der Freitag | Nr. 23 | 8. Juni 2017

Europa oder tot Tausende ertrinken im Meer. Oft steigen sie nicht freiwillig in die Boote

Einsame Retter

Libyen Immer mehr Flüchtlinge werden zur gefährlichen Überfahrt nach Europa gezwungen. Die Zahl der Todesopfer steigt, Rettungsschiffe der EU sind kaum zu sehen. Unser Autor hat freiwillige Helfer auf der Sea-Watch im Mittelmeer begleitet

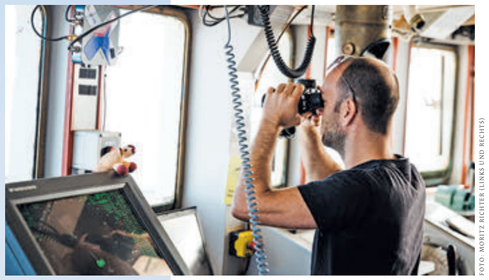

FOTO: MORITZ RICHTER (LINKS UND RECHTS)

Die Flüchtlingsschiffe werden mit einem Motor-Schlauchboot zur Sea-Watch geschleppt (links), **Kapitän Rubert Lampart sucht mit dem Fernstecher das Meer ab** (rechts), **Stefanie Pender** (unten links) **ist die einzige Ärztin an Bord der Sea-Watch**

FOTOS: RAOUL KOPACKA (MITTE UND UNTEN)

■ **Bartholomäus von Laffert**

Target! Vier Meilen voraus. Halb Instinkt, halb Erfahrung sagen Reinier Boere an diesem Morgen, dass er richtig liegt. Der schwarze Balken, den man durch das Fernglas am Horizont erkennt. Die Punkte, die bald zu Köpfen werden. Nach wenigen Minuten die Gewissheit: Das sind keine libyschen Fischer, das ist ein heillos überfülltes Holzboot, vollgepackt mit Menschen. Flüchtlinge aus Libyen.

Noch ist es kühl auf dem Mittelmeer. In der Search-and-Rescue-Zone, 18 Meilen vor der libyschen Küste, auf dem Ausguck der Sea-Watch 2. Gerade erst hat das Meer die Sonne ausgespuckt, Boere hat die schwarze Trainingsjacke bis zum Kinn zugezogen, die weinrote Baseball-Kappe sitzt tief im Gesicht, aus seinen Kopfhörern wummert Techno-Musik. Ein obligatorischer Blick auf die Uhr. 6 Uhr 15 Minuten. Ernstes Nicken. „Um Mitternacht wurden die Menschen von den Schleppern losgeschickt."

Was Reinier Boere an diesem Morgen trotz zweijähriger Erfahrung als Seenotretter noch nicht wissen kann: An diesem Tag werden noch vier weitere Boote folgen, eines aus Holz, drei aus Gummi. Dass bei Sonnenuntergang 274 Menschen an Deck des zivilen Seenotrettungsschiffs sein werden und 121 auf hüpfburgähnlichen Rettungsinseln im Wasser daneben.

Boere ist 39 Jahre alt, Niederländer, in seinem „normalen Leben", so nennt er das, betreibt er einen kleinen Schlüsseldienst in Amsterdam. „Da helfe ich Leuten in Not, dass sie in ihre Wohnung reinkommen", sagt er. „Hier draußen helfe ich ihnen, dass sie raus kommen." Raus aus dem Meer. Boere ist Einsatzleiter und Koordinator der 16-köpfigen Crew der Sea-Watch, einer Berliner NGO, die es sich seit 2015 zur Aufgabe gemacht hat, Flüchtlinge aus Seenot zu retten und die Praktiken der EU-Politik an der Außengrenze Mittelmeer zu dokumentieren.

Allein 2016 sind 181.000 Menschen über die Fluchtroute Nordafrika-Italien nach Europa gekommen, 90 Prozent davon über Libyen. 5.000 Menschen sind im selben Zeitraum ertrunken. Allein in den ersten Monaten 2017 geht das Flüchtlingshilfswerk der Vereinten Nationen (UNHCR) von 1.364 Toten aus. Alles deutet darauf hin, dass 2017 an der EU-Außengrenze das tödlichste Jahr der Geschichte werden wird.

Ohne Rom geht nichts

Nachdem er das Flüchtlingsboot gesichtet hat, setzt Boere als Erstes einen Notruf ab an das MRCC in Rom, die zentrale Koordinierungsstelle für Rettungen auf dem Mittelmeer. „Keine Rettung ohne den Auftrag aus Rom. Ohne die Zustimmung der offiziellen Behörde dürfen wir nicht eingreifen", sagt Boere. Denn was viele nicht wissen: Im Seerecht ist eine „Pflicht zur Rettung" festgeschrieben. Das MRCC allein aber bestimmt, welche Schiffe in eine Rettung involviert werden, welche Häfen die Schiffe anfahren dürfen, wo die Flüchtlinge an Land gehen. Bevor 2015 zivile Seenotrettungsorganisationen wie Sea-Watch aktiv wurden, waren es vor allem Militärschiffe und private Boote, Fischer und Handelsschiffe, die vom MRCC zu Hilfe gerufen wurden.

„Ich glaube, das ist das Verrückteste, was ich je gemacht habe", sagt Stefanie Pender, als sie an diesem Morgen auf das schwarzorangene RIB, ein kleines Gummi-Schnellboot, springt. Sie trägt einen weißen Schutzhelm und ein dunkelblaues Sea-Watch-Shirt mit weißem Fernglas und Rettungsring darauf. Die 28-jährige Australierin, die in Berlin lebt, ist Ärztin an Bord der Sea-Watch. Es ist ihre erste Mission. Mit 30 Knoten hält das Schiff auf das Holzboot am Horizont zu, hinterlässt eine Furche aus sprudelndem weißem Schaum in der ruhigen See. „Es ist so surreal, es sind die Bilder, die man sonst nur aus dem Fernsehen kennt", ruft Pender gegen den Fahrtwind. Menschen in Todesangst, die Gesichter eingefroren, die Blicke tot. Menschen, die für den Versuch, nach Europa zu kommen, bereit sind zu sterben, weil sie nichts zu verlieren haben.

Übersetzerin Sandra Hammamy steht an der Spitze des Speedbootes, sie lehrt sonst normalerweise Politikwissenschaft an der Uni Gießen. Jetzt ruft sie den Menschen auf dem Holzboot zu: „Habt keine Angst! Ihr seid jetzt in Sicherheit! Willkommen in Europa!" Freudenschreie sind die Antwort. Die beiden Frauen teilen Rettungswesten aus und shutteln die Menschen von dem Holzboot mit dem RIB zum Mutterschiff.

Fast 400 Leute in Seenot nimmt das Schiff auf. Und bekommt keine Hilfe

„Wären wir heute nicht hier draußen gewesen, dann wären 400 Leute im Mittelmeer ertrunken", sagt Reinier Boere später an diesem Abend, als er durch die Fensterwand der Schiffsbrücke nach draußen blickt. Vor den Fenstern liegen dicht an dicht Menschen. Die Körper reiben sich aneinander, kaum ein halber Quadratmeter für jeden von ihnen. Es ist still. Nur das Knistern der gold-silbernen Wärmedecken, in die sich die Menschen gewickelt haben. Und die leise Stimme einer nigerianischen Mutter, die ihren fünf Monate alten Sohn auf dem Arm wiegt und ihm zur Melodie von *Bruder Jakob* ein Gute-Nacht-Lied singt: „I love Jesus, I love Jesus. He's my friend. He's my friend …"

16 Stunden sind vergangen, seit die ersten Menschen an Bord der Sea-Watch gegangen sind. Seit Stunden versuchen Einsatzleiter Boere und Kapitän Ruben Lampart Unterstützung anzufordern. Das Boot mit der maximalen Personenkapazität von 150 Menschen ist mit 274 total überladen, kaum mehr manövrierfähig. „Ich kann nicht länger für die Sicherheit von Gästen und Crew an Deck garantieren", brüllt der Kapitän in das Funkgerät. Die Antwort aus Rom kommt prompt und knapp: „Negativ." Keine Hilfe. Nicht jetzt. „Die Kriegsschiffe der EU-Staaten und die Frontex-Schiffe haben sich seit Anfang des Jahres weitgehend aus dem Suchgebiet zurückgezogen. Sie lassen uns allein hier draußen", sagt Boere. „Man könnte meinen, sie wollen die Flüchtlinge bewusst sterben lassen."

Denn nicht alle in Europa sind von der Arbeit der freiwilligen Helfer auf dem Mittelmeer begeistert. Seit Anfang des Jahres sind die Ehrenamtlichen – rund ein Dutzend NGO-Boote operieren derzeit in der Search-and-Rescue-Zone vor Libyen – immer wieder zur Zielscheibe verbaler Angriffe durch europäische Politiker und Offizielle geworden. Der italienische Anwalt Carmelo Zuccaro beschuldigte die NGOs, explizit auch Sea-Watch, mit den Schleppern in Libyen zusammenzuarbeiten. Der österreichische Außenminister Sebastian Kurz warnte nach einem Besuch der europäischen Grenzschutzagentur Frontex im März auf Malta, der „NGO-Wahnsinn" müsse gestoppt werden. Durch das Engagement der Freiwilligen würden mehr Menschen sterben anstatt weniger. Die Schlepper würden noch mehr überfüllte Flüchtlingsboote von Libyen aus losschicken, wenn sie wüssten, dass diese schon wenige Meilen vor der libyschen Küste aufgegriffen würden. Die Freiwilligen als Pull-Faktor, so argumentierte Kurz.

Inzwischen geht für die geretteten Flüchtlinge zum zweiten Mal die Sonne hinter dem Bug der Sea-Watch unter. 36 Stunden sitzen sie bereits auf dem Schiff fest. Es gibt niemanden, der ihnen mit Sicherheit sagen kann, wann und wie es für sie weitergeht. Das Trinkwasser wird knapp, die Essensvorräte auch, die Stimmung ist angespannt, die Menschen nervös. Gerade musste Einsatzleiter Boere einen Streit zwischen einer Gruppe Araber und einer Gruppe Westafrikaner schlichten, die sich um die letzten verbliebenen Wärmedecken gerügelt haben.

Narben auf dem Rücken

Draußen an Deck der Sea-Watch sitzt Justina, zitternd. Sie hat die Knie an ihre Brust gezogen, presst immer wieder fest die Lippen zusammen, um nicht loszuweinen, während sie ihre Geschichte erzählt. „Ein Freund von meinem Mann ist in unser Dorf in Nigeria gekommen und hat uns versprochen, dass es in Libyen Arbeit gibt und ein besseres Leben", erzählt sie. Vor 16 Monaten hätten sie deshalb Nigeria verlassen, sich auf den Weg nach Libyen gemacht. „Als wir dort waren, haben wir festgestellt, dass wir belogen wurden. Die arabischen Männer kamen mit Waffen, sie haben uns alles weggenommen, was wir hatten. Sie haben uns in ein Lager gesperrt. Nur tagsüber durften wir raus zum Arbeiten. Zu essen gab es nichts als Brot."

Justina hält inne. „Und nachts sind die Männer gekommen und haben die Frauen zu sich gerufen. Nach dem, was sie mit mir getan haben, kann ich nicht mehr normal laufen", sagt sie und blickt auf den Boden. Wie viele Frauen an Bord hat sie Ärztin Stefanie Pender um einen Schwangerschaftstest gebeten. „Wir müssen davon ausgehen, dass all diese Frauen in Libyen sexuelle Gewalt erfahren haben", sagt Pender.

An Deck erzählen die Menschen von den Lagern, in denen man sie folterte

Justina deutet auf eine schlingenartige Narbe auf ihren Unterarm. Ein Metallseil, erklärt sie. Sofort stehen um sie herum weitere Menschen auf, Männer, Frauen. Manche entblößen ihre Oberkörper, bei manchen reicht ein Blick ins Gesicht, um die Spuren der Folter in Libyen zu erkennen. Brandnarben zwischen den Augen von Zigarettenstummeln, entzündete Schlieren von Peitschenhieben auf den Rücken. Einem haben sie die Hand mit einem Felsblock zertrümmert, ein anderer erzählt, dass er mit Kerosin übergossen und angezündet wurde.

Diplomaten des Auswärtigen Amts hatten die Zustände in den Lagern in Libyen Anfang des Jahres als „KZ-ähnliche Verhältnisse" beschrieben. Die Narben der Flüchtlinge an Bord erzählen von diesem Grauen. „Eigentlich dachten wir, wir kommen nie wieder frei", sagt Justina. „Aber dann sind sie in der Früh mit Waffen ins Camp gestürmt, haben uns in einen Lieferwagen getrieben und zur Küste gefahren. Sie haben uns gezwungen, auf ein Schlauchboot zu steigen und uns hinaus aufs Meer gezogen. Dann sind sie abgehauen."

Wenige Meter entfernt von Justina sitzt ein junger Mann aus Gambia, sein Name ist Suleiman. Weil er neun Sprachen spricht, unter anderem Arabisch, Englisch, Französisch und ein wenig Deutsch, hat er für die libyschen Lageraufseher als Übersetzer gearbeitet.

Träume verkaufen

„Das Konzept der Libyer geht so", erklärt Suleiman. „Sie schicken Werber in die Heimatländer, damit die den Menschen Träume verkaufen. Sobald die Schwarzen in Libyen ankommen, wird ihnen alles weggenommen, was sie haben. Sie werden als Sklaven verkauft oder in Lager gesperrt. Dort werden sie gefoltert und die Familien in der Heimat werden erpresst, damit sie noch mehr Geld schicken. Wenn sie der Meinung sind, dass du genug gearbeitet hast, setzen sie dich in eines der Boote und bringen dich raus aufs Meer. Ihnen ist egal, ob du stirbst oder nicht." In Libyen gebe es niemanden, der sie bestrafe, sagt Suleiman. „Wenn du auf dem Meer bist, gibt es nur noch Europa oder den Tod. Beides ist besser als Libyen. Deshalb sage ich allen Freunden zu Hause in Gambia: Bleibt wo ihr seid, es lohnt sich nicht!"

Wenn man mit den Flüchtlingen an Bord spricht, merkt man bald, dass der mögliche Pull-Faktor der Rettung in keinem Verhältnis zu den Push-Faktoren steht, die die Menschen aus Libyen vertreiben. Zu diesem Schluss kamen auch die Wissenschaftler Elias Steinhilper und Rob Gruijters in einer Untersuchung für die Oxford-Universität, in der sie mehrere Perioden der Mittelmeer-Migration verglichen. Sie stellten fest, dass mehr Rettungskräfte keinesfalls zu mehr Flucht führen. Besonders verheerend für die Todeszahlen auf der Mittelmeerroute war die Ablösung der von Italien selbstfinanzierten Seenotrettungsmission Mare Nostrum, die von Oktober 2013 bis Oktober 2014 dauerte. Der deutsche Innenminister Thomas de Maizière kritisierte sie damals als „Brücke nach Europa".

Ersetzt wurde Mare Nostrum durch die Mission Triton I der EU-Grenzschutzagentur Frontex, die fortan mit weniger Geld, weniger Schiffen und in einem kleineren Einsatzgebiet operieren sollte. Nicht mehr vorrangig mit dem Ziel, Menschenleben zu retten, sondern die EU-Außengrenzen zu schützen. Wie fatal diese Umstellung war, sah man im April 2015, als binnen sechs Tagen zwei Flüchtlingsboote aus Libyen kenterten und knapp 1.200 Menschen im Mittelmeer ertranken, was die spontane Aufstockung der Triton-Mission (ab da Triton II) noch im selben Monat zur Folge hatte. Zur selben Zeit begann auch Sea-Watch als erste private Organisation, Missionen auf dem Mittelmeer zu fahren. Die Todeszahlen haben sich seitdem wieder auf Mare-Nostrum-Niveau – also circa 20 Tote auf tausend Flüchtlinge – eingependelt.

Und längst sind es nicht mehr nur Menschen aus Subsahara-Afrika, die ihr Leben auf dem Mittelmeer riskieren. Auch viele Libyer machen sich auf den Weg, weil sie die Gewalt in dem unter dem Bürgerkrieg zerbröselnden Staat nicht mehr ertragen. „Libyen existiert nicht mehr", sagt Salah. Der schlanke Mann mit den schwarzen Locken sitzt zusammengekauert auf dem Boden der kleinen Bord-Krankenstation. Seine Frau ist in Ohnmacht gefallen; Stefanie Pender hat sie auf einer Liege aufgebahrt.

Beunruhigt sieht Salah dabei zu, wie die Ärztin ihr die Nadel der Infusion in den Arm schiebt. Wie die Kochsalzlösung langsam in die Venen seiner Frau rinnt. Seine Töchter, vier, sechs, acht Jahre alt, sitzen neben ihm auf dem Boden, kritzeln mit Wachsmalstiften auf Papier. „Seit Gaddafi weg ist, gibt es in Libyen nur noch ein Gesetz: töten oder getötet werden", sagt Salah und schluckt. Dann erzählt er, wie seine Frau und er Mitte April einkaufen waren. Wie drei vermummte Männer den Wagen gestoppt hatten. „Auto oder wir vergewaltigen deine Frau", riefen sie. Salah gab ihnen das Auto, dann sind sie gerannt. „Natürlich habe ich gewusst, wie gefährlich es ist, übers Meer zu fahren – aber ich musste es riskieren: Länger als ein Jahr hätte meine Familie in Libyen nicht überlebt."

Währenddessen sucht die EU weiter nach Lösungen, wie sie in Zukunft Flüchtlinge von Europa fernhalten kann. Die Internationale Organisation für Migration (IOM) geht von 700.000 bis einer Million Migranten in Libyen aus. Als Bündnispartner hat sich die EU die sogenannte libysche Einheitsregierung (GNA) um Präsident Fajes al-Sarradsch ausgesucht, die 2016 etabliert wurde, um die konkurrierenden Regierungen in Tripolis (GNS) und tausend Kilometer weiter östlich in Tobruk (HoR) zu versöhnen. Beobachter sehen in der Einheitsregierung nur eine dritte Pseudoregierung, die kaum Durchsetzungskraft hat in einem Land, das seit dem Sturz Gaddafis von Milizen, islamistischen Gruppierungen wie dem IS und Stammesfehden geprägt wird.

Dennoch hat die Europäische Union bereits im Februar beschlossen, der libyschen Einheitsregierung 200 Millionen Euro zu zahlen, damit diese das mit Italien beschlossene Abkommen zur Eindämmung von Migration umsetzt. Die GNA fordert indes 800 Millionen, um Flüchtlinge von der Überfahrt nach Europa abzuhalten und Schlepper zu bekämpfen, zusätzlich hat sie im April eine Wunschliste für die Aufrüstung der libyschen Küstenwache in Brüssel eingereicht: Darauf stehen unter anderem Funkgeräte, 200 schusssichere Westen und 130 teils bewaffnete Boote.

Wie die konkrete Umsetzung des Abkommens auf libyscher Seite aussieht, sehen die Retter der Sea-Watch einige Tage später selbst auf dem Mittelmeer. Wieder wird ein Anruf des MRCC in Rom bei der Sea-Watch eingehen, wieder ein Holzboot in Seenot. Wieder werden Ärztin Pender und Dolmetscherin Hammamy auf das RIB steigen und wieder wird Hammamy zu den Flüchtlingen sagen: „Ihr seid jetzt in Sicherheit! Willkommen in Europa!" Nur dass die Flüchtlinge diesmal nicht in Sicherheit sind, dass für die Freiwilligen keine Zeit bleibt, die Flüchtenden zu retten, ihnen Rettungswesten auszugeben.

Verursachen Ehrenamtliche noch mehr Flüchtlinge? Die Statistiken sagen: nein

Mit vorgehaltener Waffe

Diesmal taucht ein bewaffnetes Schiff der libyschen Küstenwache auf, das die Rettung des Flüchtlingsboots übernimmt. Dessen Kapitän zwingt die Menschen mit vorgehaltener Waffe, auf das Kriegsschiff zu steigen, das sie zurück nach Libyen bringt. „Zurück in die Hölle", sagt Hammamy.

Die Rechtsabteilung von Sea-Watch wird später den internationalen Strafgerichtshof darauf ansetzen, die laufenden Ermittlungen zu Menschenrechtsverletzungen in Libyen auch auf die Aktionen der Küstenwache auszuweiten und diesen Vorfall zu prüfen, da die Flüchtlinge sich zum Zeitpunkt der Rückführung nicht mehr in libyschen Hoheitsgewässern befanden.

Wie wenig sie dem wackeligen Deal mit den Autoritäten in Libyen trauen, zeigen auch die jüngsten Forderungen der Innenminister Deutschlands und Italiens, Thomas de Maizière und Marco Minniti. In dem Schreiben der beiden an die EU-Kommission in Brüssel heißt es: „Die ersten Monate dieses Jahres haben gezeigt, dass unsere bisherigen Maßnahmen unzureichend sind. Die zentrale Mittelmeerroute wird auch im Jahr 2017 weiterhin am stärksten genutzt." Deshalb müsse das Ziel der EU sein, schnellstmöglich auch eine Grenzschutzmission im Süden Libyens an der Grenze zum Niger zu errichten, von wo ein Großteil der Migranten nach Libyen kommt.

„Ich weiß nicht, wie ich mich fühlen soll", sagt Reinier Boere, als er erschöpft auf der blauen Bank in der Messe liegt, wie die Freiwilligen das Schiffs-Wohnzimmer der Sea-Watch nennen. Die Arbeitshose hat er gegen eine pinke Jogginghose eingetauscht, die Lederstiefel gegen Badelatschen. Drei Tage sind vergangen, seit er auf dem Ausguck stand, durch das Fernglas das erste Flüchtlingsboot erblickte. 57 Stunden hat es gedauert, bis der letzte Geflüchtete von Bord gegangen ist. Erst ein britisches Kriegsschiff, geschickt vom MRCC Rom, nachdem Kapitän Lampart damit gedroht hatte, den Seenotruf Mayday abzusetzen, dann die Vos Prudence, das Seenotrettungsschiff von Ärzte ohne Grenzen, konnten die Menschen evakuieren.

Sie brachten sie nach Lampedusa, wo sie registriert werden, bevor sie ihre Asylanträge stellen können. „Einerseits bin ich erleichtert und glücklich, dass wir so vielen Menschen da draußen das Leben retten konnten. Andererseits", sagt Boere, „ist es einfach nur bizarr, was hier draußen passiert. Wir Freiwilligen werden alleingelassen. Die Politiker versuchen, Symptome zu bekämpfen, aber gegen die Fluchtursachen tut niemand etwas."

Kaum Chancen auf Asyl

Es ist eine Sisyphos-Arbeit, die die Helfer auf dem Meer leisten: Menschen suchen, Menschen retten, Menschen nach Europa bringen, wo sie einen Asylantrag stellen, der in den allermeisten Fällen mit „negativ" bewertet wird, da man ihre Heimatländer als sicher, ihre Fluchtgründe als nichtig einstuft. Boere träumt deshalb von „Safe Passage", der sicheren Überfahrt. „Es muss endlich sichere Wege geben, um Asyl in Europa zu beantragen. Es kann nicht sein, dass Menschen erst ihr Leben riskieren müssen, um dann zu sehen, dass sie sowieso keine Chance haben".

Stefanie Pender nickt müde, als Boere spricht. Ihre braunen Haare kleben verschwitzt im Nacken, ihre blauen Augen sind gerötet von Übermüdung und Tränen. Was sie an dem ersten Morgen nicht wissen konnte: dass auf den verrücktesten Morgen ihres Lebens zwei noch verrücktere Tage folgen sollten. Dass sie zeitweise als einzige Ärztin für die Gesundheit und das Überleben von fast 400 Menschen verantwortlich sein würde. Dass sie ein 20 Stunden altes Baby aus einem überfüllten Schlauchboot retten würde, dessen Mutter noch bei der Geburt in Libyen verstarb. Der Vater hat das Kind Destiny getauft. Dass sie einen jungen Mann aus Bangladesch, eigentlich schon tot, mit Herz-Lungen-Reanimation auf dem Schlauchboot zurück ins Leben holen würde.

Es sind Geschichten, von denen sie sagt, dass ihre Freunde die sowieso nicht glauben würden, wenn sie davon erzählt. Es sind Geschichten, die keinen Platz haben in ihrer Welt in Berlin-Prenzlauer Berg, in die sie in wenigen Tagen zurückkehren wird. Und auch keinen Platz in Amsterdam, wo Reinier Boere nächste Woche wieder panischen Menschen die Schlösser zu ihren Appartments aufbrechen wird, aus denen sie sich ausgesperrt haben. „Ich hoffe wirklich, dass ich eines Tages nicht mehr hinausfahren muss aufs Mittelmeer", sagt Boere und überlegt kurz: „Aber dafür muss erst einmal jemand diesen Wahnsinn hier draußen beenden."

Bartholomäus von Laffert hat Sea-Watch zwei Wochen im Mittelmeer begleitet. Die Reisekosten wurden vom Förderverein der katholischen Journalistenschule ifp übernommen