



2020/43 Inland

<https://shop.jungle.world/artikel/2020/43/verordnungstricks-fuers-ertrinken>

Das Verkehrsministerium scheitert erneut bei dem Versuch, Seenotretter zu behindern

Verordnungstricks für's Ertrinken

Von **Anna Lindemann**

Im August setzte das Bundesverkehrsministerium erneut zwei Schiffe des Vereins Mare Liberum e. V. fest. Um das zu ermöglichen, hatte es eigens die Schiffsicherheitsverordnung geändert. Der Verein legte Widerspruch ein und gewann vor Gericht.

Mitte August sollten die Schiffe »Mare Liberum« und »Sebastian K« unter deutscher Flagge aufs Mittelmeer auslaufen. An der Seegrenze zwischen der Türkei und Griechenland wollten Ehrenamtliche des Vereins Mare Liberum e. V. die menschenrechtliche Situation von Flüchtenden beobachten. Deutsche Behörden verhinderten diesen Einsatz nach Anweisungen aus dem von Andreas Scheuer (CSU) geführten Bundesverkehrsministerium und setzten die Schiffe wochenlang in ihren Häfen fest. Die Begründung: Anfang des Jahres war eine vom Ministerium veranlasste Änderung der Schiffssicherheitsverordnung in Kraft getreten, wodurch die Schiffe nicht mehr über die nötigen Sicherheitszeugnisse verfügen. Der Verein stellte daraufhin einen Eilantrag beim Hamburger Verwaltungsgericht und erzielte Anfang Oktober einen ersten Erfolg: Das Ministerium habe die Europäische Kommission dem Gericht zufolge nicht vorschriftsgemäß über die Änderung in Kenntnis gesetzt, weshalb diese rechtswidrig sei. Die Schiffe des Vereins durften daher vorläufig auslaufen.

»Der Sicherheitszweck war ein vorgeschobener Grund. Dem Ministerium geht es um eine Beschränkung von ziviler Seenotrettung auf dem Mittelmeer.«
Nassim Madjidian, Juristin

Konkret geht es um eine Formulierungsänderung in der Verordnung: Sportboote und sogenannte Kleinfahrzeuge waren zuvor von bestimmten Sicherheitsanforderungen ausgenommen, sofern sie »Sport- und Freizeitwecken« dienen. Mit der Änderung heißt es seit März allerdings »ausschließlich zu Sport- und Erholungszwecken«. Humanitäre Einsätze auf dem Mittelmeer fallen nach Rechtsauffassung des Verkehrsministeriums nicht darunter, die dazu genutzten Boote müssen nun dieselben Sicherheitsstandards einhalten wie Frachter.

»Das sind Anforderungen, die Organisationen wie Mare Liberum de facto nicht erfüllen können. Ohne ein entsprechendes Sicherheitszeugnis drohen den NGOs allerdings Bußgelder bis zu 100 000 Euro«, sagte Nassim Madjidian der *Jungle World*. Die Juristin promoviert derzeit an der Universität Hamburg zu ziviler Seenotrettung und unterstützt Mare Liberum in Rechtsverfahren.

Doch vom Tisch sei das Thema mit der Entscheidung des Hamburger Verwaltungsgerichts nicht. »Der Sicherheitszweck war zweifelsfrei ein vorgeschobener Grund. Dem Ministerium geht es um eine Beschränkung von ziviler Seenotrettung und Menschenrechtsmonitoring auf dem Mittelmeer«, so Madjidian. Das gehe aus rund 1 000 Seiten interner Unterlagen des Verkehrsministeriums hervor, die der Verein über das Transparenzportal »Frag den Staat« eingefordert hatte. »Es gab keine Kommunikation zwischen den betroffenen Vereinen und dem Ministerium, und wir konnten überhaupt nicht nachvollziehen, wie es zu der Änderung kam. Erst mit Hilfe der Dokumente haben wir rekonstruiert, was im Hintergrund passiert ist«, sagte die Juristin.

Begonnen hatte die Auseinandersetzung bereits im Frühjahr 2019. Die Berufsgenossenschaft Verkehr hatte das Schiff »Mare Liberum« des gleichnamigen Vereins nach Anweisungen aus dem Verkehrsministerium in einem griechischen Hafen festgesetzt. Grund war auch damals der Einsatzzweck der Schiffe. »Ziel des Ministeriums war es, den Freizeitweck enger auszulegen«, sagt Madjidian. »Das ist Jura-Sprech, bedeutet aber im Grunde genommen, dass die Behörde zivile Seenotrettung nicht als Freizeit einordnen soll.«

Daraufhin stellte der Verein einen Eilantrag beim Hamburger Verwaltungsgericht und bekam im Mai 2019 recht. Im darauffolgenden September bestätigte das Obergericht den Beschluss. »Damit war klar, dass Seenotrettung auch einen Freizeitweck darstellen kann. Weil die Crewmitglieder ehrenamtlich mitfahren, wird kein zusätzlicher Regelungsbedarf gesehen«, so Madjidian. Das sei ein wichtiges Zeichen gewesen, auch für andere NGOs wie Mission Lifeline oder Resqship.

Scheuers Ministerium reagierte auf den Gerichtsbeschluss aus Hamburg, ein halbes Jahr später trat die 19. Schiffssicherheitsänderungsverordnung in Kraft. Die internen Unterlagen zeigen: Während des Prozesses wurden keine NGOs angehört, die Fraktionen hatten auffällig kurze Fristen zur Stellungnahme. Eine Warnung des Auswärtigen Amts, das Gebot der legislativen Transparenz zu beachten, ignorierte das Ministerium. Besonders deutlich wird die Motivation des Ministeriums an einer Antwort des Referats auf einen Änderungsvorschlag des Deutschen Segler-Verbands: »Damit hätten wir nichts gewonnen, sondern vielmehr einen Weg zur Nutzung von Sportbooten für die Flüchtlingsrettung geöffnet.«

Auf eine schriftliche Anfrage der Bundestagsfraktion der Grünen nach dem Grund der Änderung antwortete der zuständige Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann, die Änderung »erfolge zur Gewährleistung der Sicherheit«. Und: »Seenotfälle und Rettungseinsätze zeichnen sich durch ein typischerweise erhöhtes Risikoprofil aus.«

Dass die Sicherheitsbedenken unberechtigt sind, zeige ein Blick auf die Unfallzahlen, sagte Nassim Madjidian im Gespräch mit der *Jungle World*. »Seit Beginn der privaten

Seenotrettung im Juli 2015 hat es keinen einzigen Unfall gegeben, bei dem Crewmitglieder oder gerettete Personen verletzt wurden. Im gleichen Zeitraum gab es allein auf dem Bodensee Hunderte Verletzte und Dutzende Tote durch Unfälle mit Sportbooten.« Es werde eine Politik betrieben, die dazu führe, dass noch mehr Menschen ertrinken. »Den Einsatz von Hilfsorganisationen zu einem Zeitpunkt einzuschränken, wo die Lage in den griechischen Hotspots wie Moria eskaliert, ist besonders brisant«, so die Juristin.

Hinter dem Vorgehen des Ministeriums sieht Madjidian eine neue Strategie: Nachdem es in den vergangenen Jahren bei der Strafverfolgung einzelner Besatzungsmitglieder immer mehr Freisprüche gegeben hatte, werden Hilfseinsätze in den europäischen Ländern immer häufiger unter dem Vorwand von Sicherheitsanforderungen beschränkt. So setzten italienische Behörden vor knapp zwei Wochen das deutsche Rettungsschiff »Alan Kurdi« fest. Bei technischen Kontrollen sei unter anderem festgestellt worden, dass »zu viele Rettungswesten« an Bord seien, berichtete ein Mitglied der Seenotrettungsorganisation »Sea Eye«.

Der Sieg des Vereins Mare Liberum vor dem Hamburger Verwaltungsgericht sei deshalb wichtig gewesen: »Wir sind wahnsinnig froh, dass die Blockade unseres Einsatzes für die Rechte Geflüchteter aufgehoben ist«, sagte der Sprecher des Vereins, Hanno Bruchmann, in einer Mitteilung.

Bis vergangenen Freitag hätte die zuständige Behörde noch Widerspruch gegen das Urteil einlegen können, hat die Frist allerdings verstreichen lassen. Die

19. Schiffssicherheitsanpassungsverordnung gilt zwar weiterhin, lässt sich aber auf Mare Liberum nicht mehr anwenden. Was als nächstes passiert, bleibe abzuwarten, sagte Madjidian: »Das Ministerium ist am Zug.«