

Band 44

Grundlagen
der Sozialen Arbeit

Marc Hill / Caroline Schmitt (Hrsg.)

Solidarität in Bewegung

Neue Felder für die Soziale Arbeit





Grundlagen der Sozialen Arbeit

Band 44

Solidarität in Bewegung

Neue Felder für die Soziale Arbeit

Herausgegeben von

Marc Hill und Caroline Schmitt



Schneider Verlag Hohengehren GmbH

Grundlagen der Sozialen Arbeit

Herausgegeben von Karin Bock, Margret Dörr, Hans Günther Homfeldt,
Jörgen Schulze-Krüdener, Werner Thole

Wissenschaftlicher Beirat:

Gunter Graßhoff, Daniel Gredig, Ingrid Miethe, Martina Richter, Uwe Sander,
Matthias D. Witte, Norbert Wohlfahrt

*Alle Bände der Reihe durchlaufen vor Veröffentlichung ein
unabhängiges Peer-Review-Verfahren*

Umschlaggestaltung: Regina Herrmann, Esslingen

Veröffentlicht mit Unterstützung des Instituts für Erziehungswissenschaft der
Universität Innsbruck und der Fakultät für Kulturwissenschaften der Alpen-
Adria-Universität Klagenfurt



Dieses Werk ist lizenziert unter der Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivs 4.0 Lizenz (BY-NC-ND). Diese Lizenz erlaubt die private Nutzung, gestattet aber keine Bearbeitung und keine kommerzielle Nutzung. Weitere Informationen finden Sie unter <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Um Genehmigungen für Adaptionen, Übersetzungen, Derivate oder Wiederverwendung zu kommerziellen Zwecken einzuholen, wenden Sie sich bitte an die Herausgeber*innen.

Die Bedingungen der Creative-Commons-Lizenz gelten nur für Originalmaterial. Die Wiederverwendung von Material aus anderen Quellen (gekennzeichnet mit Quellenangabe) wie z. B. Schaubilder, Abbildungen, Fotos und Textauszüge erfordert ggf. weitere Nutzungsgenehmigungen durch den jeweiligen Rechteinhaber.

Erschienen 2021 im Schneider Verlag Hohengehren, 73666 Baltmannsweiler
Printed in Germany – Druck: Format Druck, Stuttgart

ISBN 978-3-8340-2161-8

© Marc Hill, Caroline Schmitt (Hrsg.)

Inhaltsverzeichnis

Geleitwort

HAKAN GÜRSES

Verzicht, Synchronie, Macht 3

Einleitung

MARC HILL / CAROLINE SCHMITT

Solidarität in Bewegung. Neue Felder für die Soziale Arbeit 11

Zugänge

ALBERT SCHERR

„Das Bewusstsein dafür stärken, dass wir tatsächlich alle auf einem Planeten leben“. Ein Interview zu Solidarität, Antirassismus und der Kraft von Utopien 35

FRANK BETTINGER

Kritische Soziale Arbeit und Solidarität 48

STEFAN KÖNGETER / DAYANA LAU

Solidarität als Grenzbearbeitung in der Geschichte Sozialer Arbeit. Das Beispiel der Settlement-Bewegung in transnationaler Sicht 66

HANNAH VON GRÖNHEIM

Solidarität und Entsolidarisierung in der europäischen Asylpolitik. Herausforderungen für die Soziale Arbeit 89

Aktionen

CAROLA RACKETE

Es ist Zeit zu handeln!
Wir haben es mit einer Gerechtigkeitskrise zu tun 109

GUDRUN HENTGES

Kriminalisierung solidarischen Handelns in Europa am Beispiel der Seenotrettung 114

CLAUDIA LINTNER

Vom Krisendiskurs zur Alltagspraxis: Solidaritätsbewegungen und Soziale Arbeit im Fluchtcontext 135

ANDREAS KEWES

Solidarität in der frühen westdeutschen Flüchtlingsbewegung 151

Allianzen*MARKUS OTTERSBAACH*

Urbane Segregation und politische Partizipation im Stadtteil 171

JANA POSMEK

Fridays for Future – Empirische Einblicke in ein Feld gemeinschaftlichen
Aufbegehrens „ökologischer“ Subjekte 179

LAURA MORALES / THEODOR RÜBER / ANGELIKA SCHUBERT

Solidarität und Entwicklungszusammenarbeit 197

MIRIAM YILDIZ

Den Umständen zum Trotz – Solidarität und Freundschaft unter Frauen
und Mädchen zweiter und dritter Generation 205

Drehbühnen*TUĞBA ÖNDER / TUNAY ÖNDER*

A wie Ayşe. B wie Babo. C wie Chabo. Postmigrantische
Entwicklungshilfe für die weiße Parallelgesellschaft 221

MICHAEL WRENTSCHUR

Grenzen öffnen und Realitäten verbinden. Potenziale politisch-partizipa-
tiver Theaterarbeit für eine solidarische Soziale Arbeit 225

VINZENZ THALHEIM

Bedingungslosigkeit. Zur konkreten Utopie einer solidarischeren
Jugendhilfe 244

MIRIAM SITTER

Partizipatives Forschen: Möglichkeiten und Grenzen des Forschens als
solidarische Praxis 262

Postskriptum*MARC HILL / CAROLINE SCHMITT*

Nach der Fahrt mit dem Riesenrad der Solidarität. Ein Ausblick 281

AUTOR*INNENVERZEICHNIS 285

Aktionen

GUDRUN HENTGES

Kriminalisierung solidarischen Handelns in Europa am Beispiel der Seenotrettung

1. Fluchtroute Mittelmeer

Auch wenn die „Zahl der Ankünfte über die Mittelmeerroute seit 2016 stark gesunken ist [...], bleibt der Weg übers Mittelmeer die tödlichste Seeroute der Welt“ (UNHCR, 2020, o. S.). Infolge der Abschottung der Europäischen Union entstand das „Massengrab Mittelmeer“ (Pelzer, 2015, o. S.). In den Jahren 2014 bis 2020 ertranken nach Angaben der UN-Organisation für Migration (IOM) mehr als 20.000 Menschen im Mittelmeer bei ihrem Versuch, europäisches Territorium zu erreichen (Zeit Online, 06.03.2020). Somit werden auf der zentralen Mittelmeerroute mehr Tote geschätzt als auf anderen Migrations- bzw. Fluchtrouten (siehe Abb. 1).

Jahr	Geschätzte Anzahl ertrunkener Flüchtlinge
2014	3.283
2015	4.054
2016	5.143
2017	3.139
2018	2.299
2019	1.885
2020	1.166
	20.969

Abb. 1 Geschätzte Anzahl der im Mittelmeer ertrunkenen Flüchtlinge in den Jahren 2014 bis 2020 (Stichtag: 04.03.2020). Quelle: Eigene Zusammenstellung auf Basis von Statista, 2020;¹ Die Zeit, 06.03.2020.²

¹ „Die Statistik zeigt die Anzahl der im Mittelmeer ertrunkenen Flüchtlinge in den Jahren von 2014 bis 2020. Im Jahr 2019 ertranken rund 1.900 Flüchtlinge im Mittelmeer. Im Jahr 2020 starben bis zum 4. März 193 Menschen bei der Flucht über das Mittelmeer.“ Ebd.

² Dort der Bericht: Mehr als 20.000 Tote auf Mittelmeer-Fluchtroute seit 2014.

Die fünf größten Herkunftsländer der Flüchtlinge weltweit sind (UNHCR, 2018): Syrien (6,7 Millionen), Afghanistan (2,7 Millionen), Südsudan (2,3 Millionen), Myanmar (1,1 Millionen) und Somalia (0,9 Millionen). Die meisten Flüchtlinge, die 2020 in die Bundesrepublik flohen, kamen aus Syrien, dem Irak, Afghanistan, der Türkei, dem Iran und Nigeria. Menschen fliehen aus Angst um ihr Leben vor Kriegen und Bürgerkriegen oder Zwangsrekrutierung in die Armee. Sie fliehen aufgrund von Verfolgung – etwa aufgrund ihrer Zugehörigkeit zu einer bestimmten ethnischen Gruppe, Religion oder Nationalität. Viele fliehen, weil sie aufgrund ihrer politischen Überzeugung verfolgt werden. Zu den Fluchtgründen zählen aber auch die geschlechtsspezifische Verfolgung und die Verfolgung aufgrund einer bestimmten sexuellen Identität. Zahlreiche Menschen fliehen auch aufgrund von Armut und Kriminalität, infolge von Dürrekatastrophen und Klimawandel. Nach Angaben des United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR) sind derzeit 70,8 Millionen Menschen auf der Flucht (UNHCR, 2019). Als Folge der Verschärfung der Grenzkontrollen an den europäischen Außengrenzen (Schengen, Dublin III, Frontex³) gelangen circa 97 Prozent aller Migrant*innen und Flüchtlinge auf dem Seeweg nach Europa (Marszalek, 2017). Im Laufe der Jahre haben sich die Hauptmigrationsrouten verschoben. Unterscheiden lassen sich die folgenden Fluchtrouten:

Westliche Mittelmeerroute bzw. Gibraltar-Route: Diese führt über Agadez (Niger) nach Südspanien oder zu den kanarischen Inseln (Rössler, 2018).

Zentrale Mittelmeerroute: Ebenso wie die westliche Mittelmeer-Route führt sie über Agadez (Niger), von dort aus über Libyen nach Lampedusa oder Malta (Schmid, 2016).

Apulien-Kalabrien-Route: Diese führt aus der Türkei oder Ägypten nach Apulien oder Kalabrien (Süddeutsche Zeitung, 19.04.2015).

³ Die 2004 gegründete EU-Grenzschutzagentur sorgte immer wieder für Schlagzeilen. Im Oktober 2020 berichteten internationale Medien darüber, dass Frontex-Beamte in illegale Pushbacks in der Ägäis verwickelt waren. Als Ergebnis einer gemeinsamen Recherche des ARD-Politmagazins Report aus Mainz u. a. wurde ein Video veröffentlicht, auf dem zu sehen war, dass ein Frontex-Schiff ein seeuntüchtiges Schlauchboot blockierte; die Flüchtlinge an Bord jedoch nicht rettete. Anschließend fuhren Frontex-Beamte mit hoher Geschwindigkeit an dem Boot vorbei und verließen den Ort des Geschehens. Infolge des verursachten Wellengangs wurde das Flüchtlingsboot in Richtung Türkei zurückgetrieben. Die griechische Küstenwache schob anschließend das Schlauchboot noch weiter in Richtung Türkei zurück (Tagesschau v. 23.10.2020). Derzeit prüft eine interne Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Vertreter*innen der Mitgliedsstaaten und der EU-Kommission die Vorwürfe der illegalen Pushbacks und kommt zu der Einschätzung, es sei mehr als berechtigt, die "internen Abläufe der Agentur in Fällen von möglichen Grundrechtsverstößen zu überprüfen" (zit. nach Die Zeit v. 6.3.2021). Der französische Frontex-Chef Fabrice Leggeri steht wegen des Vorwurfs der illegalen Pushbacks massiv in der Kritik. Die Fraktion der Grünen im Europaparlament fordert einen Untersuchungsausschuss, die Fraktion der Sozialdemokrat*innen und zahlreiche NGOs fordern seinen Rücktritt (Die Zeit v. 6.3.2021; FAZ v. 2.12.2020).

Östliche Mittelmeerroute: Über Ägypten, Jordanien, den Libanon, Syrien und die Türkei führt diese Route nach Griechenland (Sachse, 2015).

Je nach politischer Konstellation im Niger, in Libyen, in der Türkei oder in anderen Anrainerstaaten des Mittelmeers erscheint die eine oder andere Route aussichtsreicher. Entscheidend ist nicht nur die Situation in den afrikanischen Ländern; auch die Strategie von Frontex entscheidet darüber, welche Routen überhaupt noch gewählt werden können. Innerhalb des Zeitraums von 2014 bis 2018 haben sich die Routen verschoben (siehe Abb. 2). Somit wird deutlich, dass die östliche Mittelmeerroute, auf der von 2014 bis 2018 1,2 Millionen Menschen geflohen sind, von zentraler Bedeutung war, gefolgt von der westlichen Balkanroute (955.200) und der zentralen Mittelmeerroute (647.900 Menschen).

	Westliche Mittelmeerroute	Zentrale Mittelmeerroute	Östliche Mittelmeerroute	Westliche Balkanroute	Östliche Landroute
2014	7.400	170.700	50.800	43.400	1.300
2015	700	153.900	885.400	764.000	1.900
2016	10.000	181.400	182.300	130.400	1.300
2017	23.000	119.000	42.300	12.200	800
2018	32.400	22.900	52.000	5.200	1.000
	73.500	647.900	1.212.800	955.200	6.300

Abb. 2 Routen. Quelle: Eigene Zusammenstellung.

2. Seenotrettung im internationalen Recht

Wenn in dem Zeitraum 2014 bis dato (26. März 2020) über 20.000 Menschen bei ihrer Flucht über das Mittelmeer ertrunken sind, so stellt sich die Frage nach den Grenzen und Möglichkeiten der Seenotrettung, die im internationalen Recht festgeschrieben sind: Die Pflicht zur Rettung von Schiffbrüchigen ist Ausdruck der Menschlichkeit und in jedem Bereich der See fest verankert. Dies gilt gleichermaßen für Seefahrer*innen, die mehr oder weniger zufällig auf Schiffe treffen, die in Seenot geraten sind, wie für Seefahrer*innen, die sich ganz gezielt auf die Suche nach Schiffbrüchigen begeben, um sie aus Seenot zu befreien. Somit unterliegen auch private Seenotrettungsorganisationen denselben gewohnheitsrechtlichen Verpflichtungen. Sie sind – wie andere Seefahrer*innen auch – an humanitäre Prinzipien der Seenotrettung gebunden (Wissenschaftliche Dienste, Deutscher Bundestag, 2017). Vor über hundert Jahren wurde die völkerrechtliche Verpflichtung zur Seenotrettung im Brüsseler Abkommen zur einheitlichen

Feststellung der Regeln über Hilfeleistung und Bergung in Seenot (1910) kodifiziert. Es folgten weitere Übereinkünfte über die Sicherheit auf See. Diese gehen alle von der Prämisse der völkerrechtlichen Verpflichtung zur Seenotrettung aus, schreiben diese fest und nehmen Präzisierungen vor. Der wichtigste aller internationalen Verträge über die Sicherheit von Handelsschiffen ist das *Safety of Life at Sea*-Übereinkommen (SOLAS), dessen erste Fassung bereits 1914 als Reaktion auf die Katastrophe der *Titanic* festgeschrieben wurde. In den Jahren 1929, 1948, 1960 und 1974 folgten weitere Modifikationen des SOLAS-Übereinkommens. Mit Gründung der *Vereinten Nationen* erfolgte die Etablierung der *International Maritime Organization* (IMO) als UN-Sonderorganisation, die 1948 auf einer internationalen Konferenz in Genf beschlossen wurde. Die Konvention der IMO trat 1958 in Kraft und die neue Organisation kam erstmals im Folgejahr zusammen. Somit erfolgte die offizielle Gründung der IMO, die aktuell 174 Vollmitglieder und weitere assoziierte Mitglieder umfasst, im Januar 1959: „Die Aufgabe der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) als Sonderorganisation der Vereinten Nationen“, so lautet das Mission Statement, „besteht darin, durch Zusammenarbeit eine sichere, umweltverträgliche, effiziente und nachhaltige Schifffahrt zu fördern“.⁴ 1979 wurde das Internationale Übereinkommen über die *Suche und Rettung auf See* (*Search and Rescue*, SAR) auf einer Konferenz in Hamburg verabschiedet. Das Übereinkommen, das darauf abzielte, einen internationalen SAR-Plan zu entwickeln, trat am 22. Juni 1985 in Kraft. Demnach sollte die Rettung von Personen in Seenot – unabhängig davon, wo sich der Unfall ereignet hatte, und unabhängig von der zuständigen SAR-Organisation – gegebenenfalls durch eine Zusammenarbeit zwischen den SAR-Organisationen koordiniert werden. Auch wenn die Verpflichtung zur Seenotrettung gleichermaßen in der maritimen Tradition wie in internationalen Verträgen verankert war, existierte bis zur Verabschiedung des SAR-Übereinkommens kein internationales System für Such- und Rettungsaktionen. In einigen Bereichen existierten Organisationen, die dazu in der Lage waren, effizient Hilfe zu leisten, in anderen Bereichen gab es keine etablierten Organisationen, die im Falle von Seenot schnell handlungsfähig waren. Das SAR-Übereinkommen (1979/1985) verpflichtete die Unterzeichnerstaaten (vor allem Küstenstaaten) dazu, Vorkehrungen für die Bereitstellungen der SAR-Dienste in den Küstengewässern zu treffen. Die Partner*innen werden zudem dazu motiviert, mit ihren Nachbarstaaten Vereinbarungen zu treffen, um sogenannte SAR-Regionen einzurichten, gemeinsame Verfahren festzulegen, Schulungen durchzuführen und Besuche zu vereinbaren. Mit Verabschiedung dieses SAR-Übereinkommens wurden die Weltmeere in 13 Such- und Rettungsgebiete eingeteilt. Für die Unterzeichner-

⁴ <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>.

staaten des SAR-Übereinkommens wurden Such- und Rettungsregionen abgegrenzt, für die sie künftig die Verantwortung übernehmen mussten (Wissenschaftliche Dienste, Deutscher Bundestag, 2016).⁵ Das *Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen* (SRÜ) bzw. die *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) wurde im Dezember 1982 in Jamaika geschlossen und trat 1994 in Kraft. Mit Aufnahme des Artikels 98 wurde eine „Pflicht zur Hilfeleistung“ festgeschrieben:

„1. Jeder Staat verpflichtet den Kapitän eines seine Flagge führenden Schiffes, soweit der Kapitän ohne ernste Gefährdung des Schiffes, der Besatzung oder der Fahrgäste imstande ist, a. jeder Person, die auf See in Lebensgefahr angetroffen wird, Hilfe zu leisten; b. so schnell wie möglich Personen in Seenot zu Hilfe zu eilen, wenn er von ihrem Hilfsbedürfnis Kenntnis erhält, soweit diese Handlungen vernünftigerweise von ihm erwartet werden kann; nach einem Zusammenstoß dem anderen Schiff, dessen Besatzung und dessen Fahrgästen Hilfe zu leisten und diesem Schiff nach Möglichkeit den Namen seines eigenen Schiffes, den Registrierhafen und den nächsten Anlaufhafen mitzuteilen. 2. Alle Küstenstaaten fördern die Errichtung, den Einsatz und die Unterhaltung eines angemessenen und wirksamen Such- und Rettungsdienstes, um die Sicherheit auf und über der See zu gewährleisten; sie arbeiten erforderlichenfalls zu diesem Zweck mit den Nachbarstaaten mittels regionaler Übereinkünfte zusammen“.

Dieser Artikel 98 lässt keinen Zweifel daran, dass jede*r Kapitän*in dazu verpflichtet ist, Schiffbrüchigen Hilfe zu leisten. Somit unterscheidet das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen nicht zwischen der Seenotrettung durch staatliche und jener durch private Schiffe. Auch wenn die Art der Hilfestellung nicht präzise definiert wird, so besteht das Ziel der Seenotrettung dennoch darin, die Lebensgefahr effektiv zu beenden (Wissenschaftliche Dienste, Deutscher Bundestag, 2017). 2004 erfolgte eine wichtige Präzisierung in Bezug auf den „sicheren Ort“: Im neuen Absatz 1.1 der Regel V/33 des SOLAS-Übereinkommens, angenommen mit EntschlieÙung MSC.153 (78), sowie im Absatz 3.1.9. der Anlage zum SAR-Übereinkommen, angenommen mit EntschlieÙung MSC.155 (78), wurde festgeschrieben,

„dass in jedem Fall innerhalb eines vernünftigen Zeitraums ein sicherer Ort zur Verfügung gestellt“ werden müsse. Auch sei beabsichtigt, „dass die Verantwortung für die Bereitstellung eines sicheren Ortes oder für die Gewährleistung, dass ein solcher Ort bereitgestellt wird, der Vertragsregierung zukommt, die für den Such- und Rettungsbe- reich zuständig ist, in dem die Überlebenden aufgenommen wurden“ (Bekanntmachung der IMO EntschlieÙung MSC 167 [78]).

Mit Aufnahme dieses Passus wurde die internationale Pflicht zur Seenotrettung dahingehend konkretisiert, dass sich Seenotrettung nicht darauf beschränken

⁵ Siehe auch [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx).

darf, den nächstgelegenen sicheren Hafen anzufahren. Vielmehr müsse die jeweilige Vertragsregierung sicherstellen, dass innerhalb kürzester Zeit ein sicherer Ort zur Verfügung steht. Eine Präzisierung des „sicheren Ortes“ erfolgte 2009 in dem Sinne, dass es sich um einen Ort handeln müsse, an dem „die Rettungsmaßnahmen als beendet“ betrachtet werden können, „an dem das Leben der Überlebenden nicht mehr weiter in Gefahr [ist] [...] und an dem ihre menschlichen Grundbedürfnisse (wie zum Beispiel Nahrung, Unterkunft und medizinische Bedürfnisse) gedeckt werden können“ (Verkehrsblatt, 2009). Auch müsse es sich um einen Ort handeln, „von dem aus Vorkehrungen für den Transport der Überlebenden zu ihrem nächsten oder endgültigen Bestimmungsort getroffen werden können“ (ebd.). Die hier erwähnten internationalen Abkommen sprechen eine klare Sprache und verpflichten die Küstenstaaten und die Flaggestaaten der Schiffe zur Seenotrettung (Klepp, 2011, 39 ff.).

3. Seenotrettung versus Militarisierung der EU-Außengrenzen

Seit Beginn der Seefahrt existiert die Verpflichtung zur Seenotrettung als alte maritime Pflicht zur Hilfeleistung. Die Pflicht zur Seenotrettung gehört „als älteste und bedeutendste Verpflichtung des Seerechts und Bestandteil guter alter Seemannstradition zum Völkergewohnheitsrecht“ (Vogel, 2019, 149). Unterscheiden lassen sich Maßnahmen der staatlichen Seenotrettung von jenen der zivilen Seenotrettung.

3.1 Staatliche Seenotrettung

Operation *Mare Nostrum* (18. Oktober 2013 bis 31. Oktober 2014)

Blicken wir einige Jahre zurück, so war Italien *das* Land, das sehr umfassend Seenotrettung im Mittelmeer betrieben hat: Auslöser der staatlichen Seenotrettung war eine Katastrophe, die sich am 3. Oktober 2013 eine halbe Seemeile vor der Küste von Lampedusa ereignete: Ein rostiger libyscher Fischkutter kenterte, da dessen Motor kurz vor Erreichen der Küste von Lampedusa ausgefallen war. An Bord befanden sich mehr als 500 Flüchtlinge, darunter zahlreiche Frauen und Kinder, viele von ihnen aus Eritrea und Somalia. Bei dieser Katastrophe starben mindestens 373 Menschen. Dies veranlasste die italienische Regierung dazu, sich in Sachen Seenotrettung zu engagieren. Sie startete die Operation *Mare Nostrum*. Schiffe der Küstenwache und Kriegsmarine, Hubschrauber und Aufklärungsflugzeuge überwachten fortan ein Seegebiet im Mittelmeer, das bis 160 Seemeilen vor die libysche Küste reichte. Monatlich kostete diese Mission circa 9,3 Millionen Euro. Die EU war nicht dazu bereit, sich an diesen Kosten zu beteiligen. In diesem Zeitraum wurden circa 150.000 bis 160.000 Flüchtlinge vor dem

Tod durch Ertrinken im Mittelmeer gerettet (Rüb, 2019). Nachdem sich abzeichnete, dass die EU nicht dazu bereit war, *Mare Nostrum* zu unterstützen, wurde diese Operation eingestellt.

Operation Triton (1. November 2014 bis 1. Februar 2018)

Das europäische Folgeprojekt firmierte unter dem Namen *Triton*. Dessen Ziel bestand jedoch gar nicht in der Seenotrettung, sondern im Schutz und in der Überwachung der EU-Außengrenzen und im Kampf gegen sogenannte Schleuserbanden. Obwohl *Triton* ein europäisches Projekt zur Sicherung der EU-Außengrenzen war, verfügte diese Mission nur über ein Drittel des Volumens (2,9 statt 9,3 Millionen Euro) und folglich über deutlich weniger Schiffe und Flugzeuge als das Vorgängerprojekt. Auch das Operationsgebiet hatte eine geringere Reichweite und erstreckte sich bis 30 Seemeilen vor der Küste von Sizilien und Lampedusa. Der damals amtierende italienische Innenminister, Angelino Alfano (Nuovo Centrodestra), brachte zum Ausdruck, dass der Einflussbereich der Operation *Triton* kategorisch festgelegt sei: „30 Seemeilen vor der italienischen Küste endet Europa, bis dahin helfen wir. Dahinter befinden sich die internationalen Gewässer und dort gilt das internationale Seerecht“ (zit. n. Hoffmann, 2015). *Triton* war eine Mission der europäischen Agentur *Frontex* und sollte im Auftrag der EU die EU-Außengrenzen in Italien sichern. Der Übergang von *Mare Nostrum* zu *Triton* und die damit verbundene territoriale Einschränkung der überwachten Gebiete führte dazu, dass mehr Menschen im Mittelmeer ertranken. Als Reaktion darauf erfolgte am 23. April 2015 ein Beschluss der Staats- und Regierungschefs der EU, die Mittel für die Mission *Triton* um 26,25 Millionen Euro zu erhöhen. Aufgrund der besseren finanziellen Ausstattung wurde das Operationsgebiet im Mai 2015 auf 138 Seemeilen südlich von Sizilien ausgedehnt.

EUNAVFOR MED Operation Sophia (22. Juni 2015 bis 31. März 2020)

Ergänzt wurde *Triton* im Juni 2015 durch EUNAVFOR MED Operation *Sophia* (bis zum 26. Oktober 2015: EUNAVFOR MED (*European Union Naval Force – Mediterranean*)). Diese Operation vollzog sich in verschiedenen Phasen, die auf der offiziellen Website wie folgt dargestellt werden: „Die erste [Phase; G.H.] besteht in der Entsendung von Truppen zum Aufbau eines umfassenden Verständnisses der Schmuggelaktivitäten und -methoden, und diese Phase ist nun abgeschlossen; Phase zwei sieht das Aufbringen, die Durchsuchung, die Beschlagnahme und die Umleitung von Schmugglerschiffen auf hoher See unter den im geltenden Völkerrecht vorgesehenen Bedingungen vor. Diese Tätigkeit wird auf die Territorialgewässer ausgedehnt, sobald eine geltende Resolution des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen (UNSCR) und die Zustimmung des

betroffenen Küstenstaats vorliegt; in der dritten Phase wird diese Tätigkeit weiter ausgedehnt, bis hin zum Ergreifen operativer Maßnahmen gegen Schiffe und damit verbundene Vermögenswerte, die im Verdacht stehen, für Menschen-smuggel oder Menschenhandel innerhalb des Hoheitsgebiets der Küstenstaaten verwendet zu werden. Auch hier gilt der notwendige rechtliche Rahmen, der durch die Resolution des VN-Sicherheitsrates und nach Zustimmung der Küstenstaaten geschaffen wurde; die vierte und letzte Phase schließlich besteht aus dem Rückzug der Truppen und dem Abschluss der Operation.“⁶ Auf der offiziellen Seite wird darauf hingewiesen, dass der Europäische Rat beurteilen müsse, ob die Bedingungen für den Übergang zwischen den einzelnen Phasen erfüllt seien. Mit Blick auf die rechtliche Seite werde stets das Völkerrecht eingehalten, auch die Menschenrechte, das humanitäre Recht und das Flüchtlingsrecht. Respektiert werde auch der Grundsatz des „Non-Refoulement“; demzufolge darf keiner der Unterzeichnerstaaten der *Genfer Flüchtlingskonvention* (GFK) einen Flüchtling „auf irgendeine Weise über die Grenzen von Gebieten ausweisen oder zurückweisen, in denen sein Leben oder seine Freiheit wegen seiner Rasse, Religion, Staatsangehörigkeit, seiner Zugehörigkeit zu einer bestimmten sozialen Gruppe oder wegen seiner politischen Überzeugung bedroht sein würde“ (GFK, Art. 33). Der Rat der Europäischen Union stellte am 8. März 2020 eine Infografik bereit, überschrieben mit „EU Mediterranean Operations 2015–2020“. Demnach wurden durch die EU-Operationen *Indalo* (91.591), *Themis* (264.153), *Sophia* (44.916) und *Poseidon* (127.993) in dem Zeitraum von fünf Jahren insgesamt 528.653 Menschenleben gerettet (Rat der Europäischen Union, 2020). Ungeachtet dieser durch *Frontex* betriebenen Operationen im Mittelmeer, die erklärtermaßen primär dem Schutz der EU-Außengrenzen und der Bekämpfung von Schleppern dienten, ertranken in den Jahren 2014 bis 2020 nach Angaben der IOM mehr als 20.000 Menschen im Mittelmeer (Zeit Online, 06.03.2020). Nachdem die italienische Mission *Mare Nostrum* Ende Oktober 2014 eingestellt wurde, verschärfte sich die humanitäre Katastrophe, da keine staatliche Mission explizit die Seenotrettung als Ziel verfolgte. Vor diesem Hintergrund gewannen Solidarität und zivile Seenotrettung an Bedeutung. Wie von den EU-Außenministern beschlossen, wird EUNAVFOR MED Operation *Sophia* zum 31. März 2020 eingestellt. An deren Stelle tritt „eine neue, ganz andere Operation“ (Villa, 2020), die das Ziel verfolgt, einen angeblichen (u. a. von Matteo Villa in einer empirischen Studie widerlegten) Pull-Faktor zu vermeiden: Einige Politiker*innen argumentieren, dass jede Form der Seenotrettung dazu führe, Migrant*innen und Flüchtlinge zu einer Flucht aus Libyen zu ermutigen. Die neue Operation

⁶ Eigene Übersetzung; <https://www.operationsophia.eu/about-us/>; Deutsche Gesellschaft für die Vereinten Nationen e. V., 2016.

soll sich auf den Osten Libyens (Cyrenaika) konzentrieren – und damit auf eine Küstenregion, wo es äußerst unwahrscheinlich ist, dass die *Frontex*-Schiffe auf Flüchtlinge in überfüllten Schlauchbooten treffen könnten. Somit wird die Nachfolge-Operation von *Sophia* nicht nur einen marginalen, sondern faktisch gar keinen Beitrag zur Seenotrettung leisten. Hinzu kommt die Ankündigung, dass diese Operation ausgesetzt würde, sobald es Anzeichen dafür gebe, dass sie als Pull-Faktor wirke.

3.2 Solidarität und zivile Seenotrettung (seit 2015)

In dem Maße, in dem sich die staatliche Seenotrettung auf dem Rückzug befand, gewann die zivile Seenotrettung⁷ in einer Phase der humanitären Katastrophe an Bedeutung. Einzelpersonen oder Aktivist*innen aus der Zivilgesellschaft schlossen sich zusammen, gründeten Vereine, sammelten Spenden, initiierten Crowdfunding-Kampagnen und gründeten Organisationen wie *Sea-Watch*, *Sea-Eye*, *Pro Activa Open Arms*, *Mission Lifeline*, *SOS Méditerranée/Ärzte ohne Grenzen* oder *Jugend Rettet*. Seit 2015/16 trugen diese Organisationen maßgeblich dazu bei, Menschenleben im Mittelmeer zu retten (Biermann, Polke-Majewski, Steffen, Venohr, 2017).

Initiative	Anzahl der im Mittelmeer Geretteten
Sea-Watch	37.000
Sea-Eye Alan Kurdi	über 15.000
Pro Activa Open Arms	60.515
Mission Lifeline	1.019
SOS Méditerranée/MSF	30.896 ⁸
Jugend Rettet	mehr als 14.000 ⁹

Abb. 3 Durch zivile Seenotrettung gerettete Flüchtlinge. Quelle: Eigene Zusammenstellung basierend auf Informationen der NGOs (jeweilige Websites)¹⁰.

⁷ Ein Überblick über zivile Seenotrettungsschiffe und einsatzfähige, aber blockierte Schiffe, findet sich unter <https://seebruecke.org/startseite/freetheships/>.

⁸ <https://sozialemenschenrechtsstiftung.org/aktuelles.html>; Jahresrückblick von SOS Méditerranée).

⁹ Nach Angaben von *Jugend Rettet* schlüsselt sich die Anzahl der Geretteten wie folgt auf: 2016: Mission Solidarity: 1.388 Gerettete; Mission Equality: 140; Mission Responsibility: 1.454; Mission Humanity: 131; Mission Unity: 423; Mission Dignity: 2.733; Mission Diversity: 393; 2017: Mission De Maizière: 110; Mission von der Leyen: 410; Mission Sebastian Kurz: 2.147; Mission Leggeri: 466; Mission Mogherini: 2.921; Mission Hirsi Jamaa: 611; Mission Donald Tusk: 603; Mission Avramopoulos: 3.773; letzte Mission [ohne Namen]: keine Geretteten.

¹⁰ <https://sea-watch.org/das-projekt/ueber-uns/>; <https://twitter.com/seaeyeorg>; <https://www.openarms.js/en/our-missions> (zwischen September 2015 und Januar 2020); <https://mission-lifeline.de/faq/>.

Sea-Watch

Im Mai 2015 wurde der Verein *Sea-Watch* von Frank Dörner, Harald Höppner und anderen Aktivist*innen gegründet. Sie kauften einen alten Kutter, den sie für den Einsatz zur Seenotrettung umbauten. Seit Juni 2015 sind Schiffe der *Sea-Watch* im Mittelmeer zwischen Libyen und Italien unterwegs (FAZ, 07.12.2018).¹¹

Sea-Eye¹²

2015 gründete der Regensburger Michael Buschheuer den Verein *Sea-Eye*. Der Verein kaufte einen ehemaligen Fischkutter und baute ihn zu einem hochseetauglichen Schiff (*Sea-Eye*) um, das sich für die Seenotrettung eignete. Auch das Schiff *Seefuchs* wird seit März 2017 zur Seenotrettung eingesetzt. Zu den Unterstützer*innen des Vereins gehören die Evangelische Kirche Deutschland, das Mennonitische Hilfswerk und das Erzbistum München und Freising. Kardinal Reinhard Marx (ehem. Präsident der Kommission der Bischofskonferenzen der Europäischen Gemeinschaft und Vorsitzender der Deutschen Bischofskonferenz von 2014 bis März 2020) veranlasste Anfang 2019 eine Unterstützung der *Sea-Eye* durch Überweisung von 50.000 Euro aus Mitteln des Erzbistums. Während die *Seefuchs* an eine spanische NGO verschenkt wurde, kam auch das neue gekaufte Rettungsschiff *Alan Kurdi* im Mittelmeer zum Einsatz (Der Spiegel, 10.02.2019). Benannt wurde dieses Schiff nach dem toten Flüchtlingsjungen Alan Kurdi, dessen Leiche im September 2015 in der Türkei an Land gespült wurde. Der Vater des ertrunkenen kurdischen Jungen, von dem die Aussage „Mein Junge darf niemals vergessen werden“ stammt, taufte das ehemalige Forschungsschiff auf den Namen seines Sohnes.

Pro Activa Open Arms¹³

Als Inhaber der Rettungsfirma *Pro-Activa Serveis Aquàtics* begann Òscar Camps (Downer, 2019) im Spätsommer 2015 im Zuge der Fluchtmigration mit der Rettung von Flüchtlingen, die sich im Küstengewässer der griechischen Insel Lesbos befanden. Òscar Camps begründete mithilfe einer Crowdfunding-Kampagne eine NGO. Camps und weitere Aktivist*innen betreiben die Schiffe *Open Arms*, *Golfo* (ein ehemaliger Trawler), *Azzurro* und *Astral* (eine ehemalige Segeljacht).

¹¹ Siehe auch <https://sea-watch.org>.

¹² <https://sea-eye.org>.

¹³ <https://www.openarms.es/en>.

Mission Lifeline¹⁴

Hervorgegangen aus dem sogenannten Dresden-Balkan-Konvoi, der im Oktober 2015 Spenden für Menschen auf der Balkanroute sammelte, wurde im Mai 2016 der Verein *Mission Lifeline* von Axel Steier und weiteren Aktivist*innen gegründet. Seit April 2016 plant der Verein den Einsatz eines Rettungsschiffes auf dem Mittelmeer. 2017 wurden zum Ankauf des Schiffes *Sea-Watch 2* Spenden in Höhe von 200.000 Euro gesammelt; das durch Spenden erworbene Schiff fuhr unter dem Namen *Lifeline*. Dieses Schiff wurde beschlagnahmt. Bis Oktober 2018 sammelten die Aktivist*innen erneut Spenden (475.000 Euro), unter anderem mit Hilfe der Katholischen Kirche und der Band *Die Fantastischen Vier* (Weinberg, 2018).

SOS Méditerranée¹⁵

Im Mai 2015 wurde *SOS Méditerranée* als Reaktion auf die Einstellung der italienischen Mission *Mare Nostrum* als Seenotrettungsorganisation gegründet. Ihre Gründer*innen waren der Kapitän Klaus Vogel (Lobenstein, 2016) und die Menschenrechtsaktivistin Sophie Beau. *SOS Méditerranée* kooperiert seit 2016 mit *Ärzte ohne Grenzen*. Bei den Seenotrettungsoperationen kamen die Boote *Aquarius* und *Ocean Viking* zum Einsatz. Nach Angaben von *SOS Méditerranée* wurden seit Februar 2016 circa 30.000 Menschen vor dem Ertrinken im Mittelmeer gerettet. Die Flüchtlinge befanden sich in den meisten Fällen in seeuntauglichen Schlauchbooten vor der Küste Libyens. Aufgenommen wurden auch Flüchtlinge von anderen Seenotrettungsschiffen, von Handels- und Marineschiffen. Koordiniert wurden die Rettungseinsätze von der staatlichen italienischen Seenotrettungsleitstelle *MRCC Rom*. Ab Februar 2016 fuhr *SOS Méditerranée* Einsätze mit dem Rettungsschiff *Aquarius*, vor allem im Mittelmeer zwischen Libyen und Italien. Im Dezember 2018 verkündete die Organisation, sie werde den Einsatz wegen des politischen Drucks beenden. Verena Papke, Geschäftsführerin von *SOS Méditerranée Deutschland*, begründet dies wie folgt: „Wir haben den Höhepunkt der Kriminalisierung von humanitärer Hilfe auf See erreicht. Dass wir jetzt dazu gezwungen sind, den Betrieb der *Aquarius* einzustellen, während europäische Mitgliedsstaaten ihrer Verantwortung, Menschen im Mittelmeer zu retten, nicht gerecht werden, ist ein Armutszeugnis für Europa“.¹⁶

¹⁴ <https://mission-lifeline.de>.

¹⁵ <https://sosmediterranee.de>.

¹⁶ <https://sosmediterranee.de/press/um-baldmoeglichst-ins-rettungsgebiet-zurueckkehren-zu-koennen-beendet-sos-mediterranee-den-einsatz-mit-der-aquarius/>. (Hervorhebung G. H.)

Jugend Rettet¹⁷

2015 wurde der Verein *Jugend Rettet* von Jakob Schoen, Lena Waldhoff und weiteren Aktivist*innen gegründet. Der Zweck des Vereins besteht laut Satzung in einer Förderung der Hilfe für Flüchtlinge und Förderung der Rettung aus Lebensgefahr. Das Schiff, die *Iuventa*, konnte aufgrund der Zuwendung einer Kreuzberger Kinderstiftung in Höhe von 150.000 Euro gekauft werden. Im Laufe eines Jahres (Juli 2016 bis August 2017) rettete die Crew mehr als 14.000 Flüchtlinge in Seenot.

4. Kriminalisierung solidarischen Handelns

Zivile Seenotrettung leistete in der Vergangenheit – und leistet weiterhin – einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der humanitären Katastrophe, die sich seit einigen Jahren im Mittelmeer ereignet. Aktivist*innen und Ehrenamtliche, die gemäß einer alten maritimen Tradition solidarisch handeln und Schiffbrüchige retten, werden von staatlichen und nicht-staatlichen Akteuren kriminalisiert.

4.1 Die Kampagne der Identitären: *Defend Europe*

Die Geschichte der privaten Seenotrettung ist zugleich eine Geschichte ihrer Kriminalisierung, unter anderem vorangetrieben durch eine Kampagne der rechtsextremen *Identitären Bewegung* (IB). Diese initiierte 2017 ein Crowdfunding und konnte – unterstützt durch die *Alt-Right*-Bewegung in den USA – eine Aktion im Mittelmeer starten, die sich in erster Linie gegen die zivile Seenotrettung richtete. Mit ihrer Kampagne *Defend Europe* erteilte die IB den Rettungsschiffen der NGOs, die auf dem Mittelmeer unterwegs waren, eine Kampfankündigung. Zudem ist es der IB gelungen, die Position, es handele sich bei den Aktivist*innen der privaten Seenotrettung um Kriminelle, die zusammen mit den Schleppern ihr Unwesen im Mittelmeer treiben, medial zu verbreiten (Hentges, 2018). Das Schiff der IB, die *C-Star*, wurde im Juli 2017 gechartert und verließ unter mongolischer Flagge den Hafen von Dschibuti. Die *C-Star* erreichte schließlich am 5. August 2017 das Mittelmeer nördlich von Libyen, um dann wieder in Richtung tunesische Küste abzdrehen. Einige Tage lang – vom 11. bis zum 17. August – fuhr die *C-Star* Patrouillen vor der libyschen Küste, umkreiste die NGO-Schiffe von *Ärzte ohne Grenzen* und *SOS Méditerranée*, beschallte sie mit Radiobotschaften und verteilte Flugblätter in mehreren Sprachen, die an die libysche Bevölkerung gerichtet waren. Diese wurde dazu aufgefordert, *Defend Europe* bei ihrer Mission der Bekämpfung der „Invasion aus Subsahara“ zu unterstützen. Am Abend des 17. August 2017 erreichte das Schiff der Identitären

¹⁷ <https://jugendrettet.org/de/>.

die Küste von Malta. Unter dem Banner „Mission Accomplished“ fand nach Ende der Aktion, am 18. August, eine internationale Pressekonferenz in Lyon statt.¹⁸ Die Kampagne wurde als unbestreitbarer und totaler Erfolg zelebriert. Zugleich handele es sich um einen politischen Erfolg, einen Medienerfolg und einen Erfolg im Aktivismus, so die Quintessenz der Auswertung der IB. Die Aktivist*innen der *Génération Identitaire* verwiesen auf den Rückgang der Flüchtlingszahlen im Mittelmeer (von 30.500 seit dem 1. Juli 2016 auf 13.500 seit dem 1. Juli 2017) und führten diese Tendenzen auf ihre Aktivitäten zurück.

4.2 Kriminalisierung der zivilen Seenotrettung durch das *Dekret Salvini*

Die NGOs *Sea-Watch*, *Sea-Eye*, *Pro Activa Open Arms*, *Mission Lifeline*, *SOS Méditerranée*/ *Ärzte ohne Grenzen* und *Jugend Rettet* machten immer wieder die Erfahrung, dass sie – nachdem sie Schiffbrüchige an Bord genommen hatten – keinen „sicheren Hafen“ finden konnten. Ohne Einfahrterlaubnis waren die Rettungsschiffe mit zahlreichen Flüchtlingen an Bord häufig tage- und wochenlang auf dem Mittelmeer unterwegs. Immer wieder wurden die Kapitän*innen und die Crew dazu aufgefordert, die geretteten Flüchtlinge der Küstenwache Libyens zu übergeben. Die Überstellung der Geretteten an die libysche Küstenwache war für die Retter*innen keine Option, denn im internationalen Seerecht ist festgeschrieben, dass die Schiffbrüchigen an einen „sicheren Ort“ gebracht werden müssen. Die Lebenssituation in den libyschen Internierungslagern wurde – unter anderem in der diplomatischen Korrespondenz – mit KZ-ähnlichen Zuständen verglichen; diese können daher keineswegs als „sicherer Ort“ betrachtet werden (Hentges, 2019, 53–59). In diesen „Arbeitslagern unter Sklaverei ähnlichen Bedingungen“ (BAMF, 2019, 8) kann keine Versorgung der geretteten Flüchtlinge garantiert werden. Im Gegenteil: Die dort internierten Flüchtlinge sind Gewalt, Folter, Menschenhandel, Zwangsarbeit und Exekutionen ausgesetzt (Hentges, 2019 und Hentges, 2013). Frauen werden regelmäßig vergewaltigt, Erwachsene und Kinder, die nicht arbeitsfähig sind, werden getötet. Häufig versuchen die Sklavenhändler bei den Familien der Internierten Lösegeld zu erpressen. Während die Familienangehörigen zuhören müssen, werden die internierten Opfer gefoltert (Abtrennen von Fingern oder Gliedmaßen) oder vergewaltigt. Erfolgt keine Zahlung des Lösegelds, werden die Opfer ermordet (BAMF, 2019, 3, 8). Nach Angaben des Sonderbeauftragten des UNHCR für das zentrale Mittelmeer werden in Libyen internierte Menschen auch für den Bürgerkrieg zwangsrekrutiert (Die Zeit, 17.01.2020). In Libyen leben derzeit 650.000 Migrant*innen und 43.000 Flüchtlinge, von denen sich circa 3.000 Menschen in Internierungslagern befinden, so die Angaben des UNHCR.

¹⁸ <https://www.facebook.com/DefendEuropeID/videos/170392376842690/> (Deutsch ab Minute 14:34).

Der ehemalige italienische Innenminister Matteo Salvini (Lega Nord) brüstete sich damit, dass die italienischen Häfen für die zivile Seenotrettung verschlossen seien. Um dies zu unterstreichen, erließ er ein nach ihm benanntes Sicherheitsdekret. Dieses *Dekret Salvini* stellte die Rettung von Migrant*innen auf dem Mittelmeer unter Strafe. In Zukunft müssen private Schiffe, die ohne Erlaubnis in das italienische Hoheitsgewässer fahren, zwischen 10.000 und 50.000 Euro Strafe zahlen. Diese Strafe sei von dem Kapitän, dem Schiffsbetreiber und dem Besitzer des Schiffes zu entrichten. Da die Verfassungsmäßigkeit des Sicherheitsdekrets infrage gestellt worden war, wurde es mit Verzögerung im Juni 2019 vom Parlament verabschiedet (Tagesspiegel, 11.06.2019). Jedoch: Die UNO und NGOs bringen deutlich zum Ausdruck, dass dieses Dekret gegen die Menschenrechte verstößt. Die UNO kritisierte, dass es das „ausländerfeindliche Klima gegen Migranten“ vorantreibe; zudem trage es zur Kriminalisierung von Hilfsorganisationen bei. Ein solcher Ansatz widerspreche dem allgemeinen Völkerrecht und den internationalen Menschenrechtsnormen, so die Kritik des UN-Menschenrechtsbüros. Solche Sicherheitsdekrete trügen dazu bei, den Menschenhandel zu verstärken (Die Zeit, 12.06.2019). So heißt es in einer Stellungnahme des UN-Menschenrechtsbüros: „Wir sind auch besorgt über die anhaltenden Verleumdungskampagnen gegen zivilgesellschaftliche Organisationen, die sich an Such- und Rettungsaktionen im Mittelmeer beteiligen, sowie über die Kriminalisierung der Arbeit von Migrant*innenrechtsverteidiger*innen, die in Italien immer weitverbreitet ist“, erinnerten UN-Experten. Die italienische Regierung habe es unter anderem fast unmöglich gemacht, dass NGO-Schiffe weiterhin Migrant*innen im Mittelmeer retten, sagten sie. Dies hat dazu geführt, dass mehr Migrant*innen ertrinken oder vermisst werden. ‚Leben zu retten ist kein Verbrechen. Der Schutz der Menschenwürde ist kein Verbrechen. Akte der Solidarität und Menschlichkeit sollten nicht strafrechtlich verfolgt werden‘, betonten die Experten“.¹⁹

4.3 Strafrechtliche Verfolgung durch die italienische Regierung

Iuventa

Während die Identitären mit ihrer Kampagne *Defend Europe* für Aufsehen sorgten, wurde die *Iuventa* am 2. August 2017 festgesetzt und von der italienischen Polizei und Küstenwache beschlagnahmt. Heute liegt das Rettungsschiff im Hafen von Trapani in der Nähe von Palermo (Sizilien). Der Kapitänin des Einsatzes, Pia Klemp, und den zehn Mitgliedern der Crew wurde Beihilfe zur illegalen Einreise vorgeworfen. Klemp und ihrer Crew droht eine Gefängnisstrafe von bis

¹⁹ United Nations Human Rights Office of the High Commissioner: Legal changes and climate of hatred threaten migrants' rights in Italy, say UN experts (21.11.2018) [eigene Übersetzung]; <https://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=23908&LangID=E>.

zu zwanzig Jahren und pro geretteter Person eine Geldstrafe in Höhe von 15.000 Euro (Dernbach, 2019; European Center for Constitutional and Human Rights). Die Staatsanwaltschaft in Trapani legte Materialien vor – unter anderem wenige Filmminuten von *Reuters* – und erhob den Vorwurf, die *Iuventa* habe nicht etwa Flüchtlinge in Seenot vor dem Ertrinken gerettet, sie habe diese vielmehr bei ruhiger See von den Schleppern übernommen. Migrant*innen seien von intakten Booten übernommen worden; die Schlepper seien mit den Booten zurückgefahren, auch seien leere Boote zu einem Schlepper zurückgebracht werden.

Jugend Rettet wies diese Vorwürfe der Staatsanwaltschaft zurück. Unterstützt wurde die Crew von *Jugend Rettet* durch Forscher*innen und Künstler*innen des Kollektivs *Forensic Oceanography*, die solche und ähnliche Fälle von Seenotrettung im Mittelmeer analysieren.²⁰ Unter dem Titel *Blaming the Rescuers. The Juventa Case* präsentierte das Kollektiv *Forensic Oceanography* seine Recherchen auf der *Biennial Manifesta* in Palermo im Juni 2018.²¹ Die Recherchen des Kollektivs widersprachen den Vorwürfen der Staatsanwaltschaft; sie montierten Aufnahmen der Helmkameras der Crews, Notizen aus Logbüchern, Zeugenaussagen und Satellitenaufnahmen zu einem beeindruckenden Film. Das Rechercheprojekt kam zu dem Ergebnis, dass die Crew der *Iuventa* weder leere Boote an die Schlepper zurückgegeben noch mit Personen aus diesem Umfeld kommuniziert habe. Die Vorwürfe der Staatsanwaltschaft seien somit unzutreffend (Lorch, 2018). Dessen ungeachtet entschied der *Oberste Kassationsgerichtshof* in Rom, die Beschlagnahmung der *Iuventa* sei rechtskräftig (European Center for Constitutional and Human Rights). Die NGO *Jugend Rettet* rechnet mit einer halben Million Anwalts- und anderen Kosten des Verfahrens. Die Gruppe *Solidarity at Sea* sammelt Spenden, um die Anwaltskosten zu bestreiten und informiert über die humanitäre Katastrophe an den EU-Außengrenzen. Im Laufe des Sommers 2017 konnten die privaten Schiffe der Seenotrettung nicht mehr tätig werden. Schiffbrüchige wurden nicht mehr vor dem Ertrinken gerettet. Die italienische Küstenwache blieb in den italienischen Hoheitsgewässern. Notrufe von Ertrinkenden an die italienische Seenotleitzentrale bleiben folgenlos. Die Kulturanthropologin Sabine Hess hat diese Ignoranz gegenüber Menschenleben auf den Punkt gebracht: „Man muss sich das so vorstellen, dass hier ein Notruf getätigt wird und es kommt kein Notarztwagen.“ Italien nutze die Kriminalisierung der Seenotrettung, um gegen die europäische Flüchtlingspolitik zu demonstrieren (Hennig, 2018).

²⁰ <https://forensic-architecture.org/investigation/the-seizure-of-the-iuventa>.

²¹ <https://blamingtherescuers.org/iuventa/>.

Sea-Watch 3

Der Fall der Kapitänin der *Sea-Watch 3*, Carola Rackete, ist ein weiteres prominentes Beispiel für die Kriminalisierung der privaten Seenotrettung: Nachdem das Rettungsschiff *Sea-Watch 3* 53 Flüchtlinge vor der libyschen Küste vor dem Ertrinken gerettet hatte, kreuzte das Schiff 17 Tage im Mittelmeer. Die italienische Regierung hatte das Anlaufen der Insel Lampedusa untersagt. Auch der Versuch der Kapitänin, über den Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte zu erwirken, dass Italien die Hafeneinfahrt gestattet, scheiterte. Die Richter lehnten den Antrag von Rackete ab, Italien dazu zu zwingen, der *Sea-Watch* die Hafeneinfahrt zu erlauben. Sie begründeten dies damit, dass sich die *Sea-Watch* oder seine Passagier*innen nicht in einer Notlage befänden. Nur in einem solchen Fall bestehe das seerechtlich anerkannte Recht, einen Nothafen anzulaufen.²² Die vierzig Flüchtlinge, die sich an Bord befanden, hatten gesundheitliche Probleme, waren erschöpft und es war zu befürchten, dass sich einige das Leben nehmen könnten, so Rackete. In dieser ausweglosen Situation steuerte die Kapitänin Lampedusa an, durchbrach das Verbot der Anlandung eines italienischen Hafens, sodass die Flüchtlinge dort an Land gehen konnten. Bei dem Einfahren in den Hafen hatte sie – nach eigenen Angaben versehentlich – ein Schiff der *Guardia di Finanza*, welches die *Sea-Watch 3* an der Hafeneinfahrt hindern wollte, an der Mole eingeklemmt. Die italienische Staatsanwaltschaft leitete ein Ermittlungsverfahren gegen sie ein. Vorgeworfen wurden ihr ein Verstoß gegen die Sperrung des Hafens und – wegen des Einlaufens in italienische Hoheitsgewässer – eine Straftat, die mit bis zu 50.000 Euro Geldbuße geahndet werden kann. Die Kollision mit dem Schnellboot der *Guardia di Finanza* wurde als Gewaltanwendung gegen ein Kriegsschiff gewertet – diese Straftat kann mit bis zu zehn Jahren Haft geahndet werden.

Wenige Tage nach Verhängung des Hausarrests und nach dem Verhör entschied die zuständige Richterin, Carola Rackete wieder freizulassen. In fast allen Punkten folgte die Haftrichterin der Argumentation des Anwalts von Rackete. Die Richterin bestätigte auch, dass das Rettungsschiff *Sea-Watch* nicht illegal in das italienische Hoheitsgewässer gelangt sei. Das Einfahrverbot gelte nur für Schlepper, und dies treffe nicht auf die Crew der *Sea-Watch* zu (Der Spiegel,

²² Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte lehnte den Antrag von Rackete und weiteren Personen auf der *Sea-Watch 3* ab, Italien dazu zu zwingen, die Hafeneinfahrt zu erlauben. Die Richter begründeten dies damit, dass sich das Rettungsschiff oder seine Passagiere nicht in einer Notlage befinden. In einem solchen Fall besteht das seerechtlich anerkannte Recht, einen Nothafen anzulaufen. Da Italien im Falle der *Sea-Watch 3* bereits elf Passagiere an Land gelassen hatte, unter anderem Schwangere und Kinder, hatte der EGMR den Antrag von Rackete u. a. abgelehnt. Die Antragstellerin argumentierte, dass man doch nicht warten könne, bis aus jeder Person an Bord ein Notfall werde. Dieses Argument spielte jedoch, so der EGMR, keine Rolle (Haneke, 2019).

06.07.2019). Die italienische Staatsanwaltschaft erhob gegen diese Entscheidung Einspruch. Im Januar 2020 wurde dieser Einspruch vom obersten italienischen Gericht abgewiesen. Bereits im Dezember 2019 hatte die italienische Justiz die erfolgte Beschlagnahmung der *Sea-Watch 3* wieder aufgehoben (Die Zeit, 17.01.2020). Während Matteo Salvini, ehemaliger Innenminister im Kabinett Conte und ehemaliger stellvertretender Ministerpräsident Italiens, mit drakonischen Maßnahmen gegen die Kapitänin vorging, bestimmt der Artikel 98 des UN-Seerechtsübereinkommens: „Jeder Staat verpflichtet den Kapitän eines seine Flagge führenden Schiffes [...], jeder Person, die auf See in Lebensgefahr angetroffen wird, Hilfe zu leisten [und] so schnell wie möglich Personen in Seenot zu Hilfe zu eilen.“²³

Aquarius

SOS Méditerranée/Ärzte ohne Grenzen waren seit Februar 2016 mit dem Rettungsschiff *Aquarius* zu Rettungseinsätzen unterwegs; sie reagierten somit auf das Versagen der europäischen Staaten bei der Seenotrettung im Mittelmeer. Seit Dezember 2018 liegt die *Aquarius* – als Folge von Kriminalisierung und strafrechtlichen Verfolgungen – in Marseille vor Anker. In dem Zeitraum Februar 2016 bis Dezember 2018 fuhr sie 230 Einsätze der Seenotrettung und rettete 29.523 Menschen das Leben. In den Jahren 2016 bis Ende 2018 war das Rettungsschiff immer wieder Angriffen, Kriminalisierungen und Strafverfolgung ausgesetzt, unter anderem in Zusammenhang mit Aberkennungen der Flaggen: Zunächst fuhr die *Aquarius* unter der Flagge Gibraltars. Die spanische Kronkolonie forderte den Reeder dazu auf, das Schiff nicht als Vermessungsschiff, sondern als Rettungsschiff registrieren zu lassen. Nachdem der Eigentümer dieser Forderung nicht nachkam, entzog Gibraltar der *Aquarius* die Flagge. Als Reaktion auf die Entflaggung wurde das Rettungsschiff in *Aquarius 2* umbenannt und fuhr unter der Flagge Panamas. Dessen Schifffahrtsbehörde teilte jedoch mit, *Aquarius 2* aus dem Schifffahrtsregister löschen zu wollen, denn es gebe Berichte, denen zufolge das Schiff „internationale rechtliche Vorgehensweisen in Bezug auf Migranten und Flüchtlinge missachtet habe“ (zit. n. Die Welt, 24.09.2018). Die italienischen Behörden hatten sich darüber beschwert, das Schiff verletze internationale Vereinbarungen und transportiere gerettete Flüchtlinge nicht zurück in ihren Ausgangshafen. Hintergrund dieses Vorwurfes war, dass die *Aquarius 2* Flüchtlinge aus Pakistan und von der Elfenbeinküste gerettet hatte. Diese Personen hatte sie 28 Seemeilen vor der Küste Libyens an Bord genommen. Die Crew der *Aquarius 2* weigerte sich, die Anweisungen der italienischen Küstenwache zu befolgen. Diese hatte gefordert, die Flüchtlinge der

²³ Dazu zählen auch das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und das Internationale Übereinkommen von 1979 zu Seenotrettung.

libyschen Küstenwache zu übergeben. Infolge dieser Auseinandersetzungen mit den italienischen Behörden verlor *Aquarius 2* Anfang Oktober 2018 auch die Registrierung Panamas. Im November 2018 drohte die Staatsanwaltschaft Catania an, sie wolle *Aquarius 2* beschlagnahmen lassen, denn die Crew habe gefährlichen Giftmüll illegal entsorgt. Die Staatsanwaltschaft warf der *Aquarius* und einem weiteren Schiff vor, zwischen Januar 2017 und Mai 2018 24 Tonnen Müll illegal entsorgt, ohne die potenziell gefährlichen Materialien getrennt zu haben. Unter dem Müll habe sich auch Kleidung von geretteten Migrant*innen befunden, die möglicherweise durch Krankheitskeime infiziert war. Die Staatsanwaltschaft drohte mit Bußgeld in Höhe von 460.000 Euro und kündigte Ermittlungen gegen 24 Personen an (Die Zeit, 20.11.2018; Tagesspiegel, 20.11.2018). Christoph Hempel, Reeder des Schiffs, schätzt diese Anfeindungen, Kriminalisierungen und strafrechtlichen Verfolgungen als „konzertierte Aktion“ ein, gerichtet gegen private Seenotrettung (zit. n. Ernst, 2018). Die *Aquarius 2* war das letzte von insgesamt zehn Schiffen, die im Mittelmeer private Seenotrettung betrieben.

5. Perspektiven solidarischen Handelns

Das internationale Seerecht schreibt die Rettung von Schiffbrüchigen ebenso vor wie die Verpflichtung, die Geretteten an einen „sicheren Ort“ zu bringen, „an dem das Leben der Überlebenden nicht mehr weiter in Gefahr“ ist und wo die „menschlichen[n] Grundbedürfnisse [...] gedeckt werden können“ (Verkehrsblatt, 2009, 64). Insofern handelten (und handeln) die Aktivist*innen der zivilen Seenotrettung in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht. Dessen ungeachtet erlebten und erleben sie weiterhin Kriminalisierung und Strafverfolgung. Kontrovers debattiert wird derzeit die Frage, ob Salvinis Anordnungen zum Anlandeverbot gegen italienisches Recht und auch gegen internationales Seerecht zur Rettung Schiffbrüchiger verstoßen haben, denn das von ihm erlassene Gesetzespaket übersteigt die Kompetenzen des Innenministers und setzt sich über internationale Konventionen hinweg. In Bezug auf das Schiff der italienischen Küstenwache – *Gregoretta* –, auf dem circa 116 Flüchtlinge unter katastrophalen Bedingungen mehrere Tage verbringen mussten, weil Salvini dem Schiff die Anlandung in einen italienischen Hafen verweigert hatte, beginnen demnächst die Ermittlungen gegen Salvini. Ein Gericht in Catania erhob Anklage gegen Salvini wegen „Amtsmissbrauchs“ und „Freiheitsberaubung“ von Flüchtlingen. Der Senat in Rom sprach sich im Februar 2020 mehrheitlich dafür aus, die Immunität Salvinis aufzuheben, sodass die Ermittlungen aufgenommen werden können (Tagesschau, 12.02.2020). Als Reaktion auf die verbalen Anfeindungen und strafrechtlichen Verfolgungen durch die rechtspopulistische italienische Regierung, die faktisch alle privaten Rettungsschiffe lahmgelegt hatte, wurde

auf dem Evangelischen Kirchentag im Dezember 2018 das Bündnis *United4Rescue* auf Initiative der Evangelischen Kirche Deutschland (EKD) aus der Taufe gehoben. Es umfasst über 300 Organisationen und Institutionen der zivilen Seenotrettung. *United4Rescue* gelang es – dank einer groß angelegten Spendenkampagne –, das ehemalige Forschungsschiff *Poseidon* zu ersteigern; dieses Rettungsschiff wird ab dem Frühjahr 2020 im Mittelmeer zum Einsatz kommen und untersteht der NGO *Sea-Watch*.²⁴ Im Februar 2020 wurde das Schiff getauft. Pastor Jens Voß sprach von einem „Zeichen von Menschlichkeit [...] [und] von Solidarität in einer Zeit, in der man in Europa in erster Linie damit beschäftigt ist, sich nach außen abzuschotten“ (Kulms, 2020, o. S.). Eine weitere Perspektive solidarischen Handelns zeigt die Initiative *Seebrücke*²⁵ auf. Unter diesem Dach haben zahlreiche Städte, Gemeinden und Kommunen deutlich gemacht, dass sie selbst einen Beitrag leisten wollen, um Menschen ein sicheres Ankommen zu ermöglichen. Mittlerweile haben sich 141 Städte dem Bündnis *Sichere Häfen* angeschlossen und sich auf die folgenden Forderungen geeinigt: Zu einem sicheren Hafen gehört, dass die Kommune sich mit Menschen auf der Flucht, der Seenotrettung und den Zielen der *Seebrücke* solidarisch erklärt, sich für sichere Fluchtwege ausspricht und für ein Ende der EU-Abschottungspolitik, sodass Menschen nicht mehr auf lebensgefährlichen Routen fliehen müssen. Dazu gehört auch, sich öffentlich gegen eine Kriminalisierung der zivilen Seenotrettung auf dem Mittelmeer einzusetzen und diese aktiv zu unterstützen. Der Katalog der Forderungen umfasst ebenfalls ein Eintreten für staatliche Seenotrettungsmissionen. Des Weiteren plädiert die *Seebrücke* für eine Aufnahme von Menschen auf der Flucht, dafür, kommunales Ankommen und Bleiben zu gewährleisten, sowie für Vernetzung und Transparenz.

Literatur

- BAMF (2019): Länderreport 19 Libyen, Stand 10/2019. Verfügbar unter <https://www.bamf.de/SharedDocs/Anlagen/DE/Behoerde/Informationszentrum/Laenderreporte/2019/laenderreport-19-libyen.html?nn=403794> (abgerufen am 28.04.2020).
- Bekanntmachung der IMO Entschließung MSC 167 (78) des Schiffssicherheitsausschusses über die Richtlinien für die Behandlung von auf See geretteten Personen (angenommen am 20.05.2004). Verfügbar unter https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Nautische_Informationen/Weitere_Informationen/Schifffahrtsvorschriften/Downloads_-Schifffahrtsvorschriften/Internationale_Schifffahrtsvorschriften/Beilage_2009-10.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (abgerufen am 28.04.2020).
- Biermann, K., Polke-Majewski, K., Steffen, T., Venohr, S. (2017): Seenotrettung im Mittelmeer: Weniger Helfer bedeuten mehr Tote. *Die Zeit*, 19.07.

²⁴ EKD-Ratsvorsitzender gratuliert „United4Rescue“ zur Poseidon, 31.01. 2020, <https://www.ekd.de/ratsvorsitzender-bedford-strohm-zur-kauf-der-poseidon-53087.htm>

²⁵ <https://seebruecke.org>.

- Der Spiegel*, 10.02.2019; 06.07.2019, 15–17.
- Dernbach, A. (2019): „Das würde das Ende der zivilen Seenotrettung bedeuten“. *Tagesspiegel*, 04.04.2019.
- Deutsche Gesellschaft für die Vereinten Nationen e. V. (2016): Sicherheitsrat billigt Ausweitung der Operation Sophia vor Libyen (16.06.2016). Verfügbar unter <https://dgvn.de/meldung/sicherheitsrat-billigt-ausweitung-der-eu-operation-sophia-vor-libyen/> (abgerufen am 28.04.2020).
- Die Welt*, 24.09.2018.
- Die Zeit*, 20.11.2018; 12.06.2019; 17.01.2020.
- Downer, S. (2019): Er rettet Leben. *Reader's Digest*. Verfügbar unter <https://readersdigest.de/ch/menschen/helden-des-alltags/item/er-rettet-leben> (abgerufen am 28.04.2020).
- EKD-Ratsvorsitzender gratuliert „United4Rescue“ zur Poseidon (31.01.2020). Verfügbar unter <https://www.ekd.de/ratsvorsitzender-bedford-strohm-zur-kauf-der-poseidon-53087.htm> (abgerufen am 28.04.2020).
- Ernst, A. (2018): Das Ende der privaten Seenotrettung im Mittelmeer. *Neue Zürcher Zeitung*, 07.12.
- European Center for Constitutional and Human Rights (ECCHR): Italien – Seenotrettung – Juventa. Seenotretter*innen unter Druck. Italienische Regierung kriminalisiert Crew der Juventa. Verfügbar unter <https://www.ecchr.eu/fall/seenotretterinnen-unter-druck-italienische-regierung-kriminalisiert-crew-der-juventa/> (abgerufen am 28.04.2020).
- Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 07.12.2018.
- Haneke, A. (2019): Grauzonen im Mittelmeer. *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 03.07.2019.
- Hennig, P. (2018): Ermittlungen gegen private Seenotretter. Verfügbar unter <https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/panorama3/Ermittlungen-gegen-private-Seenotretter,seenotretter938.html> (abgerufen am 28.04.2020).
- Hentges, G. (2013): Universelle Menschenrechte in Zeiten von Frontex. *Erwägen – Wissen – Ethik. Forum für Erwägungskultur*, 24. Jg., H. 2, 220–223.
- Hentges, G. (2018): Die „Identitären“ – eine „Bewegung von rechts“ auf dem Weg in eine andere Republik? in C. Butterwegge, G. Hentges, B. Lösch (Hg.): *Auf dem Weg in eine andere Republik*. Weinheim: Beltz, 76–97.
- Hentges, G. (2019): „Das Recht, Rechte zu haben“. Die Festung Europa und die Aktualität Hannah Arendts. *Blätter für deutsche und internationale Politik*, August, 53–59.
- Hoffmann, K. (2015): Private Schiffe werden zu Flüchtlingsrettern. *Deutschlandfunk*, 05.01.2015.
- Klepp, S. (2011): *Europa zwischen Grenzkontrolle und Flüchtlingsschutz. Eine Ethnographie der Seegrenze auf dem Mittelmeer*. Bielefeld: transcript.
- Kulms, J. (2020): Debatte um Kirchen Schiff zur Flüchtlingsrettung. *Deutschlandfunk*, 20.02.
- Lobenstein, C. (2016): Er hört, wie sie schreien, er sieht, wie sie zittern, er riecht, wie sie stinken. *Die Zeit*, 07.04.
- Lorch, C. (2018): In Seenot. *Süddeutsche Zeitung*, 12.06.
- Marszalek, T. (2017): Fluchtrouten – wie flüchten Menschen nach Europa? in L. Hartwig, G. Mennen, C. Schrappner (Hg.): *Handbuch soziale Arbeit mit geflüchteten Kindern und Jugendlichen*. Weinheim, Basel: Juventa, 144–158.

- Pelzer, M. (2015): Massengrab Mittelmeer. Die Abschottung der EU. *Blätter für deutsche und internationale Politik*, Januar, 13 – 16.
- Rat der Europäischen Union (2020). Verfügbar unter <https://www.consilium.europa.eu/de/infographics/saving-lives-sea-february-2018/> (abgerufen am 28.04.2020).
- Verkehrsblatt (2009), H. 2 [Richtlinien für die Behandlung von auf See geretteten Personen 2009]. Verfügbar unter https://www.bsh.de/DE/THEMEN/Schifffahrt/Nautische_Informationen/Weitere_Informationen/Schifffahrtvorschriften/Downloads_Schifffahrtvorschriften/Internationale_Schifffahrtvorschriften/Beilage_2009-10.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (abgerufen am 28.04.2020).
- Rössler, H.-C. (2018): Über Gibraltar ins Paradies. *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 05.08.
- Rüb, M. (2019): Wie Italien sich aus der Seenotrettung zurückzog. *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 01.07.2019.
- Sachse, G. (2015): Sieben Wege nach Europa, in *Neue Züricher Zeitung Folio*, Januar.
- Schmid, Th. (2016): *Die zentrale Mittelmeerroute. Eine Publikation der Heinrich-Böll-Stiftung, August 2016*. Berlin: Heinrich-Böll-Stiftung.
- Statista (2020): Geschätzte Anzahl der im Mittelmeer ertrunkenen Flüchtlinge in den Jahren 2014 bis 2020 (04.03.). Verfügbar unter <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/892249/umfrage/im-mittelmeer-ertrunkenen-fluechtlinge/> (abgerufen am 28.04.2020).
- Süddeutsche Zeitung*, 19.04.2015.
- Tagesschau*, 12.02.2020.
- Tagesspiegel*, 20.11. 2018; 11.06.2019.
- UNHCR (2018): Global Trends 2018. Forced Displacement in 2018. Verfügbar unter <https://www.unhcr.org/dach/wp-content/uploads/sites/27/2019/06/2019-06-07-Global-Trends-2018.pdf>, 3 (abgerufen am 28.04.2020).
- UNHCR (2020): Flüchtlingskrise Mittelmeer. Verfügbar unter <https://www.uno-fluechtlingshilfe.de/hilfe-weltweit/mittelmeer/> (abgerufen am 28.04.2020).
- United Nations Human Rights Office of the High Commissioner (2018): Legal changes and climate of hatred threaten migrants' rights in Italy, say UN experts (21.11.2018). Verfügbar unter <https://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=23908&LangID=E> (abgerufen am 28.04.2020).
- Villa, M. (2020): Der Mythos vom Pull-Faktor. *Die Zeit*, 26.02.2020.
- Vogel, K. (2019): *Die EUNAVFOR Sophia zur Bekämpfung des Migrantenschmuggels auf Hoher See im Mittelmeer. Eine rechtliche Einordnung auf drei Ebenen*. München: utzverlag.
- Weinberg, M. (2018): Dresdener Seenotretter erstmals mit eigenem Schiff im Einsatz. *Mitteldeutscher Rundfunk*, 16.06.2018.
- Wissenschaftliche Dienste, Deutscher Bundestag (2016): *Sachstand. Internationale Seenotrettungsabkommen*. Berlin.
- Wissenschaftliche Dienste, Deutscher Bundestag (2017): Kurzinformation. Inhalt der völkerrechtlichen Verpflichtung zur Seenotrettung, WD 2 – 3000 – 106/17, 20.11.
- Zeit Online*, 06.03.2020. Verfügbar unter <https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2020-03/flucht-mittelmeer-fluechtlinge-migration-vereinte-nationen> (abgerufen am 28.04.2020).

Grundlagen der Sozialen Arbeit ist eine Reihe, die eine interdisziplinäre Ausrichtung anstrebt. Sie richtet sich an die Vertreter*innen aus der Praxis, den Fachverbänden, der sozialpolitisch interessierten Öffentlichkeit und der Wissenschaft. Alle Bände der Reihe durchlaufen vor der Veröffentlichung ein unabhängiges peer-review-Verfahren.

Solidarität ist in Bewegung geraten. Spätestens seit dem langen Sommer der Migration erleben wir, wie in regionalen und transnationalen Allianzen kreative Ideen für ein solidarisches Zusammenleben in der Weltgesellschaft entstehen – zugleich manifestiert sich eine Abschottungspolitik gegenüber geflüchteten Menschen. Der Band nimmt dieses Spannungsfeld zum Ausgangspunkt, um neue Felder solidarischen Handelns wie Seenotrettung, Klimaaktivismus oder solidarische Theaterformen für die Soziale Arbeit zu explorieren. Die Beiträge fragen vor diesem aktuellen Hintergrund ganz grundlegend nach dem verbindenden Potenzial von Solidarität jenseits eines dichotomen Denkens in ein ‚wir‘ und ‚die anderen‘. Hierbei gehen die Autor*innen von der gemeinsamen Schnittmenge aus, dass Menschen, Lebewesen, Natur und Ökonomie auf der ganzen Welt miteinander in Beziehung sind. In Form von Aufsätzen und Essays gibt der Band einen All-Round-Einblick in ausgewählte Schreiblabore und Handlungspraxen von Wissenschaftler*innen, zivilgesellschaftlichen Protagonist*innen und Künstler*innen. Schrittweise bringen die Autor*innen den Diskurs um ein weltoffenes, nachhaltiges und geselliges Verständnis von Solidarität für soziale Handlungsfelder und die Soziale Arbeit in Bewegung.

Herausgegeben von

Marc Hill ist assoziierter Professor am Institut für Erziehungswissenschaft der Leopold-Franzens-Universität Innsbruck.

Caroline Schmitt ist Professorin für Migrations- und Inklusionsforschung am Institut für Erziehungswissenschaft und Bildungsforschung an der Alpen-Adria-Universität Klagenfurt.



Schneider Verlag Hohengehren GmbH