

SIZILIEN WIE ITALIEN DIE MIGRANTEN EMPFÄNGT

Decken, Badelatschen und ein Polizeifoto



Im Hafen von Pozzallo: Die 113 von der Hilfsorganisation MOAS geretteten Afrikaner werden bei ihrer Ankunft in Sizilien von der Polizei registriert, bevor sie in die Asylunterkünfte gebracht werden.

Bilder Michael Hug

In den vergangenen Monaten kamen in Sizilien fast täglich Hunderte aus Seenot gerettete Migranten an. So dramatisch ihre Rettung auf hoher See war, so ruhig und routiniert ist die Ankunft der Menschen in Italien. Dort registrieren die Behörden inzwischen alle Ankommenden.

Eingehüllt in rote Ikea-Decken, steht eine weitere Einerkolonne von sieben hageren schwarzen Männern auf der Gangway der Phoenix. Noch zehn Schritte trennen sie vom europäischen Boden. Vor zweieinhalb Tagen haben sie frühmorgens an einem verlassenen Küstenabschnitt bei Tripolis mit einem überfüllten Schlauchboot abgelegt. Jetzt sind sie in einer anderen Welt angekommen und werden im Hafen der sizilianischen Stadt Pozzallo von einem Grossaufgebot an Polizisten, Krankenschwestern, Ärzten und Behörden empfangen. Schon beim zweiten Schritt auf dem Festland stecken ihre nackten Füsse in schwarzen Badelatschen. Eine Rotkreuzhelferin mit Mundschutz hat sie vor ihnen auf den Boden gelegt.

28 000 Immigranten aus Afrika sind von den Rettungsschiffen allein im Oktober in sizilianische Häfen gebracht worden. Gemäss Zahlen des UNHCR haben 2016 bisher mehr als 350 000 Menschen versucht, über das Mittelmeer nach Europa zu gelangen. Mit 55 Prozent sind die Mehrheit von ihnen Männer, 27 Prozent sind Kinder und 18 Prozent Frauen. Allein in Italien sind in diesem Jahr rund 175 000 Menschen angekommen. Und mehr als 4700 sind bei der Überfahrt ums Leben gekommen.

Die meisten Ankömmlinge sind junge Männer

Auch die 113 Passagiere der Phoenix haben die gefährlichste Route von Libyen ausgewählt. 17 sind in der Nacht auf Donnerstag rund 12 Meilen vor Tripolis im Mittelmeer ertrunken. Darunter ein dreijähriges Kind. Seine Mutter wird in Pozzallo beim Verlassen des Schiffes von Ärzten gestützt.

An diesem Freitagnachmittag bläst ein starker Wind. Trotzdem liegt eine schwüle Hitze über dem

Hafen von Pozzallo. Seit bald zwei Stunden wird immer wieder eine kleine Gruppe vom Schiff der Hilfsorganisation Migrant Offshore Aid Station (MOAS) geführt. Auch hier sind es mehrheitlich junge Männer. Der Phoenix-Crew ist die Anstrengung ins Gesicht geschrieben. Die Schiffsanitäter sind in weisse Ganzkörperanzüge gehüllt. Auch das Empfangskomitee an Land trägt Mundschutz und Plastikhandschuhe. Zu gross ist die Ansteckungsgefahr. Nicht wenige der Ankömmlinge bringen Tuberkulose oder die Krätze mit. Trotz der vielen Menschen herrscht eine ruhige und ernsthafte Atmosphäre. Die Polizisten und Rotkreuzhelfer wirken routiniert. Man merkt, dass sie pro Woche zwei bis drei Schiffe in Empfang nehmen.

Die meisten kommen aus wirtschaftlichen Gründen

Routine auch im rund hundert Kilometer entfernten Catania. Dort ist es eine Lenkwaaffenfregatte der spanischen Marine, die den italienischen Behörden über 700 Menschen und neun Leichen übergibt. Auch hier dauert es Stunden, bis die Immigranten von Bord sind. Und auch hier verlassen ein paar Frauen, einige Kinder und mehrheitlich junge Männer das Schiff. Eingekleidet in braune Overalls der Marine, defilieren sie über die Mole von den weissen Zelten des Roten Kreuzes, wo sie einen Plastiksack mit Mineralwasser und Kloppapier erhalten haben, zu den weissen Zelten der Einwanderungsbehörden. Hier werden sie wie mittlerweile in jedem italienischen Hotspot von Polizisten durchsucht und vom Polizeifotografen abgelichtet. Dann warten sie stoisch, bis ihnen bedeutet wird, einen der fünf bereitstehenden Cars zu besteigen.

Die 113 Passagiere der Phoenix haben die gefährlichste Route von Libyen ausgewählt. 17 sind vor Tripolis im Meer ertrunken. Darunter ein Kind.



Ein Kind, allein unterwegs.

Der fährt sie ins nahe gelegene Empfangszentrum, wo ihnen die Fingerabdrücke genommen werden, wo sie duschen und sich etwas ausruhen können. In den Hotspots ist auch die europäische Grenzschutzagentur Frontex präsent. Ihre Mitarbeiter befragen die Ankömmlinge nach Herkunftsland, Reiseroute und -mitteln. Noch in derselben Nacht geht die Reise weiter. Mit den Cars werden sie auf Zentren in ganz Italien verteilt. Die Italiener nennen sie Immigranti, was treffender ist als der deutschsprachige Begriff Flüchtlinge. Sie kommen in ihrer grossen Mehrheit aus wirtschaftlichen Gründen. Die fünf grössten Gruppen stammten bis Ende Oktober aus Nigeria, Eritrea, Guinea, Gambia und der Elfenbeinküste.

Um jene, die ein Asylgesuch stellen, kümmert sich die italienische Immigrationsbehörde mit Unterstützung der europäischen Asylagentur EASO. Den andern, die keines stellen, wird ein Zettel in die Hand gedrückt, auf dem steht, dass sie Italien innert fünf Tagen zu verlassen hätten. Das allerdings tut keiner, der Tausende von Euros für Schlepper ausgegeben und den Weg übers Mittelmeer geschafft hat.

«Kein Mensch verdient es, im Meer zu sterben»

Besonders das Schicksal der Kinder und der Minderjährigen geht ihm nahe, sagt ein Fischer in Pozzallo, der bei seiner Arbeit auf hoher See schon oft Auswandererbooten begegnet ist. Auf Sizilien selbst sind jedoch kaum Afrikaner anzutreffen. Abgesehen von den regelmässigen TV-Bildern aus ihren Hafenstädten spürt die lokale Bevölkerung wenig von der Krise auf dem Meer. «Die Leute wollen nicht hierbleiben, sie ziehen möglichst rasch Richtung Norden weiter», erklären die Einheimischen, weshalb die Immigranten kein grosses Thema für sie sind. Auf dem italienischen Festland, wo die Afrikanerinnen und Afrikaner ebenso wie in der Schweiz auf Provinzen und Re-

gionen verteilt werden, wächst allerdings der Unmut. Auf internationalem Parkett appelliert Italien immer dringlicher an die Solidarität der europäischen Länder, mehr Menschen aufzunehmen. Bislang konnten erst 1950 nach den ursprünglich geplanten Verteilungsschlüsseln an andere Staaten übergeben werden.

Im Hafen von Pozzallo stehen etwas abseits drei Männer am Ufer und rauchen. Es sind die beiden Österreicher Nils Krieger und Stefan Unger sowie der Franzose Fabrice Sydow. Politik interessiert sie wenig. Sie sind hier, weil sie finden, dass es kein Mensch verdient, im Mittelmeer zu sterben. Sie sind seit zwei Wochen mit der Phoenix-Crew auf hoher See. Im normalen Leben arbeiten sie für die österreichische Firma Schiebel, ein auf militärische und zivile Drohnen spezialisiertes Unternehmen. Ohne sie wären die 113 Menschen, die neben ihnen die Phoenix verlassen, nie in Europa angekommen. Sie haben dramatische Tage hinter sich. Jetzt löst sich die Anspannung. Die Erinnerung an die Geschehnisse vor Nordafrika, die erst 40 Stunden zurückliegen, ist aber noch lebendig.

Schwierige Entscheidungen bei stürmischer See

Es ist Mittwoch, 12. Oktober, 20 Uhr, als der Notruf eingeht. Die See ist rau, der Wind bläst mit 30 Knoten stark bis stürmisch, und die Nacht ist bereits herein gebrochen. Die Koordinaten des Flüchtlingsbootes sind unbekannt. Sicher ist nur, dass es sich wenige Kilometer von der Phoenix entfernt knapp an der Zwölfmeilenzone vor Tripolis befinden muss. Ein Drohnen-Flug könnte rasch Klarheit bringen. Der Entscheid, ob das Fluggerät bei diesen schlechten Bedingungen gestartet werden soll, ist schwierig.

MOAS-Missionsleiter Franco Potenza und Nils Krieger, Chef der Schiebel-Delegation, entscheiden sich trotzdem für einen Start. Nach 20-minütigem Suchflug entdeckt die Infrarotkamera

des Camcopter das Schlauchboot mit den 130 Menschen. Ihre Lage ist prekär.

Auf der Kommandobrücke übermittelt Potenza den italienischen Behörden die Koordinaten des Schlauchbootes, damit sie das Schiff, das der Stelle am nächsten ist, zur Rettung aufbieten. Dann nimmt er Funkkontakt mit den libyschen Behörden auf, um die Rettung zu autorisieren.

Für den ausgebildeten Piloten Stefan Unger kommt jetzt der schwierigste Teil der Mission. Mit Joystick und Display am Bauchladen muss er die Drohne wieder auf der Landeplattform der schlingernden Phoenix absetzen. Eine missglückte Landung könnte das Schiff gefährden. Denn wie jedes andere Flugzeug, so fliegt auch der 150 Kilogramm schwere Camcopter mit hochentzündlichem Treibstoff. Ungers erster Versuch misslingt. Als beim zweiten Anflug die Landeharpune zielgenau in die Bodenplatte einschlägt und die Drohne damit sicher vertäut ist, applaudiert die Crew, die bange Momente hinter sich hat.

Wie das Drohnen-Team, so sind auch die anderen Mitglieder der Phoenix-Crew Profis: Rotkreuzsanitäter, ein portugiesischer Hochsee-Rettungsschwimmer, der in seinen Ferien an Missionen teilnimmt, Berufsmatrosen und ein Arzt. Sie setzen ihr Leben freiwillig aufs Spiel. Bezahlt werden die Einsätze von Spenden und von den MOAS-Gründern, dem Unternehmerpaar Regina und Christopher Catrambone.

Stundenlange Suche nach dem Kind

Im Hafen von Pozzallo können die Helfer und Interviewer nur bruchstückhaft rekonstruieren, was sich auf dem Schlauchboot in dieser Nacht ereignet hat: Nach stundenlangem Kampf gegen die hohen Wellen war offenbar der Sprit ausgegangen. Salzwasser war ins Boot geschwappt. Dort vermischte es sich mit ausgelaufenem Benzin. Das ätzende Ge-

zur Begrüssung

misch frass sich durch die nackten Fusssohlen der Menschen. Einer Frau, die am Boden des Bootes lag, brannte es Löcher in den Bauch.

Panisch klammerten sich die Flüchtlinge an ihr Schlauchboot. Viele konnten nicht schwimmen. Als die Retter vor Ort eintrafen, waren bereits mehrere Menschen über Bord gegangen. Es war ein von der italienischen Leitstelle gerufenes Schiff der Sea-Watch, das die ersten Ertrinkenden aus den stürmischen Wogen barg. Die etwas später eingetroffene Phoenix half ebenfalls mit und suchte noch stundenlang mit Schlauchbooten und Scheinwerfern nach dem dreijährigen Kleinkind. Es blieb verschwunden. Schliesslich übernahm die Phoenix alle Überlebenden, um sie nach Sizilien zu bringen. Die Leichen wurden später der Marine übergeben.

«Engine Fisher» verkaufen die Motoren an Schlepper

Es ist schwer zu verstehen, was sich allnächtlich vor den Küsten Libyens abspielt. Die Schlepper wissen, dass ausserhalb der 12-Meilen-Zone die Schiffe von Hilfsorganisationen patrouillieren, und schicken ihre Kundenschaft meist vor dem Morgenrauen in billigen Grossschlauchbooten auf die offene See. Sie sind so ausgerüstet, dass sie es gerade bis in die internationalen Gewässer schaffen. Die Menschen sitzen dicht gepfercht und fatalerweise oft auch rittlings auf den Schläuchen. Schwimmwesten gibt es aus Platzgründen keine. Dafür meist einen Kompass, ein Satellitentelefon und knapp genug Benzin.

Die libysche Küstenwache – mal Freund, mal Feind

Die libysche Küstenwache patrouilliert im Gebiet. Mal hilft sie bei der Rettung, mal greift sie Migrantenboote an. Wahrscheinlich mischt sie im Geschäft mit den Schleppern mit, wie auch von Frontex-Leuten vermutet wird. Sogenannte «Engine Fisher» kreuzen im Gewässer und spekulieren darauf, der Motoren der verlassenen Boote habhaft zu

werden, bevor diese von europäischen Marineschiffen versenkt werden. Diese sind zur Schlepperbekämpfung unterwegs, nehmen aber ebenfalls Migranten an Bord, wenn sie in Seenot sind.

Noëmi Landolt, Journalistin der Wochenzeitung, die zur selben Zeit mit dem Rettungsschiff der Hilfsorganisation Sea-Watch vor der libyschen Küste unterwegs ist, beschreibt in ihrem Blog die Szenerie auf hoher See: «Neben uns dümpeln die kleinen Nusschalen der «Engine Fishers». Sie tragen grosse Strohhüte, haben gemütlich die Füsse hochgelegt, warten, bis das Flüchtlingsboot evakuiert ist, und nehmen dann (manchmal schon vorher) den Motor ab, um ihn in Libyen wieder an die Schlepper zu verkaufen. Die libysche Küstenwache mischt im gleichen Business mit, schleppt einmal aber auch ein Flüchtlingsboot zum nächsten Rettungsschiff. Es geschieht vieles, wofür wir keine Erklärung haben. (...) Am Himmel kreisen Flugzeuge, es ist Hochbetrieb, Rushhour auf See, und doch scheint kaum jemand für die Seenotrettung unterwegs zu sein. Sind die Boote evakuiert, fahren die Kriegsschiffe ran, und die Boote werden in Brand gesetzt. Immer wieder steigen Rauchsäulen in den Himmel.»

Deutschland plant Auffanglager in Tunesien

Es sind diese wenigen Quadrat-kilometer offenen Wassers, auf denen Europas Hilflosigkeit und Afrikas Untätigkeit im Umgang mit den Migrationsströmen offensichtlich werden. Tausende machen sich südlich der Sahara auf den Weg, investieren das Vermögen ganzer Familien oder Clans, um nach Europa zu gelangen. Kürzlich sagte ein senegalesischer Behördenvertreter gegenüber dem deutschen Nachrichtenmagazin «Spiegel», von den 800 Menschen, die jedes Jahr aus seinem Bezirk loszögen, würden 300 unterwegs stranden, «400 kommen um, 100 schaffen es». Wenn diese Zahlen auch nur ansatzweise repräsentativ sind, sterben weitaus mehr Auswanderer auf dem Landweg durch Afri-

Wer kein Asyl-gesuch stellt, muss Italien innert fünf Tagen verlassen. Das tut keiner, der Tausende von Euros für Schlepper ausgegeben hat.



Nummer und ernster Blick fürs Polizeifoto.



Auch der Abtransport der Ertrunkenen ist in Sizilien inzwischen Routine.

Auf wenigen Quadratkilometern offenen Wassers werden Europas Hilflosigkeit und Afrikas Untätigkeit im Umgang mit den Migrationsströmen offensichtlich.



Retten aus der Luft: Stefan Unger, Fabrice Sydow, Nils Krieger mit Drohne.

ka nach Libyen als auf dem Mittelmeer. Mit dem Unterschied, dass davon weder TV-Kameras noch statistische Ämter je Kenntnis nehmen.

Zugleich hat die unkontrollierte Einwanderungswelle von 2015 in Europa ein politisches Wetterleuchten ausgelöst. Die zunächst gefeierte Willkommenskultur ist migrationspolitischem Kater gewichen. Jetzt arbeitet selbst Deutschland darauf hin, die Geretteten nicht mehr nach Europa zu bringen, sondern wieder zurück nach Nordafrika. In Tunesien wird die Grenzwa- che von Europäern technisch aufgerüstet und ausgebildet. Bereits ist von Auffanglagern auf tunesischem Boden die Rede, wie die «Welt» und die «Zeit» berichteten. Vieles deutet darauf hin, dass Asyl- und Einreiseanträge in nicht allzu ferner Zukunft zumindest auf der Mittelmeerroute von Afrika aus gestellt werden müssen.

Die aus dem Meer Geretteten nach Nordafrika statt nach Europa zu bringen, ist ein Vorgehen, das Praktiker wie der Schweizer Entwicklungshelfer Toni Stadler mit Verweis auf die USA schon lange befürwortet. Auch Frontex-Chef Fabrice Leggeri erklärte am Schweizer Radio: «Wir müssen mehr legale Wege nach Europa schaffen.» Die USA unterhalten seit der Clinton-Regierung im eigenen Land keinen Flüchtlingsbefragungsapparat mehr und schaffen aus, wer die Grenze irregulär überquert. Asylgesuche müssen bei amerikanischen Anlaufstellen ausserhalb der Grenzen gestellt werden.

In der EU fehlt die einheitliche Migrationspolitik

Noch aber boomt das Geschäft der Schlepper im Mittelmeer, und Europa ist von einer gemeinsamen Migrationspolitik weit entfernt. In den sizilianischen Häfen werden von einem eindrücklichen Apparat täglich neue Einwanderer registriert. Auch die Chauffeure der drei Leichenwagen, die in Catania die Toten beim spanischen Schiff abholen, fahren routiniert mit Ganzkörperanzug und Atemschutzmaske vor.

Michael Hug, Andrea Sommer

«Besonders schlimm ist es, wenn kleine Kinder ertrinken»

Der ehemalige italienische Marineadmiral Franco Potenza leitet die Missionen der Hilfsorganisation Migrant Offshore Aid Station (MOAS). In der Regel seien fünf bis sechs Organisationen mit Rettungsschiffen vor der nordafrikanischen Küste, sagt er.

Wir haben Spätherbst, das Wetter ist schlecht, und trotzdem wagen sich die Leute aufs Meer.

Franco Potenza: Noch ist das Wetter einigermaßen gut. Wir gehen davon aus, dass die Menschen die wenigen Wochen bis zum Winterbeginn noch nutzen, um nach Europa zu gelangen.

Wagen sie die Reise deshalb, weil sie wissen, dass Schiffe wie die Phoenix auf sie warten?

Das ist sicher einer der Aspekte, dass die Menschen hoffen, ausserhalb der libyschen Hoheitsgewässer gerettet zu werden.

Wie viele Schiffe retten vor Libyens Küste?

In der Regel sind fünf bis sechs humanitäre Organisationen vor der Küste. Wenn das Meer sehr unruhig ist, sind es weniger, weil die meisten kleinere Schiffe haben als wir.

Ist die Marine ebenfalls vor Ort?

Ja. Zum einen führt der europä-

sche Marineverband derzeit die Operation Sophia zur Schlepperbekämpfung durch, zum anderen patrouilliert die italienische Marine in den internationalen Gewässern vor Libyen.

Mare Nostrum, die Rettungsaktion Italiens, wurde eingestellt. Beteiligt sich die Marine dennoch an der Rettung?

Gemäss dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen und dem Übereinkommen zum Schutze menschlichen Lebens auf See sind Seefahrer zur Hilfeleistung verpflichtet. Also auch die Marineschiffe.

Wer koordiniert die Rettungen?

Die Seenotleitstelle Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) in Rom. Sie kennt die Position der Schiffe, die im Gebiet sind, und deren Kapazitäten. Sie informiert die Schiffe über Seenotfälle im Einsatzgebiet und beauftragt das am nächsten bei einem Boot in Not gelegene Schiff

mit der Rettung. Die Menschen können dann später anderen Schiffen übergeben werden, die sie nach Italien bringen.

Wer bestimmt, an welchen Häfen MOAS die Geretteten bringt? Das italienische Innenministerium weist uns einen Hafen zu. In der Regel ist es einer, an dem es einen Hotspot für Asylsuchende gibt.

Libysche Fischer sollen die Motoren der Schlepperboote demontieren und in Libyen erneut an die Schlepper verkaufen.

Ja, solche Versuche gibt es. Wenn wir während der Rettung merken, dass ein Fischerboot oder ein anderes Schiff ständig in der Nähe ist, dann verständigen wir die Marine. Bis jetzt kamen sie



Franco Potenza

immer rechtzeitig, um die Schlepperboote komplett zu beschlagnahmen. Bislang konnten wir alle Boote komplett, also mit Motor, übergeben.

Ist es wahr, dass die libysche Küstenwache Retter beschiesst? Davon habe ich gehört, kann es aber nicht bestätigen. Im Gegenteil: Uns war die libysche Küstenwache schon bei Rettungsaktionen behilflich.

Wie muss man sich eine Rettung vorstellen?

Sobald wir grünes Licht vom MRCC haben, fahren wir so schnell wie möglich zum Boot in Not. Dort angekommen, verteilen wir Schwimmwesten und informieren die Leute über die bevorstehenden nächsten Schritte. Sich einem überfüllten Boot zu nähern, das zu kentern droht, muss sehr gefährlich sein.

Ja, und zwar für alle Beteiligten. Wir nähern uns nur, wenn die Situation ruhig ist. Sonst bleiben wir auf Abstand und versuchen die Menschen mit Worten zu beruhigen.

Wie lange dauert es in der Regel, bis Sie alle Menschen von einem

Schlauchboot gerettet haben, und wie viele Menschen kann die Phoenix aufnehmen?

Maximal 450 Personen und 20 bis 35 Minuten.

Mussten Sie schon wegfahren, ohne retten zu können?

Nein, das ist noch nie vorgekommen.

Kamen Sie schon zu spät?

Leider ja. Besonders schlimm ist dies, wenn kleine Kinder ertrinken. So wie das dreijährige Kind am 12. Oktober. Wir haben das Wasser bis weit nach Mitternacht abgesucht, konnten das Kind

aber nicht finden. Ich bin selbst Vater.

Warum leisten Sie Einsätze für MOAS?

Ich will meinem Kind nie erklären müssen, weshalb ich nicht geholfen habe.

Sie setzen für die Suche auch Drohnen ein.

Ja, aber der Vertrag ist jetzt ausgelaufen, und wir müssen bis zum Ende der Rettungssaison ohne Drohnen arbeiten. Aber MOAS will den Vertrag im nächsten Jahr erneuern.

Interview: Andrea Sommer

ZUR PERSON

Franco Potenza ist einer der Profis, die auf den Schiffen der Hilfsorganisation Migrant Offshore Aid Station (MOAS) mitfahren. Die internationale Hilfsorganisation wurde 2013 vom Unternehmerpaar Regina und Christopher Catrambone gegründet. Auslöser war das Unglück vor Lampedusa, bei dem etwa 400 Männer, Frauen und Kinder ertranken. Der heute 61-jährige Potenza diente 35 Jahre

lang in der italienischen Marine, wo er unter anderem als Pilot tätig gewesen war und zwei Schiffe kommandiert hatte. Seit Beginn seines Einsatzes Anfang Juni bis heute haben die MOAS-Schiffe Phoenix und Topaz Responder mehr als 19 000 Menschen aus dem Mittelmeer gerettet. Laut der Hilfsorganisation hat sie seit ihrer Gründung über 32 000 Menschen gerettet oder bei deren Rettung geholfen. as