

DROEMER 

Über das Buch:

Carola Rackete traf als Kapitän der *Sea-Watch 3* die mutige Entscheidung, sich über das Verbot des italienischen Innenministeriums hinwegzusetzen, und brachte 40 aus dem Mittelmeer gerettete Menschen in den sicheren Hafen von Lampedusa. So wurde sie über Nacht weltweit bekannt – und zum Vorbild für alle, die nicht länger zusehen wollen, wie die Rettung von Menschenleben systematisch verhindert wird.

In ihrem Buch erzählt sie, warum sie sich so bedingungslos für Menschlichkeit, globale Gerechtigkeit und Naturschutz einsetzt. Dass Menschen aus ihrer Heimat fliehen, hängt unmittelbar mit der Klimakrise und der zunehmenden globalen Ungerechtigkeit zusammen. Wenn wir nicht jetzt etwas gegen die Erosion der Menschenrechte, den Zusammenbruch unserer Ökosysteme und die Klimakrise tun, wird sich das Problem immer weiter verschärfen. Carola Racketes Aufruf gilt uns allen – der Generation, die mit ziemlicher Sicherheit die letzte ist, die etwas verändern kann: Wir müssen aufhören, auf andere zu hoffen, und stattdessen selbst handeln. Auf dem Spiel steht nichts Geringeres als unsere Zukunft auf diesem Planeten.

CAROLA RACKETE

Unter Mitarbeit von Anne Weiss

HANDELN STATT HOFFEN

Aufruf an die letzte Generation

DROEMER 

Carola Rackete und Anne Weiss spenden die Erlöse aus diesem Buch an den Verein borderline-europe – Menschenrechte ohne Grenzen e.V., der sich für die Rechte Geflüchteter einsetzt. Mit ihrer Arbeit wendet sich die Organisation außerdem gegen die generelle Kriminalisierung von Menschen, die Geflüchteten helfen.

**Besuchen Sie uns im Internet:
www.droemer.de**



Dieses Buch ist klimaneutral produziert.

Originalausgabe November 2019

© 2019 Droemer Verlag

Ein Imprint der Verlagsgruppe

Droemer Knaur GmbH & Co. KG, München

Alle Rechte vorbehalten. Das Werk darf – auch teilweise – nur mit Genehmigung des Verlags wiedergegeben werden.

Lektorat: Jan Strümpel

Covergestaltung: Isabella Materne / Daniela Meyer

Coverabbildung: Karl Mancini

Satz: Adobe InDesign im Verlag

Druck und Bindung: CPI books GmbH, Leck

ISBN 978-3-426-27826-0

Für alle Opfer des zivilen Gehorsams

Inhalt

Vorwort

von Hindou Dumarou Ibrahim

9

1

Hören wir auf zu hoffen

15

2

Ein Gebot der Humanität

47

3

Die letzte Generation?

73

4

Das System infrage stellen

103

5

Fangen wir an zu handeln

137

Danksagung 161

Literatur und weiterführende Internetadressen 163

Über die Autorinnen 171

1

Hören wir auf zu hoffen

Kurz vor Mittag, und noch immer sitzen wir hier fest. Das Geländer der Treppe, die hinauf zur Brücke führt, ist warm wie ein Heizungsrohr. Ich nehme zwei Stufen auf einmal. Oben halte ich einen Moment inne, fühle, wie ein Film aus winzigen Schweißperlen meine Haut überzieht. Kein Wind, die Luft steht. Es ist einfach zu heiß, um sich viel zu bewegen. Vor uns liegt der wärmste jemals gemessene Monat seit Beginn der Wetteraufzeichnungen.

Es ist Freitag, der 28. Juni 2019, der 20. Tag, seitdem wir aus dem Hafen von Licata in Sizilien abgefahren sind, um Menschenleben zu retten. Vor 16 Tagen haben wir 53 Menschen aus einem nicht hochseetauglichen Schlauchboot geborgen, knapp 50 Seemeilen vor der libyschen Küste – Männer, schwangere Frauen, Minderjährige, unter ihnen sogar zwei Kleinkinder. Einige medizinische Notfälle und besonders verletzte Personen hat uns die italienische Küstenwache zwischenzeitlich abgenommen. Jetzt haben wir noch 40 Menschen an Bord, sie sind entkräftet und mutlos.

Wir hoffen, dass jemand uns sagt, was mit ihnen geschehen soll.

Aber uns läuft die Zeit davon.

Mit jeder Minute, die verstreicht, riskieren wir, dass ein weiterer Notfall tödlich ausgeht.

Vor uns liegt wie ein dünnes, schimmerndes Band die Küste der Insel Lampedusa, einer der südlichsten Punkte Europas, für uns der nächste sichere Hafen. Die Hitze lässt die Luft über dem Meer flimmern. In einer Stunde könnten wir im Hafen sein, wenn sie uns ließen. Stattdessen liegen wir fest und warten, dass die europäischen Staaten eine Lösung finden. Ich sehe übers Bootsdeck, wo die Schnellboote in Kränen gestaut sind, und auf das Hauptdeck weiter unten. Gegen die Sonne sind über die unteren Decks Zeltplanen gespannt, darunter liegen die Leute, die wir aus dem Schlauchboot geborgen haben, auf dem Boden.

Unser Schiff ist nicht dafür ausgelegt, aus Seenot gerettete Menschen lange an Bord zu behalten. Es gibt nur drei Toiletten, das Trinkwasser kann zwar aus Meerwasser aufbereitet werden, aber das geht sehr langsam, und auch mit dem Tank, den wir im Hafen gefüllt haben, reicht es bei so vielen Personen nur gelegentlich zum Duschen und Wäschewaschen. Und jeder, der dort unten auf dem Bootsdeck liegt, hat nur eine Decke. Bequem ist das nicht, entweder man legt sich drauf und friert nachts, oder man deckt sich zu und hat nach kurzer Zeit da Schmerzen, wo der Körper auf dem mit schwarzen PVC-Matten belegten Boden aufkommt.

Das weite Meer um uns herum glitzert, kleine Wellen brechen sich an unserem Bug. Die *Sea-Watch 3* ist ein altes Offshore-Versorgungsschiff aus den Siebzigerjahren, sie wurde von der Ölindustrie genutzt, und bevor *Sea-Watch* sie mit Spendengeldern erwarb, war

sie als Seenotretter für Ärzte ohne Grenzen unterwegs. Ein sperriger Kahn, der viel Pflege braucht.

Es tut seinen Dienst, aber ich mag das Schiff nicht sonderlich.

Eigentlich wäre ich auch gar nicht hier. In diesem Jahr war ich nicht eingeplant für eine Mission, wie die Einsätze zur Seenotrettung genannt werden. Ich bin einige Jahre zur See gefahren, hauptsächlich als Nautiker auf großen Forschungsschiffen in den Polargebieten und auch mit Greenpeace, habe dann Naturschutzmanagement studiert und wollte mich nach dem Abschluss auf den Naturschutz konzentrieren. Ich hatte noch nie eine große Leidenschaft für die Seefahrt, es schien mir nach einigen Jahren in dem Beruf auch wichtiger, mich um den Erhalt unserer Biosphäre zu kümmern. Allerdings kamen mir die Kenntnisse aus der Schifffahrt weiterhin zupass, um für Sea-Watch und andere Seenotrettungs-NGOs das zu tun, was ich für essenziell halte: Leben zu retten.

Als die Mail kam, dass der Kapitän einer bevorstehenden Mission ausgefallen sei, arbeitete ich seit einiger Zeit als Trainee in einem Naturschutzprogramm in Schottland. Wir sammelten Daten über Schmetterlinge, setzten Wanderwege instand, topften zuletzt bei strömendem Regen im Gewächshaus drei Tage lang Waldkiefersetzlinge um. Schön war es dort: die schroff abfallenden Berghänge, deren Kuppen Hauben aus dunklem Moos tragen. Der Geruch der Wiesen und des Regens, der sich mit dem Duft der zarten Blüten und dem Harz der Nadelbäume mischt. Abends die lang gezogenen Laute der Sterntaucher über dem nebligen See, wie sie nacheinander rufen. Die Luft so klar

und würzig, dass ich am liebsten rund um die Uhr draußen gewesen wäre.

Im Grunde wollte ich nicht weg. Trotzdem, es war ein Aufruf, der an alle gerichtet war, die auf der Kontaktliste für Notfälle standen. Auf dieser Liste stehen alle, die einspringen könnten, wenn ein geplantes Crewmitglied kurzfristig ausfällt. Freiwillige, die ungelernt einen Posten ausüben, findet man nicht so schwer wie Fachpersonal fürs Schiff oder medizinisches Personal, denn das ist knapp.

Ich ahnte: Das wird schwer, so kurzfristig Ersatz zu finden. Und ein Telefonat mit dem Einsatzleiter ergab, dass wirklich niemand da war, der das Schiff hätte übernehmen können. Wenn ich es nicht tat, würde es trotz vollständiger Besatzung nicht auslaufen können. Ich sah mich in der Verantwortung zu handeln und packte meine Sachen.

Jetzt liege ich also hier mit dem Schiff vor Anker in der schwülen Hitze Südeuropas. Über das Schwappen der Wellen hinweg höre ich nur Gesprächsfetzen, sonst ist alles ruhig. Immer wieder bin ich mit der Crew durchgegangen, was uns noch möglich ist zu tun, auch mit dem Team von Sea-Watch an Land, das aus sehr vielen Freiwilligen und wenigen Angestellten besteht, die hauptsächlich in Berlin, aber auch in Amsterdam, Rom und Brüssel und anderswo sitzen. Dieses Team kümmert sich um die Logistik, die Medienarbeit und die interne Kommunikation genau wie um die Rechtsberatung und die politische Arbeit. Es hält die Kontakte an Land zu weiteren Organisationen und politischen Akteuren, und es informiert und berät uns auf dem Schiff über die aktuellen Entwicklungen.

Zwei Wochen lang saßen wir in internationalen Gewässern fest. Über unser unzuverlässiges Internet an Bord habe ich die zuständigen Stellen in Rom und Valletta per Mail um Unterstützung gebeten, auch das Hauptbüro der Küstenwache in Den Helder, weil die *Sea-Watch 3* unter niederländischer Flagge fährt. Über das Auswärtige Amt der Bundesrepublik Deutschland haben wir auch Spanien und Frankreich um Hilfe ersucht.

Die italienische Küstenwache kam an Bord. Auch die Guardia di Finanza, die Finanz- und Zollpolizei, die dem Ministerium für Wirtschaft und Finanzen in Rom untersteht.

Wir sollten warten.

Sie hätten keine Lösung.

Nichts geschah.

Uns gingen die Möglichkeiten aus. Es wurde zunehmend schwierig, die Sicherheit an Bord zu garantieren. Die Leute brauchten dringend ärztliche Versorgung an Land. Eine der geretteten Frauen sprach der Ärztin gegenüber aus, sie sei so verzweifelt, dass sie daran denke, sich das Leben zu nehmen. Sie sagte, dass sie sich sicherer fühle, wenn immer jemand bei ihr sei.

Das können wir nicht leisten. Die Crew besteht aus über 20 Personen, aus nautisch-technischem Personal wie mir und den Ingenieuren, aber auch aus medizinischem Fachpersonal und den Schnellbootcrews. Die meisten arbeiten hier in ihrer freien Zeit, wie Oscar, der Jura studiert und kurz vor der Abschlussprüfung steht. Nur drei arbeiten fest für *Sea-Watch*, aber es gibt einige, die schon lange freiwillig dabei sind, wie Lo-

renz, der sich um unsere Passagiere kümmert. Alle sind im Schichtsystem eingeteilt, denn wir müssen auf jeden Einzelnen Tag und Nacht achten – was schwieriger wird, je mehr sie unter Ungewissheit leiden und je länger ihr schlechter Zustand andauert.

Also entschloss ich mich vor zwei Tagen, den Notstand zu erklären und ohne Genehmigung in die italienischen Hoheitsgewässer einzufahren. Die Guardia di Finanza stoppte uns, nahm nun die Personalien der gesamten Crew auf, kontrollierte die Schiffszertifikate. Sie sagten, dass sicher bald eine politische Lösung käme und wir so lange warten sollten.

Dann fuhren sie wieder davon.

Gestern ersuchte ich wegen unserer Notlage den Hafen um einen Liegeplatz. Wieder stoppten uns die Schiffe der Behörden.

Die Lösung stehe kurz bevor, sagten sie.

Es kam ein Charterboot mit Presse und einigen Parlamentsangehörigen.

Viele Kameras.

Viele Telefonate.

Keine Lösung.

Heute dann Informationen vom Staatsanwalt, der uns mitteilte, dass Untersuchungen wegen Beihilfe zur illegalen Einreise gegen mich laufen. Es ist, auch wenn sich das komisch anhört, seit vielen Tagen der erste Lichtblick. Auf der letzten Mission im Mai hatten Untersuchungen bedeutet, dass er das Schiff beschlagnahmt. Wenn er dies anordnet, ist er auch für die Menschen an Bord verantwortlich, und sie können endlich an Land.

Das ist es, worauf wir heute warten.

Ich beschatte mein Gesicht mit der Hand, dann wische ich mir über die Stirn. Um uns herum fahren Fischerboote auf und ab, Jachten verlassen den Hafen. Wenn wir nicht in dieser furchtbaren Situation wären, würden wir jetzt vermutlich baden gehen. Aber wir sitzen hier und braten in der Hitze.

In dieser Zeit, das höre ich später, haben es 17 Boote nach Lampedusa geschafft, insgesamt 300 Menschen sind so in Italien gelandet, die meisten kamen wahrscheinlich aus Tunesien. *Ghost Boats* werden diese kleinen Boote genannt. Da die Menschen auf ihnen nun schon mal in den Territorialgewässern sind, lässt die Küstenwache sie einfach an Land gehen, dann werden Polizei oder humanitäre Dienste verständigt. Im Regelfall laufen die Leute nicht weg und versuchen sich zu verstecken, denn Lampedusa ist so klein, dass das kaum gelingt. Normalerweise sieht sie irgendein Fischer oder anderer Anwohner, meist schon längst bevor die Menschen mit dem Boot am Strand oder auf den Steinen anlanden. Dann kommen die Leute von der Behörde und bringen sie in das Aufnahmezentrum, da geht es ganz normal weiter, Identifikation, Fingerabdrücke.

Nur wir mit den 40 Geflüchteten, die dringend weitere ärztliche Versorgung benötigen, stecken hier fest. Es gibt physische Notfälle, wie die Patienten, bei denen sich eine Erkrankung an Bord verschlimmert hat und die mit hohem Fieber oder heftigen Schmerzen nicht weiter an Bord behandelt werden konnten. Sie wurden von der Küstenwache abgeholt. Die Mehrzahl der Menschen leidet an posttraumatischer Belastung. Bei anderen wäre es dringend nötig, alte Wunden, die

durch Gewaltanwendung in den Lagern in Libyen entstanden sind, oder unbehandelte Knochenbrüche von der Flucht vollständig zu heilen. Die italienische Küstenwache sagt, sie wären keine Notfälle. Und so wird aus einer Frage des Seerechts eine absurde Diskussion über den Gesundheitszustand der Geretteten, die auch als vollkommen gesunde Menschen ein Anrecht auf einen sicheren Hafen haben.

Beim Morgenmeeting beschreibt Lorenz, gelernter Krankenpfleger, der sich als Gästekoordinator um die Passagiere kümmert, noch einmal eindringlich die schwierige Lage.

»Die größte Gefahr ist, dass die Leute beschließen, ihr Handeln wieder selbst in die Hand zu nehmen«, hat er gesagt. »Ich habe Angst, dass sie ins Wasser springen.«

Lorenz ist schlank und hat braune Haare, die an einer Seite abrasiert sind. Er ist schon so lange dabei wie ich, hat auch Umweltwissenschaften studiert. Das verbindet uns, genau wie der Grund, aus dem wir auf diesem Schiff sind. Niemand macht das aus Abenteuerlust oder anderen nichtigen Gründen. Keiner in meiner Crew, nicht ich selbst, am allerwenigsten die Menschen, die wir aufnehmen.

Im Gegenteil, sie alle fliehen vor Gewalt. Auf dem letzten Stück ihrer Route, im Bürgerkriegsland Libyen, machen wohl die meisten ihre schlimmsten Erfahrungen.

»Wenn ich da mit jemandem stehe und mich über die Zustände in den Lagern unterhalte, sagt er bald: ›Guck mal hier, diese Wunde am Kopf, das war ein Metallrohr‹«, weiß Lorenz zu berichten. »An einem

anderen sehe ich so zehn Stellen, wo einer seine Zigarette ausgedrückt hat. Oder jemand zieht das T-Shirt hoch, zeigt eine Narbe und erklärt, das waren Stromschläge. Es ist für diese Menschen überhaupt kein Ding, jemandem ihre Verletzungen zu zeigen, weil es was Normales ist. Fast alle wurden gefoltert.«

Lorenz sagt, er wolle helfen, die Welt zu einem Ort mit mehr Freiheit und weniger Diskriminierung für alle zu machen. Und er gehört zu denen, die schon besonders häufig auf Missionen waren. Er verzichtet auf vieles, vor allem auf ein geregeltes Leben. Immer wieder spricht er aus, was wir alle denken: wie stark die Menschen sind, die so etwas aushalten und dabei dennoch freundlich sein können. Die trotzdem weiterleben, nach allem, was sie erlebt und durchlitten haben.

Viele, das steht in den medizinischen Berichten, leiden an den Folgen der Folter in libyschen Auffanglagern: an posttraumatischer Belastungsstörung wie an nicht verheilten Brüchen, Wunden von Bajonetten und Verbrennungen durch heißes Plastik, das man ihnen auf die Haut gegossen hat. Sie haben Narben am Kopf, sichtbar für jedermann, und unsichtbare Narben auf der Seele, durch Schläge, Drohungen, Menschenhandel und Versklavung, durch Todesangst und – bei allen Frauen – durch Vergewaltigung und erzwungene Prostitution, die oft dadurch erpresst wird, dass jemand ihr Kind oder ein anderes Familienmitglied bedroht. Durch die Seekrankheit sind viele außerdem dehydriert, und das verschlimmert ihren Zustand. Schlafstörungen, Nervosität, mangelnde Impulskontrolle, Angstzustände sind die Folge.

»Die Verletzungen passen zu den Berichten aus den Lagern und zu den Fluchtwegen«, sagt Victoria, die Ärztin, die diese Reports mit unterschreibt. Im Alltag arbeitet sie als Fachärztin für Anästhesie und Notfallmedizin, schon seit langen Jahren auf der Intensivstation in Hamburg. Sie ist vorher noch nicht auf einer Mission gewesen, hat sich dafür zum ersten Mal längere Zeit von ihren Kindern getrennt. »Ich bin wahnsinnig wütend, dass es auf der Welt so ungerecht zugeht, also musste ich was tun.«

Nachdem die Küstenwache schon vor einiger Zeit zehn gesundheitlich besonders gefährdete Personen von Bord genommen hatte, kamen sie noch zweimal wegen eines Notfalls. Ein Mann hatte das Bewusstsein verloren, der zweite hatte starke Schmerzen im Unterbauch und wurde zusammen mit seinem noch minderjährigen Bruder von Bord geholt. Jedes Mal, wenn sie einen Patienten abtransportierten, standen alle anderen Spalier, jeder wollte sich verabschieden, auch wenn die beiden kaum bei Bewusstsein waren. Das hat mich berührt, dieser Zusammenhalt von Menschen, die sich vorher nicht kannten und die auf so engem Raum zusammenleben mussten.

Mehr, als die Notfälle abzuholen, machen die Männer der Guardia Costiera nicht. Sie verstehen unsere Lage, wissen, wie das ist, weil sie selbst früher für die Seenotrettung vor der libyschen Küste zuständig waren. Sie sind nett, aber aktuell ziemlich nutzlos, denn sie helfen uns nicht mehr, als sie dürfen. Bei jedem medizinischen Notfall kam von den Menschen, die zurückblieben, die Frage, ob sie erst so krank werden müssten, um das Schiff verlassen zu können.

Sie brauchen dringend einen sicheren Hafen. Wie sich die Wartezeit auf der *Sea-Watch 3* für jemanden anfühlt, der durchgemacht hat, was unsere Passagiere ertragen mussten, kann ich nur vermuten. Der Aufbruch ins Ungewisse, die lange Reise durch die Wüste, Hunger, Entbehrungen, falsche Versprechungen, Überfälle. Die blanke Verzweiflung, auf unbestimmte Zeit im Internierungslager festzusitzen, Folter, Vergewaltigung, Freunde und Familienangehörige, die einfach erschossen werden. Die Todesangst in einem unsicheren Schlauchboot auf hoher See.

Das Mittelmeer ist gefährlicher, als die meisten Urlauber es kennen, das Wetter kann schnell umschlagen, und dann bietet ein Schlauchboot mit vier Luftkammern keinen großen Schutz. Es braucht nur eine dieser Kammern Luft zu verlieren, dann kann ein so überladenes Boot sinken.

»Ich selbst habe gewaltigen Respekt vor dem Meer«, sagt Oscar. Er studiert Jura und riskiert mit seinem Einsatz als Schnellbootfahrer, eines Tages nicht von der Anwaltskammer zugelassen zu werden, falls er dafür vor Gericht landet und verurteilt wird. »Das Mittelmeer ist riesig groß, und es ist so einfach, darin verloren zu gehen. Auf der *Sea-Watch 3* haben wir viel Equipment, das uns im Notfall retten kann. Vom Schnellboot aus sehen wir nur noch Wellen und Wind, und dann treffen wir auf einmal mitten im Meer auf ein Schlauchboot voller Menschen knapp einen Meter über dem Wasserspiegel. Kaum einer kann schwimmen, bei starkem Seegang ist die Gefahr besonders hoch, dass der Boden des Schlauchbootes bricht oder eine Kammer des Schlauchs reißt. Und die Rettung ist

dann auch schwieriger, weil die Menschen natürlich noch mehr Panik haben. Die Kanister mit dem Benzin, das ihnen mitgegeben wurde, haben manchmal keine Deckel, und wenn das Boot kentert, läuft das Benzin unmittelbar um die Menschen herum ins Meer. Nur ein kleiner Schluck von diesem Gemisch, in dem man zu schwimmen versucht, und man wird ohnmächtig und ertrinkt. Die Leute sitzen auf dem Rand, in der Mitte schwangere Frauen, kleine Kinder. Wenn ich das sehe, wird mir jedes Mal wieder bewusst, wie riskant das ist. Wie groß muss die Not sein, dass man diese Gefahr in Kauf nimmt? Wenn man am Strand ist und das Schlauchboot bereitsteht zur letzten Etappe, hat man keine Wahl mehr, manche werden auch gezwungen einzusteigen. Und wenn ich dann von bestimmten Politikern höre, so ein Boot wäre doch seetauglich oder die Menschen machten das schließlich freiwillig ... Das ist so zynisch, da denke ich mir, die müssten mal mit rauskommen und das am eigenen Leib erleben.«

Wie muss es sein, auf einem billig hergestellten, überladenen Schlauchboot zu sitzen, den Naturgewalten ausgesetzt, während die provisorisch eingeschraubten Holzplanken im Boden permanent gegen die Luftschläuche reiben, bis diese kaputtgehen? Wie fühlt man sich in so einem Boot ohne nautische Crew, ohne Rettungswesten, ohne Wasser, wenn man darin nicht einmal genug Treibstoff für den nächsten Tag hat? Was geht einem durch den Kopf, wenn man nicht schwimmen kann und das Boot leckschlägt und zu sinken beginnt?

Niemand würde ein solches Boot besteigen, wenn

die Gefahr bestünde, dass er oder sie bei der Überfahrt stirbt. Und diese Gefahr ist nicht gering, denn es sind kaum noch Schiffe draußen, die zu Hilfe kommen können. Die Marinemissionen der EU, die italienische Küstenwache und die europäische Grenzschutzagentur Frontex sind weg. Wir privaten Seenotretter sind allein. Und wir können nicht überall gleichzeitig sein, insbesondere weil die europäischen Behörden unsere Arbeit immer mehr erschweren.

Wie viele Bootsunglücke es im zentralen Mittelmeer vor Libyen in den letzten Jahren gegeben hat, weiß niemand. Die Zahlen, die wir lesen, beziffern meist nur die Leichen, die aus dem Wasser gefischt wurden oder in Libyen und Tunesien an Land gespült werden. Die Dunkelziffer, die Zahl derjenigen, die für immer versinken und nicht im Wasser treibend geborgen oder an einer Küste angeschwemmt werden, ist um ein Vielfaches höher. Das Flüchtlingshilfswerk der Vereinten Nationen spricht von mehr als 18000 Toten und Vermissten auf der Flucht im Mittelmeer seit 2014. Auch meine Crew fand auf einigen Missionen nur noch Leichen.

Die schlimmste Sorge der Geretteten ist, dass sie nach Libyen zurückmüssen, wo sie zuletzt gefangen waren. Es gibt viele Berichte von Rettungsaktionen, bei denen die Menschen einfach aus dem Schlauchboot sprangen und ertranken, wenn die libysche Küstenwache ins Spiel kam. Sie hatten panische Angst davor, die Libyer könnten sie wieder mit zurücknehmen und in eins der Lager stecken. Einem an die Presse geleakten verschlüsselten Telegramm der deutschen Botschaft in Niger zufolge beschrieben Diplomaten,

die sich ein Bild von der Lage machen konnten, »KZ-ähnliche Verhältnisse« und »allerschwerste, systematische Menschenrechtsverletzungen«. Was sie im Lager erlitten haben, kehrt für viele in den Tagen und vor allem in den Nächten hier an Bord traumatisch zurück. Sie schmoren in ihrer Erinnerung wie in dieser Hitze.

Dennoch müssen sie so lange bei uns an Bord ausharren, dass ihre Situation sich weiter verschlimmert. Keinem Europäer, keiner Europäerin würden unsere Regierungen das zumuten. Stämten diese Menschen aus Deutschland, Frankreich oder Italien, wären sie längst an Land. Unsere Passagiere würden in Talkshows sitzen, der Moderator würde sie fragen, wie es ihnen ergangen sei und wem sie Versäumnisse vorwerfen. Sie würden großen Magazinen Interviews geben, Bücher schreiben. Und es gäbe einen Aufschrei in der Gesellschaft, wie man nur dulden könne, dass Menschen solche Zustände auf der Flucht und in den Lagern ertragen müssen.

Aber unsere Passagiere haben offensichtlich nicht die passende Hautfarbe, sie sind zufällig nicht in unseren Breitengraden aufgewachsen. Diesen Menschen mutet man zu, auf einem Schiff zusammengepfercht in der Hitze ausharren zu müssen. Weil sie nicht in einem reichen Land geboren wurden. Weil sie nicht den richtigen Pass haben. Niemand möchte sich mit ihnen abgeben.

Erst wenn Menschen an Bord akut bedroht sind, gibt es ein Notrecht, in einen Hafen einzulaufen. Es gilt, selbst wenn ein Staat wie Italien seine Häfen für solche Schiffe schließt.

An Tag 16 bin ich wieder kurz davor, von diesem Recht Gebrauch zu machen. Wie in den zwei Tagen zuvor auch, an denen uns die Behörden immer wieder aufgehalten haben und vertrösteten, die europäischen Staaten seien einer Lösung nah.

Noch hoffen wir, dass sie den Hafen freiwillig öffnen.

Währenddessen hat diese Fahrt international Schlagzeilen gemacht. Die Welt schaut auf das Schiff vor Lampedusa wie wohl auf keine der vielen privat unternommenen Rettungsmaßnahmen zuvor. Es liegt an der aktuellen politischen Lage. Der Innenminister hat mit seiner rechtsnationalen Partei ein neues Dekret durchgebracht, das zivilen Rettungsschiffen die Einfahrt in die Territorialgewässer verbietet. Das bringt uns als Seenotretter in eine schwierige Lage, denn gegen alle, die zuwiderhandeln, wird wegen Beihilfe zu illegaler Einwanderung ermittelt, ihnen werden hohe Strafen angedroht. Dass sich die Welt plötzlich wieder für Seenotrettung interessiert, liegt auch daran, dass der betreffende Minister gerne und viel twittert und dass ich eine junge Frau bin und Kapitän.

Es liegt nicht an dem eigentlichen Skandal.

Dass diese Menschen hier festsitzen, dass man sie behandelt wie Menschen zweiter Klasse.

Es ist Rassismus, nichts anderes.

In der Öffentlichkeit wird mit der Seenotrettung oft umgegangen, als handelte es sich um eine Meinungsfrage. Das ist grundlegend falsch.

Artikel 98 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen legt fest, dass jeder Kapitän dazu ver-

pflichtet ist, Schiffbrüchigen Hilfe zu leisten, wenn das vernünftigerweise von ihm erwartet werden kann.

Seenot liegt nach gängiger Auffassung vor, wenn die Gefahr besteht, dass Besatzung und Passagiere eines Bootes ihr Leben verlieren. Es spielt keine Rolle, warum dieses Boot in Seenot geraten ist.

Seenotrettung ist eine völkerrechtliche Pflicht, sie findet sich in vielen Vorschriften im Bereich des Seerechts wieder. Im Seerechtsübereinkommen von 1982 etwa ist festgelegt, dass Staaten dazu verpflichtet sind, eine Seenotrettung einzurichten.

Gerettet haben wir mit unserem Schiff in internationalen Gewässern, in der libyschen Search-and-Rescue-Zone, die sich bis 70 nautische Meilen vor der Küste erstreckt. Da es in Libyen keinen sicheren Hafen gibt, sind wir Richtung Lampedusa gefahren, weil der Staat, unter dessen Flagge die *Sea-Watch 3* fährt, keinerlei Anweisungen gegeben hat. Die italienische Insel ist der nächste sichere Hafen, deswegen müsste man die Geretteten eigentlich dort aufnehmen. Um die italienischen Hoheitsgewässer herum befindet sich die Search-and-Rescue-Zone von Malta, deshalb fragten wir auch Malta nach einem Hafen, sie lehnten sofort ab.

Ob ein Fall von Seenot vorliegt, prüfen wir natürlich, bevor wir Menschen an Bord nehmen. Aber der Fall ist in der Regel schon bei Sichtung eines Flüchtlingsbootes klar: Allein die Untauglichkeit der Boote für eine Fahrt über das offene Meer bedeutet für die Flüchtenden eine gefährliche Notlage, auch gibt es so gut wie nie Rettungswesten, Wasserrationen oder Navigationsausrüstung. Die Menschen in einem solchen

Boote sind akut in Lebensgefahr, deshalb nehmen wir sie an Bord.

Immer wieder wird behauptet, wir Retter auf unserem Seenotrettungsschiff wären dafür verantwortlich, dass die Menschen sich überhaupt erst aufs Meer trauen – man spricht dabei vom sogenannten Pull-Effekt. Es sind die gleichen Vorwürfe, die schon der italienischen Küstenwache gemacht wurden, als sie die Seenotrettung übernahm. Die Seenotrettung durch NGOs begann erst, nachdem bereits mehrere Zehntausend Menschen im Mittelmeer ertrunken waren. Inzwischen gibt es eine Studie dazu, in welchem Verhältnis die Zahl der an der libyschen Küste ablegenden Boote zu denen der Rettungsschiffe steht, die draußen sind. Die Behauptung, dass mehr Boote ablegen, wenn Rettungsschiffe vor der Küste sind, wurde dadurch statistisch widerlegt. Fest steht hingegen, dass mehr Menschen sterben, wenn weniger Schiffe zur Rettung da sind. Auch wenn kein Schiff draußen ist oder vielleicht nur ein Schiff, legen trotzdem Boote ab.

Viele regen sich auch darüber auf, dass wir die Menschen in europäische Häfen bringen, nicht nach Libyen oder Tunesien. Was als sicherer Hafen gilt, kann aber nicht vom Pass oder der Herkunft einer Person abhängen. Menschen in Libyen abzusetzen ist sogar verboten: Es verstößt gegen das Völkerrecht, jemanden in einen Krisenstaat zurückzubringen, in dem ihm Folter und Tod drohen. In Tunesien sind die Menschen wiederum ungeschützt. Dort gibt es kein Asylsystem, das Personen Sicherheit garantiert, denen in ihrem Heimatstaat aufgrund ihrer politischen Haltung

oder sexuellen Orientierung Verfolgung droht. Auch europäische Behördenschiffe bringen niemals Menschen nach Libyen oder Tunesien. Tunesien erlaubt zudem nicht so einfach, dass wir in ihre Hoheitsgewässer einfahren, nicht einmal zum Tanken. Sie wollen sich nicht von Europa zum Abladehafen machen lassen. Uns auf der *Sea-Watch 3* wäre am liebsten, wir könnten die Schiffbrüchigen sofort an Ort und Stelle einem europäischen Behördenschiff übergeben, das sie in einen sicheren Hafen bringt; wir könnten dann nach einem Einsatz schneller wieder zum Retten von Menschenleben hinausfahren. Dass uns sichere Häfen verschlossen bleiben und wir bis zu einer endgültigen Lösung lange warten müssen, kostet in jedem Fall viele Leben.

In Parlamenten und in Talkshows wird viel darüber diskutiert, wer retten soll und warum. Währenddessen sterben immer mehr Menschen. Laut der Internationalen Organisation für Migration (IOM) ist die europäische Südgrenze im Mittelmeer für Migranten und Flüchtlinge die gefährlichste Grenze der Welt. Statt zu helfen, wird auf der sicheren Seite dieser Grenze lieber diskutiert, welche Gründe erheblich genug sind, dass jemand seine Heimat verlässt. Ganz so, als würden wir als Industrienationen dafür keine Mitverantwortung tragen.

Wir stellen die falschen Fragen.

Bei der Seenotrettung geht es nicht darum, wer gerettet wird. Es geht darum, dass Menschen zu ertrinken drohen.

Der Schriftsteller Heinrich Böll hat die *Cap Anamur* unterstützt, deren Crew Anfang der 1980er-Jahre viet-

namesische Boatpeople rettete. Und er hat schon damals keinerlei Abstriche gegenüber der moralischen Verantwortung gelten lassen: »Ich bin der Meinung, dass man Menschenleben retten soll, wo man sie retten kann. Und keine Institution, die Leben zu retten vermag, darf auf offener See Selektion betreiben. Das hieße ja, Menschen willkürlich zum Tode zu verurteilen«, so der Literaturnobelpreisträger 1981 gegenüber dem *Spiegel*.

Es steht auch für mich außer Frage, dass Migranten und Geflüchtete gerettet werden müssen. Es muss gefragt werden, warum sie sich überhaupt in diese Boote setzen, um nach Europa zu gelangen. Und da man sie hier nicht haben möchte, heißt es von den Regierungen so schön, man müsse die Fluchtursachen bekämpfen. Aber dazu müssten sie ein System ändern, von dem sie selbst profitieren.

Ein System, dessen Machtstrukturen seit der Kolonialzeit bestehen.

Und das mit unseren Werten im Grunde nicht vereinbar ist.

Die Gier nach Wohlstand und stetigem Wachstum hat die Industrieländer seit jeher dazu veranlasst, sich der Länder und Menschen in ärmeren Regionen der Welt zu bedienen. In der Kolonialzeit wurden diese ihrer politischen, ökonomischen und kulturellen Selbstständigkeit beraubt; das für jeden sichtbarste Zeichen sind die willkürlichen Grenzziehungen, die bis heute Konflikte zur Folge haben. Die wirtschaftliche Hegemonie geht weiter: Monokulturen werden angelegt, die den Boden auslaugen, Pestizide und Kunstdünger erfordern. Sie sorgen für zunehmende Versteppung

und die Ausbildung von Wüsten, verschlechtern die gesamte Bodenbeschaffenheit und Artenvielfalt. Der Lebensraum Wald geht verloren, indigene Völker werden vertrieben. Vielfach besetzen diese Monokulturen dringend benötigte Flächen für den Anbau von Grundnahrungsmitteln für die einheimische Bevölkerung. Länder, die sich auf wenige Agrarprodukte verlegen, sind stärker abhängig vom Weltmarkt. Im Fall von Kaffee oder Kakao werden Preise oft von Spekulanten bestimmt, es handelt sich um krisenanfällige Exportgüter.

Viele Länder des globalen Südens sind bis heute von den Machtstrukturen aus der Kolonialzeit geprägt. Weil ihre Wirtschaft auf den Export von Rohstoffen ausgelegt ist und ihre Märkte mit billigen Fertiggütern und Agrarprodukten aus den Industrieländern überschwemmt werden, sind sie diesen nach wie vor ausgeliefert. Sie werden dazu gezwungen, Freihandelsabkommen zu unterzeichnen, die Einfuhrzölle untersagen. Sie sind Abladeplätze für unseren Müll. Schließlich müssen sie wegen ihrer Verschuldung Fischereirechte verkaufen, sodass ihre eigenen Fischereibetriebe zerstört werden.

Wenn es um Bootsflüchtlinge geht, müssen wir zuerst über globale Ungerechtigkeit reden: Der Wohlstand weniger Länder, multinationaler Unternehmen und reicher Personen basiert auf der Arbeitsleistung und den Bodenschätzen armer Länder ohne eigene Perspektive. Die Industrienationen in Europa und andernorts tragen an Bürgerkriegen und wirtschaftlicher Not, an Ausbeutung und Misshandlung eine hohe Mitverantwortung – mehr noch, sie verdienen daran.

Wir leben in einer globalisierten Welt, und wir in den Ländern Europas gehören zu den wenigen, die davon profitieren.

Unser Elektroschrott wird auf Schiffen nach Ghana exportiert, unsere T-Shirts kommen aus Fabriken in Billiglohnländern wie Bangladesch, die Rohstoffe für unsere Handys aus dem Kongo, wo Kobalt und Coltan unter unmenschlichen Bedingungen teils von Kindern geschürft werden. Unsere Lebensweise hat direkte Auswirkungen auf den Alltag von Menschen im globalen Süden, sie bringt ihnen Krankheit, Umweltverschmutzung und Arbeit ohne Sozialversicherung. Mit unserem Energiehunger und den daraus entstehenden Emissionen zerstören wir sogar das Klima, und das wirkt sich zuallererst und massiv in den Ländern aus, die am wenigsten dazu beigetragen haben, dass der Planet sich erwärmt. So fördern wir wiederum die globale Armut – und schaffen Fluchtgründe.

Solange dieses Wirtschaftssystem weiter so massive soziale Ungleichheit erzeugt und die Natur in fast allen Gegenden der Erde ausgebeutet wird, werden Menschen ihr Leben Booten anvertrauen, in die sich garantiert niemand freiwillig hineinwagen würde. Und darum ist es keine »Flüchtlingskrise«.

Es ist eine Krise der globalen Gerechtigkeit.

Und in dieser Krise stehen unsere europäischen Werte auf der Kippe.

Die Werte, auf denen die Gemeinschaft der europäischen Staaten gründet, lesen sich in verschiedenen Deklarationen – von internationalen Menschenrechtsabkommen über die Grundrechtecharta der Europäischen Union bis hin zum deutschen Grundgesetz – so

wohlformuliert, dass ich jedes Wort unterschreiben könnte. Sie sind nur leider, das zeigt auch unsere aktuelle Rettungsmission mit der *Sea-Watch 3*, das Papier nicht wert, auf dem sie gedruckt stehen. Zwei Wochen sind wir jetzt hier auf dem Meer. Wie mit uns verfahren wird, widerspricht allen Werten, die die EU für sich reklamiert. Die Gründe, aus denen sie so harsch verfährt, sind wirtschaftliche, und sie zeigen ganz deutlich, dass hier eine Wirtschaftsgemeinschaft mit ihren Werten ringt.

Der Schriftsteller Ilija Trojanow bezeichnete die Europäische Union in einem Vortrag deswegen jüngst als Dr. Jekyll und Mr. Hyde. Immer wieder halten europäische Politiker in der Rolle des Dr. Jekyll flammende Reden für Menschenrechte und auch gegen die Zerstörung der Natur. »Wenn es um Geld geht, um ›unseren‹ Wohlstand«, so Trojanow, »reckt Mr. Hyde sein hässliches Haupt und sabotiert den Kampf um Menschenwürde und gutes Leben für alle.«

Schon die Solidarität unter den europäischen Staaten scheitert – und zwar ebenfalls am Geld.

Durch das Dublin-III-Abkommen, das Menschen in Not verpflichtet, in dem europäischen Land Asyl zu beantragen, das sie zuerst betreten haben, lastet das gesamte Gewicht auf Südeuropa. Länder wie Italien, Malta oder Griechenland werden von der Europäischen Union mit den Geflüchteten allein gelassen. Malta und Italien haben die Erfahrung gemacht, dass verschiedene Staaten die Aufnahme von Asylantragstellern zwar zusagten, es dann aber Wochen oder Monate dauerte, bis sie abgeholt wurden.

Italien gründete seine staatliche Rettungsmission,

Mare Nostrum, kurz nachdem am 3. Oktober 2013 unweit des Ankerplatzes, an dem wir jetzt liegen, Feuer auf einem rostigen Fischkutter ausbrach, auf dem sich etwa 545 zumeist aus Eritrea und Somalia geflüchtete Menschen befanden. 366 von ihnen starben. Militärtäucher, die diese vielen Leichen bergen mussten, erlitten schwere Traumata. Die Leichensäcke wurden an der Hafenmole von Lampedusa aufgereiht, das löste bei den Inselbewohnern und in ganz Italien einen Schock aus.

Rund neun Millionen Euro kostete Mare Nostrum im Monat, die anderen europäischen Staaten ließen Italien auf den Kosten sitzen und wegen Dublin III allein mit den Geretteten. In der Folge wurde die staatliche Seenotrettung immer weiter zusammengekürzt und 2014 eingestellt. Da es keine staatlichen Rettungsschiffe mehr gab, schickte Sea-Watch 2015 das erste private Seenotrettungsschiff aus Deutschland. Dahinter stand die Idee, die Situation zu beobachten und in Europa stärker in den Fokus zu rücken mit dem Ziel, dass die EU die staatliche Aufgabe der Seenotrettung wieder übernimmt. Sea-Watch forderte sichere Fluchtwege, eine »Safe Passage«, damit das Mittelmeer nicht zum Massengrab würde.

Diese Forderung ist leider nicht erfüllt worden. De facto gäbe es ohne NGOs wie Sea-Watch keine richtige Seenotrettung mehr im Mittelmeer. Wir übernehmen, was die Staaten unterlassen, weil es an ihrem Wirtschaftssystem rüttelt.

Und dass Libyen keinen sicheren Hafen hat, liegt auch daran, dass Europa im Bürgerkrieg dort eine nicht unwesentliche Rolle spielt – ebenfalls aus wirt-

schaftlichen Interessen: Libyen verfügt über die größten Erdölvorkommen Afrikas sowie über große Erdgasreserven, und dies weckt offenbar viele Begehrlichkeiten, für die der Verlust von Menschenleben in Kauf genommen wird. Die libysche Bevölkerung wie auch geflüchtete Menschen aus anderen afrikanischen Staaten geraten zwischen die Fronten der seit Jahren andauernden Kämpfe.

Im Bürgerkriegsland Libyen ist die Lage aufgrund wechselnder Allianzen und der undurchsichtigen Ziele der Akteure inzwischen einigermaßen unübersichtlich. Es fällt aber auf, dass gerade Frankreich, Italien und andere westeuropäische Länder sich dort einmischen und Rebellen unterstützen, denn europäische Unternehmen wie der halbstaatliche italienische Ölkonzern ENI, der französische Global Player Total und die deutsche Wintershall (BASF) fördern in Libyen Rohstoffe. Und so ist die Lage auch deswegen kompliziert, weil der abtrünnige libysche Militäroffizier Chalifa Haftar in großen Teilen des Landes wichtige Ölvorkommen kontrolliert, die international anerkannte Regierung unter Fayiz as-Sarradsch aber Europa mit dem Deal in Sachen Migrationsbegrenzung unter Druck setzt. Ein Deal zu unmenschlichen Bedingungen:

Die EU-Mitgliedstaaten entsenden inzwischen keine Militärschiffe für die Seenotrettung mehr ins Mittelmeer. Stattdessen werden Geflüchtete nur noch aus der Luft beobachtet. Mit Steuergeldern finanziert die Europäische Union eine libysche Küstenwache, die aus Milizen hervorgegangen ist und Menschen zurückbringt in ein Bürgerkriegsland, wo sie schwere und

systematische Menschenrechtsverletzungen erleben: Entführung, Folter, sexuelle Gewalt. Zeitgleich mit dem Abzug der Schiffe in EUNAVFOR MED perfektioniert die Europäische Grenzpolizei Frontex die Überwachung des Mittelmeers. Über 100 Millionen Euro fließen in Überwachung mit Satelliten und unbemannten Drohnen. Das Mittelmeer ist damit wahrscheinlich das am besten überwachte Seegebiet weltweit. Der »Burggraben« der Festung Europa wird auf diese Weise zum Testfeld für neue Technologien zur Migrationsabwehr auf Kosten von Geflüchteten, ohne dass es hierzu einen öffentlichen Aufschrei gibt.

All das dient der Abschottung, nicht dem Retten von Menschenleben. Die Todesrate unter Menschen, die es wagen, das Mittelmeer zu überqueren, hat sich in der jüngsten Vergangenheit deutlich erhöht. Mit dem, was meine Crew und ich hier im Mittelmeer tun, setzen wir ein Zeichen dafür, dass nicht zur Debatte steht, ob man Menschen in Seenot retten soll oder nicht.

Wie jeder Kapitän bin ich zum Retten verpflichtet. Gleichgültig, ob es Seeleute oder Geflüchtete sind, gleichgültig, woher jemand kommt und wohin er oder sie will. Niemand, der zur See fährt, zweifelt das an. In Seenot geratenen Booten und Schiffen Hilfe zu leisten ist für jeden draußen auf dem Wasser nicht nur elementare Verpflichtung, es ist ein Ausdruck seiner Menschlichkeit. Sollte ich für meine Entscheidung ins Gefängnis müssen, würde ich mit reinem Gewissen gehen. Weil ich nichts Falsches, sondern in einem menschenverachtenden System das einzig Richtige getan habe.

Letztlich verteidige ich damit Werte, die für uns alle

gelten, Werte, die angesichts immer rigiderer Abschottung zusehends verfallen.

Es ist eine relativ einfache Frage, der wir gegenüberstehen: Wollen wir Menschen, die unsere Hilfe suchen, sterben lassen oder ihr Leben retten?

Für meine Generation, diejenigen, die noch etwas länger auf diesem Planeten bleiben, geht es aber auch um eine viel größere Frage: Wie wollen wir in Zukunft mit Menschen umgehen, die auf der Flucht sind – und wie wollen wir, dass mit uns umgegangen wird?

Es scheint mir gerade jetzt in Zeiten des Umbruchs wichtig, daran mitzuwirken, wie unsere zukünftige Gesellschaft aussehen soll. Schon jetzt wehren sich Staaten, die sich traditionell als Einwanderungsland verstehen und deren Gründerväter Auswanderer waren, mit unmenschlichen Mitteln gegen Migration. Man muss da nicht nur an die USA denken, die sich gegen illegale Zuwanderung über die Grenze zu Mexiko abschotten. Australien etwa sperrt sie im Rahmen seiner »pazifischen Lösung« in Lager auf den Inseln Manus und Nauru, damit sie auf dem Festland keinen Asylantrag stellen können. Diese Form der Freiheitsberaubung geht einher mit unzureichender medizinischer Versorgung, katastrophalen hygienischen Zuständen, Vergewaltigungen und Überfällen vonseiten der Einheimischen. Die Menschen dort leben ohne jede Privatsphäre und unter würdelosen Umständen, die Todesfälle, Selbstverletzungen und Suizidversuche zur Folge haben.

Es ist gar nicht so lange her, da war Flucht und Vertreibung das Schicksal zahlloser Menschen aus vielen

Ländern Europas. Wir müssen nur einige Jahrzehnte zurückgehen zu unseren Großeltern und Urgroßeltern, von denen viele Flüchtlinge aus den verlorenen deutschen Ostgebieten waren. Oder noch etwas weiter zurück zur Auswandererwelle nach Amerika, die durch eine große Hungersnot während des 19. Jahrhunderts in Irland ausgelöst wurde, bei der eine Million Menschen starben und eine weitere Million das Land verließen und ihr Glück in Übersee suchten. Menschen flohen vor Kriegen und Verfolgung, weil sie Juden oder politisch Andersdenkende waren oder »ethnischen Säuberungen« zum Opfer fielen. Heute verlaufen die Fluchtbewegungen in Richtung Europa, auf diese Wohlstandsinsel zu, die sich abschottet wie gegen einen Feind. Dabei erleben wir erst den Anfang viel größerer Migrationsbewegungen aus ganz anderen Ursachen.

Nach allen wissenschaftlichen Erkenntnissen und aufgrund der Tatsache, dass die Emissionen weltweit ungebremst weiter steigen, wird sich das Erdklima weiterhin massiv erwärmen. Dies wird zum Ausfall von Ernten, zu Trinkwasserknappheit führen, die ihrerseits wiederum soziale Konflikte verstärken. Nahrungsmittelknappheit und kriegerische Konflikte werden viele Menschen zur Flucht zwingen, meist innerhalb ihres Heimatlands, denn viele Menschen können schon aus finanziellen Gründen keine weiten Distanzen zurücklegen. Nur ein Bruchteil der Menschen, die in ihrer Heimat nicht mehr bleiben können, überquert internationale Grenzen.

Wenn die Klimakrise sich verschärft, müssen sich ungleich mehr Menschen einen neuen Wohnort su-

chen. Und dann ist das, was ich im Mittelmeer gesehen habe, nur ein Vorgeschmack auf das, was in Zukunft Millionen droht.

Wir sind die vielleicht letzte Generation, die das noch verhindern kann. Wir müssen den Überkonsum von Ressourcen beenden und der globalen Ungerechtigkeit und dem Verfall der Menschenrechte etwas entgegensetzen. Wir können damit nicht länger warten, nicht darauf, dass die Staaten sich selbst verpflichten, nicht auf die nächste Klimakonferenz, bei der wieder nur geredet und nichts entschieden wird.

An Bord der *Sea-Watch 3* erleben wir im Kleinen ein genaues Abbild dieser Situation. Es ist Zeit zu handeln, die Menschen, die ich an Bord habe, müssen in Sicherheit gebracht werden. An Tag 16 nach der Rettung kann ich nur nicht mehr an das Verantwortungsbewusstsein der Politiker und Behörden glauben. Die Regierungen finden zu keiner gemeinsamen Lösung. Verschiedene deutsche Städte haben angeboten, unsere Geflüchteten aufzunehmen. Innenminister Horst Seehofer wollte, dass die Flüchtlinge wegen Dublin III in Italien registriert werden. Italien hat sich dagegen gewehrt. Die Parlamentarier, die gestern zu uns an Bord gekommen sind, sagten, es würde sich bald etwas bewegen.

Weil wir ihnen glaubten, fuhren wir weiter langsam auf und ab. Jetzt liegen wir vor Anker.

Wir hängen fest, weil wir uns auf sie verlassen haben.

Auf die Guardia di Finanza und die Küstenwache, auf europäische Gesetze und Dekrete, auf die Flücht-

lingskonvention der Vereinten Nationen, auf die Regierungen und die Minister.

Nichts geschieht.

Selbst der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte, den wir während unserer Fahrt um Hilfe ersuchten, hat entschieden, dass Italien nicht für uns verantwortlich sei, weil wir uns zu dem Zeitpunkt noch außerhalb seiner Hoheitsgewässer befanden und man keine akute Gefahr mehr für die Menschen an Bord sah.

Wir schwitzen hier, weil andere, die in klimatisierten Büros sitzen, die Entscheidung treffen, nichts zu tun. Jede Minute könnte ich einen erneuten Notfalltransport brauchen wie bei dem Patienten, der gestern zusammen mit seinem Bruder abgeholt wurde.

Meine Crew und ich befürchten, dass die Stimmung kippt. Die Leute sind verzweifelt, die letzte Nacht war durch den erneuten Notfalltransport ein Horror. Übermüdet und erschöpft teilten wir doppelt so viele Wachen ein, sogar die Parlamentarier an Bord, um rechtzeitig eingreifen zu können, falls jemand vor Verzweiflung etwas Unüberlegtes tun würde.

Sich das Leben nehmen.

Ins Wasser springen und zur Küste zu schwimmen versuchen.

Was mehr oder weniger aufs Gleiche rauskommt in dem erschöpften Zustand, in dem die Geflüchteten sind. Unser medizinisches Team und Lorenz, unser Gästekoordinator, sind sehr besorgt.

Einen anderen Hafen anzusteuern, dafür ist es längst zu spät.

Soll ich warten, bis ein weiterer Notfall passiert?

Riskieren, dass jemand stirbt?

Der Tag zieht sich wie altes Kaugummi, das in der Sonne noch einmal zäh wird. Die Stimmung ist angespannt. Nachmittags kommen endlich die Zollpolizei und die Küstenwache an Bord und sichern stundenlang Beweise wegen des Vorwurfs der Beihilfe zur illegalen Einreise. Sie kopieren die Fotos und Videos der Rettung und unseren kompletten E-Mail-Verkehr. Als sie nach fünf Stunden gehen, sagen sie erneut, ich solle warten.

Noch habe ich Hoffnung. Spätabends erreicht uns die Nachricht, dass der Staatsanwalt das Schiff nicht beschlagnahmen wird, obwohl die Untersuchung eingeleitet wurde, sodass die Verantwortung für die Geflüchteten weiter bei mir liegt. Es ist vollkommen klar: Hoffnung hat mir nichts genützt, und den Geflüchteten auch nicht. Wir sind wieder genau dort wie vor zehn Tagen, außer dass es den Menschen an Bord nun schlechter geht.

Ich muss abwägen, welche Möglichkeiten mir jetzt bleiben. Soll ich mich über das Verbot hinwegsetzen und einfach in den Hafen einfahren?

Noch einmal denke ich darüber nach, was Lorenz und Victoria über den Zustand unserer Gäste berichtet haben. Ohne jeden Zweifel ist mir das Wohl der Menschen, die wir jetzt an Bord haben, wichtiger als die Frage, ob das Schiff für zukünftige Missionen einsetzbar ist. Persönliche Konsequenzen folgen erst an dritter Stelle. Es ist mir egal, ob sie mich festnehmen, die Lage ist zu kritisch.

Dies ist keine Entscheidung, die ich spontan treffe,

wie vielleicht jemand denkt, der das später in den Nachrichten sieht. Ich habe die Optionen lange abgewogen. Aber wir haben alle politischen und juristischen Möglichkeiten ausgeschöpft. Es gibt keine Aussicht, dass uns kurzfristig doch noch jemand hilft. Das Auswärtige Amt hatte unserem Büro kurz zuvor mitgeteilt, dass Italien aktuell die politische Lösung doch wieder blockiert. Wir stehen mit dem Rücken zur Wand.

Ich berufe ein Crewmeeting ein, um meine Entscheidung mitzuteilen, die aus meiner Sicht unvermeidlich ist. Als wir uns in der Brücke treffen, ist es 23 Uhr. »Eine weitere Nacht will ich nicht riskieren«, sage ich. »Wir sind an einem Punkt, wo wir nicht mehr sicher sagen können, wie die Leute reagieren oder ob sie nachts doch über Bord springen. Wir haben trotz aller Versprechungen keinerlei Zusage der Behörden, dass sie die Anlandung bald erlauben, im Gegenteil: Die Gespräche zwischen Italien und den anderen EU-Staaten stocken wieder.« Alle wissen: Damit sind zwei der roten Linien überschritten, die wir zu Beginn unserer Fahrt gezogen haben. Die eine ist Suizidgefahr, die andere der Verlust der Kontrolle über das, was an Deck geschieht. »Also habe ich entschieden, in den Hafen zu fahren.«

Ich tue, was getan werden muss, weil andere nichts tun wollen.

Ich höre auf zu hoffen.

Es ist Zeit zu handeln.