



EUROPA ODER TOD

text TIM CAPPELMANN
fotos JULIAN RÖDER, CHRIS GRODOTZKI
UND FABIAN MELBER

Mehr als 700 Migranten sind in diesem Jahr schon im Mittelmeer ertrunken. Unser Reporter war im Einsatz mit denen, die vor der libyschen Küste um jedes Leben kämpfen – und viel zu oft verlieren

Nachdem die Flüchtlinge in Sicherheit gebracht wurden, brennen die Helfer die Boote ab – damit sie nicht wieder in die Hände von Schleusern fallen

Sie haben es geschafft: Meist junge Männer zwischen
14 und 25 Jahren überleben die kräftezehrende Flucht





Die libysche Küstenwache (oben, Mitte) versucht, Flüchtlinge vor der „Sea-Watch 3“ zu erreichen. Oft behindern sie die Helfer

Der deutsch-eritreische Schiffsarzt Robel (rechts sitzend) und der englische Matrose Kim (links daneben) weisen die neue Crew ein

Als Ephrem Tafari* nach 15 Stunden auf einem Schlauchboot im Mittelmeer von der Crew der „Sea-Watch 3“ gerettet wird, entkommt er der Hölle und dankt dafür Gott. Dann bricht er erschöpft an Deck zusammen. Andere singen vor Glück, manche schreien und tanzen. Die meisten weinen.

Ein halbes Jahr vor Ephrems Rettung im April stirbt ein dreijähriger Junge aus Nigeria an Bord desselben Schiffes, kurz nachdem ihn die Crew aus dem Wasser fischte. Die Ärzte schaffen es nicht, ihn wiederzubeleben. „Wir mussten seinen kleinen Körper in die Tiefkühltruhe legen, das war so unwürdig“, erinnert sich die Kapitänin Pia Klemp an den 6. November 2017. Der Tag, an dem ein Schiff der libyschen Küstenwache ihren Einsatz behinderte: Unterstützt mit Geldern der EU, Teile der Besatzung geschult von Ausbildern der EU, in einem ehemaligen Patrouillenboot der Italiener. „Die sind reingebrettert, haben ein Boot fast zum Kentern gebracht und später auf die Menschen eingepregelt“, erzählt Klemp.

Panik bricht aus, viele fallen oder springen ins Wasser. Niemand trägt eine Rettungsweste, und kaum einer kann schwimmen. Mindestens 20 Menschen ertrinken, sie gehen oft nur wenige Meter vor den Augen der Retter unter. Aufnahmen zeigen, wie Arme verzweifelt aus dem Wasser ragen, Hände ins Leere greifen und schließlich verschwinden. Die Schreie sind kaum zu ertragen. Selbst ein Marine-Helikopter der Italiener und ein französisches Kriegsschiff fordern die Libyer auf zu stoppen. Ein Mensch hängt noch außen an einer Leiter des Bootes. „We want you to stop. Now, now, now!“ brüllt der italienische Pilot ins Mikrofon. An Deck prügelt die Crew mit Tampen auf die am Boden hockenden Afrikaner ein. Die versuchen lieber, wieder ins Meer zu springen, als zurück nach Libyen gebracht zu werden. Europa liegt für sie gerade so nah wie nie, nur wenige Meter entfernt auf der „Sea-Watch 3“.

Im Mai reichen 17 Überlebende unterstützt von Hilfsorganisationen beim Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte Klage gegen Italien ein: Das Land würde das rücksichtslose Vorgehen der Küsten-

wache unterstützen. Politisch gesehen sitzt die EU für ihre Strategie der Abriegelung auf der Anklagebank.

Ich sehe vor allem, wie sich Tränen in Pias Augen sammeln, als sie davon erzählt. In Flip-Flops und Shorts steht die blonde 34-Jährige auf der Brücke der „Sea-Watch 3“, ihr Tanktop gibt bunte Tattoos frei. „Ich bin ein großer Fan von Menschenrechten. Und als Seefahrerin ist es meine Pflicht zu retten“, sagt sie. Niemand sollte im Mittelmeer ertrinken. Schon gar keine Kinder. Ich muss an das Bild des kleinen toten Jungen aus Syrien denken, der 2015 am Strand neben der türkischen Touri-Hochburg Bodrum gefunden wurde, sein lebloser Körper in rotem T-Shirt und blauer Hose von Wellen umspült. Der Aufschrei danach war groß. Aber was ist seither passiert?

Ein Kontinent macht dicht

Die Balkanroute ist geschlossen. „Mare Nostrum“, die italienische Marineoperation zur Rettung von Flüchtlingen in Seenot, wurde Ende 2014 eingestellt. Auch, um ein Signal zu setzen: Europa ist dicht. Zivile Hilfsorganisationen schickten ihre Schiffe, um das Vakuum zu füllen. Bis heute sind sie für mehr als ein Drittel der Rettungen verantwortlich. Der derzeitige EU-Marineinsatz „Sophia“ läuft noch bis Jahresende. Das Ziel ist aber nicht mehr vorrangig Seenotrettung, sondern Schleusernetzwerke trocken-zulegen. Gleichzeitig wird Libyen als Bollwerk gegen die Migranten aus Afrika zum Partner gemacht und mit vielen Millionen Euro subventioniert. Ein Land ohne Rechtssystem, das vom Geschäft mit den Flüchtlingen profitiert. Doch die Menschen kommen trotzdem. Und ertrinken. Schon mehr als 700 in diesem Jahr.

Ephrem Tafari, 25, verließ vor zwei Jahren seine Familie, seine Freunde und eine Heimat, in der er als politischer Gefangener weggesperrt war. So wie Tausende andere aus der Provinz Oromia in Äthiopien, die gegen die autokratische Zentralregierung protestierten, sich gegen Landraub, Hungersnot und Ausbeutung auflehnten. Ephrem gehört zu den Oromo, der größten und unterdrücktesten Ethnie des Landes. Er hat weiche Augen und einen krausen Bart, und er sieht aus wie jemand, der gern am Lagerfeuer →



Ephrem überlebte die Flucht aus Äthiopien. Die „Sea-Watch 3“-Crew zog ihn im April aus dem Wasser



„Als Seefahrerin ist es meine Pflicht zu retten“ – Kapitänin Pia Klemp kennt dabei keine Grenzen. Zum Glück für viele Menschen in Not

*Name von der Redaktion geändert

Gitarre spielt. Aber Ephrem muss zählen, denn er überlebte.

Zwei Welten in einem Hafen

„Viele der Geretteten sind junge Männer, die haben einfach noch Kraft“, erzählt der Schiffsarzt Robel Hailemariam. Der Schritt ins Schlauchboot ist nur der letzte nach monatelanger Tortur. Dehydriert, mangelernährt, infektfähig, in Libyen gefoltert oder vergewaltigt. „Dort zählt ein Menschenleben wenig. Aber es ist ein schöner Moment, wenn man für diejenigen, die man rettet, den Unterschied machen kann.“ Robel ist 38, Internist, und bereitet gerade seinen sechsten Einsatz mit Sea-Watch vor, einer Nichtregierungsorganisation (NGO). Mit einer Kollegin sortiert er Medikamente und prüft Erste-Hilfe-Kästen. Er arbeitet ehrenamtlich, so wie die meisten anderen. Für die nächsten drei Wochen wird das umgebaute Versorgungsschiff für Ölbohrinseln sein Zuhause.

Die „Sea-Watch 3“, 55 Meter lang, Platz für bis zu 500 Refugees auf zwei Decks, 23 Männer und Frauen als Besatzung, liegt in der Werft Bezzina im Hafen von Malta. So kurz es geht, der nächste Einsatz steht bevor. In vier Tagen sollen Crewwechsel und Wartungsarbeiten abgeschlossen sein, müssen die Lebensmittel aufgestockt und die riesigen Tanks vollgepumpt werden. Dann dampft sie wieder auf See, Menschen retten.

Ein paar Liegeplätze weiter sind die Luxusyachten „Plan B“, „Aquarius“ und „My Little Violet“ vertäut. So weiß, dass es blendet. Die „Aquarius“ kostete 215 Millionen Dollar. Auf zwei Yachten steht ein Helikopter an Deck. Jeden Tag poliert jemand die silbernen Beschläge aufs Neue und wässert die beiden Bonsaibäume, die „My Little Violets“ Heckeingang zieren. Ansonsten liegen sie einfach nur da. Zwei Welten treffen im Hafen von Malta aufeinander. Eine hat mehr als sie braucht und die andere nichts.

Das fliegende Auge: die „Moonbird“

Um Menschen wie Ephrem zu retten, starre ich 35 Meilen vor der libyschen Küste im Tiefflug aufs Meer. Die Einpropellermaschine vibriert, die Kabine ist warm und eng. Ich habe Durst. Wir sind die Augen der „Sea-Watch 3“. Wir suchen

von oben aus der Luft und können so viel mehr Fläche abdecken. Mein Blick wandert auf und ab, immer an der Tragfläche entlang. Mein Suchbereich liegt zwischen 3 und 6 Uhr. Fotograf Julian sitzt Schulter an Schulter neben mir und ist der zweite „Spotter“, er sucht zwischen 6 und 9 Uhr. Wir tragen Schwimmwesten und schwer entflammable Anzüge, in unseren Taschen stecken Leuchtfeuer und Notfunkgeräte. Der holländische Pilot Bart De Bruijn, 31, fliegt die „Moonbird“ in regelmäßigen Suchmustern über die „Search and Rescue“-Zone. Ein Gebiet vor Tripolis, in dem wir Schlauchboote mit Menschen in Seenot vermuten.

In der Nacht vor dem Take-off füllten wir noch ein Formular aus, bei dem wir uns persönliche Fragen überlegen mussten. Die Antworten sollen belegen, dass wir am Leben sind – für den Fall, dass wir abstürzen und gekidnappt werden. Andere NGOs lassen ihre Freiwilligen Abschiedsbriefe schreiben. Wer danach noch dabei ist, meint es ernst. Aber unser Flugzeug kann gar nicht wirklich abstürzen, es hat einen Fallschirm. Im Notfall würde Bart ihn auslösen, die ganze Maschine hingedran und würde sanft zum Meer trudeln. Zumindest funktioniert das in dem Video ganz gut, das wir uns vor Abflug ansehen: Das Flugzeug setzt auf, der Pilot macht die Seitentür auf, wirft eine kleine Rettungsinsel hinaus, steigt ein, und es fehlt nur, dass er sich eine Dose Bier aufreißt. Zumindest trägt er noch seine Sonnenbrille. Der Flieger versinkt.

Bart ist auch Fallschirmsprunglehrer, und irgendwie beruhigt mich das. Rechts von ihm im Cockpit sitzt der Einsatzleiter Tamino Böhm, 26. Beide decken den vorderen Bereich zwischen 9 und 3 Uhr ab. Tamino trägt einen Kopfhörer auf den langen Dreadlocks, mit dem er dem Flugfunk folgt. Darunter steckt noch ein Knopf in seinem Ohr, um den Seefunk zu hören. Wenn wir etwas Auffälliges bemerken, melden wir es ihm. Er hat eine Checkliste im Kopf, was dann zu tun ist: In 30 Sekunden hätte er Position, Farbe und Zustand eines Bootes notiert, den Kurs, die Geschwindigkeit, ob der Motor noch läuft und geschätzt, wie viele Menschen an Bord sind. Stundenlang hat er sich Luftaufnahmen angesehen, um das zu üben. Danach würde er die Infos an das →



Die „Sea-Watch 3“ läuft von Malta zu ihrer sechsten Mission aus. Allein am 25. Mai nahm sie 462 Migranten an Bord



Einsatzleiter Tamino Böhm sucht aus dem Cockpit vor Libyens Küste nach Schlauch- und Holzbooten



Leben retten und dabei cool aussehen? Geht.
Die „Moonbird“-Crew Tamino Böhm,
Nina Gassmann und Pilot Bart De Bruijn (rechts)



Im sicheren Hafen von Messina, Sizilien: Eine junge Frau aus dem Sudan trägt ihr Baby im Arm. Viele Kinder werden während der Flucht geboren

Büro auf Malta übermitteln, um die Rettung einzuleiten. Es passiert aber: nichts. Nur Blau, so weit das Auge reicht, ab und an treibt ein Stück Plastik vorbei. Nach drei Stunden muss ich auf Klo. Ich pinkle in eine leere Saftflasche. Insgesamt dauert unser Einsatz fünf Stunden. „Es ist eine schwierige Situation“, sagt Tamino. „Gut, dass niemand in Seenot war. Aber ich weiß auch, dass die Leute in Libyen sind und ein anderes Mal fahren.“

Ephrems Flucht

Für viele ist es der zweite, dritte, vierte Versuch. Ephrem hat Glück, dass sein erster gelingt. Eng gedrängt kauern sich die Schatten im Schlauchboot, zu denen er um Mitternacht steigt. Er hat Angst. Die Boote bieten 30 Personen Platz. Aber die Schleuser zwingen bis zu 150 darauf, oft mit der Pistole in der Hand. Auch einige Passagiere haben sich für den Überlebenskampf gerüstet und aufgeschnittene Coladosen, Glasscherben, angespitzte Zahnbürsten als Waffen dabei. Die Schleuser warten auf den richtigen Moment. Sie beobachten Wind und Wellen, hoffen auf

eine ruhige See. Ephrems Gummiboot muss es über die Zwölf-Meilen-Zone schaffen, in internationale Gewässer.

Das Ziel ist zwar Malta, aber dort kommt nie ein Boot an. Sogar wenn man es schafft, mit den Sternen zu navigieren und die Insel zu treffen, liegt sie 200 Meilen weit weg. Die langen Schlauchboote, bis im letzten Jahr noch als „High Quality Refugee Rescue Boats“ auf der Handelsplattform Alibaba im Angebot, sind billig in China produziert. Mit jeder Welle scheuern Schrauben und Holzplatten gegen das Hüllengummi, bis es aufplatzt. Nach etwa 50 Meilen sinken sie in der Regel binnen zwei, drei Minuten. Nur wenige Flüchtlinge können schwimmen, die meisten haben noch nie das Meer gesehen. Auf sie wartet ein grausamer Tod. Sie wissen darum. Sie nehmen ihn in Kauf. Sie riskieren ihr Leben, um es zu retten. Sie würden lieber sterben, als zurückzumüssen.

Dann geht es raus in die Dunkelheit. Durch die Brandung aufs schwarze Meer, der Außenborder läuft auf Hochtouren. Dabei ist das Boot untermotorisiert. Und

wie lange der Sprit reicht, weiß niemand. Viele Schleuser tanken nur genug, um es aus der Zwölf-Meilen-Zone zu schaffen. Manche drücken einem der Passagiere noch ein Satellitentelefon in die Hand, um ihre Position durchzugeben. Aber oft sparen sie sich auch das und schicken die Menschen ohne los. Wer kann, sendet letzte SMS an Verwandte in Europa, „wir legen jetzt ab, helft uns, findet uns!“.

2300 Dollar hat Ephrem für die Bootsfahrt bezahlt, es war sein letztes Ticket nach Europa. Die jungen Männer sitzen auf dem Außenschlauch. Wer einschläft und ins Wasser fällt, der stirbt. Die Frauen, Kinder und Alten drängen sich in der Mitte. Dort, wo sich auch Urin, Kot, Erbrochenes sammeln und die Pfützen aus Benzin und Salzwasser die Beine verätzen. „Wenn da jemand tagelang drin gesessen hat, fällt mir die Haut in Fetzen entgegen“, berichtet Schiffsarzt Robel.

Das erste Ticket Richtung Europa kostete Ephrem 7100 Dollar und brachte ihn durch die Sahara. Mit 91 anderen aus Somalia und Eritrea wird er auf einen Lkw gepfercht und von Addis Abeba in

die sudanesishe Hauptstadt Khartum gekarrt. Dort quetschen sie sich in drei Toyota Land Cruiser, 30, 30 und 31 Personen pro Auto. In der Wüste halten andere Schleuser den Konvoi an, erschließen die Fahrer und entführen die Gruppe. Der Motor überhitzt. Sie müssen eine Woche ausharren, bis sie endlich ein anderer Wagen abholt. Da haben sie schon lange kein Wasser mehr. Es dauert 21 Tage, bis sie halb verdurstet im libyschen Kufra ankommen. Die Wüstenstadt ist eine Drehscheibe der Menschenschmuggler.

Der Sklavenmarkt

Ephrem und die anderen werden nach Herkunft sortiert, in Reihen zu je 40 Leuten eingeteilt und wie Ware angeboten. Ephrem steht in Schlange Nummer vier, die der Äthiopier. Mit Eritreern und Somaliern sind sie am meisten wert, weil sie es irgendwie schaffen, immer noch mehr Geld von ihren Familien zu bekommen. Zwischen 5000 und 8000 Dollar bezahlen die Händler für sie, erzählt er. Ein Ivorer oder Senegalese bringt nur 200 Dollar. Ephrem wird mehrfach verkauft.

Sieben Monate vergehen so, bis er in eine große Lagerhalle in die Stadt Bani Walid gebracht wird, zusammen mit 800 anderen. Die Küste von Tripolis ist nun noch 140 Kilometer entfernt. Elf weitere Monate bleibt er dort gefangen. Es gibt zwei Toiletten, sonst nur den kahlen Boden. Zum Essen Makkaroni mit Öl, dazu ungefiltertes heißes Wasser. Jeden dritten Tag schlagen die Wärter sie zusammen. Wer flieht, wird erschossen oder so übel zugerichtet, dass danach erst mal niemand mehr versucht wegzulaufen.

Von 6 Uhr früh bis 10 Uhr abends stehen die Menschen in langen Schlangen vor einem Telefon. Die Milizen, viele auf Drogen, zwingen sie, einer nach dem anderen Verwandte anzurufen, um Geld aufzutreiben. Sie werden gefoltert, und ihre Familien hören zu. Ephrem berichtet, wie sie ihm mit einem Hochdruckwasserstrahl in den Mund schießen. Von Stromschlägen und davon, wie er an Handschellen aufgehängt und von oben bis unten mit Knüppeln verprügelt wird. Dann kopfüber und umgekehrt. „Top to bottom, bottom to top. Very difficult to survive“, sagt er. Jeden dritten Tag. Sein Cousin und zwei Freunde sterben.

Seine Familie macht Schulden, erbetelt das Geld, und am Ende reicht es. 2300 Dollar. Schleuser bringen ihn zum Strand. 82 Menschen, sagt Ephrem, sind in seinen elf Monaten in dem Lager ums Leben gekommen. Im Winter erfroren. Erschossen, weil sie nicht zahlen konnten. An den Folgen der Folter gestorben, mangelernährt, schwer erkrankt.

Ein interner Diplomatenbericht des Auswärtigen Amts mit dem Titel „Rückkehr aus der Hölle“ bestätigt die Erfahrungsberichte Überlebender wie Ephrem: „Ein erschütterndes Bild allerschwerster, systematischer Menschenrechtsverletzungen in Libyen. Authentische Handyfotos und -videos belegten die KZ-ähnlichen Verhältnisse in den sogenannten ‚Privatgefängnissen‘.“

Nachdem Ephrem Gott auf der „Sea-Watch 3“ dankte, dankt er seinen Rettern.

Libyen als Handlanger

„Es ist alles so unnötig. Das macht mich immer wieder wütend“, sagt Tamino Böhm und spricht ganz ruhig, denn für Wut ist in seiner Arbeit kein Platz. Niemand rettet einfach so, auf eigene Faust. Tamino koordiniert jeden Schritt mit der offiziellen Seenotleitstelle. Die Italiener sind mit dem Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) in Rom zuständig. Der politische Druck auf das MRCC ist groß, denn Italien hat kein Interesse, noch mehr Migranten aufzunehmen.

Die NGOs werfen den Italienern vor, immer enger mit der libyschen Küstenwache zu kooperieren und mit Rettungen zu beauftragen, obwohl eines ihrer Schiffe näher wäre. Die Libyer bringen die Migranten zurück nach Libyen. Für die NGOs ein klarer Verstoß gegen das Menschen- und Seerecht. Demnach müssen Schiffbrüchige nicht nur sofort gerettet, sondern anschließend in einen sicheren Hafen gebracht werden. Libyen ist viel, aber kein sicherer Hafen: ein zerrüttetes Land, in dem Flüchtlinge gefoltert, erpresst, hingerichtet werden. Die Küstenwache besteht oft aus Milizen, teils keine 19 Jahre alt, die auch schon mal „versehentlich“ auf deutsche Fregatten schießen.

Die EU macht sich Libyen mit Subventionen zum Handlanger, ihre Abschottungspolitik durchzusetzen – die Schmutzarbeit. Zuletzt meldeten NGOs

zudem Fälle, in denen EU-Kriegsschiffe nicht bloß unterließen zu retten, sondern Flüchtlingsboote blockierten. Bis die Libyer sie einsammelten. Laut einem Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestags wohl ebenfalls ein Verstoß gegen die Genfer Flüchtlingskonvention. Die EU verlagert ihre Außengrenzen. Sie outsourced den Grenzschutz nach Libyen, und damit outsourced sie Menschenrechtsverletzungen.

Kein Ende in Sicht

„Ich finde es bitter, wie mit Leben umgegangen wird. Manche Menschen sind einfach nichts wert“, sagt Tamino. Die Libyer sagen, die NGOs würden die Situation verschärfen und einen „Taxi-Service“ für Migranten anbieten. Das wirkt absurd, wenn man sich eine Flucht wie Ephrems anschaut. Nicht die Anzahl der NGO-Schiffe bestimmt, wie viele Menschen übers Mittelmeer fliehen. Sondern das Leid in ihrer Heimat. Auch eine Untersuchung der Uni Oxford belegt: Weniger Helfer bedeuten nur mehr Tote.

Dennoch wurden NGO-Schiffe in Italien beschlagnahmt und festgesetzt, eines war sogar verwandt. Die Crew durfte nicht mehr an Bord. Auch so schafft es ein Staat, den Flüchtlingsstrom möglichst weit von sich zu halten. Zeitgleich kriminalisierten einige EU-Politiker die NGOs, indem sie ihnen unterstellten, mit Schleuserbanden zu kooperieren. Auch wenn sich die Vorwürfe als haltlos erwiesen, schädigten sie den Ruf und schreckten Spender ab.

Die EU verurteilt die Zustände in Libyen, spannt den Drittstaat aber gern für den Job der Flüchtlingsabwehr ein. Bis 2020 soll Libyen eine eigene Seenotleitstelle aufbauen, großzügig gefördert. Dann müssten auch nicht mehr Europäer entscheiden, wer Migranten an Bord nimmt. Sondern Libyer. Und die wissen, wohin mit ihnen. Problem gelöst.

„Ich würde mich freuen, wenn wir alle mal auf Malta Urlaub machen könnten“, sagt Tamino. Aber dafür dürfte niemand mehr in Seenot geraten. Legale Fluchtwege sind für ihn eine Lösung. „Die ‚Sea-Watch 3‘ wäre doch ein geiles Partyboot. Nach Hamburg rein, du hast zwei Decks, unten Techno, oben Elektro“, sagt Tamino. Er sieht traurig dabei aus. ●