

Diogenes

Leseprobe



Alle Rechte vorbehalten.

Die Verwendung der Texte und Bilder, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Zustimmung des Verlages urheberrechtswidrig und strafbar.

Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Übersetzung oder die Verwendung in elektronischen Systemen.

© Diogenes Verlag AG
www.diogenes.ch

Martin Walker

Germany 2064

Ein Zukunftsthiller

*Aus dem Englischen von
Michael Windgassen*

Diogenes

Originaltitel:
›Germany 2064‹
Copyright © 2014 by Walker & Watson Ltd.
Umschlaggestaltung:
Kobi Benezri
Silhouetten: © Shutterstock

Alle deutschen Rechte vorbehalten
Copyright © 2015
Diogenes Verlag AG Zürich
www.diogenes.ch
300/15/44/1
ISBN 978 3 257 06939 6

*Für Paul Laudicina, Erik Petersen, Johan Aurik,
Martin Sonnenschein, Otto Schulz
und alle meine Freunde und Kollegen
bei A. T. Kearney*

I

Die Resistenz gegen häufig auftretende Bakterien hat in vielen Regionen einen alarmierenden Höchststand erreicht, und in einigen Fällen zeigen [...] nur noch wenige der üblichen Behandlungsmethoden eine Wirkung. Diese sehr ernst zu nehmende Gefahr ist nicht mehr bloß ein Zukunftsszenario; ihr sind schon jetzt überall auf der Welt Menschen jeglichen Alters ausgesetzt. Antibiotikaresistenzen – also die Eigenschaften mutierter Bakterien, die Wirkung von Antibiotika zu neutralisieren – sind eine große Bedrohung der Weltgesundheit. Eine post-antibiotische Ära – wenn also gewöhnliche Infektionen oder geringfügige Verletzungen zum Tode führen können – ist keineswegs eine apokalyptische Phantasie, sondern durchaus eine mögliche Realität im 21. Jahrhundert.

Pressemitteilung zu antibiotischen Resistenzen, Weltgesundheitsorganisation (WHO), 30. April 2014

Kurz vor sechs Uhr morgens, als allerorts Nacht- und Fröhschicht wechselten und ein Moment nur mäßiger Aufmerksamkeit herrschte, hatte der Konvoi Ludwigs-hafen im Osten passiert, genau nach Plan. Er war am späten Abend vom Flughafen Schiphol aufgebrochen. Nun be-

wegte er sich gleichmäßig mit einer Geschwindigkeit von hundert Stundenkilometern vorwärts, alle sechzig Fahrzeuge in exakt gleichem Abstand zueinander. Aus zwei Ultraleichtfliegern wurde je eine Person über dem Konvoi abgeseilt. Ein Späher stand in der Nähe von Mutterstadt auf einer Brücke über der A61. Mit einem Objektiv hoher Brennweite scannte er die Kennziffer auf den kleinen Plaketten hinter den Windschutzscheiben der LKws und drückte den »Senden«-Knopf, nachdem er bei Nummer sieben das leise Zirpen der Bestätigung gehört hatte. Damit war sein Auftrag erledigt und er um fünfzigtausend Euro reicher. Mit seinem E-Bike fuhr der gutgekleidete Vierziger zurück in die Stadt, um rechtzeitig seine Arbeit auf dem Recyclinghof für Nahrungsmittel aufzunehmen.

Der Konvoi rollte weiter, ein langer Strom unbemannter, containerartiger Fahrzeuge, die Europa im Zickzackkurs durchquerten. Sie bildeten das Herz des neuen Logistiksystems. Sie fuhren ohne menschliches Zutun; die Schiffscontainer wurden in den Häfen ausgeladen und auf entsprechende Fahrgestelle mit Hochleistungsbatterie und Auto-Remote-System aufgesetzt. Das erste Fahrzeug eines jeden Konvois war aerodynamisch verkleidet, der Rest folgte in optimaler Distanz im Windschatten. Wenn sie aus großen Häfen wie Rotterdam oder Hamburg kamen, umfassten die Fahrzeugkolonnen bis zu hundert Container, wie früher die Güterzüge. Doch üblich waren kleinere Konvois mit sechs, zehn oder zwanzig Fahrzeugen, entsprechend dem sinkenden Gütervolumen. Die Routen zu ihren jeweiligen Empfangsstationen waren vorprogrammiert.

Zwanzig Kilometer weiter nahm ein Personal Communi-

cator, kurz PerC, die verschlüsselte Nachricht des Spähers entgegen und leitete sie sofort an die Ultraleichtflieger, kurz UL, weiter, die am Vorabend aus Frankreich gekommen waren und die Nacht auf einem nahegelegenen Rastplatz verbracht hatten. Die Fahrzeugkolonne würde stetig auf ein zwölf Kilometer langes Teilstück der Autobahn zusteuern, das von keiner einzigen Überlandleitung gekreuzt wurde. Die tiefhängenden Wolken kamen den Piloten gelegen. Wegen ihrer Beschichtung und der Tarnlackierung waren die UL für Radare schwer zu orten. Ihre geräuschlosen, batteriebetriebenen Motoren entwickelten kurzzeitig enorme Schubkraft.

Dem Gelände folgend und nie höher als hundert Meter, flogen die UL dicht hintereinander mit neunzig Stundenkilometern an der Autobahn entlang. Es dauerte nicht lange, und der Konvoi tauchte hinter ihnen auf, begleitet von einer Drohne. Ihre optische Rundumüberwachung galt insbesondere den Bäumen am Fahrbahnrand. In jüngster Zeit gab es immer häufiger Kriminelle, die Bäume fällten, um Transporter zu stoppen und deren Container aufzubrechen. Kam jedoch einer solchen Kolonne ein Reh oder anderes Wild in die Quere, durch das Scheinwerferlicht in Schockstarre versetzt und durch Hupen nicht zu verscheuchen, wurde es vom ersten Fahrzeug einfach überrollt. Und wenn endlich das letzte darüber hinweggedonnert war, blieb kaum mehr als ein Schmierfleck auf dem Asphalt zurück.

Die UL-Piloten konnten Bildausschnitt und Schwenk der Drohnenoptik zentimetergenau vorausberechnen und so eine Erfassung vermeiden. Von oben senkte sich der erste Pilot bis auf drei Meter auf den unbemannten Flugkörper

hinab. Sein Begleiter zog ein Gewehr mit kurzem Doppellauf aus seinem Schenkelholster und feuerte beide Ladungen auf den Rumpf der Drohne ab. Sie zerbarst in zahllose Trümmerteile, die im Windschatten des Konvois verwirbelten.

Die UL nahmen Tempo auf, bis sie das siebte Fahrzeug erreichten und, einer nach dem anderen, langsam darauf niederschwebten, um die Copiloten auf dem flachen Containerdach aussteigen zu lassen. Um ihr Gewicht erleichtert, stiegen die Flieger wieder auf und drehten nach Westen ab, Richtung Vogesen, wo eine Bodencrew sie erwartete, um Maschinen und Piloten verschwinden zu lassen. Letztere würden nach ihrer Mission einen Schnellzug nach Paris nehmen.

Die beiden Männer ließen ihre Rucksäcke von den Schultern gleiten und öffneten mit ihren Laserschneidbrennern das Containerdach. Sie drangen in den Frachtraum ein, der mit pharmazeutischen Produkten beladen war, machten die gesuchten Päckchen schnell ausfindig und verstaute sie in den mitgebrachten Netzen aus Fallschirmseide.

Dann sendeten sie das verabredete Signal und schauten auf die Uhr. Sie lagen gut in der Zeit. Die Brücke, auf die sie sich zubewegten, war noch einige Kilometer entfernt. Sie holten jeder eine Teleskopstange aus ihrem Rucksack und befestigten Netze daran. Als sie sich der Brücke näherten, sahen sie den wartenden Transporter an Ort und Stelle. Zwei Männer seilten zwei schwere Haken ab. Jeder Handgriff war einstudiert, die ganze Prozedur etliche Male durchgespielt worden. Die Männer im Container zogen die Teleskopstangen auseinander und stemmten die Netze

durch die aufgeschweißte Luke nach draußen. Die von der Brücke herabhängenden Haken griffen präzise in die dafür vorgesehenen Schlaufen und zogen die Beute nach oben und über das Brückengeländer, wo sie sofort im Heck des Transporters verschwand, der Sekunden später in Richtung Mannheim losfuhr. Sein Ziel war eine Garage, von der aus die Beute weitertransportiert werden sollte. Während der Fahrt wurden die Päckchen für zwei Sekunden Mikrowellen ausgesetzt, um eine Identifizierung über Funk auszuschließen.

Der Konvoi rollte weiter Richtung Basel – ohne den wertvollsten Teil seiner Fracht. Die beiden Netze enthielten die Charge der allerneuesten Generation amerikanischer Neobiotika im Wert von über zweihundert Millionen Euro. Frisch aus den Forschungslabors, machten sie Hoffnung auf ein neues Zeitalter medizinischer Wunder, da sie sich gegen polyresistente Bakterien durchsetzten, gegen die seit Mitte der 20er Jahre des einundzwanzigsten Jahrhunderts kein Antibiotikum mehr wirksam war.

In einer Lichtung im Wald nahe Schifferstadt wartete ein am Vortag in Luxemburg gecharterter Hybridhelikopter. Sein Pilot hatte gerade das Signal erhalten und zeigte dem Kollegen im Frachtraum seinen nach oben gerichteten Daumen. Der erwiderte das Zeichen und checkte die Winden, bevor der Hubschrauber abhob. Die Akkus waren voll aufgeladen. Geräuschlos flog die Maschine über die Autobahn, der Transportkolonne nach, die sie bald eingeholt hatte. Als sie über dem siebten Container mit dem aufgeschnittenen Dach schwebte, setzte der Copilot die beiden Winden in Bewegung und ließ zwei Seile zu den Männern im Contai-

ner abrollen. Schnell hatten sie die daran befestigten Haken in das Gurtzeug unter ihren Lederjacken eingehängt, signalisierten dem Mann an den Winden ihr o.k. und ließen sich nach oben ziehen. Kaum hatten sie den Frachtraum erreicht, drehte der Hubschrauber nach Osten ab und überflog den Rhein in Richtung Heilbronn. Beide Männer hatten bereits Fahrkarten für den EuroConnect nach Frankfurt in der Tasche.

In einer Garage in Mannheim durchwühlte inzwischen ein kahlgeschorener Mann die Päckchen aus dem Transporter. Er war auf der Suche nach einem ganz bestimmten, mit roter Tinte markierten. Als er es gefunden und den Inhalt geprüft hatte, lächelte er zufrieden und stopfte es in seine Umhängetasche. Er setzte ein Basecap, eine dunkle Sonnenbrille sowie einen Mundschutz auf und verließ die Garage unauffällig. Die Männer verteilten die restlichen Neobiotika auf drei Rucksäcke, schnallten sie um und verließen den Ort in verschiedenen Richtungen. Zwei weitere Mitglieder des Teams tauschten die Nummernschilder am Transporter aus, bevor sie den Wagen aus der Stadt schafften und anzündeten.

Das große Logistikunternehmen, in dessen Auftrag der Konvoi unterwegs war, hatte zwei Stützpunkte: einen im Hafen von Rotterdam, den anderen am Frankfurter Flughafen. Dort bemerkte man den Verlust der Drohne zuerst, allerdings mit erheblicher Verzögerung, da europaweit insgesamt mehr als zweihundert Begleitdrohnen im Einsatz waren und es immer wieder zu Störungen in der Funkverbindung kam.

»Wir empfangen von ROT-BAS 143-64 keine Signale mehr«, meldete der diensthabende Koordinator seinem Kollegen in Rotterdam. Die Ziffern bezogen sich auf die Zahl der Konvois auf der Strecke Rotterdam–Basel im laufenden Jahr 2064. »Soweit ich sehen kann, ist der Kontakt vor zwanzig Minuten abgebrochen. Können Sie das mal nachprüfen?«

»Augenblick.« Eine Minute später meldete sich Rotterdam zurück. »Ja, ROT-BAS 143-64 scheint abgestürzt zu sein.«

»Vielleicht durch Vogelschlag«, suchte Frankfurt nach einer Erklärung. »Frühmorgens passiert das schon mal. Oder das Ding ist vor eine Brücke geknallt. Diese verfluchten Graffiti...« Jugendliche machten sich in letzter Zeit einen Spaß daraus, Blendschutzfarbe so auf Brücken zu spraysen, dass Drohnen freien Himmel vor sich sahen und auf die Pfeiler prallten wie Insekten auf eine Windschutzscheibe.

»Können Sie Ersatz losschicken und nachprüfen, ob alles in Ordnung ist?«, fragte Rotterdam.

»Wird gemacht. Wir schicken die Bilder rüber, sobald sie da sind.«

Eine halbe Stunde später stand fest, dass der Konvoi überfallen worden war. Weitere zehn Minuten verstrichen, bis man herausfand, dass die aus dem siebten Container gestohlenen Güter mehr wert waren als die restliche Fracht der gesamten Kolonne. Erst nach noch einmal fünf Minuten waren Europol und die Ludwigshafener Polizei alarmiert. Natürlich musste auch die Direktion des Logistikunternehmens informiert werden, dann die Versicherung in

Zürich und schließlich der Pharmagroßhändler in Basel. Da der Konvoi von den Niederlanden aus durch Deutschland in Richtung Schweiz unterwegs war, hielt sich Europol für zuständig; die Polizeibehörden von Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz hingegen machten beide geltend, dass sich der Überfall auf ihrem Hoheitsgebiet zugetragen hatte.

Die Unternehmensleitung entschied, den Transport nach Basel fortzusetzen, wogegen die baden-württembergische Polizei Einspruch erhob. Nach dem Motto »Geschaffene Fakten setzen ins Recht« ließ sie für den Konvoi die Grenzen zur Schweiz sperren und lenkte ihn auf einen Bereitstellungsraum in der Nähe von Freiburg um. Ein offizielles Amtshilfeersuchen wurde in die Wege geleitet. Den Polizeidienststellen war dieses Zuständigkeitsgerangel nicht neu. Sie hielten sich mit ihren Ermittlungen zurück und warteten auf explizite Vorgaben seitens der Politik.

Als endlich ein Ausschuss mit Vertretern aller involvierten Parteien zusammengetroffen, eine Videokonferenz geschaltet und die Frage der Verantwortlichkeiten geklärt war, leiteten die Täter die letzten Schritte ihrer Operation ein. Sie ließen den Hubschrauber auf einer unzugänglichen Waldlichtung in Flammen aufgehen. Pilot und Copilot bestiegen in Straßburg verschiedene Züge, während die beiden Begleiter der UL in der Departure-Lounge des Frankfurter Flughafens auf ihre jeweiligen Flüge warteten. Die erbeuteten Neobiotika, eigentlich für europäische Krankenhäuser bestimmt, waren, in noch kleinere Einheiten aufgeteilt, auf dem Weg zu vermögenden Abnehmern in Kiew, Ankara und Taschkent, die ungeduldig auf jenes neuentwickelte Medikament warteten, das die tödlichen Infektionen und

sich rasend vermehrenden Bakterienherde in ihren Körpern zu besiegen versprach.

Die Polizei aber war auch schon zu diesem Zeitpunkt nicht untätig. Ein Jogger hatte früh am Morgen beobachtet, wie über einem Konvoi aus zwei Ultraleichtfliegern jeweils eine Person abgeseilt worden war, und die Szene mit seinem PerC gefilmt. Statt der Polizei hatte er den Vorfall einer Zeitung in Kaiserslautern gemeldet. Die Polizei brauchte fast zwei Stunden, um den Zeugen ausfindig zu machen, ihn zu vernehmen und das Beweismaterial auf seinem PerC sicherzustellen. Die Auswertung war längst noch nicht abgeschlossen, als die ersten Pakete der Beute an eine exklusive Privatklinik am Stadtrand von Kiew ausgeliefert wurden.