



REPORTER:INNEN
forum

Musa Sonko ist ein Schlepper. In seinem Transporter drohen 23 Flüchtlinge zu ersticken. Als sie um Hilfe flehen, ruft er: «Fuck you, people!»

Aufarbeitung einer Beinahe-Katastrophe.

Von Florian Schoop, Fabian Baumgartner (Text), Anja Lemcke (Illustrationen),
Neue Zürcher Zeitung, 08.06.2023

Musa Sonko sitzt an einem Holztisch, als er die Tränen nicht mehr zurückhalten kann. Das Licht fällt durch die Gitterstäbe in den Raum, die vor dem Fenster in der dicken Betonwand verankert sind. «Ich will eigentlich nur meiner Frau helfen und meinen zwei Kindern», sagt er. «Ich will ihnen Geld schicken. Stattdessen sitze ich hier, im Gefängnis.»

Sonko, der eigentlich anders heisst, hat einen Fehler begangen. Dieser Fehler hat ihn ins Strafgefängnis Stans gebracht. Seit neun Monaten ist er nun hier. Auf der anderen Seite der Gitterstäbe sieht er die grünen Hügel Nidwaldens, einen Bauernhof, manchmal fährt ein Traktor über eine Wiese. Der Gegensatz zwischen dieser fast kitschigen Idylle und Sonkos Realität könnte kaum grösser sein.

«Ich habe niemanden getötet, keine Drogen verkauft», sagt der 27-jährige Gambier. «Ich habe einen Fehler gemacht, das kann jedem Menschen passieren.»

Doch dieser Fehler hätte laut der Staatsanwaltschaft am 5. September 2022 beinahe in einer Katastrophe geendet.

Denn Musa Sonko ist ein Schlepper.

Es ist noch dunkel, als Sonko sich an jenem Tag in Norditalien ans Steuer eines weissen Transporters mit italienischem Kennzeichen setzt und losfährt. Im Laderaum befinden sich 23 Flüchtlinge – eingepfercht auf 5,4 Quadratmetern.

Eine Fläche, nur wenig grösser als eine Tischtennisplatte.

Die Passagiere sind allesamt Männer. Sie kommen aus Afghanistan, Syrien, Indien und Bangladesch. Aneinandergedrückt stehen sie im Laderaum des kleinen Lieferwagens. Hier drin werden sie stundenlang ausharren müssen. Es gibt keine Sitze und keine Halterung, an denen sie sich festklammern könnten. Die Luft ist schlecht. Und sie wird von Minute zu Minute knapper.

Nach eineinhalb Stunden merken die Männer, dass ihnen der Sauerstoff ausgeht. Es ist 5 Uhr 45, und die Passagiere beginnen zu schreien. Sie schlagen an die Wand der Fahrerkabine. Sie reißen eine Abdichtung im Innern des Transporters heraus, damit wenigstens ein bisschen Frischluft hineinströmt. Sie rufen, Sonko solle anhalten und die Türe aufmachen, sonst würden sie sterben.

Doch Sonko fährt weiter.

Bis ein Zufall die Eingesperreten rettet.

Eine Stunde nach den ersten Hilferufen fährt der Transporter in Richtung Hergiswil. Rechts erscheint der Vierwaldstättersee, als der Gambier ein Polizeifahrzeug hinter ihm bemerkt. Es ist eine Verkehrskontrolle. Der Streifenwagen überholt Sonko, auf einem Schild steht: «Police, please follow.»

Sonko verlässt die Autobahn und folgt den Einsatzkräften auf einen Abstellplatz, dann steigt er aus.

Die Polizisten fragen ihn auf Englisch, ob sich Personen im Laderaum befänden. Sonko sagt später, er habe die Frage der Polizisten sofort mit Ja beantwortet. Dann habe er die Türe des Vans geöffnet – sein Blick sei auf die Elenden im Laderaum seines Lieferwagens gefallen.

Anders tönt es bei den Ermittlern. Sonko habe zunächst behauptet, er wisse nicht, was sich in dem Transporter befinde. So erzählt es Senad Sakic, der Chef der Nidwaldner Kriminalpolizei. Er war am 5. September selbst vor Ort und sagt: «Der

Fahrer war sehr nervös und auch verzweifelt. Ihm wurden wohl die Konsequenzen seines Tuns bewusst.»

Klar ist, den Flüchtlingen geht es schlecht. Viele sind erschöpft und benommen, einige fast ohnmächtig.

Auf dem Abstellplatz in Hergiswil verbringt Musa Sonko seinen letzten Moment in Freiheit. Kaum haben die Polizisten begriffen, wer ihnen da ins Netz gegangen ist, drücken sie den Mann nieder und legen ihn in Handschellen.

Von nun an sieht er die Gitterstäbe, wenn er aus dem Fenster blickt.

Leichen im Kühllastwagen

Der Fall hat die Schweiz schockiert – und den Blick für einen kurzen Moment auf ein Problem gelenkt, das sich tagtäglich auf unseren Strassen abspielt. «Es war menschenunwürdig» und «23 Flüchtlinge in Lieferwagen gepfercht», titelten Schweizer Medien.

Die NZZ hat den Fall rekonstruiert – und zeichnet nach, was damals wirklich passiert ist. Die Recherche stützt sich auf Angaben in der Anklage der Nidwaldner Staatsanwaltschaft, auf Aussagen des Fahrers Sonko sowie auf Gespräche mit Ermittlern und Behördenvertretern.

Zusammen ergibt sich das Bild eines brutalen Systems, in dem skrupellose Schlepperbanden Menschen unter oft erbärmlichen Umständen quer durch Europa schleusen. Und damit viel Geld verdienen. Tote sind dabei einkalkuliert.

Diese Geschichte handelt aber auch von einem Mann, der als kleines Rädchen im kriminellen System funktionierte und sämtliche Warnungen ignorierte – und womöglich selbst von den Hintermännern ausgenutzt wurde.

Der Fall Hergiswil erinnert an eine Tragödie, die 2015 mitten in der Flüchtlingskrise zum Symbol für die menschenverachtende Praxis der Schlepperbanden wurde. Das Bild eines Kühllastwagens, der im österreichischen Parndorf verlassen auf dem Pannestreifen einer Autobahn steht, hat sich ins Gedächtnis eingebrannt. Im Laderaum befanden sich die Leichen von 71 Flüchtlingen. Sie waren erstickt, weil ihnen irgendwann die Luft ausging.

Ähnliches wiederholte sich im Oktober 2019, als die Polizei östlich von London 39 Leichen im Laderaum eines Lasters entdeckte. Die Toten waren Migrantinnen und Migranten aus Vietnam.

Parndorf, London, aber auch Hergiswil sind seltene Momente, in denen das Flucht-Elend an die Öffentlichkeit gelangt. Dabei werden Zehntausende von Flüchtlinge unerkant quer durch den Kontinent geschleust. In Privatautos, Vans oder Lastwagen.

Wir überholen sie auf der Autobahn. Und sie überholen uns.

Erwischt werden die wenigsten der Schlepper. Das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit gibt an, im vergangenen Jahr 476 Personen wegen Verdachts auf Schleppertätigkeiten aufgegriffen zu haben. Die Dunkelziffer dürfte allerdings viel höher liegen. Verurteilt werden nur die wenigsten.

Und so haben kriminelle Organisationen keine Mühe, Fahrer für ihre Touren zu finden. Wie einfach die Rekrutierung gelingt, zeigt das Beispiel von Musa Sonko.

Ein verhängnisvoller Barbesuch

Der Gambier weiss aus eigener Erfahrung, was es heisst, sein Heimatland zu verlassen. Als er noch ein Kind ist, zieht er mit seiner Familie aus dem westafrikanischen Land nach England. Ein normales, ein europäisches Leben habe er am neuen Ort geführt, sagt der 27-Jährige, als ihn die NZZ im Stanser Gefängnis trifft.

Doch als Teenager häufen sich die Probleme. Musa kiff und lässt sich mit den falschen Leuten ein. Sein Vater findet, er brauche eine Lehrzeit in seiner alten Heimat, und schickt ihn für zwei Jahre zurück nach Gambia. Danach reist er quer durch Europa.

Mit 20 zieht es ihn schliesslich nach Italien.

Vieles von dem, was Sonko über sich und seine Vergangenheit erzählt, lässt sich nicht überprüfen. Die Geschichte zu seiner Familie aber wirkt konsistent. Sobald es jedoch um seine Schleppertätigkeit geht, werden die Schilderungen vage und widersprüchlich.

In Italien lernt Musa Sonko seine Frau kennen. Mit ihr hat er zwei Söhne. Einer von ihnen kommt als Frühchen zur Welt. Die Lungen sind laut Sonko zu klein, das



Kind hat Probleme mit dem Atmen. Die Familie verbringt darum viel Zeit im Spital, der Knabe ist auf Medikamente angewiesen. Das alles kostet.

Sonko arbeitet hart, wie er erzählt. Nur mit Mühe kann er seine Familie durchbringen. Er hangelt sich von Temporärjob zu Temporärjob. Mal arbeitet er als Magaziner in einem Supermarkt, mal für einen Kurierdienst – und irgendwann als Kofferpacker am Flughafen Malpensa in Mailand.

Doch das Geld bleibt stets knapp.

Es ist schwierig zu sagen, wie Musa Sonko ins Schleppergeschäft abgerutscht ist. Er selbst erzählt es so: Eines Abends sei er mit ein paar Arbeitskollegen in einer Bar gewesen. Er habe einen Anruf erhalten, von seiner Frau. Sie sei damals mit den Kindern nach Süditalien gereist, zu ihren Grosseltern. Und sie habe ihn um Geld gebeten: für den Unterhalt der Familie, für den kranken Sohn.

Geld, das er nicht gehabt habe.

Sonko sagt, er sei von einem afghanischen Freund nach dem Telefonat auf seine schlechte Stimmung angesprochen worden. Was denn mit ihm los sei, habe dieser wissen wollen. Da habe Sonko ihm von seinen Geldsorgen erzählt. Kein Problem, soll der Mann geantwortet haben. Er könne helfen – wenn Sonko ihm helfe. Er gebe dem Gambier 150 Euro. Dafür muss Sonko vier angebliche Verwandte des Kollegen in die Schweiz fahren. Nach Liestal.

Keine schwierige Aufgabe, denkt sich Sonko. Und willigt ein. Aus der einen Fahrt werden innerhalb eines Monats insgesamt mindestens zehn.

Und aus dem Gambier ein Schlepper.

Sonko sagt: «Ich habe gedacht, alles sei legal.» Doch das darf bezweifelt werden. Laut mehreren Quellen wusste der Mann genau, was er tat.

Sonko fährt seine Passagiere meist bis nach Basel. Dort müssen die Flüchtlinge umsteigen. Der Gambier sagt, ein Taxifahrer – angeblich ein Kurde mit Schweizer Pass – hole sie jeweils ab, um sie über die Grenze nach Deutschland zu bringen.



Sonkos Fahrten verlaufen ohne Probleme. Er verdient pro Fahrt zwischen 150 und 250 Euro. Am Ende bringt er das Auto wie vereinbart nach Italien zurück. Immer chauffiert er die Flüchtlinge in einem normalen Personenwagen.

Doch am 3. September ändert sich etwas. Sein Kontaktmann hat einen neuen, einen grösseren Auftrag. Zwei Tage vor seiner Festnahme fährt Sonko das erste Mal mit einem Lieferwagen nach Basel. Der 27-Jährige soll nicht mehr nur ein paar einzelne Migranten transportieren – sondern über 20 Menschen mit einem Van. Von den vielen Passagieren im Laderaum will Sonko nichts gewusst haben. Er habe damals gedacht, es seien lediglich 10, sagt er heute.

Den Lieferwagen hat die Schlepperbande bei einem Autoverleih mit Sitz in Mailand gemietet. Einen Renault Master, 105 Euro pro Tag.

Die erste Fahrt mit dem Van geht gut. Doch nach der Ankunft in Basel gibt es Streit. Sonko erzählt, er habe von zwei Flüchtlingen erfahren, wie viele Personen wirklich im Transporter eingepfercht waren: 23. Erbost habe er seinen Kontaktmann angerufen. Man habe alles unter Kontrolle, soll dieser beschwichtigt haben.

Zwei Tage später kommt es zu jener Fahrt, die für Sonko im Gefängnis endet. Der Gambier bekommt von seinem Mittelsmann 50 Euro im Voraus. Die versprochenen 150 Euro bei Ablieferung wird er nie erhalten.

500 Euro für eine lebensgefährliche Fahrt

Musa Sonko sieht sich als Opfer, fühlt sich hintergangen. Er hegt einen Groll gegen seinen Kontaktmann und das Schleusernetzwerk. Und er will, dass auch sie hinter Gittern landen, denn: Sie hätten seine Gutmütigkeit ausgenutzt.

Die Flüchtlinge zeichneten dagegen ein anderes Bild von Musa Sonko. Sie hätten um Luft gerungen, um Hilfe gerufen, heisst es in der Anklageschrift. Sie hätten immerzu an die Wand geklopft und um Wasser gebettelt. Doch ihr Fahrer sei nicht nur weitergefahren, er habe sie auch beschimpft. Sonko sagt, sie hätten ihm vorgeworfen, er habe sie als «idiots» bezeichnet und «Fuck you, people» gesagt.



Sonko selbst bestreitet das. Dennoch gibt er zu, während der Fahrt die Rufe der Migranten gehört zu haben. «Ich habe sie aber nicht verstanden, schliesslich haben sie in einer fremden Sprache gesprochen.»

In der Anklageschrift hält die Staatsanwaltschaft fest, wie knapp die Schweiz an jenem Morgen an einer Katastrophe vorbeigeschrammt ist. Das Schwinden des Sauerstoffs hat den 23 Flüchtlingen immer mehr zugesetzt. Ihren Zustand beschreibt der Kripochef Senad Sakic so: «Sie waren sehr erschöpft von der entbehrungsreichen Reise.» Sakic selbst ging in den Coop nebenan, um Wasser für die Migranten zu kaufen.

Sonko hingegen sagt, durch eine Öffnung im Dach sei stets Frischluft in den Laderaum geströmt. Die Flüchtlinge hätten sonst gar nicht überleben können. Sowieso hätten die Männer auf ihrer weiten Reise schon härtere Situationen erlebt.

Wie genau die gesamte Reise der Flüchtlinge verlief, ist unklar. Aus ihren Schilderungen ergibt sich dennoch ein ungefähres Bild davon, wie die Schleuser sie durch Europa transportiert haben. Laut den Angaben war ein Teil der Männer von Rumänien her nach Italien geführt worden. Andere befanden sich bereits seit einiger Zeit in Italien.

Am Bahnhof von Mailand wurden sie schliesslich von einem Mitglied des Schleppernetzwerks abgeholt und in die schweizerisch-italienische Grenzregion gefahren.

Zu ihrem Fahrer Musa Sonko.

Der Gambier selbst verdiente laut eigenen Aussagen pro Fahrt zwischen 100 und 250 Euro. Die Migranten hingegen hätten allein für den Transit durch die Schweiz rund 500 Euro bezahlen müssen, sagt er. Ob das stimmt, lässt sich nicht überprüfen.

Dennoch ist klar: Am Ende bleibt viel Geld für das Netzwerk und wenig für den, der das Risiko trägt – den Fahrer.

Das bestätigt Daniel von Allmen. Er ist bei der Kantonspolizei Zürich für den Fachbereich Menschenschmuggel zuständig. Und er weiss aus seiner Arbeit, dass sich die Schleusernetzwerke gerne Menschen als Fahrer aussuchen, die sich in einer finanziellen Notsituation befinden.



Menschen wie Musa Sonko.

«Die Bezahlung unterscheidet sich stark», sagt von Allmen. Sie starte bei wenigen hundert Franken und sei nach oben offen. «Je nach Strecke und Kontrollpunkte, die ein Fahrer passieren muss, steigt der Lohn.»

Weit höher sind die Beträge, die die Schlepper an einem Migranten verdienen. Das zeigen Zahlen von Europol. Laut der europäischen Polizeibehörde müssen Flüchtlinge für die Route von der Türkei nach Italien bis zu 12 000 Euro hinblättern – pro Person.

Je mehr ein Migrant bezahlen kann, desto besser und sicherer wird er ins Zielland geschleust. Doch wie vieles in diesem Geschäft ist auch das keine Gewissheit. Mehrere aufgeflogene Banden verlangten laut Europol Höchstpreise – für eine Fahrt in einem überfüllten Transporter. So viel also, wie andere für eine Reise per Flugzeug bezahlen. Mitsamt gefälschtem Pass.

Die Schleuser stammen meist aus der gleichen Region wie die Flüchtlinge, die sie transportieren. Durch die gleiche Sprache und die gleiche Kultur lässt sich das Geschäft besser organisieren.

Innerhalb von Europa bleibt der Westbalkan der zentrale Knotenpunkt, um Migranten in die Zielländer zu schleusen. Schlepper verwenden dabei gewöhnliche Autos oder Lieferwagen. Aber auch Busse, Lastwagen, Wohnwagen oder Camper werden verwendet. Manchmal schicken die Banden Vorfahrer vor, um zu schauen, ob es auf der Strecke Polizeikontrollen gibt.

Eine kriminelle Gruppierung hat sogar Menschen im Kofferraum von schnellen, luxuriösen Boliden geschmuggelt. Damit fuhren die Schlepper bis zu 250 km/h, um der Polizei zu entkommen. Dies führte jedoch zu zahlreichen Verletzungen und in einem Fall sogar zum Tod eines Fahrers.

Die Schweiz wird von den Schleppern vor allem als Transitland genutzt. Die meisten Migrantinnen und Migranten zieht es weiter nach England, Frankreich oder Deutschland – dorthin, wo sich bereits viele Landsleute und vielleicht sogar Verwandte niedergelassen haben. Die Schweiz sei für sie zu wenig attraktiv, heisst es in Behördenkreisen. In anderen Ländern seien die Asylbedingungen weniger restriktiv.



Wie aber kann es sein, dass ein Grossteil des Menschenschmuggels unentdeckt bleibt? Für Roger Zaugg vom Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit ist es schlicht ein Ding der Unmöglichkeit, alle Fahrzeuge zu kontrollieren, die in die Schweiz fahren. «Das sind 21 000 Lastwagen und 1,1 Millionen weitere Fahrzeuge – täglich. Der Warenfluss würde zusammenbrechen.»

Es bleibt deshalb bei Stichproben.

«Ich habe keine Hoffnung mehr»

Seit seiner Verhaftung sitzt Musa Sonko im Gefängnis im Nidwaldner Kantonshauptort Stans. «Ich habe keine Hoffnung mehr», sagt Musa Sonko und wischt sich die Tränen aus dem Gesicht. Seine Frau und seine Kinder sieht er bloss via Skype. Ein einziges Mal seien sie nach Stans gekommen. Fünf Stunden Fahrt für dreissig Minuten Besuchszeit.

Anfang Juli ist der Prozess gegen ihn angesetzt. Sonko hat ein Geständnis unterschrieben. Der Urteilsvorschlag der Staatsanwaltschaft lautet: 3 Jahre Freiheitsstrafe, die Hälfte davon muss der junge Mann absitzen. Zudem soll er eine bedingte Geldstrafe erhalten. Das Gericht in Stans muss den Vorschlag noch bestätigen. Dann wäre Musa Sonko im März 2024 wieder ein freier Mann.

Bis dahin sieht er die Welt nur durch die dicken Gitterstäbe vor seinem Fenster.

Und was ist mit den 23 Migranten? Nur wenige beantragten Asyl in der Schweiz. Die meisten von ihnen zogen weiter. Die Behörden liessen sie gehen. Wo sie jetzt sind, ist nicht bekannt.