

Neue Zürcher Zeitung

Die nicht beabsichtigten Folgen der Seenotrettung von Migranten

Die Vermutung steht schon lange im Raum, dass die Seenotrettung im Mittelmeer von Schleppern genutzt wird, um ihren Profit zu maximieren. Drei Ökonomen haben die These jetzt überprüft.

Andreas Ernst

14.12.2019, 05.30 Uhr



Aus dem Schlauchboot gefallen: dass Migranten im Meer gerettet werden, nutzen Schlepper aus.

Darrin Zammit Lupi / Reuters

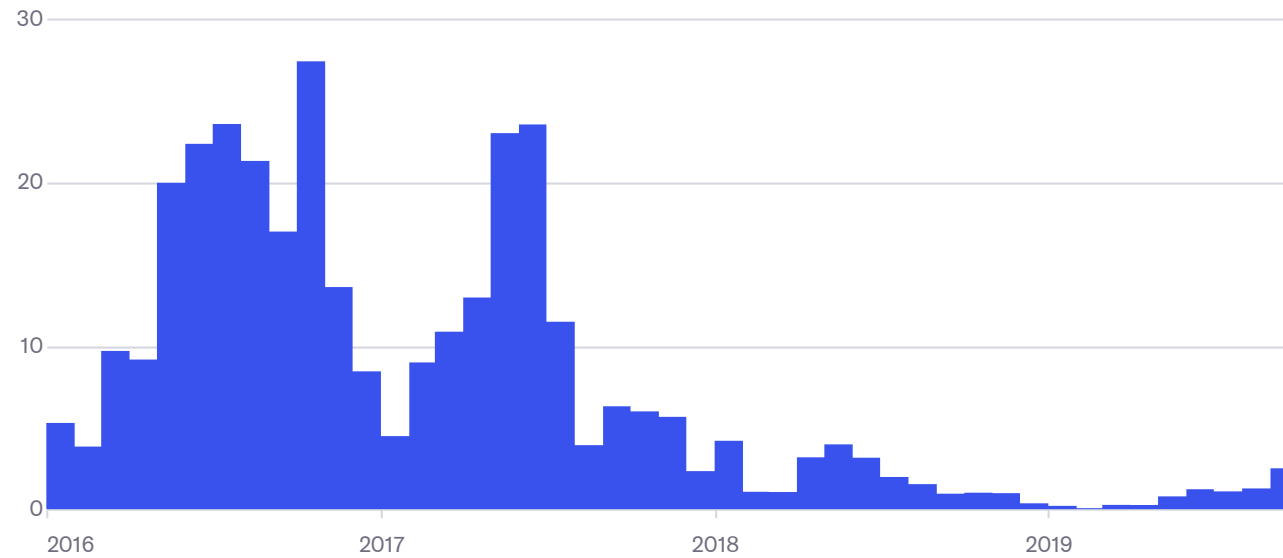
Das zentrale Mittelmeer zwischen Libyen und Italien ist weltweit die gefährlichste Seepassage für Migranten. Trotz der kurzen Distanz von 260 Kilometern nach Lampedusa oder 280 Kilometern nach Sizilien kamen allein 2016 etwa 8000 Personen bei der Überfahrt ums Leben. Seit 2018 hat die Zahl der

Ankünfte in Italien über das Mittelmeer stark abgenommen. Aber die Risiken der Überfahrt sind so gross wie nie zuvor. Starben 2015 4 von 1000 Migranten im Mittelmeer, sind es heute 17 von 1000. Der Hauptgrund dafür ist die Reduktion der Seenotrettung, die mittlerweile fast nur noch von Privaten betrieben wird.

Die Seenotrettung im Mittelmeer gehört zu den am heftigsten umstrittenen Themen rund um die europäische Migrationspolitik. Das erstaunt auf den ersten Blick. Schliesslich heisst es im «Internationalen Übereinkommen (. . .) über die Hilfeleistung und die Bergung in Seenot» von 1910 klipp und klar: «Jeder Kapitän ist verpflichtet, allen Personen, selbst feindlichen, die auf See in Lebensgefahr angetroffen werden, Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne ernste Gefahr für sein Schiff und für dessen Besatzung und Reisende imstande ist.»

Die Zahl der Bootsmigranten ist stark zurückgegangen

Monatliche Ankünfte über das Mittelmeer in Italien (in Tausend)



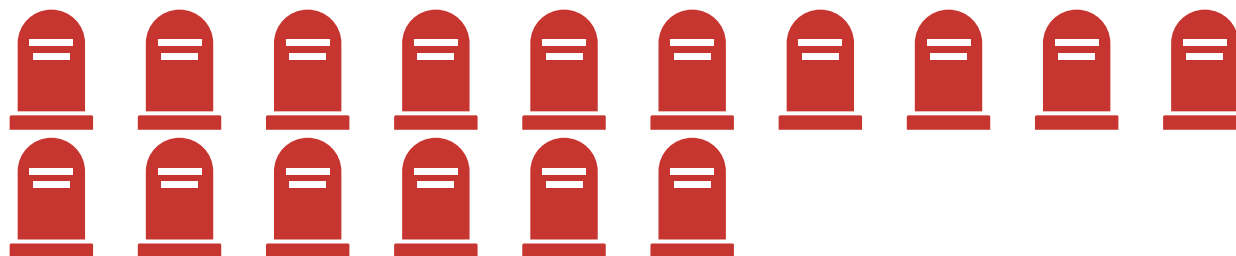
Quelle: UNHCR

NZZ / bam.

Aber die Überfahrt ist so gefährlich wie nie zuvor

Tote und Vermisste pro 1000 Flüchtlinge und Migranten, die die Mittelmeerroute nehmen

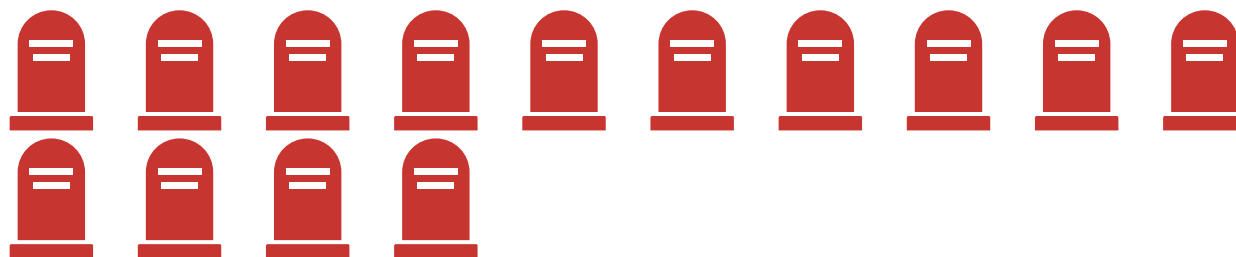
2014



2015



2016

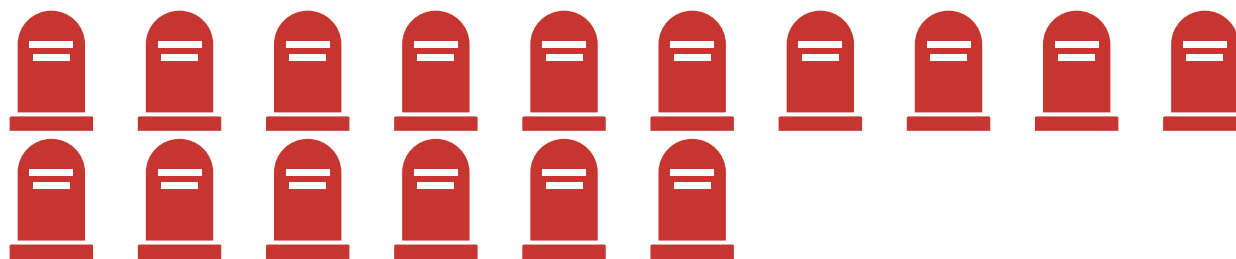


2017

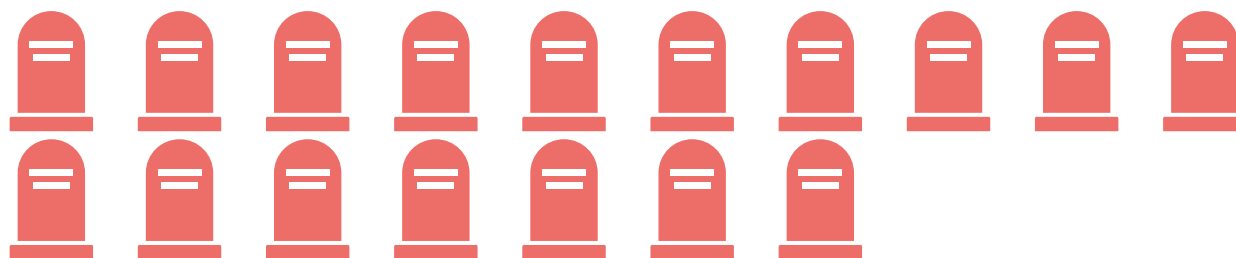




2018



2019*



* Basierend auf vorläufigen Zahlen von 2019. Stand: 23.9.2019

Quelle: UNHCR

NZZ / hmb.

Daran rüttelt niemand. Aber seit einigen Jahren steht der Vorwurf im Raum, die Seenotrettung sei im zentralen Mittelmeer Teil eines Systems geworden, das den Migrationsstrom nach Norden begünstige oder sogar verstärke.

Der «Sog» der Seenotrettung

Am lautesten vertreten Rechtspopulisten wie der ehemalige italienische Innenminister Matteo Salvini die These vom «Sog», den die Seenotrettung auf die Migration ausübe. Aber sie sind damit nicht allein. Fabrice Leggeri, der Direktor der EU-Grenz- und -Küstenwache Frontex, sagte 2017, dass «Seenotretter ungewollt Kriminellen helfen».

Man dürfe deren Geschäfte in Libyen nicht noch unterstützen, indem «die Migranten immer näher an der libyschen Küste von europäischen Schiffen aufgenommen werden». Das führe dazu, dass Schlepper noch mehr Migranten als zuvor auf seeuntüchtige Boote brächten.

Die meisten Reisen über das Meer werden von Schleppern organisiert, und diese, so Leggeri, bezögen die Seenotrettung in ihr Geschäftsmodell ein. Wenig seetaugliche Boote werden mit Migranten überfüllt, und wenn Kurs und Abfahrtszeit feststehen, informieren die Schlepper ein Rettungsschiff, damit es das Boot aufgreifen kann.

Damit erhöhen die Schlepper ihren Profit: Sie maximieren die Anzahl zahlender Passagiere, und sie sparen an der Qualität der Boote. Das entstehende zusätzliche Risiko tragen die Migranten.

Die Privatisierung der Rettung

Nach einer Reihe staatlich-italienischer und europäischer Überwachungs- und Rettungsmissionen (Hermes, Mare Nostrum, Triton) wurde im Juni 2015 die militärisch geführte Aktion «Sophia» vom Europäischen Rat ins Leben gerufen. Ihre Aufgaben sind die Bekämpfung der Schlepperbanden, die Ausbildung der libyschen Küstenwache sowie die Rettung Schiffbrüchiger. Die Operation erhielt ihren Namen nach einem somalischen Mädchen, das auf einem Rettungsschiff zur Welt gebracht worden war.

Im März 2019 wurden die Schiffe der Aktion «Sophia» abgezogen. Seither wird das Meer nur noch mit Flugzeugen und Drohnen aus der Luft beobachtet: «Sophia» führt keine systematische Seerettung mehr durch. Nur noch private Schiffe wie die «Ocean Viking» der NGO SOS Méditerranée oder die «Alan Kurdi» von Sea-Eye kreuzen auf der Suche nach Migrantenbooten.

Inwiefern die Aussetzung der Seerettung aus politischen Gründen erfolgte (als Konzession an die politische Rechte, wie manche glauben) oder ihr strategische Überlegungen zugrunde liegen (dass nämlich die Seerettung die Zahl der Fahrten und damit der Unfälle erhöhe), darüber gehen die Einschätzungen auseinander.

Doch letztlich kann die Frage nach dem Nettoeffekt der organisierten Seerettung auf Migrationszahlen nur empirisch beantwortet werden. Die Ökonomen Claudio Deiana (Cagliari), Vikram Maheshri (Houston) und Giovanni Mastrobuoni (Turin) haben sich des komplexen Problems angenommen.

Die Schlepper profitieren zusätzlich

Sie stellten ein ökonometrisches Modell auf, das den Faktor «Fluchtwunsch» (die Intensität der Nachfrage) in Beziehung setzt mit den Risiken und den Kosten der Überfahrt. Dieses Modell wird mit den erhältlichen Messdaten zwischen 2009 und 2017 (Überfahrten, Tote, Wetterbedingungen) getestet.

Die Autoren kommen zu dem Schluss, dass die Seenotrettung insgesamt kaum einen Sicherheitsgewinn bringe, da sie Überfahrten verbillige und so die Nachfrage erhöhe. Zudem schöpfen die Schlepper einen Teil des Nutzens ab, den die Rettung stiftet: Sie setzen die Migranten statt in seetüchtige teure Holzboote in billige chinesische Schlauchboote mit schwachen Aussenbordmotoren.

Mit andern Worten: Die Zahl hochriskanter Fahrten nimmt zu, womit der Sicherheitsgewinn durch patrouillierende Rettungsschiffe abnimmt. Auch wenn die organisierte Seerettung zweifellos viele Leben gerettet habe, so die Ökonomen, müssten «nicht beabsichtigte Nebenfolgen» durch Fehlanreize (moral hazard) ins Gesamtbild gerückt werden.

Mastrobuoni räumt im Gespräch ein, dass die Resultate schwierige ethische Fragen aufwürfen: Wenn die Seenotrettung falsche Anreize setzt, bedeutet dann ihre Abschaffung, dass man kurzfristig eine grössere Zahl von Opfern billigend in Kauf nimmt, weil längerfristig weniger Menschen ertrinken? Und umgekehrt: Riskiert ein Befürworter der Seenotrettung, dass kurzfristig zwar mehr Menschen gerettet werden, langfristig aber umso mehr ihr Leben verlieren, weil die Zahl der Migranten steigt?

Moralische Dilemmas

Diesem Dilemma könne man nur entfliehen, so Mastrobuoni, wenn überhaupt der Anreiz für die Betroffenen gesenkt werde, irreguläre Überfahrten zu machen. Dazu müssten in erster Linie die Migrationsursachen (Krieg, Armut, Verfolgung) in den Herkunftsländern bekämpft werden. Ebenso brauche Europa ein System, das die Einwanderung in legale Bahnen lenke.

Das sind keine neuen Erkenntnisse. Aber sie sind deshalb nicht weniger richtig. Die europäische Migrationsdebatte sollte sich aus den ideologischen Gräben befreien, welche von den Maximalisten gegraben wurden. Weder können all diejenigen aufgenommen werden, die kommen wollen, noch kann oder soll sich der Kontinent gegen Einwanderer wirksam abschotten.

Vordringlich ist die Schaffung von gemeinschaftlich getragenen Institutionen, die in den «Frontstaaten» der Migration innerhalb vernünftiger Fristen über Asylansprüche entscheiden. Das kann aber nur funktionieren, wenn eine ausreichende Bereitschaft in den Staaten Europas besteht, Schutzbedürftige aufzunehmen – aber ebenso konsequent Abgewiesene in die Herkunftsländer zurückzuschicken.

Claudio Deiana, Vikram Maheshri, Giovanni Mastrobuoni: Migration at Sea: Unintended Consequences of Search and Rescue Operations. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3454537

Mehr zum Thema

Sitzt ein ganzer Kontinent auf gepackten Koffern? – Acht Antworten zur Migration aus Afrika

Fabian Urech 20.09.2019



Gerald Knaus: «Weil funktionierende Rückübernahmeabkommen mit den Herkunftsländern fehlen, wird die EU zu einem tödlichen Magneten»

Andreas Ernst, Fabian Urech 26.10.2018



Europol hebt ein Schleusernetzwerk aus, welches Migranten von Nordafrika nach Europa geschmuggelt hat – die neusten Entwicklungen und Hintergründe zur Migrationskrise

Martina Medic 12.01.2020



Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG. Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Neue Zürcher Zeitung ist nicht gestattet.