



2017/18 Interview

<https://shop.jungle.world/artikel/2017/18/wir-sind-unsere-grenzen-gekommen>

Ein Gespräch mit Thomas Kunkel über seinen Einsatz bei der NGO Sea-Eye zur Rettung schiffbrüchiger Flüchtlinge im Mittelmeer

»Wir sind an unsere Grenzen gekommen«

Interview Von **Moritz Wichmann**

Thomas Kunkel ist 39 Jahre alt und arbeitet als Arzt in Köln. Als Freiwilliger war er an Bord des Schiffs »Sea-Eye« der gleichnamigen NGO im Mittelmeer unterwegs, um schiffbrüchige Flüchtlinge zu unterstützen. Private Organisationen wie diese leisten einen wichtigen Teil der Seenotrettung. Besonders viele Menschen mussten am Osterwochenende gerettet werden, die Internationale Organisation für Migration sprach für diesen Zeitraum von über 8 360 Menschen, die aus 55 Schlauch- und drei Holzbooten in Seenot gerettet werden mussten.

Warum haben Sie sich entschlossen, an Bord der »Sea-Eye« zu gehen?

Als die Fluchtbewegung über das zentrale Mittelmeer zugenommen hat und da so viele Menschen ertrunken sind, als Ende 2014 die Operation »Mare Nostrum« ausgelaufen ist und das Thema dann nochmal richtig hochkam, da war mir klar, dass ich da hin will und mithelfen will. Dass so viele Menschen an den Außengrenzen der EU sterben, ob nun auf der Balkanroute, im Mittelmeer oder auch in der Sahara, wenn sie zurückgeschickt werden, halte ich für eine historische Situation. Das ist etwas, weswegen uns irgendwann unsere Kinder und Neffen fragen werden: »Warum habt ihr zehn Jahre zugeschaut, während da Menschen gestorben sind?« Eine kleine NGO und mein Engagement sind da nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Dass Amateure wie wir vor Ort aushelfen müssen, schon über einen längeren Zeitraum hinweg, ohne dass professionelle Stellen wie Militär oder Küstenwache einspringen, halte ich für ein Unding.

»Es gibt in Libyen einige, die wissen, wie gefährlich die Überfahrt ist, aber speziell in den Gesprächen mit den Frauen hat sich gezeigt, dass sie davon ausgegangen sind, das Meer sei ein Fluss.«

Was ist am Osterwochenende passiert?

Wir sind planmäßig Gründonnerstag in das Zielgebiet gefahren, einen Korridor, in dem wir

Boote vermuteten. Es werden nur noch bestimmte Orte an der libyschen Küste zur Abfahrt genutzt. Es war klar, spätestens abends ist das Wetter so gut, dass die Boote vom Strand wegkommen, bei ruhiger See und ablandigem Wind. Die legen zwischen 22 und 23 Uhr ab, fahren einige Stunden und sind dann morgens in internationalen Gewässern. Wie erwartet hatten wir Freitagmorgen die ersten Sichtungen. Wir hatten den Tag über insgesamt drei Schlauchboote zu versorgen, was relativ unkompliziert war.

Diese Boote sehen auf den Fotos immer so klein aus, aber wenn man die dann wirklich sieht, so ein Schlauchboot, wo auf engstem Raum 120 bis 150 Menschen sind, das ist schon ein imposanter Anblick. Wir haben sie mit Rettungswesten versorgt und dann gemäß unseres Konzepts das Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) in Rom informiert, die Rettungsleitstelle für diesen Teil des Mittelmeers. Im Laufe der nächsten Stunden kamen dann größere Schiffe. Meiner Erinnerung nach waren diese von SOS Méditerranée und Ärzte ohne Grenzen. Die fahren mit großen Bohrinselversorgern und können Menschen aufnehmen, doch an Karfreitag allein waren schon 3 000 Leute unterwegs – das war die Zahl, die uns genannt wurde – und diese NGO-Schiffe waren dann alle voll. Sie sind Freitagabend nach Italien gefahren. Die Fahrt nach Italien dauert einen Tag, dann ein Tag Einreise und dann nochmal ein Tag Rückreise. Es war also klar, die fallen den Rest des Wochenendes aus. Aus NGO-Sicht war Freitagabend schon vollkommen klar, dass es am Wochenende eng wird und Kapazitäten fehlen werden. So kam es dann auch.

Wie ging es am Samstag weiter?

Samstagmorgen mussten wir ein kleines Holzboot abbergen, das war unkompliziert. Dann wurden wir von der »Iuventa«, dem Schiff von »Jugend rettet«, zu einem anderen Szenario gerufen. Die »Iuventa« ist ein ehemaliges Forschungsschiff, etwa 34 Meter lang und etwas besser geeignet, um Menschen an Bord zu nehmen, aber eigentlich sind beide Schiffe nicht dafür ausgelegt. Es war dort von einem Holzboot mit 500 Personen die Rede und einem Schlauchboot.

Wir kamen dann dorthin und es war ein grauenhaftes Bild: Ein vollkommen überladenes Holzboot, man hat die Schreie schon von weitem gehört. Es gab an Bord Männer, die mit Gürteln auf die Menschen eingeschlagen haben, um da Ruhe zu schaffen. Der Seegang war nicht stark, aber das Boot schwankte sehr, weil es durch die vielen Menschen an Deck recht kopflastig war. Es war klar, dass es noch ein oder zwei Decks darunter gab und dass wir die Menschen an Deck evakuieren mussten, damit die Menschen von unten raus konnten, damit dieses Boot nicht im Laufe der Zeit instabil wird.

Das hat alle Szenarien gesprengt, die wir geübt hatten. Wir haben die Menschen mit Rettungsinseln versorgt und sie von dem Schiff abgeborgen. Es sah nach drei Stunden an Deck immer noch genauso aus wie vorher, weil die Leute natürlich von unten nachgekommen sind auf das Oberdeck. Eine ganze Weile war auch nicht klar, ob überhaupt ein größeres Schiff kommt. Mittags hieß es dann, dass ein Bundeswehrschiiff kommt, das die Leute aufnehmen kann. Wir mussten diejenigen, die im Wasser schwammen und die auf den Rettungsinseln waren, auf die »Sea-Eye« und auf die »Iuventa« aufnehmen. Eigentlich ist das nicht vorgesehen, aber es ging nicht anders. In den Rettungsinseln war nicht genug Platz und wir konnten sie nicht stundenlang mit der

Rettungsweste im Wasser schwimmen lassen. Also hatten wir im Laufe des Tages 286 Menschen an Bord. Für so ein kleines Schiff ist das eine gewaltige Zahl, wir sind da an unsere Grenzen gekommen.

Was ist dann am Ostersonntag passiert?

Am Nachmittag war klar: Wenn wir die Menschen an das Bundesweherschiff übergeben haben, dann müssen wir zurück nach Malta. Ein hochseetaugliches Schiff braucht zwei Generatoren. Wir hatten nur noch einen und wenn der auch noch ausgefallen wäre, wären wir manövrierunfähig gewesen. Die Bundeswehr hat den Tag über die Leute übernommen. Als sie kamen, war die Situation schon unter Kontrolle, es waren nur noch 200 Menschen auf dem Boot, das ruhig im Wasser lag. Aber es hat nochmal mehrere Stunden gedauert, bis diese Menschen und die, die an Bord der »Sea-Eye« und der »luventa« waren, alle zum Bundesweherschiff gebracht worden waren. Dann war es kurz vor Mitternacht und wir wollten zurück, doch es gab noch zwei offene Positionen, wo Hilfe gebraucht wurde. Es war klar, dass die Bundeswehr den Ort wieder verlassen würde. Wir haben uns dann nach kurzer Diskussion entschlossen, weiterzufahren in Richtung der Position, wo die »luventa« um Hilfe gebeten hat. Es stellte sich heraus, dass diese Hilfe wirklich dringend nötig war. Wir mussten wieder Menschen an Bord nehmen, von zwei Booten. Das zweite Boot war am Sonntagmorgen schon am Sinken, die Menschen waren stark unterkühlt und verletzt. Ich hatte vier Frauen mit sehr großflächigen Verätzungen. Die Frauen sitzen in der Mitte dieser Schlauchboote und wenn diese etwas nach unten sinken, läuft dort eine Mischung aus Salzwasser, Benzin und Urin zusammen. Das ist sehr sauer, wenn man stundenlang darin sitzt, führt das zu großflächigen schmerzhaften Verätzungen der Haut. Eine unterkühlte Schwangere musste an Bord reanimiert werden, sie ist leider nicht wiedergekommen. Wir hatten wegen der Kälte krampfende Personen, wir hatten Verletzte, zum Beispiel eine Person mit einer Schusswunde. Medizinisch war es an diesem Sonntagmorgen eine richtige Notsituation. Wir hatten über 200 Menschen an Bord und es gab keine Aussicht darauf, dass uns die in absehbarer Zeit jemand abnimmt.

Wie haben Sie mit den Menschen kommuniziert?

In der Rettungssituation selbst, bei den Schlauchbooten, sind diese Menschen eine relativ anonyme Gruppe, man hat klare Kommandos, man hat klare Wege, die man vorgibt. Man will auch nicht, dass die Leute später an Bord überall hinlaufen und -klettern, weil das gefährlich ist. Man muss da klare Regeln setzen. Wir machen die Grundkommunikation auf Englisch und Französisch, wir machen ihnen klar, dass sie erstmal sicher sind und wir Hilfe holen. Es gab ganz wenige Menschen, die gar nichts verstanden haben.

Wie nah sind Sie den Menschen gekommen, die mehrere Stunden bei Ihnen an Bord waren, was haben Sie von ihnen erfahren?

Am Samstag hatten wir die Menschen ja zwischen zwölf und 14 Stunden an Bord, ab dem Sonntag etwa 36 Stunden inklusive der Nacht. Ich selbst hatte nur bei der medizinischen Versorgung Gelegenheit, mit den Menschen zu sprechen. Ich hatte mir persönlich auch Antworten auf meine Fragen im Hinterkopf erhofft, über Fluchtursachen, diese Themen, die hier in Deutschland in der politischen Diskussion immer wieder genannt werden. Und ich muss sagen, ich habe jetzt mehr Fragen als vorher. Wir waren ja in einer schwierigen Situation, sie waren erschöpft, keine Stimmung, wo man viel plaudert. Aber das, was die Menschen erzählt haben, war sehr unterschiedlich. Jeder hatte andere Beweggründe,

andere Hintergründe, eine andere Fluchtbiographie.

Das einzige Gemeinsame war, dass die meisten Menschen, mit denen ich gesprochen habe, aus Staaten kamen, die im Moment politisch instabil sind: Eritrea, Somalia, Sudan, Gambia zum Teil. Dann hatten wir viele Menschen, die in Libyen als Arbeiter, als Tagelöhner gelebt haben, auch aus Bangladesh. Es waren höchst unterschiedliche Motive. Deswegen bin ich bei der populären Forderung nach der Bekämpfung der Fluchtursachen ein bisschen zurückhaltend, weil das Thema eine solche Komplexität hat, dass es auf absehbare Zeit erstmal keine Veränderung geben wird, denke ich.

Es gab von Frontex, auch rund um das Osterwochenende, den Vorwurf, dass Sea-Eye mit Schleppern kooperiere.

Diesen Vorwurf hat der Frontex-Direktor Fabrice Leggeri nicht belegen können. Ich denke, das ist auch nicht möglich. Nicht nur Sea-Eye, sondern auch alle anderen Vereine, die dort aktiv sind, sehen die Schleuserbanden als kriminelle Vereinigungen und Verbrecher. Das sind Menschen, deren Geschäftsmodell in dem Augenblick endet, wo sie das Geld eingesteckt und die Leute aufs Wasser geschickt haben. Den Menschen werden am Strand nochmal die letzten Habseligkeiten abgenommen – so haben sie es uns erzählt. Die Banden haben gar kein Interesse, sich darum zu kümmern, ob da NGO-Boote sind oder nicht.

Es gibt jetzt eine Studie aus Italien, die ergeben hat, dass das Fluchtaufkommen in der Phase nach dem Ende der italienischen Seenotrettungsmission »Mare Nostrum« und vor dem Beginn der Frontex-Mission »Triton« eigentlich noch höher war. In diesem Zeitraum - waren auch keine beziehungsweise kaum NGOs vor Ort. Mit der Präsenz der NGOs geht man nun vielleicht aus europäischer Sicht davon aus, dass die Menschen Hilfe erwarten. Aber das hat sich auch im Gespräch mit den Menschen an Bord nicht bestätigt. Klar gibt es in Libyen einige, die wissen, wie gefährlich diese Überfahrt ist, aber speziell in den Gesprächen mit den Frauen, die ich versorgt habe, hat sich gezeigt, dass sie davon ausgegangen sind, das Meer sei ein Fluss. Ihnen wurde gesagt, es sei der große Fluss und auf der anderen Seite liege Europa. Als Licht von Europa wird den Menschen am Strand von Libyen die Fackel von der Bohrinself Bouris angezeigt. Das ist eine Ölbohrplattform, etwa 100 Kilometer nördlich von Libyen, und das Licht sieht man nachts. Die Menschen werden losgeschickt mit der Ansage: »Fahrt auf das Licht zu.« Einige werden sich schon der Gefahr bewusst sein, aber eben nicht alle. Ich glaube, die Motive der Menschen sind so vielfältig und so komplex, dass die Abwägung, ob da tatsächlich jemand hilft, bei der Wahl der Fluchtroute, wenn überhaupt, nur eine ganz geringe Rolle spielt.