



Foto: Judith Gleitze

Nepper, Schlepper, Bauernfänger¹

Wie die italienische Mission ‚Mare Nostrum‘ dem ‚Schlepperunwesen‘ beikommen will

Seit Januar 2014 hat die italienische Marine mehr als 100.000 Flüchtlinge gerettet, aber auch hunderte von ihnen als Schlepper verhaftet. Kann eine militärische Rettungsaktion die ‚illegale Einreise‘ verhindern? Und wer sind überhaupt diese ‚Schlepper‘? Von Judith Gleitze.

Sein Name war Mohuamed Ahmed Mokhar. Er war gerade einmal 24 Jahre alt, als er sich in seiner Zelle im Gefängnis von Caltanissetta, Sizilien, erhängte. Ein junger Ägypter, der als ‚Schlepper‘ verhaftet wurde. Auf dem Boot hatten zwei Migranten den Tod gefunden. Seine Schuld, sagten die Behörden. Bewiesen ist dies bis heute nicht; es gab keine weitergehenden Untersuchungen. Dennoch veröffentlichte die Presse ohne Zögern seinen Namen, seine Herkunft – Vorverurteilung nennt man das. Mokhar hat dem Druck nicht standgehalten – er hat sich umgebracht.

Ein Jahr ist seitdem vergangen. Die Tragödien des 3. und 11. Oktober 2013, die mehr als 600 Todesopfer forderten, hatten das Augenmerk für einen Moment auf das Sterben im Mittelmeer gelenkt. Die italienische Regierung rief die Operation ‚Mare Nostrum‘ ins Leben, ‚Unser Meer‘. Zunächst ein Begriff, den die Römer für das Mittelmeer gebraucht hatten; leider auch ein Begriff, der im italienischen Faschismus gern für die Kolonialisierungswünsche über das Meer hinaus missbraucht wurde. Libyen ist ein Beispiel: Italienische Kolonie von 1911 bis 1943 und heute Hauptabfahrtsland der Flüchtlinge. Trotz mehrfach erneuerter bilateraler Verträge zwischen Gaddafi und



Foto: Judith Gleitze

Landing
*Ankunft der LIBRA
am 2. Mai 2014 in
Palermo.*

Berlusconi in der Vergangenheit werden Flüchtlinge immer noch nur selten an der Abfahrt aus Libyen gehindert; das Land zerlegt sich derzeit selber. Der dortige Bürgerkrieg treibt nun neben Flüchtlingen aus verschiedenen afrikanischen und asiatischen Staaten auch die dort arbeitenden Migrantinnen und Migranten fort.

„Mare Nostrum“, ein „Pull-Faktor“?

„Mare Nostrum“ nimmt am 18. Oktober 2013 die Arbeit auf. Fünf Marineschiffe fahren Patrouille im Mittelmeer, nach eigenen Angaben bis zu 40 Seemeilen (ca. 74 km) vor die libysche Küste. Im August 2014 wird die 100.000-Gerettete-Marke überschritten. Stimmen gegen die Operation werden immer lauter: Die Marine schafft uns die Leute erst ins Land; ohne „Mare Nostrum“ kämen nicht so viele Flüchtlinge! Matteo Salvini, rechtsgerichteter Abgeord-

netter der Lega Nord, gibt „Mare Nostrum“ sogar die Schuld an den Toten auf See: „Wieder sind 180 Migranten dank Mare Nostrum gestorben, eine blutige Operation. Fünf Schlepper sind wegen Mord verhaftet worden. Und die Politiker, die den Schleppern helfen, müsste gegen die nicht auch ermittelt werden?“²

Die Diskussion um „Mare Nostrum“ ist vielfältig. Auch in flüchtlingspolitischen Kreisen gibt es befürwortende und ablehnende Stimmen, da die Operation in sich eine Zwiespältigkeit birgt, die schwer zu fassen ist: Eine humanitäre Rettungsaktion, was sie faktisch auch ist, im Kampf gegen „Schlepper und Terroristen“. Das passt nicht wirklich zusammen, zeigt aber die Erklärungsnot der italienischen Regierung, sich im bunten Reigen der 28 europäischen Mitgliedsstaaten einzufinden, auf deren Tagesordnung die Verteidigung und Sicherung der Grenzen eines der wichtig-

sten Ziele ist. Flucht und Migration sind jedoch keine Fragen von Rettung oder Nichtrettung auf See. Die Flüchtlinge, vor allem an der libyschen Küste, haben keine Alternative. Die dortigen Schlepper nutzen die Situation des italienischen Marineeinsatzes und schicken noch marodere Boote auf die Reise. Glückssache, ob sie gerettet werden oder nicht. Man mag das als eine Art Anziehungsfaktor, einen so genannten „Pull-Faktor“ sehen, was jedoch hieße, das Pferd von hinten aufzuzäumen: Die Flüchtlinge machen sich nicht wegen Mare Nostrum auf die Reise und sie müssen sich nicht wegen Mare Nostrum auf „Schlepperorganisationen“ verlassen. Einziger Grund für die Existenz dieser Organisationen ist die „Festung Europa“. Ohne diese wären alle Schlepper – und auch ‚Mare Nostrum‘ – arbeitslos.

Die Routen und die „Fahrer“

Flüchtlinge können die Küsten in Nordafrika nicht ohne Hilfe verlassen. Sie sind auf Schlepper angewiesen, die ihnen die Boote besorgen. Abfahrtsorte gen Italien sind Ägypten, Libyen und Tunesien. Rolle und Verantwortung der jeweiligen Schlepper unterscheiden sich, so Fulvio Vassallo Paleologo, Asyl- und Migrationsrechtsexperte aus Sizilien: „Auf der Ägyptenroute kommen vor allem syrische Flüchtlinge, auch ägyptische natürlich. Aus Libyen sind es eher Flüchtlinge aus afrikanischen Ländern. Auf den großen Fischerbooten aus Ägypten gibt es mehr Besatzungsmitglieder, meist Fischer, oftmals auch Minderjährige, die sich dem Kapitän nicht widersetzen können und häufig bei der Abfahrt nicht einmal wissen, dass sie Flüchtlinge nach Italien bringen sollen.“ Die Überfahrt von Ägypten kann bis zu 10 Tage dauern. Die Route führt an Malta vorbei, sodass die italienische Marine oftmals zu weit weg für Rettungseinsätze ist. Nicht selten werden die Passagiere auch auf hoher See vom großen Fischerboot auf kleinere umgeladen.

Von Libyen hingegen, so Vassallo Paleologo, fahren oftmals kleine Boote von 10-12 Metern Länge oder auch Schlauchboote ab. An Bord befindet sich meist nur ein Schlepper oder mehrere Flüchtlinge versuchen, das Boot zu steuern. Auf der Route nach Italien sind einige Ölplattformen und es besteht die Hoffnung, auf ein ‚Mare Nostrum‘-Schiff zu stoßen. Die Überfahrt ist mit ca. 2-3 Tagen, wenn alles gut geht, deutlich kürzer. Oftmals fragen die Zwischenhändler, die die Migrantinnen und Migranten aus den Unterkünften, in denen sie auf die Abfahrt warten, holen, wer das Steuer übernehmen kann oder bestimmen einfach einen Flüchtling als Fahrer. Oder

aber ein Fahrer ist mit an Bord, meist ein Tunesier oder Ägypter. Diese verdienen bei der Überfahrt ein wenig Geld.

Wieder anders verhält es sich mit Tunesien. Fabrice Tassel berichtete in einem Artikel über den tunesischen Fischer Mohamed Cheikh Mohamed, der sich als „Passeur“, also Schlepper, über Jahre sein Zubrot verdiente. Oftmals sind es auch nur Organisatoren vor Ort, die Boote beschaffen; die jungen Tunesier, fast nur Männer, fahren dann allein Richtung Italien los.

Die „Schlepper“ – gierige Bestien oder Fluchthelfer?

Wer sind also diese Menschen, die mit der Flucht von Menschen Geld verdienen? Ohne hier in die Rolle einer RichterIn zu verfallen: Es gibt sie, die Verbrecher, die Flüchtlinge um jeden Preis auf die maroden Boote drängen, egal, ob sie das rettende andere Ufer damit erreichen können oder nicht. Skrupellose Geschäftsleute, die vor allem in Libyen sehr viel Geld mit der Not der Anderen verdienen. Heuchlerisch ist jedoch der Aufschrei der EU, man müsse gegen diese abgebrühten Menschenhändler vorgehen und so viele Schlepper auf den Booten verhaften wie möglich. Gäbe es legale Wege, wäre es vorbei mit dem Geldverdienen!

Die Schlepperorganisationen, von denen recht wenig bekannt ist, scheinen sich in „Schichten“ aufzuteilen: Von den obersten Bossen bis hin zum Migranten, der das Boot fährt. Direkte Kontakte von der obersten zu untersten Ebene scheinen nicht zu bestehen; das sichert die Organisatoren ab. In Italien wiederum hat sich ein neues Gewerbe aufgetan: Männer warten vor Unterkünften und bieten an, Tickets zum nächsten Bahnhof oder gen Norden zu besorgen. Da kosten 50 km schon mal schnell 100 Euro. Doch die Flüchtlinge sind oftmals auf diesen Dienst angewiesen: Wer die Möglichkeit hat, zahlt.

Aber es gibt auch die Anderen. Viele Flüchtlinge wollen nicht in Italien bleiben, sondern zu ihren Verwandten in andere europäische Länder. Nicht selten fahren daher Landsleute in den Süden Italiens, um ihre dort angekommenen Verwandten und Freunde abzuholen. Dieser Transport ist nicht ungefährlich, da illegal. Aufgrund der DUBLIN-II-Verordnung müssten die Flüchtlinge einen Asylantrag im Ankunftsland, also Italien, stellen. Einzige Möglichkeit für sie ist deshalb die heimliche Weiterreise in ein anderes Land.



Foto: Judith Gleitze

Safe hinter Gittern
Erschöpfte Flüchtlinge an Bord der LIBRA am 2. Mai 2014 in Palermo.

Des Weiteren gibt es Personen, die Flüchtlingen helfen, ohne sich zu bereichern, und nur die nötigen Kosten wie Fahrkartenauslagen erbitten, sowie Aktivistinnen und Aktivisten, die den Flüchtlingen Informationen über Busfahrzeiten, Züge und Sonstiges geben und ihnen beim Kauf der Fahrkarte helfen – unentgeltlich natürlich.

Fahrer des Bootes = Schlepper?

Die italienische Regierung ist bemüht, auf jedem ankommenden Boot oder Schiff der Marine mindestens einen Schlepper dingfest zu machen. Zu diesem Zwecke ist die Polizei bei der Ankunft anwesend und versucht sofort, die zum Teil völlig erschöpften Flüchtlinge auszufragen, wer denn ihr Boot gefahren habe. Aufgrund dieser Hinweise werden dann einer oder mehrere Mitfahrer verhaftet. Dies geschah auch auf dem Unglücksboot des 3. Oktober 2013. Einige der eritreischen Flüchtlinge, die

sich zu Aussagen bereit erklärt hatten, wurden drei Monate lang auf Lampedusa festgehalten, bis sie endlich vom Staatsanwalt dazu angehört wurden. Zwei Männer wurden verhaftet. Einer soll schon verurteilt worden sein, der andere, Fahrer des Bootes, wartet noch auf seinen Prozess. Doch einige der Überlebenden berichten, dass Letzterer zwar das Feuer an Bord, das das Boot zum Sinken brachte, verursacht habe, aber alles habe tun wollen, um die Flüchtlinge zu retten. Sie sprechen nicht gegen ihn. Er selber hatte sich bei dem Versuch, mit einer Feuerfackel auf das Boot aufmerksam zu machen, starke Brandverletzungen zugezogen. Einer, der sich auch nur ein wenig Geld und eine neue Zukunft verdienen, aber niemals mehr als 350 Menschen in den Tod schicken wollte. Es erwarten ihn nun zwischen 8-15 Jahre Haft, da ihm der Tod der Flüchtlinge angelastet wird.

Der italienische Innenminister Alfano indes ist zufrieden: Mitte August 2014 verkündet er auf Lampedusa, dass vom 1. Mai 2013 bis heute 539 Schlepper verhaftet worden seien: „Das ist ein großes Ergebnis, welches die Effektivität des Vorgehens gegen die Todeshändler zeigt.“

539 Verhaftungen bei weit mehr als 100.000 Ankünften seit Mai 2013. Immer wieder auch 14-17-Jährige, alles junge Ägypter, die als „böse Bestien“ verhaftet werden. Die eigentlichen Organisatoren bleiben in der Heimat. Manche Ältere fahren mit den Flüchtlingen in großen Fischerbooten los und lassen die Jugendlichen dann die kleinen Boote fahren, kehren selber aber nach der Ausbootung mit den großen Booten zurück nach Ägypten. Jugendliche also, die sich den Anordnungen ihrer Väter nicht widersetzen. Das ist Alfanos Erfolg. Oder junge Männer aus Tunesien und Ägypten, die einfach nur versuchen, ihr Leben etwas zu verbessern. So wie Mohuamed Ahmed Mokhar. Über die Prozesse hingegen gibt es so gut wie keine Informationen. Urteilsbegründungen und Strafmaß werden selten bekannt, da es nach der Erfolgsmeldung der Verhaftung niemanden mehr interessiert. Dass da auch schon einmal ein syrischer Vater, der mit seiner Frau und seinen vier Kindern an Bord war, als Schlepper im Gefängnis landet, weil er angeblich so nah am Steuer stand, dass er der Fahrer hätte sein können, kümmert die Behörden nicht. Verhaftung um jeden Preis bedeutet Erfolgsquote und auf die kommt es im grenzgesicherten Europa an.

Von ‚Mare Nostrum‘ zu ‚FrontexPlus‘

Es bleibt die Frage, ob der italienische Staat mit diesen „Schlepperprozessen“ tatsächlich etwas erreicht. Da nur die ausführenden Handlanger verhaftet werden können, bleiben die dahinterstehenden großen Organisationen am anderen Ufer des Mittelmeers unangetastet, und Nachfolger gibt es viele. In der Diskussion um das Ende der Operation ‚Mare Nostrum‘ und den Übergang in ‚FrontexPlus‘³, einer erweiterten Frontex-Mission, deren Ziel dann allerdings nicht mehr die Seenotrettung ist, rühmt sich der italienische Innenminister, der EU-Kommissarin Malmström einen weiteren wichtigen Punkt im Kampf gegen die Schlepper abgerungen zu haben: Nun sollen künftig alle aufgebrachten Boote an Land geschleppt und hier vernichtet werden, damit die Schlepper nicht mehr so viele Boote zur Verfügung haben. Doch Alfano hängt den Tatsachen anscheinend ein wenig hinterher: Zwar werden die meisten Boote, die von der Marine, der Küstenwache oder auch von zivilen Schiffen gefunden werden,

nach dem Umbooten der Flüchtlinge auf See zurückgelassen, doch sind sie meist in einem zunehmend maroden Zustand, denn nicht umsonst setzen so viele Flüchtlinge einen SOS-Ruf mit dem Satellitentelefon ab. Nur wenige Boote können von den Organisationen nach der Rettung zurückgeholt werden bzw. fahren als „Mutterschiffe“ wieder zurück nach Ägypten. Auch scheint sich Alfano nicht klar darüber zu sein, was das Abschleppen seetechnisch bedeutet: Das schleppende Marineschiff muss viel langsamer fahren, verliert also sehr viel Zeit bis zur Anlandung und dem möglichen Wieder-Auslaufen.

‚Mare Nostrum‘ mag dazu beigetragen haben, dass Schlepperorganisationen mehrfach marode Boote losgeschickt haben. Die Flüchtlinge jedoch warten so oder so auf eine Chance, um vor allem Libyen verlassen zu können. Ebenso ergeht es den vielen jungen Männern und Frauen, die in der Heimat von extremer Armut oder Verfolgung betroffen sind, und für die Europa das „Eldorado“ ist. Das kann auch die Einstellung der Operation nicht verhindern. Es wird wieder mehr Tote geben, sollte tatsächlich so etwas wie ‚FrontexPlus‘ starten. Die Schlepper wird das nicht an ihrer Arbeit hindern. Im Gegenteil. Je geschlossener die unsichtbare Grenze, desto besser.<

Nachtrag:

Die Operation *Mare Nostrum* wurde am 31.10.2014 von der italienischen Regierung eingestellt. Sie wird von der EU-Mission *Triton* abgelöst, welche deutlich schlechter ausgerüstet sein wird.

Judith Gleitze
ist seit mehr als 20 Jahren in der Flüchtlingspolitischen Arbeit tätig. Seit 2009 leitet sie die Außenstelle Italien von ‚borderline-europe, Menschenrechte ohne Grenzen e.V.‘ in Palermo.

¹ „Nepper, Schlepper, Bauernfänger“ war der Untertitel der 37 Jahre lang ausgestrahlten ZDF-Sendung „Vorsicht Falle“, in der vor Trickbetrügern, nicht Großkriminellen, gewarnt wurde.

² *Stranieri in Italia*, 22.07.2014: Salvini: "Mare Nostrum, operazione di sangue"

³ Die europäische Agentur ‚Frontex‘ hat zur Aufgabe, die Grenzen der EU-Grenzen gegen die „illegale Einreise“ zu schützen. Da die EU die ‚Mare Nostrum‘-Operation nicht übernehmen will, gibt es derzeit Verhandlungen zwischen Italien und der EU-Kommission, diese Operation bei ‚Frontex‘ einzugliedern. Das stellt ein erhebliches Problem dar, da ‚Frontex‘ auf die Mitarbeit der EU-Mitgliedstaaten angewiesen ist und bisher einen deutlich kleineren Haushalt für 28 EU-Staaten hat als Italien allein für ‚Mare Nostrum‘.