



IUVENTA



Länger her: *Eine Impression aus den Tagen, als die Rettung noch möglich war. Die Juventa noch bei einer Rettungsaktion im Mittelmeer.*



„Gäbe es legale Einreisemöglichkeiten, wären die Schlepper arbeitslos“

Mit der *luventa* sind seit Juli 2016 mehr als 14 000 Menschen aus dem Mittelmeer gerettet worden, bevor die italienischen Behörden das Schiff im August 2017 beschlagnahmten. Der im Sommer 2018 angelaufene Dokumentarfilm *luventa* von Michele Cinque über diesen Kutter zeigt die Aktionen aus vielschichtiger Perspektive. Der Kapitän Benedikt Funke spricht über die private Seenotrettung, den Film und die aktuelle Debatte. Ein Interview von Matthias Weinzierl.

Als Kapitän hast Du an mehreren Rettungsversuchen teilgenommen. Wie wird man denn Kapitän?

Um Kapitän in Deutschland zu werden, studiert man acht Semester lang bis zum Diplom. Praktika, auch an Bord eines Schiffs, gehören dazu. Ich selbst fuhr auf Kreuzfahrt- und Containerschiffen. Danach habe ich mein nautisches Patent gemacht und heuerte beispielsweise bei der AIDA als Offizier an. Nach ein paar Jahren auf See habe ich mein Kapitäts-patent erhalten.

Die *luventa* ist ein Schiff, das momentan häufig in den Medien auftaucht. *Jugend rettet e.V.* ist der Betreiber. Wie bist du dazu gekommen?

Auf *Jugend rettet* bin ich aufmerk-

sam geworden, weil ich in der Süddeutschen Zeitung einen Artikel über die Organisation gelesen hatte, als sie sich gerade gründete. Ein Schiff gab es da noch nicht. Das Interview mit Jakob Schoen, dem Gründer, ja, der gesamte Artikel, hat mich mitgerissen. Jakob Schoen selbst ebenso. Er ist auch heute einer meiner besten Freunde, weil er wahnsinnig viel Energie hat. Den Verein gründete er, als er sein Abitur machte. Über Crowdfunding hat er Geld eingeworben, um ein Schiff zu kaufen. Für die Spender brauchten wir Nachweise, dass wir das Unternehmen ernst meinen. Die Großspender wollten auch sehen, dass wir tatsächlich Leute haben, die ein Schiff fahren können. Hinzu kam eine Handvoll, die sagten: Wir sind auf jeden Fall interessiert und

stehen zur Verfügung. Von Anfang an war ich mit dabei, bin jedoch kein Mitglied des Vereins. Als es losging, das Schiff zu suchen und zu kaufen, beriet ich mit.

Was ist das für ein Schiff? Wie kann ich mir so einen Kauf vorstellen?

Ursprünglich war das ein Fischkutter, den aber der Betreiber schon als Sicherheitsschiff für Ölplattformen umgerüstet hatte. Das sind eine Art Stand-by-Schiffe, die dort fahren, falls etwas passiert. Wir haben den holländischen Fischtrawler erworben und nach Deutschland in eine Werft überführt. Obwohl er schon umgebaut war, haben wir das Krankenhaus darin weiter ausgebaut. Ein bisschen passten wir es auch unseren Bedürfnissen an. Im Juli

2016 ging es an den Start.

Warst du da auch schon dabei?

Ich war der erste Kapitän.

Dann kamen eure Rettungsmissionen. Was habt ihr da genau gemacht?

Rund zwei bis drei Wochen dauert so eine Mission, inklusive Vor- und Nachbereitung auf Malta. Konkret fuhren wir in die Einsatzzone vor den libyschen Gewässern. Dort gaben uns entweder die Italiener eine Position eines Schiffs in Seenot weiter oder wir sichteten selbst eins. Dann teilten wir zunächst meist Rettungswesten aus, die so gut wie immer fehlten. Anschließend übernahmen wir zusammengefasst in kleinen Gruppen die Menschen.

Wie viel Leute habt ihr aufnehmen können?

Wir können etwa 200 bis 250 Leute an Bord nehmen, danach wird es kritisch für die Stabilität des Schiffs. Anfangs probierten wir aus, wie viel eigentlich geht. Im Dokumentarfilm *Iuventa*, der im vergangenen Sommer in ausgewählten Kinos deutschlandweit lief, gibt es

eine schöne Szene dazu. Wir stehen auf der Brücke und zählen, wie viel Menschen wir an Bord haben. 460! Teilweise kamen knapp 500 an Bord. Rummelvoll. Zumindest für 2016 galt, dass wir ziemlich gut mit den Italienern zusammenarbeiten konnten. Die haben Kapazitäten zur Verfügung gestellt und fuhren mit ihren Schiffen der Küstenwache und der Marine oder anderen privaten und sorgten so für den Transfer von der



Einsatzzone nach Italien.

Das heißt, ihr habt die Menschen aufgenommen, habt gewartet, bis ein Schiff der Küstenwache kam, um die Leute an Land zu bringen. Ihr selbst seid auf See geblieben?

Genau. Das war 2016. Anders hätten wir das gar nicht leisten können. Für so eine lange Überfahrt fehlte uns die Kapazität. Dafür waren wir effektiver im Retten als ein großes Schiff.

Was heißt lange Überfahrt?

Zwei Tage dauerte die, in denen man die vielen Menschen auch versorgen können muss.

Die Italiener haben die private Seenotrettung am intensivsten betrieben, etwa mit *mare nostrum* und zahlreiche Menschen gerettet.

Toll. Die Italiener sind heute noch

sackstolz auf dieses *mare nostrum*. Die hätten 2014 gerne damit weiter gemacht, erhofften sich bloß Unterstützung von der EU. Damals stellte Italien sogar den Ratspräsidenten der EU. Die EU sollte sich auf eine solidarische Linie einigen, was nicht gelungen ist. Danach folgte die Frontex-Mission, total beknackt. Tausende Menschen sind ab April 2015 in einer Woche gestorben. Damals haben sich die zivilen Organisationen gegründet. Es waren die direkten Reaktionen auf diese Großereignisse. Für mich

Im Einsatz
Kapitän Funke auf
der Brücke der
Iuventa

Sofort kündigte ich meinen Job und fuhr los

übrigens auch emotional.

Wie meinst Du das?

Zu der Zeit arbeitete ich als Seemann in München am Schreibtisch. Ich sah die ganze Zeit die Bilder und dachte: Das geht jetzt nicht, dass ich in Versicherung mache. Nee! Sofort kündigte ich meinen Job und fuhr los. Selbst heute noch gibt es die Italiener und die Seeleute in Italien, die Men-

schen retten wollen. Übrigens auch in Sizilien und Lampedusa leben viele Menschen, die wahnsinnig stolz darauf sind, was sie geleistet haben, die auch das Problem sehen, es annehmen und bekämpfen.

Als Reaktion auf den beschämenden Rückzug der EU folgte der Einsatz von privaten Seenotretter*innen. Wie viele Schiffe waren damals unterwegs und woher?

Zu Höchstzeiten waren zehn bis zwölf Schiffe von privaten europäischen Organisationen im Einsatz, fünf bis sechs davon aus Deutschland, etwa *Sea Watch*, *Sea-eye*, *Jugend rettet*, *Lifeline*. Daneben die großen wie *Ärzte ohne Grenzen* und *Save the children*. Bis Ende September 2018 war *Ärzte ohne Grenzen* und *SOS Mediterranee* mit der *Aquarius* noch dabei. Jetzt hat Panama auf Druck Italiens selbst diesem Schiff die Registrierung entzogen. Damals ist uns der Hafen von Malta entgegengekommen. Es gab oft zollfreien Sprit und anderes. Wir durften beispielsweise dort anlegen. Auch das hat sich radikal geändert.

Gibt es überhaupt noch private Rettungsschiffe, die aktuell auslaufen dürfen?

Nicht wirklich. Fast alle Schiffe werden aus verschiedenen, oft nicht nachvollziehbaren Gründen festgehalten. Da gibt es beispielsweise wegen Gefahrenauflagen keinen Treibstoff fürs Schiff. Beschafft man es sich selbst auf Umwegen, darf man plötzlich nicht auslaufen. Oder von einem Tag auf den anderen ist die Flagge, unter der man fährt, nicht mehr gültig. Auch dann ist kein Auslaufen mehr möglich.

Das klingt ja wie aus einem autoritärem Staat.

Hätte man vor zwei oder drei Jahren vorausgesagt, wie uns nach und nach Steine in den Weg gelegt werden, wäre man als Verschwörungstheoretiker ausgelacht worden. Die Geschichte der *Iuventa* ist wirklich gruselig. Wo fange ich da jetzt an? Die Ermittlungsakte, die gegen uns vorliegt, als die Behörde das Schiff arrestierte, es also festsetzte, besteht aus Abhörprotokollen: Man hatte unsere Telefone abgehört, auf dem Schiff verdeckt Wanzen angebracht. Bei verschiedenen Hafenanläufen kamen Leute an Bord, die Aufnahmegeräte auf der Brücke installierten. Verdeckte Ermittler wurden auf einem anderen Schiff von *Save the Children* eingeschleust. Später legten diese Fotos vor, mit denen sie meinten, dokumentiert zu haben, dass wir mit Schleppern zusammenarbeiten. Allein die Aussagen der beiden Ermittler sind komplett widersprüchlich. Obendrein gibt es beispielsweise falsch beschriftete Fotos, etwa ein Schlauchboot mit Pfeil drauf. Da steht: *Iuventa* Schnellboot. Das ist aber überhaupt nicht unseres, sondern gehört *Save the Children*.

Noch immer machen sich Menschen auf die gefährliche Überfahrt. Wie sieht die aktuelle Situation aus?

Als die privaten Seenotrettungsschiffe auf einen Schlag festgehalten wurden, begannen die tödlichsten Monate, die je aufgezeichnet wurden. Die Sterberate im Mittelmeer schoss nach oben. Genaue Zahlen haben wir jetzt nicht mehr. Niemand überprüft die Todesraten. Wir kennen sie nicht.

Wie viele Menschen von Afrika aus ablegen, wissen wir also auch nicht, oder?

Genau. Es gibt Zahlen vom Hochkommissar der Vereinten Nationen der Flüchtlinge (UNHCR), soweit der UNHCR da Zugriff hat. Im Prinzip sind das Zahlen, die uns die Libyer melden. Die libysche Küstenwache und die Schlepper arbeiten aber zusammen, das ist nachgewiesen. Dazu gibt es UN-Berichte. Das UNHCR, die UN appellieren regelmäßig an die EU, diese Zusammenarbeit bitte kritisch zu hinterfragen. Aber es kommt nicht an.

Du kannst den Zahlen überhaupt nicht trauen. Abgesehen davon gehen die Zahlen runter, weil mittlerweile schon in der Sahara mehr Menschen sterben als im Mittelmeer. Für die, die eine Überfahrt noch wagen, bedeutet das: Erstens, sie haben ein wesentlich höheres Risiko. Zweitens, bei denjenigen, die gerettet werden, übernimmt das zu großen Teilen die libysche Küstenwache. Für die Aufgegriffenen heißt das, dass sie entweder gleich bei der Rettung erneut Gewalt ausgesetzt sind oder spätestens dann, wenn sie zurückgebracht worden sind. Denn sie kommen in die gleichen Lager, aus denen sie geflohen waren. Das Auswärtige Amt in Deutschland sprach selbst von KZ-ähnlichen Zuständen, die dort herrschen. Berichte davon sind grauenregend. Absolut unvorstellbar, was da passiert.

Ein rechtsfreier Raum?

Willkürliche Erschießungen, Pfählungen. Abartig. Willkürlicher Missbrauch. Missbrauch übrigens nicht nur von Frauen sondern auch von Männern. Vielfach geht es darum, den Willen zu brechen. Teilweise werden Hierarchien unter denen aufgebaut, die da festsitzen. Sklaverei.

Es muss schon viel passieren, dass jemand alles zurücklässt, sich in eine ungewisse Zukunft aufmacht. Das hat mit „Asyltourismus“, wie Herr Söder sagte, nichts zu tun.

Dieses Wort will ich schon gar nicht mehr verwenden. Ich will es gleich wegwaschen, ekelhaft.

Seenotrettung nur sehr verhalten optimistisch bin. Ich glaube nicht, dass morgen alle Schiffe wieder losfahren. Völlig ausschließen würde ich es ebenso wenig. Würde man den Italienern, ebenso wie den anderen Anrainerstaaten am Mittelmeer einen vernünftigen Mechanismus anbieten – eben der gesamten EU, wie man gemeinsam mit der Herausforderung umgehen möchte, dann würden sich die Italiener nicht mehr so querstellen.

sollen das machen. Erstens legale Einreisewege ermöglichen, zweitens eine zivile staatlichen Seenotrettung.

Also, wenn es legale Einreisemöglichkeiten gäbe ...

... dann wären die Schlepper arbeitslos. Ferries, not Frontex! Schaut man sich die Flüchtlingszahlen weltweit an, wissen informierte Menschen durchaus,

Die libysche Küstenwache und die Schlepper arbeiten zusammen

Wie geht es mit der *luventa* weiter?

Momentan ist unser Schiff nach wie vor arrestiert. Ein präventiver Arrest, weil ein laufendes Ermittlungsverfahren stattfindet. In diesem Verfahren passiert seit einem Jahr gar nichts. Deswegen gingen wir im letzten Jahr in Trapani, auf Sizilien, gerichtlich dagegen vor. Abgewiesen. Es geht ums Verschleppen und Zeitschinden. Am 2. August 2017 wurde das Schiff festgesetzt. Bis das Gericht uns das erste Mal gehört hatte, meine ich, war Oktober. In diesem Frühjahr gingen wir vor den Obersten Gerichtshof in Rom, um nochmals gegen das Festhalten zu wirken. Ohne weitere Begründung wies man uns erneut ab. Jetzt bleibt uns nur noch die Möglichkeit, vor ein europäisches Gericht zu gehen. Das bereiten wir im Moment vor.

Unter dem Überbegriff Seebrücke gab es europaweit Proteste. Welche Perspektive siehst Du?

Ich finde es total geil, dass jetzt das Thema private Seenotrettung so breit auf die Straße getragen wurde, wobei ich für die zivile

Möglicherweise könnte man sogar wieder daran denken, die Schiffe erneut aktiv einzusetzen. Was ich aber an diesen Demos das Geilste und Wichtigste finde, ist, dass dieses Thema so politisiert ist. Es bringt Menschen auf die Straße. Hier in Bayern geschieht das im Zuge der Landtagswahl. Ganz klar stellen sich Menschen gegen die Politik der Landesregierung.

Die Rettung von Menschen in Seenot müsste doch eine staatliche Aufgabe sein, ähnlich wie Feuerwehr oder Polizei. Wieso ist das nicht der Fall?

Genau das war der Gründungsgedanke von *Jugend rettet*, der auf zwei Säulen basiert. Die eine: Wir retten Menschen in Seenot. Die andere galt der politischen Arbeit. Unsere Anfangsforderung war, die EU solle ein ziviles staatliches Seenotrettungsprogramm auf die Beine stellen. Diese Forderung verpuffte. Es geht nicht um unkontrollierte Aktionen, sondern allein darum, dass Menschen auf See nicht sterben! Um nichts anderes. Alle privaten Organisationen der Seenotrettung haben die ganz klare Forderung: Die Staaten

dass die meisten Geflüchteten in Nachbarländern bleiben, oft sogar im eigenen Land. Andere, wie auch ich glauben nicht, dass das fehlende Grenzregime dazu führen würde, dass plötzlich alle Menschen auf der Welt nach Europa kämen. Ein schönes Beispiel dafür ist mir kürzlich durch den Kopf gegangen: Selbst in der EU gibt es durchaus große Unterschiede im Wohlstand und in den Sozialsystemen. Und jeder kann frei entscheiden, wohin er ziehen will. Trotzdem ist es keineswegs so, dass jetzt große Teile der Bevölkerung in der EU innerhalb der EU wandert und wegzieht. Menschen bleiben schon gern daheim. Fast jeder, mit dem ich mich nach den Rettungen unterhalten habe, sagte mir: Sein Land sei das schönste auf der Welt. Aber er konnte da nicht mehr bleiben.<