

Menschlichkeit auf dem Mittelmeer

Ein Kapitän sammelt für ein Rettungsschiff

Von Birgit Haas

Die Menschen in Libyen haben nur eine Wahl. Nach dem Marsch durch die Wüste und einem oft quavollen Aufenthalt in libyschen Gefängnissen gibt es keine Alternative: Sie müssen nach Europa, unabhängig davon, ob es Winter ist und das Meer stürmisch. In grauen Schlauchbooten aus chinesischer Billigproduktion stechen sie in See. Von den Schleppern können sie ein Satellitentelefon kaufen, aber das machen nach Erfahrung von Rettern nur die Hälfte der Gruppen. Viele Flüchtlinge hatten schon große Mühe, das nötige Geld für die Überfahrt aufzubringen. Derjenige, der sich mit Maschinen am besten auskennt, bedient den Außenbordmotor. Der Schlepper weist die Himmelsrichtung nach Italien und dann geht es los. Ein mit Luft gefülltes Boot voller Menschen, die teils das Meer noch nie gesehen haben und von denen viele nicht schwimmen können.

Hätten die Boote eine Chance auf der sizilianischen Insel Lampedusa anzukommen, würde die Passage von rund 300 Kilometern mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von vier Knoten bis zu fünf Tage dauern. „Ich habe aber noch nie gehört, dass ein solches Boot die italienische Küste tatsächlich erreicht hätte“, sagt Klaus Vogel. Vogel ist ein erfahrener Seemann, insgesamt ist er 23 Jahre aufs Meer gefahren, davon zehn Jahre als Kapitän auf Handelsschiffen. Das Meer ist ihm vertraut, aber er kennt auch die Gefahren. Er sagt: „Im Prinzip sind die Menschen in Seenot, so bald sie keinen festen Boden mehr unter den Füßen haben.“

Das Mittelmeer ist ein Grab an der Grenze Europas. Nach Aussagen der Internationalen Organisation (IOM) für Migration sind in diesem Jahr bereits mehr als 3000 Menschen beim Versuch gestorben, es zu überqueren. Ebenfalls etwa 3000 Menschen haben die Besatzungsmitglieder auf den EU-Schiffen gerettet und die deutsche Marine hat laut Verteidigungsministerium rund 8000 Menschen geborgen. Nach IOM-Schätzungen haben beinahe 60000 Asylsuchende eine der Mittelmeerrouten genommen, davon hätten 45000 die Überfahrt von der Türkei nach Griechenland gewagt und knapp 14000 sind von Libyen aus gestartet.

Die Zahl derer, die keinen Notruf haben absetzen können und von den wenigen Rettungsschiffen auch nicht gefunden wurden, ist ungezählt. Nach Recherchen der Fernsehsendung „Frontal 21“ hat die Marine zudem im EU-Militäreinsatz ab dem 22. Juni weni-

ger Flüchtlinge retten können als zuvor im nationalen Einsatz. Doch nach Schätzungen des UNHCR hält das niemanden von der gefährlichen Reise ab: Das Flüchtlingshilfswerk erwartet zwischen Anfang 2015 bis Ende 2016 insgesamt 1,4 Millionen Menschen.

Klaus Vogel erträgt das nicht. Dass die Menschen sterben, obwohl die EU aus Gründen der Menschlichkeit dazu verpflichtet ist, sie zu retten. Die Untätigkeit der Politik, die sich nach dem Auslaufen der italienischen Rettungsaktion Mare Nostrum darauf fokussiert, Schlepper zu jagen. Die Menschenhändler sind aber überhaupt nicht auf dem Meer zu greifen, sie bleiben in Libyen zurück. Also kann die neuerdings den Einsatznamen „Sophia“ trägt, nur Scheitern, argumentiert Vogel.

Ein wintertaugliches Schiff zur Rettung von Flüchtlingen liegt vor der Küste Kroatiens

Weil er es nicht erträgt, hat Vogel im November vergangenen Jahres seinen Job als Kapitän bei einer großen Reederei unterbrochen. Und das Projekt „SOS Méditerranée“ mitgegründet. Der Plan des 59-Jährigen und seiner rund zwanzig Mitstreiter: Sie wollen ein ziviles Netzwerk zur Seenotrettung in Europa aufbauen. Vogel hat bereits im Mai 2014 mit Aktivisten in Berlin einen Verein eingetragen lassen, in der französischen Küstenstadt Marseille hat Sophie Beau es ihm gleichgetan. Eine Partnerorganisation in Italien befindet sich im Aufbau.



Klaus Vogel, 59, ist Handelschiffskapitän und Historiker. Der dreifache Vater lebt mit seiner Frau in Göttingen.

Unterstützt wird das italienische Projekt von Mohammed Abdul Fatta, der in Palermo eine Klinik für Migranten betreibt. Der Athiopier ist 2003 selbst mit einem Boot in Lampedusa angekommen. Es war Oktober und er hätte es fast nicht geschafft. Zusammen mit etwa 80 Menschen, es können auch mehr gewesen sein, bestieg er ein Boot. Nach zweieinhalb Tagen fiel der Motor aus. Da hatten die Flüchtlinge erst 30 Seemeilen zurückgelegt, das ist noch nicht einmal die Hälfte der Strecke. 17 Tage trieben Fatta und die anderen auf dem Meer. Täglich muss-

Seenotrettung Eine Gruppe von Aktivisten will ein europäisches Netzwerk zur Bergung von Flüchtlingen auf dem Mittelmeer aufbauen.



Dieses Schlauchboot ist während der kurzen, aber gefährlichen Überfahrt von der Türkei zur griechischen Insel Lesbos geborgen worden. Die Retter ziehen es an Land.



Völlig erschöpft: eine Syrerin mit Kind nach der Rettung.

ten sie Leichen über Bord werfen. Als ein Rettungsboot sie endlich fand, waren noch 18 Personen übrig.

Es sind Geschichten wie die von Fatta, die Vogel antreiben. Er will zusammen mit SOS Méditerranée ein Schiff kaufen. Die Markab, ein ehemaliger Lotsenversetzer, wäre dafür perfekt: Das robuste Schiff bietet auf einer Länge von 56 Metern Platz für die Besatzung von etwa zehn Personen und einem medizinischen Team der Ärzte ohne Grenzen. Noch liegt das Boot an der Küste Kroatiens vor Anker und wartet darauf, dass SOS Méditerranée den Kaufpreis und die Betriebskosten zusammengesammelt hat. 1,2 Millionen Euro brauchen sie insgesamt und deshalb hat der Verein für zivile Seenotrettung neben einer Spendenkampagne auch eine Crowdfunding-Aktion auf der Online-Plattform Ulule (de.ulule.com/sosmed) gestartet. Mehr als 236000 Euro sind auf diesem Weg bereits zusammengekommen. „Wir hätten nie mit so viel Unterstützung gerechnet“, sagt Vogel. Der Kapitän hofft, dass er noch Ende Oktober mit der Markab zu den bekannten Flüchtlingsrouten aufbrechen kann.

Viele Mitstreiter Vogels – etwa Harald Höppler, der mit seinem

Schiff Seaway bis vor wenigen Tagen auf dem Mittelmeer unterwegs war, die Migrant Offshore Aid Station (MOA) und die Boote von Ärzte ohne Grenzen – beenden im Winter ihre Missionen, da ihre Schiffe nicht für die dann aufziehenden Stürme und die Versorgung der Flüchtlinge bei niedrigen Temperaturen ausgerüstet sind. Noch kreuzen zwei Schiffe der ehrenamtlich engagierten Ärzte ohne Grenzen vor dem libyschen Hoheitsgebiet. Sind sie weg, gibt es kaum noch eine Hoffnung für die Flüchtlinge.

Vorbild für SOS Méditerranée ist die Deutsche Gesellschaft ziviler Seenotrettung. Diese Gesellschaft wurde 1860 gegründet, um Menschen, die das arme Europa damals Richtung USA verließen, aus Notsituationen retten zu können. Noch heute sind dort 60 kleine und mittlere Schiffe dort im Einsatz. Dass dieses Projekt genauso wie SOS Méditerranée spendenfinanziert ist, hält Heiko Kaufmann, Mitglied der jungen, europäischen Netzwerks und ehemaliger Sprecher der Flüchtlingshilfsorganisation Pro Asyl für unabdingbar: „Nur so ist ein vom Kalkül der Politik unabhängiger Einsatz überhaupt möglich.“



Dieses Schlauchboot ist während der kurzen, aber gefährlichen Überfahrt von der Türkei zur griechischen Insel Lesbos geborgen worden. Die Retter ziehen es an Land.



In einem 24-Stunden-Einsatz haben EU-Soldaten Anfang der Woche 1830 Menschen gerettet.

Das sehen nicht alle so. Längst hat sich SOS Méditerranée mit den anderen Rettungsinitiativen vernetzt. „Wir unterstützen das Vorhaben auch“, sagt Ruben Neugebauer, Helfer an Bord der Seaway. „Allerdings denken wir nicht, dass Flüchtlingsrettung auf die Dauer eine Aufgabe für Organisationen wie die unsere ist“, sagt Neugebauer. Eigentlich sollte das die Politik organisieren. Die Seaway hat seit Beginn ihres Einsatzes im Juli 2000 Menschen gerettet. „Aber wir machen sollte eigentlich nur eine Zwischenlösung sein.“

Doch dass die Politik seiner humanitären Verantwortung nachkommen wird, glauben die Aktivisten nicht. Europa hat jahrzehntelang die falschen Antworten auf Flüchtlingsfragen gegeben“, sagt Kaufmann. Nur deshalb habe die Situation derart eskalieren können. „Die sogenannte Flüchtlingskrise ist in Wahrheit eine Krise der Politik.“ Alle politischen Maßnahmen der Vergangenheit dienen vornehmlich der Abwehr und dem Grenzschutz. Die Zivilgesellschaft ist der Politik in diesem Punkt weit voraus“, so Kaufmann. Es bleibt an bürgerschaftlichen Engagements wie dem von Kapitän Vogel, künftig Katastrophen mit hunderten Toten im Mittelmeer zu verhindern.

PROMINENTE UNTERSTÜTZUNG

„Wie viele denn noch? Wie viele Menschen müssen noch sterben, bevor wir uns zu einer mutigen, zukunftsweisenden europäischen Lösung für die Rettung und Aufnahme von Flüchtlingen entschließen?“ Das fragen die mehr als 200 Unterzeichner eines Unterstützerbriefes für SOS Méditerranée.

Der Brief, der am Mittwoch bei einer Pressekonferenz in Osnabrück vorgestellt worden ist, kritisiert: „Schon viel zu lange sind wir Zeugen einer der größten humanitären Katastrophen und einer der wohl größten politischen und moralischen Herausforderungen unserer Zeit: dem täglichen, massenhaften Tod von Flüchtlingen an Europas Grenzen. Nach jeder neuen Tragödie hören wir Sätze von markiger Betroffenheit, auf halbherzige Rettungsversuche folgen fragwürdige und verantwortungslose Beschlüsse wie die Abschottung der Grenzen durch Zäune und Waffengewalt.“

Die Unterstützer sind prominente Künstler wie der Sänger Konstantin Wecker und der

Kabarettist Volker Pispers, ferner der Wirtschaftsforscher Thomas Picketty, die Grünen-Politikerin Simone Peters, die ehemalige Justizministerin Sabine Leutheusser-Schnarrenberger und der Journalist Günter Wallraff.

Sie bitten im Namen von SOS Méditerranée um Spenden für das Schiff Markab (siehe Bild). Das Spendenkonto hat die IBAN: 04 1005 0000 0190 4184 51 und die BIC: BELADEBEOXX. Quittungen werden ausgestellt. Auf der Online-Plattform Ulule kann unter dem Link de.ulule.com/sosmed gespendet werden.



Ein Luftbild der Markab.

„Ein Fährdienst nach Europa wäre sinnvoll“

Der Soziologe Bade fordert ein neues Asylrecht

Jedes Wochenende kommen bundesweit Tausende Flüchtlinge über Ungarn, Serbien und Österreich an. Sie sind den Landweg gegangen. Kommen überhaupt noch Menschen über das Mittelmeer?

Auf dem Landweg werden momentan mehr Menschen gezählt als auf dem Seeweg. Aber es sind auch auf dem Meer noch viele Zuwanderer unterwegs. Es entsteht ein falscher Eindruck, weil die Medien zurzeit vor allem über Flüchtlinge auf dem Weg über die trockenen Ländergrenzen berichten.

Hat sich die Situation auf dem Mittelmeer denn mittlerweile verbessert?

Nein. Auf das wesentlich durch die denunziative Kritik aus Deutschland, genauer gesagt aus dem Bundesinnenministerium, zerstörte grandiose italienische Programm Mare Nostrum – durch das immerhin 150 000 Menschen gerettet werden konnten – folgte nichts Ausreichendes mehr. Die Situation ist desolat, das große Sterben geht weiter. Handelsschiffe machen seit langem einen Bogen um die Strecken der Flüchtlinge, weil Rettungsmannöver erhebliche Kosten verursachen und die Besatzungen stark belastet wurden durch den ungeübten Umgang mit Geretteten, Sterbenden und Toten. Wir brauchen eine Europäische Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, die zudem die internationale Politik unter Druck setzen kann, sichere Verhältnisse im Mittelmeer herzustellen.

Haben Sie eine Idee?

Wir könnten zum Beispiel syrische Flüchtlinge, deren Asylansprüche ja sowieso zu fast hundert Prozent abgelehnt werden, einfach abgelehnt werden, ganz aus dem Asylverfahren herausnehmen, auf Zeit als Kontingentflüchtlinge aufnehmen und mit Fähren in Nordafrika abholen. Vorausgesetzt wären Informationszentren in Nordafrika, die prüfen, wer tatsächlich Kriegs- und Bürgerkriegsflüchtling aus Syrien ist. Das Einwanderung entscheidet anschließend. In Syrien sind es Aufnahmeland. Niemand hat ein Recht auf Einwanderung, aber ausgenommenen Flüchtlingen können Einwanderer werden. Damit das alles machbar wird, brauchen wir auch ein neues europäisches Asylrecht.

Aber gegen die Schlepper gehen wir doch militärisch vor...

... die Schlauchboote- und Schlepperjagd mit Kriegsschiffen ist doch nur eine populistische Show! Den Verlust der Billigboote preisen die Schlepper von Anfang an ein und sie selber sind meist gar nicht an Bord. Zudem besteht das Risiko von Kollateralschäden: Wird geschossen, können auch Flüchtlinge getötet werden. Und der Versuch, Schlepperboote an Land zu zerstören, ist ohnehin ein Schuss in den Ofen; denn die libysche Regierung duldet einen solchen Einsatz nicht. Das ganze Kriegsspiel auf dem Meer ist eine Ausgeburt militäristischer Playstation-Mentalität.

Nach derzeitigem Stand könnte man den von Ihnen vorgeschlagenen Fährdienst in der EU nur



Klaus J. Bade ist Migrationsforscher aus Berlin. Er hat unter anderem das Institut für Migrationsforschung gegründet.

schwer durchsetzen.

Das könnten die Deutschen nötigenfalls auch im Alleingang machen. Man lässt Deutschland in Europa ja auch mit den Flüchtlingen allein. Die Schiffe der Bundesmarine operieren ohnehin schon dort. Dann hätten sie wenigstens was Vernünftiges zu tun.

Überall wird derzeit das große Engagement der Deutschen gelobt, sogar von einer Willkommenskultur ist die Rede. Wie bewerten Sie das?

Wir haben Willkommensgrüße und eine gewaltige ehrenamtliche Willkommensarbeit. Willkommensgrüße und Willkommensarbeit sind aber noch keine Willkommenskultur.

Wie könnte eine echte Willkommenskultur aussehen?

Willkommenskultur darf es nicht nur gegenüber Neuzuwanderern geben. Sie muss auch die Einwandererbevölkerung einbeziehen, die oft schon seit Generationen im Land lebt. Da ist noch viel zu tun. Insgesamt sollten wir Zuwanderung nicht als Bedrohung, sondern als Chance begreifen. Die Flüchtlinge wollen arbeiten und sie sollen das auch. So werden aus Flüchtlingen Einwanderer, die wirtschaftlich auf eigenen Beinen stehen, sozialversicherungsspflichtig beschäftigt oder selbstständig tätig sind. Dazu brauchen sie anfangs meist eine Förderung im Blick auf Sprache und berufliche Ergänzungsqualifikationen.

Gilt dieses Angebot für alle?

Es gibt einen klaren Unterschied zwischen Asyl und Einwanderung. Flucht und Verfolgung sind Asylgründe, die zur Aufnahme und zur individuellen Prüfung der Anträge verpflichten. Über Einwanderung entscheidet ausschließlich das Innenressort des Aufnahmelandes. Niemand hat ein Recht auf Einwanderung, aber ausgenommenen Flüchtlingen können Einwanderer werden. Damit das alles machbar wird, brauchen wir auch ein neues europäisches Asylrecht.

Wie könnte ein solches EU-Recht aussehen?

Es muss zunächst einmal verpflichtende Asyl-Mindeststandards für alle EU-Staaten definieren. Auf dieser Grundlage kann man sich auf Quoten einigen. Dann könnten sich die Flüchtlinge sogar ihr Zielland aussuchen. Mühen sie auf ein anderes auszuweisen, könnten sie das nicht mit dem Argument ablehnen, dass sie dort schlechter behandelt würden. Hilfreich wäre zu allem eine supranationale Asylagentur in Service-Funktion gegenüber den Mitgliedsstaaten.

Interview: Birgit Haas