Die schwarze Gang greift zu

Im Hafen suchen sie für den Zoll nach Drogen. Und sind selber süchtig – nach Erfolg. Unterwegs mit einer Spezialeinheit VON HANNA GRABBE

Natürlich hoffen immer alle, dass es Kokain ist. Nur, meistens ist es nichts. Müll, leere Leinen- oder Plastiksäcke, manchmal mit Kaffee drin. Wenn es gut läuft, Zigaretten oder Alkohol. Hasch und Marihuana. Selten Waffen.

Es ist das Kokain, das sie hier antreibt: auf haushohe Frachter, über wackelige Leitern, durch Rohre und Schächte. Denise Steiner, die ein wenig aussieht wie die Videospielheldin Lara Croft und in Wirklichkeit anders heißt, aber aus Sicherheitsgründen wie auch ihre Kollegen anonym bleiben soll, sagt: »Kokain ist die Motivation.«

Seit Monaten sorgen große Funde des weißen Pulvers im Hamburger Hafen für Aufregung. Entdeckt haben den Stoff vor allem die Mitglieder der sogenannten schwarzen Gang, zu der auch Denise Steiner gehört. Es ist eine Art Spezialeinheit des Zolls, die einlaufende Schiffe auf Drogen und andere Schmuggelware durchsucht. Einst war das eine im Wortsinn schmutzige Arbeit: Kohlenstaub, Ruß, Schmieröl. Daher der Name, schwarze Gang. Er hat sich bis heute gehalten, vielleicht weil er mehr nach Actionserie klingt als »Sachgebiet C, Kontrollraum Wasser«.

Erst vor wenigen Tagen ging die jüngste Ladung hoch: zehn Kilo hochreines Kokain. Nach dem Strecken sind das 30 Kilo verkaufsfertiges Produkt. Allein diese Lieferung hätte in Hamburger Clubs und auf der Straße mehr als zwei Millionen Euro gebracht. Einer von Steiners Kollegen sagt: »Ab 'nem halben Kilo freuste dich schon echt so richtig. Aber bei zehn Kilo, da geht dir die Pumpe, das glaubste nich'.«

Der Trick ist immer der gleiche: verschweißte Kilopäckchen, eingeklemmt zwischen Motorkolben und -kabeln von Baumaschinen aus Brasilien. Im März tauchten im Hafen erst 20, dann 26 Kilo auf diese Weise versteckten Kokain auf, im Juli an zwei Tagen insgesamt 57 Kilo, verschifft im Hafen von Santos. Rechnet man die Funde der kooperierenden norddeutschen Zollämter hinzu, wurden seit Jahresbeginn bereits rund 320 Kilo »Bagger-Koks« gefunden. Zum Vergleich: Im gesamten vergangenen Jahr hat das Hauptzollamt Hamburg-Hafen knapp 55 Kilo Kokain sichergestellt.

Die derzeitigen Erfolge können sie sich beim Zoll kaum erklären. Warum ändern die Kartelle ihre Route nicht? Ein Ablenkungsmanöver? Vielleicht sucht man in Baggern nach Kilos, während anderswo ganze Zentner unentdeckt bleiben? Sind die Mengen so riesig, dass 320 Kilo für die Drogenbosse gar nicht ins Gewicht fallen?

Zollstation, Überseebrücke, 6.57 Uhr

Jens Möller steht in einem Flachbau auf dem Ponton an der Überseebrücke, hinter ihm wartet die *Cap San Diego* auf die ersten Touristen. Draußen hängt ein Schild, »Zutritt für Unbefugte nicht gestattet«, drinnen Bilder von Schiffen und nackten Frauen. Mehr als 40 seiner 64 Jahre hat Möller beim Zoll verbracht. Er hat mal Schiffbau gelernt und ist zur See gefahren, nächstes Jahr geht er in Pension. Es sind seine letzten Einsätze bei der KE 25. KE steht für Kontrolleinheit. Im Hafen sind die Zollbeamten von der KE 25 auch als »die Blauen« bekannt, wegen ihrer Uniformfarbe und weil sie über das Wasser kommen, mit dem Boot. Denise Steiner hingegen gehört zur KE 26, den »Grünen«. Sie tragen grüne Uniformen und kommen mit dem Auto über die Terminals.

Zusammen sind sie die schwarze Gang. Treffpunkt sind die ankommenden Frachter. 8700 Schiffe legen jedes Jahr im Hamburger Hafen an, bringen knapp neun Millionen Container. Das Hafengebiet ist 164-mal so groß wie der Vatikan. Hier Schmuggelware zu finden – eine fast unmögliche Mission.

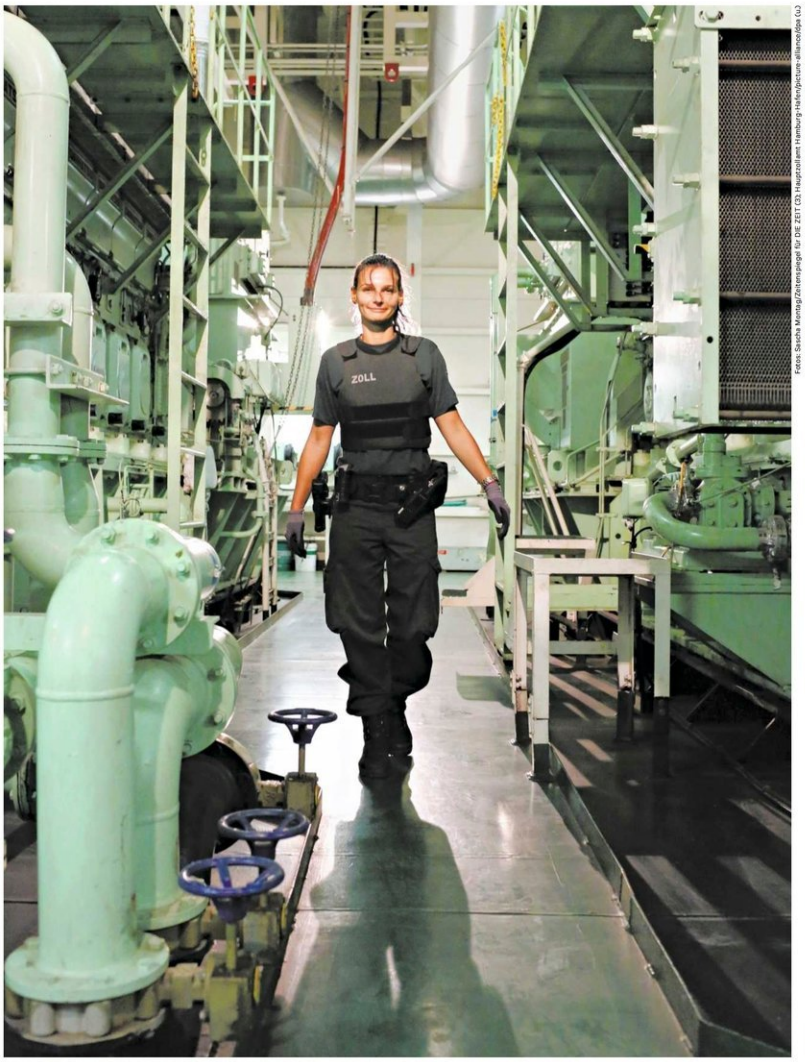
Zollboot »Ericus«, 7.31 Uhr

Als Schiffbauer, sagt Möller, während er sein Boot unter der Köhlbrandbrücke hindurch zu den Terminals steuert, kenne man die verborgenen Ecken, die geheimen Zwischenräume hinter Stahlwänden oder unter Bodenplanken. Das sei wichtig, obwohl die Schmuggelware heute längst nicht mehr so aufwendig versteckt sei wie einst. Sie finde sich meist in Reisetaschen oder dicken Mülltüten in einem gezinkten Container, griffbereit für die Drogenkuriere. Rip-off-Verfahren nennen sie das beim Zoll. Einfach, aber effizient. Dagegen sind die Bagger-Verstecke schon fast raffiniert.

Containerterminal Altenwerder, 7.41 Uhr

Zwei Schiffe haben an der Kaimauer festgemacht, knapp 400 Meter lang, schwimmende Kleinstädte. »Boah, so 'ne Riesendinger«, sagt einer. Möller legt am Heck an, zwei Mann klettern auf einer schmalen, in die Kaimauer eingelassenen Leiter nach oben auf das Terminal, wo Denise Steiner und die anderen »Grünen« warten.

Sie, die KE 26, sind eine Hamburger Besonderheit und einer der Gründe, warum der Hamburger Hafen im Vergleich zu Rotterdam und Antwerpen bei Drogenschmugglern wenig beliebt ist. Entstanden ist diese Kontrolleinheit aber eher aus Zufall: Als im Jahr 2013 die Freihafenzone in Hamburg endgültig aufgelöst wurde, waren mit einem Mal Dutzende Zöllner beschäftigungslos. Viele von ihnen wollten ohnehin weg von der Bordsteinkante, rauf auf die Schiffe, zur schwarzen Gang.



Fotos: Sascha Montag/Zeitenspiegel für DIE ZEIT (3); Hauptzollamt Hamburg-Hafen/picture-alliance/dpa (2)

Ohropax zählt zu den wichtigsten Arbeitsmitteln der schwarzen Gang: Denise Steiner im Maschinenraum

Drogenfunde im Hafen

54 731 Gramm Kokain stellten die Hafenzöllner im vergangenen Jahr sicher. 2016 wird es wohl ein Vielfaches davon sein. Unter anderem wegen der spektakulären Funde in Baggern.

348 707 Zigaretten und Zigarren fand der Zoll. Sie zählen zu den häufigsten Funden und kommen meist aus Asien. Pro nicht verzollter Zigarette entgehen dem Staat 21 Cent.

45 748 Gramm Marihuana und 793 Gramm Hasch fanden die Zollbeamten. Außerdem wurden auf dem Gelände des Hafens 48 Joints und 21 Cannabispflanzen sichergestellt.

15 Spürhunde und 303 Menschen arbeiten für das »Sachgebiet C« des Hauptzollamts Hamburg-Hafen (HZA). Die hier aufgeführten Funde stammen aus dem Jahr 2015.

Eine Personalaufstockung, mit der keine der Schmugglerbanden gerechnet hatte und die zu messbaren Erfolgen führte: Mehr als zwei Zentner Kokain fanden die Hafenzöllner in jenem Jahr. Bis heute erzählen sie vom »weißen Frühling«.

Bei Jens Möllers Einheit auf dem Wasser haben sie dagegen Nachwuchsprobleme. Die Zöllner brauchen für diesen Job ein Kapitänspatent. Doch wer eines hat, fährt lieber zur See statt auf dem Zollboot durch den Hafen. Fragt man Möller, warum er nicht auch einfach mit dem Auto auf das Terminal fahre, sagt er nur: »Unser Dienstfahrzeug ist das Boot.« Einer murmelt: »Wäre ja noch schöner.«

Schiffskommandozentrale, 7.49 Uhr

Ein Matrose in orangefarbenem Schutzanzug bietet Cola-Dosen mit asiatischen Schriftzeichen an, lächelt freundlich. Eigentlich gilt der Ton im Hafen als unwirsch. Aber auf Schiffen hätten sie eben noch Respekt vor Uniformen, sagt Denise Steiner. Auch vor denen der Zöllner.

Bei der Ankunft im Hafen muss die Besatzung ihre eigenen Vorräte an Zigaretten oder Schnaps in einen versiegelten Raum sperren. Alles, was darüber hinaus gefunden wird, gilt als »zollrechtlicher Verstoß«. Oft lagern Dutzende Liter und Tausende Zigaretten an Bord, weil in vielen Häfen ein paar Flaschen Whiskey oder einige Stangen Marlboro als »Gastgeschenk« die Fahrt zum Terminal leichter machen – oder erst ermöglichen.

Zwei der Zollbeamten kümmern sich um den Papierkram, zählen nach, ob die Angaben der Crew korrekt sind. Der Rest der schwarzen Gang durchsucht das Schiff. Steiner fährt in einem Aufzug nach oben auf die Brücke. Von dort arbeitet sie sich nach unten vor, aber nie nach dem gleichen System. »Ein bisschen Verwirrung stiften«, sagt sie. Es komme vor, dass die Crew das Schmuggelgut auf dem Schiff hin und her trägt, immer genau dorthin, wo die Kontrolleure gerade nicht sind.

Brücke, 8.03 Uhr

Der erste Griff: unters Sofa. Der zweite: in die Schubladen, nach ganz hinten. Dann: ein Blick in die Lüftungs- und Leitungsschächte, sieben Stück, mit dem Teleskopspiegel. Kühlschrank, Küchenschrank, Wasserspender. Die Kaffeefilterpackung. Der Kasten mit dem Feuerwehrschlauch. »Alles, was aufgeht«, sagt Steiner. Was nicht aufgeht, muss ein Philippiner mit Generalschlüssel aufsperren: *»Please open this«* ist der Satz, der in den nächsten Stunden am häufigsten fällt. Manchmal antwortet der Philippiner: *»First time I see this door.«*

G-Deck, 8.37 Uhr

Das G-Deck ist das siebte Stockwerk des Schiffs. Noch siebenmal Schränke, Lüftungsschächte, Feuerwehrschläuche. Auf, zu, auf, zu. Der Alltag der schwarzen Gang erinnert weniger an *Alarm für Cobra 11* als an Inventur auf Speed.

Die Chance, dass Steiner und ihre Kollegen heute fündig werden, hat ein Analyseteam vorher als mittelmäßig bewertet, Risikostufe Gelb. Noch in der Nacht hat es eine E-Mail mit Informationen geschickt: Der Frachter ist über den Sueskanal gefahren, war in Korea, China und Singapur, hat zuletzt in Rotterdam und Le Havre angelegt.

Aus Asien kommt kaum Koks, eher Zigaretten. Außerdem gibt es auf neuen Frachtern wie diesem weniger dunkle Ecken. Die alten, abgenutzten Bananenfrachter sind Schmugglern lieber. »Das sind die guten Schiffe«, sagt Steiner. Die, auf denen man öfter etwas findet. Meist fahren sie über Südamerika, Stufe Rot.

F-Deck, 9.11 Uhr

Über das Funkgerät an Denise Steiners Gürtel läuft mittlerweile eine Debatte darüber, wer später wen und wann mit zum Dienstsport nimmt. Neben dem Funkgerät hängen Handschellen, Taschenlampe, Leatherman, Pistole, Ersatzmunition, ein überdimensionaler Schraubenschlüssel, Pfefferspray. Sieben Kilo wiegt das Ganze, inklusive Waffe. Eine P30 von Heckler & Koch, die Standardpistole. Aber eigentlich brauchen sie hier meist nicht mal das Pfefferspray.

E-Deck, 9.29 Uhr

An diesem Morgen hatte Steiner kein besonderes Gefühl. Aber das hatte sie damals auch nicht gehabt, im März dieses Jahres. Es war eine Nachtschicht. Mit einem Kollegen kontrollierte Steiner ein Deck voller Baumaschinen, ein Bagger hinter dem anderen. Sie checkten Türen und Motorklappen, alles, was aufgeht, wie immer. Nur bei einem Gerät waren die Luken verschlossen gewesen.

Dahinter: 26 Kilo Kokain – so viel zum Gefühl. Es ist eher wie an der Losbude, die Hoffnung, dass nach 30 Nieten endlich der Gewinn kommt, die »große schwarze Tasche«, wie sie hier sagen.

Andererseits: »Wenn du lange nichts findest, freuste dich über alles.« Das sei das Gute. Bei einem waren es zuletzt ein paar Kilo Instantkaffee.

D-Deck, 9.43 Uhr

Steiner weiß nicht mehr, wie viele Feuerwehrschlauchboxen sie bereits geöffnet hat, wie oft sie den Teleskopspiegel aus der Hosentasche gezogen hat, die Taschenlampe. Als sie auf den Rest ihrer Crew trifft, glitzert ihre Stirn feucht, ein paar Haare haben sich aus dem Pferdeschwanz gelöst. »Und?« – »Sauber.« Heißt: nichts gefunden. Das ist das Gemeine an dem Job, Anstrengung und Erfolg hängen nicht unbedingt zusammen.

Maschinenräume, 10.13 Uhr

Unten im Schiffsbauch verbergen sich die unzähligen Gänge, Ecken und Hohlräume, in die sie nicht mal Hunde schicken können, weil die Stahlwände zu steil und die langen Leitern zu rutschig sind. »Die Maschine« ist der heißeste, lauteste und stickigste Teil des Frachters. Wenn oben gar nichts ging, stoßen sie hier oft wenigstens auf ein paar Stangen Zigaretten. Kleine Erfolge, die die Spannung halten. Heute allerdings findet die schwarze Gang nichts.

Schätzungen, wie viele Stangen Zigaretten, Liter Alkohol oder Kilo Kokain jedes Jahr am Zoll vorbeigehen, gibt es nicht. Denise Steiner sagt nur, dass sie sich lieber gar nicht erst vorstellt, was in den Tausenden Containern auf diesem Frachter noch alles versteckt sein könnte. Sie beschleunigt ihren Schritt. Oben an Deck warten die Kollegen. *»Ready«*, sagt einer zu den Matrosen und winkt. »Nee, Mann, das heißt *finished«*, sagt ein anderer. Dann trotten sie von Bord.







Die schwarze Gang geht am Terminal Altenwerder an Bord. Manchmal sind in den Schubladen auch Drogen versteckt. Vor wenigen Tagen fanden die Beamten wieder zehn Kilo »Bagger-Koks«