

# Die Türsteher Europas

**Italien** Die Rettung von Flüchtlingen im Mittelmeer wird von einer Kommandozentrale in Rom aus koordiniert. Ein Besuch bei den Menschen, die über Leben oder Tod entscheiden.

Sie hören das Meer rauschen, sie hören den Sturm und die Stimmen der Verzweifelten am Satellitentelefon: „Mayday, Mayday.“

„Mare 4“, sagt Admiral Nicola Carlone mit Blick auf seinen Kontrollschirm, das bedeutet Windstärke 5 und Seegang mit mehr als zwei Meter hohen Wellen – Lebensgefahr für Menschen in Schlauchbooten: „Die Flüchtlinge fordern ihr Schicksal heraus.“

Der Admiral und seine Mitarbeiter sitzen in der Leitstelle der Seenotrettung in Rom – mehr als tausend Kilometer entfernt vom Überlebenskampf vor Libyens Küste, und doch mittendrin: Ein Knopfdruck, und die Offiziere wissen, wie stark die See tobt. Ein Mausclick, und sie sehen, wo die nächstgelegenen Schiffe kreuzen. Ein Anruf, und der Betreiber Thuraya in Dubai, Hersteller der von den Schleppern verteilten Sat-Telefone, gibt die Koordinaten des Boots durch, von dem aus die Migranten in Todesangst angerufen haben.

33 Grad 12 Minuten nördlicher Breite und 12 Grad 42 Minuten östlicher Länge: Das ist an diesem Mittwochmorgen die Position des Boots, das nun „kaum mehr über Wasser zu halten“ ist. Die Männer in der Einsatzzentrale reagieren schnell: Ein 50 Seemeilen entfernter Kreuzer der italienischen Küstenwache wird in Bewegung gesetzt, ein Schiff gleichzeitig in Richtung libysche Gewässer geschickt.

Um 13.40 Uhr melden die Retter an die Zentrale: Etwa hundert Flüchtlinge hätten überlebt. Sechs Leichen seien im Wasser geborgen worden, zwei weitere an Bord. Eine Frau mit zu 70 Prozent verätzter Haut müsse sofort ausgeflogen werden.

„Erst nimmt man die Frauen und Kinder in die Mitte des Boots, angeblich, um sie zu schützen, und dann werden sie dort in Panik zerquetscht“, schimpft Admiral Carlone, zwei goldene Sterne am Revers. „Oder sie werden durch verschüttetes, mit Meerwasser vermisches Benzin verätzt.“

Mehr als 5000 Menschen ertranken 2016 im Mittelmeer auf der Flucht, das ist ein neuer Höchstwert. Mehr als 180 000 Migranten erreichten im gleichen Zeitraum lebend italienischen Boden – auch dies eine nie dagewesene Zahl. Die Geretteten kamen aus Nigeria, Eritrea und Guinea, aus Gambia, Mali und dem Sene-

gal – die meisten aus Regionen Schwarzafrikas, in denen Elend oder Bürgerkrieg herrscht.

Ihr Überleben verdanken die meisten Schiffbrüchigen dem Nervenzentrum der internationalen Rettungsmaschinerie, dem Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) in Rom, das von Offizieren der italienischen Küstenwache geführt wird. Zwischen historischen Palazzi haben sie dort ihre Kommandozentrale.

Der „War Room“ liegt im Erdgeschoss, wo bei Neonlicht vor wandfüllenden Kontrollschirmen der Ansturm auf Europa überwacht wird. Auf einem Monitor ist zu sehen, wie die Seenotretter Leichen aus Schlauchbooten fischen und wie sie Ertrinkende, die den Kopf schon unter

wir sie nie zuvor hatten“, sagt Sergio Liardo, Kapitän zur See. Der Schichtführer an diesem Tag dient seit 30 Jahren bei der Marine. Die Rettung von Menschenleben auf hoher See sei gesetzliche Pflicht und Teil seiner Aufgaben als Offizier, sagt er. „Ich bin überzeugt, dass wir helfen müssen, die Alternative wäre ein noch schlimmeres Massensterben im Meer.“ Aber: „Wir müssen auch kontrollieren und identifizieren, wer da zu uns kommt.“

Liardo will das nicht als Klage verstanden wissen. Aber er erlebt täglich, wie blendend das Geschäft der Menschenhändler läuft. An die 300 Millionen Euro jährlich werden nach EU-Erkenntnissen im libyschen Schleppergeschäft umgeschlagen. Es wirkt der Fluch der guten Tat: Je besser

die Rettungsmaschinerie funktioniert, desto stärker ist der Anreiz für Migranten, die lebensgefährliche Überfahrt zu wagen. Die Offiziere der Küstenwache wissen das – aber sie sagen es nicht.

In einem weiteren vertraulichen EU-Bericht an den Europäischen Auswärtigen Dienst heißt es: Seit zusätzlich zu den EU-Einsätzen „Triton“ und „Sophia“ sowie zur italienischen Küstenwache immer mehr Hilfsorganisationen mit Schiffen und Booten unterwegs seien, werde das Geschäft der Schleuser leichter: Sie könnten nicht mehr nur an der Qualität der Boote und am Benzin sparen – auch auf die teuren Satellitentelefone für den Notruf werde zunehmend verzichtet.

„Immer öfter ruft man uns jetzt schon direkt vom libyschen Festland aus an“, sagen die Küstenwächter. Meist legten die Boote in der Dunkelheit ab, kurz nach Mitternacht. Mit dem Schlauchboot benötigen sie bis zu sieben Stunden, um die Zwölf-Meilen-Zone zu überwinden und in internationale Gewässer vorzudringen.

Sobald die Position eines Flüchtlingsboots ermittelt ist, geben die Männer vom MRCC in Rom den Alarm an alle Anrainerstaaten weiter. Auch die seit 2016 mit EU-Unterstützung ausgebildete libysche Küstenwache wird alarmiert. Von dort allerdings ist wenig Hilfe zu erwarten.

Durchschnittlich 7000 Schiffe pro Tag sind im Mittelmeer unterwegs – von Patrouillenbooten der italienischen Küstenwache über Kriegsschiffe im EU-Einsatz bis hin zu schwer beladenen Öltankern. Wer den auf Schlauchboote und Nusscha-



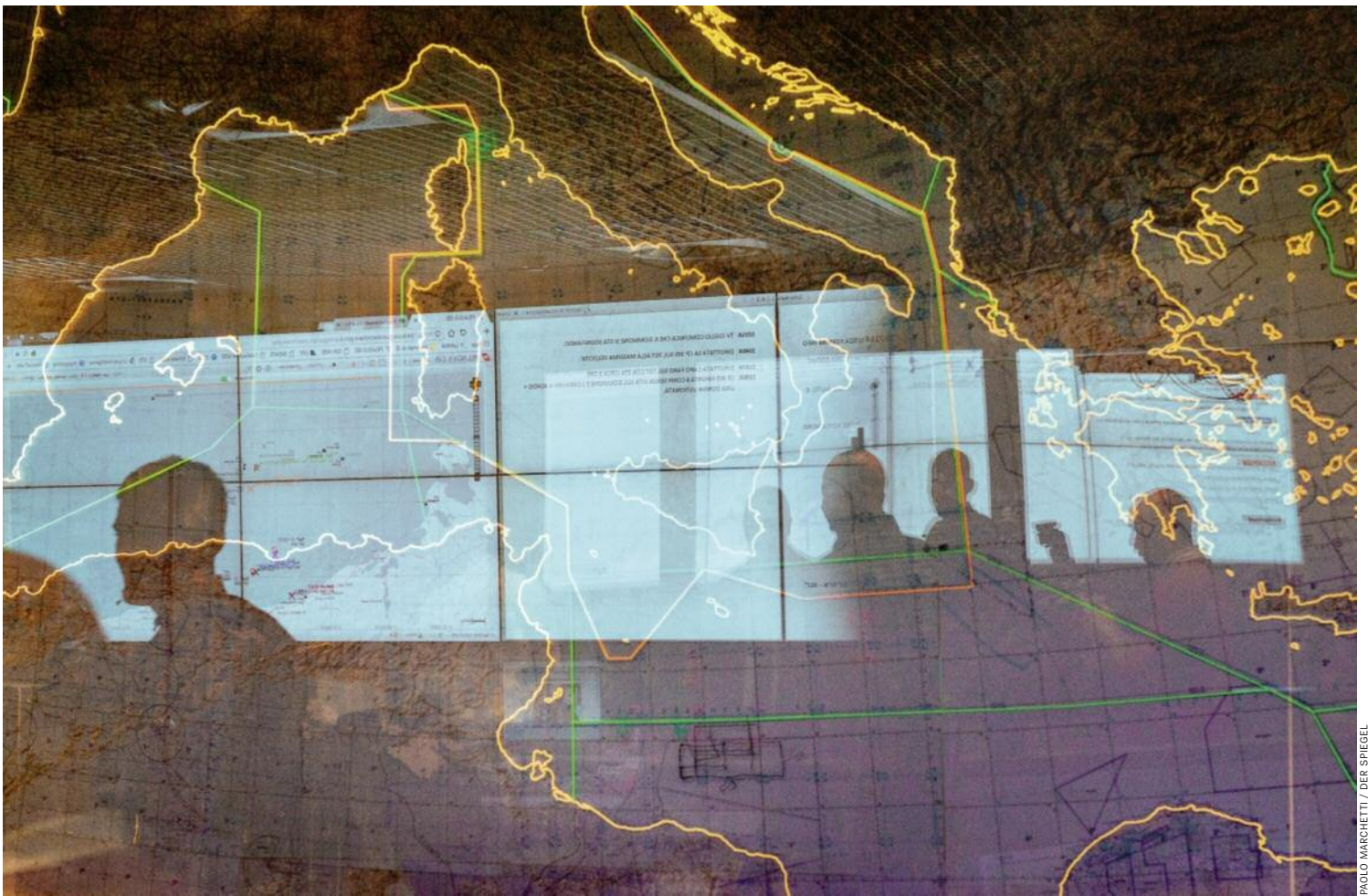
Offiziere Liardo, Carlone: „Massensterben im Meer“

Wasser haben, in letzter Sekunde packen und retten.

Gesprochen wird in der Einsatzzentrale nur das Nötigste. Man arbeitet im Schichtbetrieb rund um die Uhr. Für hunderttausendfach gerettetes Leben ist Italiens Küstenwache kurz vor Weihnachten geehrt und zum Goodwill-Botschafter der Unicef ernannt worden; bereits zuvor waren 38 Botschafter afrikanischer Staaten angetreten, um der „Guardia Costiera“ persönlich zu danken.

Nach und nach aber stoßen die Männer und Frauen, die für Ordnung sorgen sollen entlang der 8000 Kilometer messenden Küstenlinie Italiens, an die Grenzen ihrer Belastbarkeit. Mehr als 1400 Operationen zur Rettung von Flüchtlingen haben sie im vergangenen Jahr geleitet.

„An einem einzigen Tag im August liefen 53 Einsätze gleichzeitig – Zahlen, wie



Lagezentrum der Seenotrettung in Rom: „Schnelligkeit bedeutet Leben“

len verladenen Flüchtlingen am Ende zu Hilfe kommt, entscheidet in letzter Instanz Admiral Carlone in Rom. „Ich fühle mich hier wie der Dirigent vor seinem Orchester“, sagt er, „ich muss dafür sorgen, dass alle harmonisch zusammenspielen.“

In seinem Büro, hinter sich die italienische Trikolore, zeigt der Admiral mithilfe von fünf Mandarinern, die er über einen Glastisch schiebt, wie Rettung funktioniert. Der Tisch ist das Meer, die Mandarinern sind die Schiffe. Deren Daten – Position, Ladung, Geschwindigkeit – sind dank des Automatischen Identifikationssystems in Sekundenschnelle abrufbar. Und so – der Admiral verschiebt nun zwei Mandarinern – wird dann entschieden, wer sich dem Flüchtlingsboot nähern soll.

Wenn ein Schiff „nicht kooperiert“, wie an diesem Morgen die „Isola Celeste“, ein 30 000-Tonnen-Tanker, verstößt das gegen internationales Seerecht. Bei Notrufen muss jeder Kapitän Hilfe leisten, sofern er dadurch nicht sein eigenes Schiff in Gefahr bringt. „Schnelligkeit bedeutet Leben“, sagen die Männer und Frauen von der Seenotrettungszentrale in Rom, die Tag für Tag an Telefonen und Monitoren Schicksal spielen. Das Überleben derer da draußen auf dem Meer hänge oft von Sekunden ab.

„Und mit der Rettung selbst ist nicht alles getan“, so Admiral Carlone. „Die eigentlichen Probleme beginnen häufig

danach – jeder will retten, aber keiner will die Migrantinnen anschließend zur Küste bringen.“ Organisationen wie Ärzte ohne Grenzen wären am liebsten nur an vorderster Front und würden den Weitertransport nach Lampedusa oder Sizilien anderen überlassen, „denn der kostet Zeit und Geld, bringt aber nichts ein – keine dramatischen Fotos, keine Spendengelder“.

Den Vorwurf, der Anreiz für Schmuggler und Fluchtwillige nehme zu, je mehr Rettungsschiffe vor der libyschen Küste kreuzten, will der Admiral weder kommentieren noch dementieren: „Für politische Erwägungen sind andere zuständig, wir sind Militärs“, sagt Carlone knapp, „wir haben keine Wahl, sondern eine Verpflichtung.“ Selbst jetzt, im Winter, kommen an manchen Tagen zwischen 400 und 1000 Migrantinnen an Italiens Küsten an.

„Sir, please, I need your longitude“, brüllt ein Offizier seinem Gesprächspartner weit draußen im Mittelmeer zu – er versucht verzweifelt, die Position des Flüchtlingsboots zu bestimmen.

Die Antwort am anderen Ende: Meeresrauschen, Schweigen, dann Unverständliches.

Offizier: „Sir, where are you from?“

„Gambia“, kommt es zurück.

„Okay, hold the line, we’ll get you an interpreter.“

27 Dolmetscher für Sprachen Afrikas und Asiens stehen Tag und Nacht bereit, um von Rom aus telefonisch zugeschaltet zu werden. Allein die Bürger Gambias aber sprechen – je nach Herkunft – unter anderem Mandinka, Fulfulde, Wolof oder Soninke. Der Übersetzer, den die italienische Küstenwache jetzt einschaltet, ist der falsche.

Die Offiziere vom MRCC in Rom tun ihr Bestes – fast 500 Männer, Frauen und Kinder pro Tag haben sie im Jahr 2016 lebend übers Meer nach Italien gelotst. So aber soll es nicht mehr weitergehen. In einem vertraulichen Dokument forderten die Malteser, zurzeit EU-Ratsvorsitzende, kürzlich, den „Flüchtlingsstrom einzudämmen“. Die neu geschaffene Europäische Agentur für die Grenz- und Küstenwache soll gerettete Flüchtlinge künftig mithilfe libyscher Behörden aufs afrikanische Festland zurückbringen.

Ein Wunsch, der den italienischen Küstenwächtern nicht einmal ein Lächeln entlocken wird. Sie wissen: Um die Schleuser und ihre Kundschaft abzuschrecken, muss mehr geschehen. Solange Europa nicht glaubwürdig seine Außengrenzen schützt, wird der Zustrom kaum abnehmen.

Die Pflicht zur Rettung aus Seenot ist für den Ernstfall gedacht. Der hunderttausendfach vorsätzlich herbeigeführte Ernstfall erfordert andere Antworten.

Walter Mayr  
Mail: walter.mayr@spiegel.de