

Antrag

der Abgeordneten Stephan Brandner, Dr. Christian Wirth, Thomas Seitz, Tobias Matthias Peterka, Dr. Christina Baum, Marc Bernhard, René Bochmann, Peter Boehringer, Marcus Bühl, Thomas Dietz, Dr. Malte Kaufmann, Dr. Michael Kaufmann, Jan Wenzel Schmidt, Dr. Harald Weyel, Kay-Uwe Ziegler und der Fraktion der AfD

Keine Unterstützung von Schlepperei, Schleusungen und Menschenhandel im Mittelmeer

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die sogenannte zivile Seenotrettung an den Grenzen Europas wird seitens der Bundesregierung finanziell unterstützt. Bereits im Jahr 2022 beschloss der Deutsche Bundestag mit der Mehrheit der Koalition, dass die „zivile Seenotrettung“ mit insgesamt 8 Millionen Euro unterstützt werde. Von 2023 bis 2026 sollen demnach 2 Millionen Euro pro Jahr an Organisationen, die dem Verein United4Rescue nahe stehen, fließen. Dieser kirchennahe Verein finanziert unter anderem Rettungsschiffe der deutschen NGOs Sea Watch, SOS Humanity und Sea Eye mit (vgl. <https://taz.de/Fluechtlingspolitik-im-Haushaltsausschuss!/5894549/>). Besonders bemerkenswert ist, dass der Gründer und Vorsitzende des Vereins United4Rescue, Thies Gundlach, der Lebensgefährte von Katrin Göring-Eckardt, Vizepräsidentin des Deutschen Bundestages und Abgeordnete der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, ist. Im Anschluss an die damalige Entscheidung des Haushaltsausschusses ließ die Politikerin verlautbaren, dass sie „sehr glücklich“ sei, dass „es gelungen“ sei, dies mit dem „Bundeshaushalt“ zu unterstützen.

Im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP heißt es diesbezüglich: „Es ist eine zivilisatorische und rechtliche Verpflichtung, Menschen nicht ertrinken zu lassen. Die zivile Seenotrettung darf nicht behindert werden. Wir streben eine staatlich koordinierte und europäisch getragene Seenotrettung im Mittelmeer an und wollen mit mehr Ländern Maßnahmen wie den Malta-Mechanismus weiterentwickeln. Wir streben eine faire Verantwortungsteilung zwischen den Anrainerstaaten des Mittelmeers bei der Seenotrettung an und wollen sicherstellen, dass Menschen nach der Rettung an sichere Orte gebracht werden (www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf, S. 113). Dabei steht außer Frage, dass man Menschen nicht ertrinken lassen darf. Die Staatsanwaltschaft Trapani/Sizilien ermittelt NGO- und Presseberichten zufolge jedoch gegen deutsche private Seenotretter wegen des Verdachts der Beihilfe zur illegalen Einwanderung (www.sichererhafen-baden-wuerttemberg.com/trapani-vorverhandlungen-prozess; <https://iuventa-crew.org/PressReleaseClosingInvestigationGerman.pdf>; <https://taz.de>

/Seenotretter-der-Iuventa-vor-Gericht/!5856130/; www.welt.de/politik/ausland/article227590303/Festgesetzte-Iuventa-Staatsanwaltschaft-klagt-deutsche-Seenotretter-in-Italien-an.html). Bis Ende September 2023 sind nach einer Erhebung des UN-Flüchtlingshilfswerks UNHCR in diesem Jahr bereits rund 186.000 Menschen über das Mittelmeer in Europa angekommen, was einem Anstieg von 83 Prozent gegenüber dem Jahr 2022 entspricht. Ebenfalls deutlich zugenommen hat die Zahl der Toten und Vermissten. Mehr als 2.500 Personen, die in Nordafrika aufgebrochen waren, sollen nie in Europa angekommen sein (www.merkur.de/politik/meloni-scholz-ampel-deutschland-italien-streit-migration-asyl-seenotretter-verdacht-rom-92551886.html). Der Ermittlungsbericht der italienischen Strafverfolger in der westsizilianischen Stadt Trapani aus dem Jahr 2020, aus dem Medien zitieren, zeigt auch anhand von Bildern und Videos, wie eng Nichtregierungsorganisationen (NGOs) wie „Jugend Rettet“, „Save the children“ oder „Ärzte ohne Grenzen“ mit libyschen Menschenhändlern kooperiert haben sollen. Das System der zivilen Seenotrettung sieht vor, dass Menschenhändler die Flüchtlinge nur wenige Kilometer weit vor die nordafrikanische Küste hinaus zu Treffpunkten mit den Schiffen internationaler Hilfsorganisationen bringen. Dort werden diese aufgenommen und nach Italien gebracht. Der Begriff der Seenotrettung deckt dieses Verhalten nicht ab.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. keine finanziellen Mittel für die sogenannte zivile Seenotrettung im Mittelmeer zur Verfügung zu stellen;
 2. die mutmaßliche Kooperation von sogenannten zivilen Seenotrettern im Mittelmeer mit Schleusern zu verurteilen und
 3. eine Kampagne auf den Weg zu bringen, die Menschen über die lebensbedrohlichen Gefahren einer Überfahrt nach Europa hinweist.

Berlin, den 4. Oktober 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Begründung

Der Begriff der Seenot ist weder völkervertraglich noch gewohnheitsrechtlich eindeutig definiert. Von Seenot wird jedoch ausgegangen, wenn die begründete Annahme besteht, dass ein Schiff und insbesondere die auf ihm befindlichen Personen ohne Hilfe von außen nicht in Sicherheit gelangen können und auf See verloren gehen (WD 2 - 3000 - 138/16, S. 7). Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Seenot finden sich in Art. 9 Abs. 2 lit. f) der EU-Verordnung 656/2014, welche Regelungen für die Seenotrettung im Rahmen von Frontex-Einsätzen festlegt. Hiernach sollen die beteiligten Einsatzkräfte u. a. folgende Informationen berücksichtigen:

- ob das Schiff seetüchtig ist und wie wahrscheinlich es ist, dass das Schiff seinen Zielort nicht erreichen wird;
- ob die Anzahl der an Bord befindlichen Personen in einem angemessenen Verhältnis zur Art und zum Zustand des Schiffs steht;
- ob die notwendigen Vorräte wie Treibstoff, Wasser und Nahrungsmittel für die Weiterfahrt bis zur Küste vorhanden sind;
- ob eine qualifizierte Besatzung und Schiffsführung vorhanden sind;
- ob Personen an Bord sind, die dringend medizinische Hilfe benötigen;
- ob Tote an Bord sind;
- ob Schwangere oder Kinder an Bord sind und
- wie Wetterbedingungen und Seegang, einschließlich Wetter- und Seewettervorhersage, sind (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0656>).

Seenotrettung bezeichnet also insgesamt die Rettung von Menschen, die sich in akuter Gefahr auf See befinden. Dies kann aufgrund von Schiffbruch, Bootsunglücken, Naturkatastrophen oder anderen Notfällen geschehen. Seenotrettung umfasst alle Maßnahmen, die ergriffen werden, um das Leben und die Sicherheit von Menschen auf See zu gewährleisten. Dazu gehören die Suche, Rettung und Versorgung von Schiffbrüchigen oder anderen in Seenot geratenen Personen. 1910 wurde auf Initiative des Comité Maritime International die Erste Diplomatische Seerechtskonferenz in Brüssel einberufen. In dem Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen und dem Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot wurden erstmals internationale Regeln für die Seenot kodifiziert. Festgelegt wurde die Pflicht eines jeden Schiffsführers zur Seenotrettung in Artikel 11 des Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot. Sie lautete: „Jeder Kapitän ist verpflichtet, allen Personen, selbst feindlichen, die auf See in Lebensgefahr angetroffen werden, Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne ernste Gefahr für sein Schiff und für dessen Besatzung und Reisende imstande ist.“ In Reaktion auf das Unglück der Titanic entstand die ursprüngliche „International Convention for the Safety of Life at Sea, (SOLAS)“, die einen internationalen Mindeststandard für die Sicherheit auf Handelsschiffen schaffen sollte. Auf der SOLAS-Konferenz im Jahr 1960 wurden wegweisende Bestimmungen zur Verbesserung der Sicherheit in küstenfernen internationalen Gewässern beschlossen. Dazu gehörten die Schaffung von Seenotrettungseinrichtungen sowie weitere Maßnahmen zur Rettung von Menschenleben auf See. Diese Maßnahmen umfassten die Bereitstellung von speziellen Schiffs- und Flugzeugeinheiten zur Suche und Rettung, bekannt als Search and Rescue Units (SRUs), den Betrieb von Küstenfunkstellen (Coast Radio Stations, CSR) sowie die Einrichtung von Rescue Coordination Centres zur Koordination von Rettungseinsätzen. Zusätzlich wurden Initiativen zur Förderung eines Positionsmeldesystems für Handelsschiffe und zur Installation von Notfunkbaken ins Leben gerufen. Diese wegweisenden Entscheidungen trugen maßgeblich dazu bei, die Sicherheit und Rettungsmöglichkeiten für Menschen in Not auf Hoher See zu verbessern.

Nachdem im Jahr 2013 vor der Insel Lampedusa mehr als 360 Personen ertrunken waren, hatte Italien den Marineeinsatz „Mare Nostrum“ ins Leben gerufen, welcher von Oktober 2013 bis Oktober 2014 lief (vgl. www.deutschlandfunk.de/ein-jahr-mare-nostrum-italiens-fluechtlingspolitik-vor-100.html). Das Operationsgebiet reichte bis vor die Küste Libyens. Andere EU-Mitgliedstaaten, unter anderem auch Deutschland, kritisierten bereits damals den Einsatz, weil dieser nach ihrer Ansicht von Schlepperbanden systematisch ausgenutzt werden würde und zusätzliche Anreize zur Flucht nach Europa setze. Im Jahr 2015 äußerte der damalige Bundesinnenminister de Maizière, „die italienische Seenotrettungsaktion „Mare Nostrum“ (sei nicht) unterstützungswürdig, weil sie nicht nur eine Aktion zur Seenotrettung gewesen sei, sondern objektiv auch als Geldquelle für Schlepper

gewirkt hat. Die Schlepper hätten im vergangenen Jahr (2014 Anm. d. ASt.) 5 Milliarden Euro mit ihrem kriminellen Treiben verdient (www.proasyl.de/fachnewsletter-beitrag/bundesinnenminister-mare-nostrum-beihilfe-zum-schlepperwesen/). Sein berühmtes Zitat „Mare Nostrum war als Nothilfe gedacht und hat sich als Brücke nach Europa erwiesen“ stammt aus dem Jahr 2014. Damals stellte der Bundesinnenminister klar, dass die aktuelle Strategie der EU „eine Art Beihilfe für das Vermögen von Menschenhändlern“ sei (www.sueddeutsche.de/politik/berlin-vom-bremser-zum-retter-1.2445160).

Im November 2014 wurde „Mare Nostrum“ durch die Operation „Triton“ abgelöst, welche unter die Führung der EU-Grenzschutzagentur Frontex gestellt wurde. Um die Migration einzudämmen, nahm die EU seit Juni 2015 im Rahmen der Operation „EUNAVFOR MED“ auch die sogenannte libysche Küstenwache in die Pflicht, welche Schleuser, Migranten und Flüchtlinge von der lebensgefährlichen Überfahrt über das Mittelmeer abhalten sollte (WD 2 - 3000 - 068/17). Seit Anfang 2015 waren (und sind) private Seenotretter wie der Sea-Watch e. V., Ärzte ohne Grenzen, Jugend Rettet e. V., Sea-Eye oder SOS Méditerranée außerhalb der libyschen Küstengewässer im Einsatz. Schätzungsweise werden mittlerweile 40 Prozent der sogenannten Seenotrettungseinsätze von privaten Seenotrettern durchgeführt (vgl. auch www.faz.net/aktuell/politik/ausland/fluechtlingshilfe-seenotrettung-ist-voelkerrecht-15134790.html). Die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der AfD-Bundestagsfraktion auf Bundestagsdrucksache 20/5866 hat ergeben, dass im Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 folgende Organisationen an der zivilen Seenotrettung im Mittelmeer beteiligt waren:

- Ärzte ohne Grenzen e. V.
- Handbreit – nautical safety solutions gGmbH Mission Lifeline e. V.
- R42-sailtraining UG
- RESQSHIP e. V.
- Sea-Eye e. V.
- Sea-Watch e. V.
- SOS Humanity – SOS Mediterranée Deutschland e. V.
- SOS MEDITERRANÉE Deutschland (European society for the rescue of the life at sea gGmbH)
- United4Rescue – Gemeinsam Retten e. V.

Weiter gibt die Bundesregierung an, dass nach ihrer Kenntnis im Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 insgesamt ca. 4 900 Personen von Organisationen der zivilen Seenotrettung oben genannter Organisationen gerettet worden seien (ebd.).

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hatte im vergangenen November beschlossen, dass ab 2023 pro Jahr 2 Millionen Euro aus den Mitteln des Auswärtigen Amtes für die zivile Seenotrettung verausgabt werden sollen (www.berliner-zeitung.de/news/illlegale-migration-technisches-versehen-deutschland-finanziert-private-seenotrettung-bis-2026-li.2146939). Auch für die Jahre 2024 bis 2026 ist eine Förderung der Seenotrettung mit sogenannten Verpflichtungsermächtigungen vorgesehen.

Neben den enormen Belastungen, die für den deutschen Staat und insbesondere seine Bürger durch den Zustrom an Asylbewerbern entstehen, gefährdet die Finanzierung der privaten Seenotrettung durch öffentliche Mittel auch die außenpolitischen Beziehungen zu Italien, wie nicht zuletzt der Brandbrief von Premierministerin Giorgia Meloni an Bundeskanzler Olaf Scholz gezeigt hat.

Zu unterscheiden sind die westlichen, die zentralen und die östlichen Mittelmeerrouten. Im Jahr 2023 wurden 160 139 irreguläre Einreisen registriert. Die Aufschlüsselung nach Migrationsrouten sieht wie folgt:

- Zentrale Route: 114 256 Einreisen
- Östliche Route: 24 094 Einreisen
- Westliche Routen: 21 780 Einreisen (www.consilium.europa.eu/de/infographics/migration-flows-to-europe/).

Irreguläre Einreisen nach Spanien erfolgen hauptsächlich über die westliche Mittelmeerroute, sowohl über das Mittelmeer auf das spanische Festland als auch über den Landweg in die spanischen Enklaven Ceuta und Melilla in Nordafrika. Daneben existiert auch die westafrikanische Route, auf der irreguläre Einreisen auf die Kanarischen Inseln im Atlantik erfolgen. Die Migranten stammen vorwiegend aus Marokko, der Westsahara, Mauretanien, Senegal und Gambia. Sie unternehmen gefährliche Reisen entlang der westafrikanischen Küste, um die Kanarischen Inseln zu erreichen. Die zurückgelegten Entfernungen variieren dabei von weniger als 100 km vom

nächstgelegenen Punkt an der afrikanischen Küste bis hin zu über 1 600 km von Gambia aus. Im Jahr 2006 kamen mehr als 31 000 irreguläre Migranten auf den Kanarischen Inseln an. Diese Phase wurde als „Cayucos-Krise“ bezeichnet, benannt nach den weit verbreiteten Fischerbooten aus Senegal und Mauretanien (www.consilium.europa.eu/de/policies/eu-migration-policy/western-routes/).

Die zentrale Mittelmeerroute wird von Migranten genutzt, die von Nordafrika und der Türkei, um nach Italien und in weit geringerem Maße auch nach Malta gelangen möchten. Die große Mehrheit dieser reist über Libyen nach Europa ein. Dies hat dazu beigetragen, dass in Libyen gut etablierte und widerstandsfähige Schleuser- und Menschenhändlernetze entstanden sind (www.consilium.europa.eu/de/policies/eu-migration-policy/central-mediterranean-route/). Um gegen diese Migrationsbewegungen vorzugehen, hat die EU zahlreiche Maßnahmen beschlossen und Anstrengungen unternommen: So begann im Jahr 2016 die EU mit Schulungen für die libysche Küstenwache, und im Februar 2017 stimmten die EU-Führungsspitzen darin überein, der libyschen nationalen Küstenwache verstärkte Schulungen, Ausrüstung und Unterstützung zukommen zu lassen.

Ursprünglich waren diese Schulungen Teil der Operation Sophia, die im Mittelmeer durchgeführt wurde, um das Geschäftsmodell der Schleuser- und Menschenhandelsnetze im südlichen zentralen Mittelmeer zu zerschlagen und die Zahl der Todesfälle auf See zu verringern. Ziel dieser Schulungen war es, die Sicherheit in den Gewässern vor der libyschen Küste zu verbessern und Menschenleben auf See zu retten. Die Operation Sophia wurde Ende März 2020 eingestellt. Am 31. März 2020 wurde die Operation IRINI ins Leben gerufen, um das Waffenembargo der Vereinten Nationen gegenüber Libyen durchzusetzen. Gleichzeitig setzte IRINI die Bemühungen fort, die libysche Küstenwache und Marine in Strafverfolgungsaufgaben auf See zu schulen und ihre Kapazitäten weiter auszubauen. Daneben unterstützt die EU Programme zur freiwilligen Rückkehr und das Grenzmanagement in Libyen ein.

Über die östliche Mittelmeerroute finden irreguläre Einreisen nach Griechenland, Zypern und Bulgarien statt. Auch haben zahlreiche syrische Bürgerkriegsflüchtlinge im Jahr 2015 über diese Route die EU erreicht (www.consilium.europa.eu/de/policies/eu-migration-policy/eastern-mediterranean-route/).

Das Mittelmeer selbst ist ein stark befahrenes Gewässer, in dem tägliche hunderte Seeschiffe unterwegs sind (www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:13.5/centery:37.5/zoom:4). Die nautischen Besatzungen sind gut geschult und trainiert bei der Rettung von Schiffbrüchigen. Wenn die Schlepperbanden mit den Flüchtlingen in See stechen, stellt sich uns die Frage, warum sich diese Seeschiffe nicht an den Rettungsaktionen beteiligen und die Flüchtlinge in den nächststernen Hafen zurückbringen. Die Schlepperboote werden mit Sicherheit von den Radaren der Seeschiffe erkannt, auch wenn diese Boote keine AIS-Signale (Automatic Identification System) absenden. Das sogenannte Refoulement-Verbot trifft für diese Flüchtlinge nicht zu (www.bpb.de/kurz-knapp/lexika/glossar-migration-integration/270616/non-refoulement/)! Sie kommen aus sicheren Herkunftsstaaten.

