

Verloren auf hoher See

Hunderte Flüchtende wagen noch immer Tag für Tag im Mittelmeer die Überfahrt in Richtung Europa. Viele geraten dabei auf rostigen Kähnen oder Schlauchbooten in Not. Für die Organisation Sea-Eye soll nun ein früherer deutscher Rettungskreuzer die Menschen bergen. Ein Ortsbesuch in Sizilien.

VON MARC BEISE



Ein spätsommerlicher Tag an der Südküste Siziliens und eine surreale Szene: Die Sonne scheint, das ruhige Meer glitzert, Urlaubsatmosphäre. Im touristischen Teil des Hafens von Licata liegen Yachten vertäut - und dazwischen drei Schiffe privater Seenotrettungsorganisationen. Zwei davon werden in wenigen Tagen in die Werft gehen zur Reparatur, bleibt das Schiff ganz links, weiß-orange, wie man das von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) kennt. Nur dass der frühere Seenotrettungskreuzer Nis Randers jetzt Sea-Eye 5 heißt.

Ein kleines, wendiges Schiff, hochsee- und sturmtauglich. Made in Germany, Baujahr 1990. 23 Meter lang, 19 Knoten schnell. Gebaut, um den Stürmen in Nord- oder Ostsee zu trotzen und dort kleine Gruppen Schiffbrüchiger oder Kranker aufzunehmen. Die DGzRS hatte das Boot ausgemustert und nach Kroatien verkauft. Dort hat die Regensburger Seenotrettungsorganisation Sea-Eye es erworben. Und nun geht es um eine andere Mission: Viele Menschen auf einmal zu retten, die bei der Überfahrt aus Afrika nach Europa in Seenot geraten sind.

Zehntausende machen sich jedes Jahr auf den Weg nach Italien, 2023 waren es mehr als 157 000, so viele wie nie zuvor. Das Ziel ist fast immer die Europa weit vorgelagerte italienische Insel Lampedusa. Wer es bis dorthin schafft, der ist zunächst sicher: vor der Gewalt in den Flüchtlingslagern in Nordafrika, der Deportation in die Wüste und dem fast sicheren Tod durch Hunger und Durst oder vor der Rückführung ins Heimatland, wo häufig Krieg und katastrophale Armut herrschen.

Aber nach Lampedusa muss man erst einmal kommen in schlappen Schlauchbooten oder rostigen, hastig zusammengeschweißten Kähnen, die alles andere als seetüchtig sind. 2023 starben oder verschwanden laut dem Flüchtlingshilfswerk der Vereinten Nationen mindestens 4110 Menschen, die Dunkelziffer liegt wesentlich höher. Oft bleibt als einzige Hoffnung, dass sie rechtzeitig entdeckt werden: Das ist der Job, für den Roman Rösener die frühere Nis Randers präpariert hat.

Der 58-jährige Berliner arbeitet hauptberuflich für Sea-Eye, er ist der Logistiker an Bord und führt im Einsatz das schnelle Beiboot, mit dem Schiffbrüchige aufgenommen werden. An den Eckdaten des neuen Kreuzers kann Rösener nichts ändern: Es ist klein und der Innenraum eng. Trotzdem will die Besatzung im Notfall bis zu 120 Menschen aufnehmen. Sie werden dicht an dicht in allen Winkeln des Bootes kauern, an Deck, in der Hauptkajüte.

Das andere Schiff der Organisation, das frühere Offshore-Versorgungsschiff Sea-Eye 4, ist deutlich größer, dafür hat die Neuerwerbung einige andere Vorteile. Einer ist im Heck zu besichtigen: das Beiboot, genannt RHIB, rigid-hulled inflatable boat. Früher war hier ein Stahlboot namens Onkel Willi eingeklinkt, jetzt ist es ein rotes Festrumpfschlauchboot, das Rösener in einer komplizierten Suche aufgetrieben und in die Mechanik des Kreuzers eingepasst hat. Dank des Rutschmechanismus ist es schnell im Wasser, das macht den Seenotrettungskreuzer aus. Die meisten Rettungsschiffe sind umgebaute Yachten oder kleine Passagierschiffe, bei denen das Beiboot mit dem Kran ausgesetzt werden muss. Drei Mann fahren auf dem RHIB, acht Personen können pro Tour aufgenommen werden.

Wer gerettet wird, kommt an Bord, häufig völlig entkräftet, sonnenverbrannt und fast verdurstet. Die Menschen können oft nicht mehr laufen, weil sie in ihrer Verzweiflung Salzwasser getrunken haben und ihre Füße und Glieder aufgeschwemmt sind. Sie werden an Deck gesetzt oder gelegt, bekommen eine Flasche Wasser in die Hand, eine Rettungsweste und medizinische Erstversorgung.

Rösener, ein früherer Sozialarbeiter, ist schon viele Touren gefahren. Er hat Berichte der Überlebenden im Kopf, die eine Hölle auf See beschreiben. Die Menschen sterben an Entkräftung, ersticken an den Auspuffgasen, haben Verätzungen. Rösener erinnert sich an die Bergung einer Gruppe Flüchtender, die ursprünglich in einem Konvoi von vier Booten in Tunesien gestartet waren. Zwei konnten aus eigener Kraft nach Lampedusa gelangen, eines wurde nie wieder gesehen. Und eines eben fanden die Retter, an Bord waren bereits zwei Tote, "einige weitere Menschen waren schon zuvor gestorben und von den anderen Insassen in die See gegeben worden", berichtet Rösener. "Von den Menschen, die wir an Bord genommen haben, mussten zwei notevakuiert werden. Einer ist später im Krankenhaus in Malta verstorben." Das kann der Alltag der Retter sein.

Die Sea-Eye 5 wird in den nächsten Tagen auslaufen und dann auf schnellstem Weg vor die libysche Küste fahren, in ein Gebiet, das die Experten SAR-Zone 1 nennen, Search and Rescue, das am meisten befahrene Planquadrat, von wo aus Boote in Seenot angesteuert werden können, die aus Libyen oder Tunesien kommen. An Bord werden acht Besatzungsmitglieder sein, Einsatzleiter ist Jan Ribbeck, ein erfahrener Sea-Eye-Mitarbeiter, im Hauptberuf Chirurg und Chefarzt eines Krankenhauses im Allgäu.

In der Rettungszone 1 sind meistens Schiffe verschiedener Organisationen unterwegs, vor wenigen Tagen war es auch noch die Sea-Eye 4, das große Schiff der Organisation. Am vergangenen Montag hat sie 22 Menschen aufgenommen, die in einem Schlauchboot unterwegs waren, berichtet Gorden Isler, Vorsitzender von Sea-Eye. Vor den Augen der Deutschen kamen maskierte Personen mit einem Schnellboot und zwangen die 22 Menschen ins Wasser zu springen, niemand hatte Rettungswesten an, dann verschwanden die Angreifer mit hoher Geschwindigkeit. "Wer macht so etwas? Warum?", fragt Isler.

Es passt zu Berichten, wonach die libysche Küstenwache mit Schüssen Flüchtlingsboote versenkt. Die Informationen sind schwer zu überprüfen, aber Experten halten sie für glaubhaft. Die EU hat mit Tunesien und Libyen Abkommen geschlossen, dass diese Länder gegen Geld dafür sorgen, dass weniger Flüchtende nach Europa gelangen. Dabei soll es humanitär korrekt zugehen, das jedenfalls wurde in den Verträgen so vereinbart.

Die große Sea-Eye 4 übrigens hätte noch Platz für viele weitere Schiffbrüchige gehabt, aber sie musste nach den Regeln erst einmal auf direktem Weg ins apulische Bari fahren. Denn in Italien lautet die Anweisung, dass die Seenotretter einen Einsatz melden müssen und dann von den Behörden in meist

weit entfernte Häfen geschickt werden, womöglich sogar bis ins ligurische Genua, um die Geretteten an Land zu lassen. Wer sich nicht daran hält oder wer in den Verdacht gerät, Anweisungen der libyschen oder tunesischen Küstenwacht missachtet zu haben, dessen Schiff wird erst einmal festgesetzt, bis Gerichte die Vorgänge prüfen - und womöglich die Besatzung freisprechen.

Das Kalkül ist offensichtlich: Die Schiffe sind erst mal aus dem Verkehr gezogen. Die Retter sind von Italiens Regierung nicht gerne gesehen. Es heißt, sie würden die Menschen überhaupt erst zur Flucht verleiten. Ein Vorwurf, dem Sea-Eye-Mann Gordon Isler Zahlen entgegenhält: "Weniger als zehn Prozent der aus Seenot Geretteten werden von zivilen Rettungsschiffen aufgenommen", sagt er. Die anderen werden vor der italienischen Küste, wenn sie denn so weit kommen, von Botten der Küstenschutz oder des Zolls aufgenommen.

Die Sea-Eye 5 hat auch diesbezüglich einen für die Retter willkommenen Vorteil. Da sie so klein ist, können die Geretteten nicht lange versorgt werden, der Treibstoff reicht nur bis Sizilien. Das Schiff kann also schnell wieder in Einsatz gehen. Und vor der afrikanischen Küste zählt jeder Retter. Deshalb kann Isler auch mit dem Hinweis wenig anfangen, dass sich die Zahl der Bootsflüchtlinge im Jahr 2024 mehr als halbiert hat: "Es sind doch immer noch viele Hundert jeden Tag, die in Seenot geraten", sagt er. "Sollen wir da einfach zuschauen? Sind das unsere Werte?"