnte. Paradoxerweise sei es für die Flüchtlinge sogar besser, sicherer, sich einer organisierten Schleppergruppe anzuvertrauen, sagt er. "Bei der Mafia gibt es wenigstens mehr Know-how und nicht diese brutale Sorglosigkeit, die am Ende auf grausame Art Menschenleben fordert."

Der Polizist weiß auch, dass die Haltebucht bei Parndorf überall sein könnte, die Katastrophe könnte sich täglich wiederholen. Denn das Flüchtlingsdrama, das sich vor den Augen Europas abspielt, setzt sich zusammen aus unendlich vielen Momenten der Angst, Szenen am Rande des Todes. In Unterkünften und provisorischen Lagern trifft man unzählige Menschen, die solche Geschichten erzählen.

Dazu gehören drei junge Syrer, die in einer Gruppe von 50 Flüchtlingen in einen Kleintransporter eingesperrt waren, ähnlich wie die 71 von vergangener Woche. Nur mithilfe eines Messers konnten sie ein Loch in das Dach des Wagens schneiden und entkommen. Die drei jungen Männer berichten darüber, auf grünen Feldbetten hockend, in einer provisorischen Unterkunft am Grenzübergang Nickelsdorf in Österreich. Der Lkw mit dem Hyza-Logo, in dem die Toten lagen, steht nicht weit entfernt. Die Ermittler bergen daraus Handys, Pässe, Fotos und Rucksäcke. Der Tod ist nahe, immer und überall.

Oder die Geschichte von Reza Golshir und Majid Khan, einem Iraner und einem Pakistaner, die ebenfalls nur mit Not die Flucht überlebten. Ihren Schlepper hatten sie in Belgrad getroffen, einen Türken. Sein Versprechen: 300 Dollar für die Fahrt bis Wien in einem Mercedes mit fünf Passagieren, mehr nicht. Am Ende pferchten die Schleuser 30 Männer, Frauen und einige Kinder in einen Kleinlaster, der innen mit Kunststoffwänden ausgekleidet war. Mithilfe eines Schraubenziehers, den sie im Laderaum fanden, befreiten sie sich schließlich. Am nächsten Tag standen sie wieder in Belgrad. Um 300 Dollar ärmer, aber wenigstens am Leben.

Die Tage auf dem Balkan sind voller solcher Momente, nicht alle Menschen kommen mit dem Schrecken davon. In den Flüchtlingslagern entlang der Route liegen Versehrte mit Brüchen, eitrigen Entzündungen, Schnittwunden. Sie werden weiter versuchen, nach Europa zu gelangen, nicht nach Bulgarien oder Ungarn, sondern nach Österreich, Deutschland, Schweden, Großbritannien. Wer aus dem Bombenhagel von Aleppo kommt, aus dem Sudan, Somalia oder Afghanistan; wer das Mittelmeer überquert und Mazedonien zu Fuß

Titel

durchlaufen hat, den halten ein paar Rollen Stacheldraht nicht auf.

Die Hoffnung treibt sie weiter, die Verzweiflung, und natürlich werden die Flüchtenden auf ihrer Reise Unterstützung brauchen. Und selbst wenn Ungarn die Grenzen abriegelt, haben die Schleuser einen Plan. Sie werden einfach auf andere Routen ausweichen, über Kroatien und Slowenien womöglich. Oder wieder stärker das Mittelmeer anbieten. Solange Krieg herrscht in Syrien und im Irak, solange es Armut und Konflikte an Europas Außengrenzen gibt, wird es Schleuser geben, das ist die Gegenwart, das ist der europäische Albtraum.

Der Schleuser ist eine unbeliebte Figur, aber das stört ihn nicht. Er wird derzeit für die große europäische Katastrophe verantwortlich gemacht, in diesem Sinn ist er auch eine bequeme Figur. Politiker rufen derzeit einen Krieg gegen Schlepper aus, weil sie nicht untätig erscheinen wollen, aber auch das juckt die Männer auf dem Balkan kaum. Denn der Krieg gegen Schleuser wird wie der Kampf gegen Drogendealer vor allem eine Folge haben: steigende Preise für die Kunden.

In Bayern endet die Balkanroute vorerst. 734 mutmaßliche Schleuser befinden sich im Freistaat zurzeit in U-Haft, fast jeden Tag greift die Polizei neue Verdächtige auf. Die Justiz ist überlastet, die Gefängnisse sind voll. Der Rumäne Viorel C. ist einer von 28 mutmaßlichen Schleppern, die in der JVA Würzburg einsitzen. C. wird vorgeworfen, neun Syrer in einem VW-Bus von Budapest nach Passau gefahren zu haben, auch er ein kleiner Fisch.

500 Euro für den Transport der Menschen hätten ihm die Hintermänner zugesagt, erzählt C. in seiner Zelle. Er habe nur Geld verdienen wollen. "Aber stattdessen habe ich alles verloren." Wenn er Glück hat, kommt er mit einer Bewährungsstrafe davon. Erst ab 20 Geschleusten müssten die Fahrer mit einer Freiheitsstrafe rechnen, sagt sein Verteidiger, das zeige die momentane Praxis vor Gericht.

Männer wie C. werden in Ungarn rekrutiert und erhalten strikte Anweisungen: nicht anhalten, in der ersten Stadt nach der deutschen Grenze die Insassen rauslassen und dann sofort zurück nach Budapest. Der Fahrer- und Fahrzeugschwund wird einkalkuliert. Verlust gibt es immer. Wenn C. im Knast sitzt, übernimmt den Job eben ein anderer. Es gibt viele wie ihn.

Maik Baumgärtner, Sven Becker, Rafael Buschmann, Uwe Buse, Jörg Diehl, Fiona Ehlers, Özlem Gezer, Ralf Hoppe, Katrin Kuntz, Maximilian Popp, Jan Puhl, Anna Reuß, Christoph Scheuermann, Andreas Ulrich. Andreas Wassermann



Video:

Auf den Spuren der Schlepper

spiegel.de/sp372015schlepper oder in der App DER SPIEGEL