



Das verlorene Boot

Am 22. Februar macht sich ein Schiff in der Türkei auf den Weg nach Europa. An Bord hoffen etwa 180 Geflüchtete auf ein besseres Leben. Doch kurz vor Italiens Küste sinkt das Schiff. Obwohl europäische Behörden es bereits Stunden zuvor gesichtet hatten. Warum hat niemand geholfen?

Von Lena Kampf, Kristiana Ludwig und Simon Sales Prado, Süddeutsche Zeitung, 02.06.2023

Noch sind die Parkplätze in Steccato di Cutro leer, die Eisdielen mit Brettern verbarrikadiert. Mitte März ist es noch kühl in Kalabrien, ganz im Süden Italiens. Nicht mehr lange, dann werden Urlauberinnen und Urlauber hier die kleine Freiheit suchen, mit Sonnencreme und Luftmatratze, und werden nicht mal ahnen, was an diesem Strand geschehen ist.

Jetzt, im März, spült einem das Meer die Beweise noch vor die Füße. Schuhe liegen im Sand, nasse Socken. Ein rosa Oberteil in Kindergröße, eine zerrissene Jacke, Holzsplitter. Fragt man die Menschen hier in der Gegend, erzählen sie, wie sie in den vergangenen Wochen am Meer entlangspazierten und dann die toten Körper sahen. Sie drehten sich in der Brandung und wurden wieder zurück ins Meer gezogen. Wie Treibholz.

Wenn Assad Almulqi einige Kilometer entfernt durch das breite Fenster der Hotellobby schaut, kann er das Meer sehen, in dem sein Bruder Sultan starb. Sie waren gemeinsam im Wasser, er hatte ihn festgehalten, zwei Stunden, vielleicht drei. Doch als endlich Rettung gekommen sei, sagt Almulqi, sei Sultan bereits in seinen Armen erfroren gewesen.

Das Boot, mit dem er und die anderen unterwegs gewesen waren, hieß *Summer Love*, ausgerechnet. Am Morgen des 26. Februar war es vor der Küste von Steccato di Cutro auf eine Sandbank aufgelaufen und zerborsten. 94 Menschen starben, unter ihnen

mindestens 35 Kinder. Es war das größte Bootsunglück im Mittelmeer in diesem Jahr, bis zu 30 Menschen werden vermisst.

Schon Stunden vorher allerdings wussten die italienischen Behörden von dem Holzboot, das Kurs auf Europa nahm. Und so stellen sich am Strand von Steccato di Cutro, über dem auch Wochen nach dem Unglück noch ein Hubschrauber fliegt und an dem nach und nach die Habseligkeiten der Toten angespült werden, mindestens zwei Fragen: Wäre das Sterben vermeidbar gewesen? Und wenn ja, wer trägt die Verantwortung?

Die Suche nach Antworten wird einen in die Küche eines Fischers führen, in ein Ankunftszentrum am Stadtrand von Hamburg und auf dem Weg dahin tief hinein in die europäische Migrationspolitik. Zunächst führt sie aber in die Sporthalle von Crotona, eine gute halbe Autostunde vom Strand entfernt.

Nach dem Unglück sind dort die Fenster gekippt, das Sonnenlicht scheint auf die Mitte des Spielfelds. Auf die Särge, neben manchen liegen Kuscheltiere. Die Fotos rauschen zu dieser Zeit durch die Nachrichtensendungen und das Internet. Auf einem Video sieht man Assad Almulqi, der weinend auf dem Boden hockt und den Sarg seines Bruders umarmt. Sultan, gestorben zwei Tage vor seinem siebten Geburtstag.

Warum hat ihn niemand gerettet?

Eine Rekonstruktion der Route der *Summer Love* ist auch eine Rekonstruktion aller Maßnahmen, die Flüchtenden den Weg in die Europäische Union erschweren sollen. Deren Politikerinnen und Politiker haben Abkommen geschlossen und Grenzschutzagenturen gegründet, und wenn es eine Reform der Migrationspolitik gab, dann immer nur mit dem Ziel, diese zu verschärfen. Doch weil Menschen wie Assad Almulqi fliehen, egal wer in Brüssel was wie beschließt, bedeuten all diese Maßnahmen nur, dass die Menschen auf ihrem Weg immer größere Gefahren eingehen. Zum Beispiel, dass sie von der Türkei nicht den direkten Seeweg nach Griechenland wählen, sondern wie die *Summer Love* einen Umweg. Tausend Kilometer auf dem Mittelmeer, bis nach Italien.

Allein im ersten Quartal 2023 starben nach Angaben der Vereinten Nationen 441 Menschen auf der Flucht übers Mittelmeer, so viele wie seit sechs Jahren nicht mehr. Das Meer, an dessen Stränden sich die Urlaubsgäste sonnen, ist die gefährlichste Fluchtroute der Welt. Das Flüchtlingskommissariat der Vereinten Nationen zählte allein im vergangenen Jahr 25 Schiffe in Seenot in griechischen Gewässern, die eigentlich auf dem Weg nach Italien waren. Mehr als 16 000 Menschen erreichten Italien nach tagelanger Überfahrt aus der Türkei. Die *Summer Love* aber war nicht das erste Boot, das kenterte.

Am 10. August 2022 sank ein Boot vor der griechischen Insel Rhodos, dreißig Menschen gelten als vermisst. Überlebende berichteten, sie hätten versucht, vom türkischen Antalya aus Italien zu erreichen.

Am 6. September 2022 starb ein vierjähriges Mädchen, weil auf einem Schiff südlich von Kreta Nahrung und Wasser ausgegangen waren. 63 Menschen wollten von Libanon aus nach Italien fahren, das sind mehr als 1800 Kilometer.

Am 6. Oktober 2022 zerschellte ein Boot an den Klippen der griechischen Insel Kythira. Es hatte in Izmir abgelegt, ebenfalls mit dem Ziel Italien. 80 Menschen aus Afghanistan wurden gerettet, neun starben. Sechs gelten als vermisst.

Die Geschichte von Assad Almulqi, dem jungen Mann, der seinen Bruder verloren hat, ist somit eine von vielen, die erzählt werden könnten. Am vergangenen Pfingstwochenende fing die italienische Küstenwache ein Boot mit 151 Geflüchteten kurz vor Kalabrien ab, 34 allein reisende Minderjährige waren mit an Bord. Alle diese Geschichten beginnen mit der Verzweiflung, die irgendwann so groß wurde, dass die Menschen ein großes Risiko eingingen, in der Hoffnung auf ein neues, besseres Leben irgendwo in Europa.

Almulqi ist einer von 18 Überlebenden des Unglücks, die mit Reporterinnen und Reportern der *Süddeutschen Zeitung*, dem Investigativbüro *Lighthouse Reports*, der italienischen Tageszeitung *Domani*, dem britischen Fernsehsender Sky News sowie den Zeitungen *El País* und *Le Monde* gesprochen haben. Das Team hat Kommunikation zwischen Grenzschützern, Polizisten und Behörden sowie interne Flugberichte

ausgewertet und mit Angehörigen von Opfern gesprochen, um die Fahrt der Summer Love zu rekonstruieren.

Was ist auf dem Boot passiert, in den Tagen vor dem Unglück?

Trifft man Assad Almulqi am Hotel, sitzt vor einem ein Mann mit tiefer Stimme und breiten Schultern. Erst wenn er lacht, fällt auf, dass er erst 22 Jahre alt ist.

Almulqi ist in Damaskus geboren, er war zehn Jahre alt, als der syrische Diktator Baschar al-Assad 2011 den Krieg gegen seine eigene Bevölkerung begann. Drei Jahre blieben Almulqi und seine Familie, dann flohen sie. Bis in die Türkei, wo der kleine Bruder Sultan geboren wurde, wo sie aber in den vergangenen Jahren immer wieder die Abschiebung gefürchtet hätten, sagt Almulqi. Er fasste den Plan, bei Verwandten in Deutschland unterzukommen. Sein Vater sagte zu ihm: Nimm deinen kleinen Bruder mit.

Die erste Etappe bis nach Italien war von Schleppern arrangiert worden, rund 8000 Euro haben sie pro Person verlangt. Sie hatten Assad Almulqi und die anderen Menschen am 21. Februar in ein Haus in Istanbul bestellt, etwa 180 Leute, unter ihnen viele, die aus Afghanistan geflohen waren.

Ein Mann mit seiner Frau, zwei Töchtern und zwei Söhnen. Nur der Vater und ein Sohn haben überlebt.

Eine Großfamilie von fast zwanzig Personen. Nur drei Brüder und ein Cousin haben überlebt.

Ein Zwanzigjähriger mit seiner Mutter und seinem Vater. Er kann den Moment genau beschreiben, als seine Eltern auf dem Schiff von einer Welle getroffen und ins Meer gezogen wurden.

Sie alle berichten, wie sie bei Istanbul in Transporter gestiegen seien, wie sie nach mehreren Stunden Fahrt an einem Wald ankamen. Sie seien über Steine und Gestrüpp gefallen, Kinder hätten geweint. Mehrere Stunden seien sie gegangen, bis sie gegen drei Uhr nachts einen Strand erreicht hätten, nahe der Stadt Çeşme.

Von hier kann man bei gutem Wetter schon europäischen Boden sehen. Die griechische Insel Chios ist zwölf Kilometer entfernt. Doch über die Einreise nach

Griechenland erzählt man sich Schlimmes, das wissen die Leute, die Griechen prügeln Menschen an den Grenzen fort und stießen ihre Boote zurück ins Meer.

Diese Formen von Gewalt und sogenannte Pushbacks, also das Zurückdrängen von Ankommenden an den Grenzen, sind gut dokumentiert. In Griechenland oder auch Kroatien hätten Beamte Menschen erniedrigt und geschlagen, mit Waffen, Stöcken oder Ästen, berichtet das europäische Anti-Folter-Komitee. Es komme vor, dass solche Beamte dabei ihre Erkennungsmarken abnahmen und Sturmhauben aufsetzten. An den Seegrenzen – das betrifft vor allem Griechenland – habe die Küstenwache Boote mit Geflüchteten auf dem Wasser zurückgedrängt. Ihnen würde Treibstoff oder gleich der Motor abgenommen. Das Komitee habe glaubwürdige Berichte darüber erhalten, dass Menschen, die bereits das Festland erreicht hatten, von Beamten wieder in Schlauchboote gesetzt, „zurück auf das Meer hinausgeschleppt und ins Wasser geworfen“ worden seien.

Mitte Mai veröffentlichte die *New York Times* Videoaufnahmen von einer solchen Aktion verummter Männer, die zwölf Menschen, darunter ein wenige Monate altes Baby, auf der Insel Lesbos auf ein Schlauchboot zwingen und es auf dem Meer zurücklassen. Auf Anfrage nahm die griechische Regierung weder zu diesem Bericht noch zu den Vorwürfen des Anti-Folter-Komitees Stellung.

Solche Pushbacks verstoßen gegen fundamentale Vorgaben des Völkerrechts und des Europarechts. Sie sind illegal.

Dass es in Griechenland regelmäßig zu Gewalt kommt, hängt auch mit der unheilvollen Wirkung eines Deals zusammen, den die damalige Bundeskanzlerin Angela Merkel von der CDU im Jahr 2016 für die EU mit dem türkischen Präsidenten Recep Tayyip Erdoğan aushandelte. Die Türkei sollte Menschen daran hindern, auf die griechischen Inseln überzusetzen, und all jene, die schon dort waren, zurücknehmen. Dafür bekam sie von der EU bis heute fast neun Milliarden Euro und die Zusage, dass die EU Geflüchtete direkt aus der Türkei aufnehmen werde. Heute ist die Zahl der Ankommenden auf den griechischen Inseln zwar gesunken. Aber die EU hat kaum Menschen aus der Türkei ausgeflogen.

Stattdessen herrschen auf beiden Seiten der Ägäis Nationalismus und Hass auf Geflüchtete. Die Türkei weigert sich, Menschen von den Inseln zurückzunehmen. Griechenland weigert sich, sie zu behalten – und versucht deshalb mit aller Macht, ihre Ankunft zu verhindern.

Die Schlepper in Istanbul versprachen ihren Kunden auch deshalb ein großes Schiff nach Italien, in das nur wenige Leute steigen würden. Vor ihnen lag dann aber ein kleines Boot, das schnell überfüllt war und dessen Motor nach nicht einmal drei Stunden Fahrt Probleme machte.

Die Schlepper, vier Männer, telefonierten, dann schaukelte das Boot antriebslos auf dem Wasser, erzählen Überlebende. Sie warteten.

Almulqi erinnert sich daran, dass ein zweites Boot kam, in das die Menschen auf hoher See umsteigen mussten. Dieses zweite Boot ist die *Summer Love*. „Die Wellen waren so hoch, dass die Leute beinahe fielen, als sie das Boot wechselten“, sagt er. Sie hoben zuerst die Kinder ins neue Boot, dann halfen sie den Frauen. „Es war eine Katastrophe“, sagt Almulqi, „die erste Katastrophe, sozusagen.“

Die *Summer Love* ist größer als das erste Boot, etwa 25 Meter lang und blau angestrichen. Eine traditionelles, türkisches Motorsegelboot aus Holz, ein sogenanntes Gulet, dem jemand die zwei Masten abgenommen hatte. Normalerweise werden mit solchen Booten Touristen die Küste der Ägäis entlanggeschippert. Die *Summer Love* hat Platz für etwa 16 Kojen. Viel zu wenige für die 180 Passagiere die nun an Bord gingen. Einige der Überlebenden empfanden das neue Schiff zunächst als sicherer, aber auch die *Summer Love* war überfüllt.

Auf einem Video sieht man, wie die Menschen unter Deck an den Holzwänden lehnen und mit angewinkelten Beinen auf den Dielen hocken. Ein kleines Kind schläft im Arm seiner Mutter, ein anderes hat sich rücklings auf den Boden gelegt. Auch dieses Boot hat Probleme mit dem Motor, Almulqi sagt, es musste Dutzende Male anhalten.

Überlebende beschreiben die Stimmung als angespannt, berichten von Tagen ohne Lebensmittel, viele hatten kein Wasser mehr. Einige von ihnen gerieten mit den Bootsleuten aneinander, weil die den Passagieren verboten, ihre Angehörigen anzurufen oder an Deck zu rauchen, auch Almulqi erzählt das so.

Er spricht mit klarer Stimme und schnellen Sätzen über seine Erlebnisse auf dem Schiff, die zu diesem Zeitpunkt, als man ihn am Hotel trifft, in dem die Überlebenden untergebracht sind, nicht einmal drei Wochen her sind. Wie es ihm geht, lässt sich erahnen, als er um eine Pause bittet. Nachdem er von der Stimmung an Bord erzählt hat, raucht er erst mal eine Zigarette, bevor er weitererzählt.

Ein Video, das jemand unterwegs aufgenommen hat, zeigt eine Bootsfahrt unter blauem Himmel, die Sonne scheint. Die Schlepper haben den Passagieren zwar verboten, während der Überfahrt an Deck zu gehen, jetzt aber sitzen dort Menschen. Einige heben ihre Hände in die Höhe, sie lachen und schreien auf Urdu und Paschtu in die Handykamera: „Italien, wir kommen!“

Vier Tage dauerte die Fahrt.

Am Abend des 25. Februar überfliegt die *Eagle 1*, ein Flugzeug der europäischen Agentur für Grenz- und Küstenwache, das Meer. Im Auftrag der Operation Themis, wie die griechische Göttin der Gerechtigkeit und Ordnung. Die Agentur Frontex wurde 2004 gegründet, um die nationalen Küstenwachen und Sicherheitsbehörden der Außengrenzländer der EU zu unterstützen. Gemeinsam überwachen sie die Küsten und das offene Meer mit Flugzeugen, Drohnen und sogar Satelliten. Kein Schiff auf dem Weg nach Europa soll unbemerkt bleiben.

Was nun passiert, kann man in einem internen Bericht von Frontex nachlesen, der der SZ und ihren Medienpartnern vorliegt.

Die Satellitentelefon-Erfassungsanlage an Bord des Flugzeugs ortet ein Signal der *Summer Love*, offenbar hat einer der Schmuggler einen Anruf in die Türkei abgesetzt. Das Flugzeug nähert sich dem Boot, um 22.26 Uhr filmt die Bordkamera die *Summer Love*. Das Video wird live in die Zentrale von Frontex in Warschau übertragen, wo auch italienische Grenzschützer sitzen, und in italienische Behörden.

Die *Summer Love* ist zu diesem Zeitpunkt etwa 70 Kilometer von der italienischen Küste entfernt und mit sechs Knoten in Richtung Capo Rizzuto unterwegs. Das Schiff ist zwar noch auf internationalen Gewässern, aber bereits in der italienischen Seenotrettungszone.

Überlebende berichten, sie hätten das Flugzeug gehört, die Schmuggler hätten sie aber gezwungen, unter Deck zu bleiben. Der *Eagle 1* fällt das Schiff trotzdem auf. Aufgrund von Wärmemessungen vermuten die Grenzwächter viele Menschen an Bord, obwohl die Spezialkamera nur eine Person an Deck erfasst. Frontex notiert, dass das Boot nicht registriert sei und keine Signale über den Transponder sende. Im Frontextbericht heißt es: „verdächtiges Zielobjekt“ und „mögliches Migrantenboot“.

Wenig später fliegt die *Eagle 1* zurück – angeblich, so lässt Frontex später in einer Mitteilung verlauten, weil die Maschine keinen Treibstoff mehr hat.

In dem internen Bericht der *Eagle-1*-Mission wird ein anderer Grund angegeben. Dort heißt es, die *Eagle 1* habe wegen „starker Winde“ früher abdrehen müssen. Ein Detail. Aber ein entscheidendes, wenn es um die Frage geht, ob die Behörden schon zu diesem Zeitpunkt hätten Hilfe schicken müssen.

Auch in einer E-Mail, mit der Frontex den Bericht um 23.03 Uhr an die italienische Küstenwache, die Zollbehörde Guardia di Finanza und die Seenotrettungsleitstelle in Rom über die „Sichtung eines Segelboots“ sendet, werden die aktuellen Seebedingungen genannt: eine Vier auf der Douglas-Skala, das heißt „mäßig bewegte See“ – mit Wellen bis zu 2,5 Metern. Das beobachtete Boot habe laut Frontex aber einen guten Auftrieb. Berichtet wird auch von der Wärmemessung, der Vermutung, dass sich unter Deck Migranten befinden und dass keine Rettungswesten sichtbar seien. Ein zweites entscheidendes Detail.

Frontex ist nicht zuständig dafür, zu entscheiden, ob ein Schiff in Seenot ist. Diese Entscheidung treffen die nationalen Behörden. Der Bericht der europäischen Grenzschützer erreicht nachweislich die in Italien zuständigen Akteure, die vor der italienischen Küste das Leben von Menschen auf See sichern sollen.

Warum also haben sie es nicht gesichert?

Wann ein Boot in Seenot ist, ist nicht immer eindeutig. Faktoren, an denen sich eine Notlage erkennen lässt, listet Frontex auf: unter anderem schlechte Wetterbedingungen, Überladung, Ausfall des Motors, Probleme mit der Navigation, fehlende Rettungswesten. Die *Summer Love* erfüllt zu diesem Zeitpunkt bereits mindestens zwei dieser Kriterien. Und selbst wenn unklar ist, in welcher Situation

genau sich ein Schiff und die Passagiere befinden, sind die nationalen Behörden verpflichtet, die Lage an Bord zu kontrollieren. Die E-Mail von Frontex jedoch scheint die Italiener nicht zu alarmieren.

Die Zollbehörde Guardia di Finanza kontaktiert die Küstenwache in der Stadt Reggio Calabria mit dem Hinweis, das Boot müsse überprüft werden. Die Küstenwache soll geantwortet haben, sie habe bisher kein Rettungsboot für den Einsatz vorbereitet.

Also schickt die Zollbehörde zwei ihrer Kontrollboote in Richtung der *Summer Love*. Am frühen Morgen müssen sie jedoch aufgrund des schlechten Wetters wieder umdrehen, die Zollbeamten melden dies der Küstenwache. Die verfügt über Boote, die auch solchem Wetter standhalten können. Doch laut einem internen Protokoll der Zollbehörde soll die Küstenwache geantwortet haben, sie habe bisher keinen Notruf erhalten, und darüber hinaus sei es nicht sicher, ob sich tatsächlich Migranten an Bord befinden. Warum die Küstenwache trotz der eindeutigen Frontex-Meldung zu dieser Einschätzung kommt, beantwortet die Behörde auf Nachfrage offiziell nicht.

Inoffiziell spricht ein hochrangiger Beamter der italienischen Küstenwache von Fehlern der Zollbehörde. Diese hätte einen Seenotrettungsfall ausrufen müssen, als ihre Schiffe umdrehen mussten. Selbst wenn die Passagiere der *Summer Love* vielleicht zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Lebensgefahr waren, hätte das Risiko in Betracht gezogen werden müssen.

Obwohl bekannt ist, dass überfüllte Boote wie die *Summer Love* jederzeit verunglücken und die Passagiere dann innerhalb von Minuten ertrinken können, vergehen nun Stunden, in denen keine italienische Stelle das Boot noch überwacht. Auch Frontex schickt kein Flugzeug mehr.

An Bord der *Summer Love* drängen Passagiere zu diesem Zeitpunkt die Bootsleute, einen Notruf abzusetzen, erzählen Überlebende. Doch die Schlepper weigern sich, vermutlich haben sie kein Interesse daran, den italienischen Behörden ausgeliefert zu sein. Der Mann, der an Bord „Kapitän“ gerufen wird, soll den Passagieren gesagt haben, dass sie bald die italienische Küste erreichen würden. „Wir sollten einfach ruhig und geduldig bleiben“, erzählt einer der Überlebenden. Trotz der starken Wellen setzt das Boot seinen Weg fort.

Die Regierung auf der anderen Seite der italienischen Küste, in Rom, fährt einen strengen Antimigrationskurs, und das nicht erst seit die Rechtspopulistin Giorgia Meloni Ministerpräsidentin ist. Schon ihre Vorgänger tolerierten, dass Schiffe ziviler Seenotretter beschlagnahmt und die Helfer als Schlepper juristisch verfolgt wurden. Im Februar, einen Tag nachdem die *Summer Love* in der Türkei abgelegt hatte, trat eine von Meloni veranlasste Verschärfung in Kraft, die Rettungsschiffe müssen nun weit entfernte Häfen in Norditalien ansteuern und können damit nicht mehr mehrere Einsätze fahren. Die italienische Regierung begründet das Gesetz damit, die Organisationen würden Schleppern helfen und Anreize für Migranten schaffen. Die Folge: Im Mittelmeer sind immer weniger zivile Seenotretter unterwegs.

In den Morgenstunden des 26. Februar werden an Bord der *Summer Love* viele Menschen an Bord nervös, weil die versprochene Ankunftszeit – gegen Mitternacht – schon um Stunden überschritten ist. Um 3.50 Uhr erreicht eine Sprachnachricht von Bord einen Verwandten in Deutschland. „Wir sind zum Glück auf der anderen Seite der Welt angekommen, wir rufen dich an, sobald wir Internet haben“, sagt die Mutter, die mit ihrem Mann und vier Kindern auf dem Boot ist. Dann sagt sie noch: „Wir sind tot und lebendig.“

Zur gleichen Zeit erscheint die *Summer Love* erstmals auf dem Radar im Einsatzraum der Zollbehörde in Vibo Valentia, notieren die Beamten dort. Fünf Minuten später, um 3.55 Uhr, informiert der Zoll zwei lokale Wachen, auch die Polizei von Catanzaro und Crotone soll sich bereithalten, um an den Stränden zu patrouillieren, wenn die *Summer Love* die Küste erreicht.

Dass jemand in der europäischen Politik mal nicht darüber redet, die Menschen von der eigenen Grenze fernzuhalten, passiert übrigens selten. Eine Ausnahme war die deutsche Außenministerin Annalena Baerbock, sie forderte im März eine „europäische Seenotrettung“. Keine ganz neue Idee, zwischen 2015 und 2019 kreuzten schon einmal europäische Marineschiffe mit dem Auftrag im Mittelmeer, Schlepper zu verhaften und Geflüchtete in Seenot zu retten. Die Mission wurde aber eingestellt, Italien legte ein Veto gegen ihre Verlängerung ein. Dass sie wieder aktiviert wird, ist im Augenblick so gut wie ausgeschlossen. In Europa würde nur ein weiteres Land die Idee unterstützen: Luxemburg. Während Baerbock einerseits für eine praktisch unerreichbare Regelung

warb, unterstützt sie jedoch andererseits Innenministerin Nancy Faeser darin, sich für einen noch härteren Grenzschutz einzusetzen.

Am Donnerstag werden sich Faeser und die anderen Innenministerinnen und Innenminister der EU treffen, um über eine grundlegende Reform zu verhandeln, über die sich die meisten deutschen Politikerinnen und Politiker vor ein paar Jahren noch empört hätten: Ein Großteil der Asylsuchenden soll direkt an den europäischen Grenzen abgewiesen und abgeschoben werden – über Schnellverfahren in Haft oder über Abkommen mit Staaten außerhalb der EU, die Geflüchtete, die hier Asyl beantragen, anstelle der EU aufnehmen sollen. Auch die Bundesregierung trägt diese Vorschläge weitgehend mit. Das geht aus einem vertraulichen Papier hervor, das die Verhandlungspositionen umreißt. Zur Seenotrettung heißt es dort – anders als von Baerbock vorgeschlagen – nur noch, dass diese „nicht behindert“ werden dürfe.

Die Pläne der europäischen Kommission sehen ein hartes Grenzregime vor, das Menschen Asyl in der EU verwehrt, wenn sie auf ihrer Flucht bereits Länder durchquert haben, die ihnen auch Schutz geboten hätten. Wer nicht auf direktem Weg nach Europa reist, kann dementsprechend nur darauf hoffen, dass sich das Land, in welches er abgeschoben werden soll, weigert, Asylsuchende zurückzunehmen. Europäische Politiker setzen im Augenblick deshalb einiges daran, mit möglichst vielen Staaten zu vereinbaren, dass sie Menschen dorthin abschieben können – so wie damals mit der Türkei.

Menschen, die aus einem Land kommen, aus dem bisher weniger als 20 Prozent der Anträge positiv beschieden wurden, sollen direkt an der Grenze ein Schnellverfahren bekommen, so wie im Transitbereich eines Flughafens. Selbst Kinder, so wird es in Brüssel diskutiert, sollen dafür ein halbes Jahr lang inhaftiert werden können. In Griechenland gibt es bereits neue Unterkünfte, in denen Geflüchtete unter haftähnlichen Bedingungen leben. Sie heißen „geschlossene Zentren mit kontrolliertem Zugang“ und sind von der EU finanziert. Auf fünf griechischen Inseln ist der Bau solcher Einrichtungen geplant. Drei von ihnen sind schon fertig: auf Samos, Leros und Kos. Sie werden als „Modelllager“ für andere EU-Staaten beworben.

Wenn die geplanten Gesetze in Kraft treten, müssten viele Menschen in Zukunft ihren Fluchtweg verschleiern, um noch auf Asyl hoffen zu können. Sie dürften auf ihrer Reise nicht entdeckt werden – nicht in dem Land, das sie verlassen, und nicht in dem Land, das sie als Erstes erreichen. Also müssten sie Schlepper bezahlen, die ihnen dabei helfen, die gefährlichen Schleichwege zu nehmen. Schlepper wie die auf der *Summer Love*.

Als das Boot sich am 26. Februar dem langen Strand vor Steccato di Cutro nähert, wollen viele Menschen um Hilfe rufen. Sie haben Angst. Das Meer ist aufgewühlt. Manche der Überlebenden erinnern sich an Lichter an Land, für sie sind es Augenblicke der Hoffnung. Doch die Schlepper schrecken die Lichter ab, sie wollen nicht in die Hände der Polizei geraten. Sie reißen das Boot herum, nehmen Kurs entlang der Küste.

Plötzlich beschleunigt die *Summer Love*. Die Überlebenden erinnern sich daran, wie das Schiff abrupt auf eine Sandbank lief und die Menschen übereinanderfielen. Sie erinnern sich an berstende Fenster, an das Wasser, das die Kabinen flutete. Und daran, wie das Boot zerbrach. Alles innerhalb von Minuten.

In den Stunden zuvor, so erzählen es viele Überlebende, hätten die Schlepper den Menschen immer wieder verboten, ihre Handys zu benutzen. Ein junger Afghane macht es trotzdem. Der Anruf geht um kurz nach vier Uhr morgens bei den Carabinieri in Crotona ein. „Help“, rufen Seyar Noori und seine Ehefrau Nigeena Momozai gemeinsam ins Telefon.

Die Polizei, sagt Nigeena Momozai, habe aufgelegt.

Die Küstenwache, heißt es in deren Report, habe erfolglos versucht zurückzurufen.

Immerhin löst der Anruf erstmals in dieser Nacht einen Einsatz zur Seenotrettung aus: Um 5.14 Uhr, rund sieben Stunden nachdem die *Eagle 1* von Frontex das Boot zum ersten Mal entdeckt hat, macht sich ein Schiff der Küstenwache aus Crotona auf den Weg.

Nach dem Anruf, erinnert sich Nigeena Mamozai, habe ihr Mann Noori sein Telefon in die Tasche gesteckt, die Jacke ausgezogen und zu ihr gesagt: „Wir müssen jetzt schwimmen.“ Das Paar ist zu diesem Zeitpunkt an Deck des Schiffs, anders als die



meisten anderen Passagiere. Die sind in den Räumen unter Deck. Von dort führt nur eine schmale Treppe nach oben.

Mamozai und ihr Mann springen gemeinsam ins Wasser, halten sich aneinander fest und wollen sich zum Strand treiben lassen. Doch kurz bevor das Wasser flach genug wird, um darin zu stehen, trifft ein großes Holzstück ihren Mann am Hinterkopf. Sie verliert seine Hand, ruft seinen Namen. Es kommt keine Antwort.

Mamozai spricht leise. Während sie in der Hotellobby in Crotona von der Überfahrt erzählt, dreht sie ihren Kopf immer wieder zur Seite. Sie hält es nicht aus, das Meer vor dem Fenster zu sehen.

Laut Zeugenaussagen springen zwei der Schlepper von Bord, ein weiterer wird zunächst noch von den Passagieren aufgehalten. Doch er kann in dem Chaos mit einem Schlauchboot entkommen. Auf dem Weg zur Küste sammelt er seine Kollegen ein, anderen Schiffbrüchigen hilft er laut Zeugenangaben nicht. Den vierten Schlepper nehmen Polizisten später am Strand fest.

Als das Wasser in den Rumpf dringt, nimmt Assad Almulqi seinen kleinen Bruder Sultan und springt mit ihm ins Meer. So erinnert er sich. Sie hören die Menschen rufen, Kinder schreien, aber nach einer Minute wird es leise. Das sinkende Schiff hat offenbar viele Menschen unter Wasser gezogen.

Almulqi kann nicht gleichzeitig an den Strand schwimmen und den den kleinen Bruder mit sich ziehen, also verharrt er und versucht, sich und Sultan über Wasser zu halten. Holzteile, Scherben und Körper treiben in den hohen Wellen, Treibstoff mischt sich mit Wasser. Es ist noch dunkel so früh am Morgen.

Einen der Ersten, die zur Hilfe eilen, hat keine offizielle Stelle geschickt. Es ist der Fischer Vincenzo Luciano. Wenn man im Ort nach ihm fragt, wissen die Menschen sofort, wer gemeint ist. Tagsüber ist Luciano unterwegs, erst am Abend parkt sein kleiner Geländewagen vor dem großen Haus am Ortseingang. Man sieht ihm an, dass er viel in der Sonne ist. Drinnen am Küchentisch erzählt er drei Wochen nach dem Unglück von jenem Sonntag, an dem er wie jeden Morgen in seinem Geländewagen den Strand von Cutro entlangefahren ist.

Zunächst fallen Luciano die Holzstücke im Sand auf. Er wundert sich, leuchtet mit der Lampe seines Telefons in den Sand, dann zum Meer. Dort, so erinnert er sich, bemerkt er die ersten Körper im Wasser, fünf oder sechs Leichen.

Fotos zeigen, wie Luciano mehrere Tote an den Füßen aus den Wellen holt, wie er sein ganzes Gewicht einsetzt, um die Körper aus der Strömung und durch den nassen Sand zu ziehen. „Ich sah einen kleinen Körper, die Augen waren offen. Ich dachte, der Junge wäre am Leben, also nahm ich den Körper und trug ihn ans Ufer“, sagt er. „Aber er war tot.“

Um 6.40 Uhr erreicht das erste Rettungsboot die Unglücksstelle. Fast zweieinhalb Stunden nach dem Notruf. Acht Stunden nachdem Frontex es erstmals gesichtet hatte. Endlich ziehen Helfer auch Assad Almuqui und seinen Bruder Sultan aus dem Wasser.

Assad hat mehrere Verletzungen von den Holzstücken im Wasser erlitten, Sultan ist bewusstlos, seine Augen sind geschlossen. Auf dem Rettungsboot versuchen Helfer, das Kind wiederzubeleben. Es gelingt ihnen nicht. Als Assad das merkt, beginnt er zu schreien, er küsst und umarmt den kleinen Körper, schlägt um sich. So erzählt er es später. Als sie am Strand ankommen, wird sein Bruder in einen Sarg gelegt, Almulqi ins Krankenhaus gefahren.

Almulqi sagt, sein kleiner Bruder sei nicht ertrunken. Das Wasser, in dem sie so lange auf Rettung gewartet hätten, sei zu kalt für ihn gewesen.

Am Strand in Steccato di Cruto versammeln sich nach und nach auch Einsatzkräfte der lokalen Polizei und der Carabinieri. Sie versuchen ein Kind zu retten, das wenig später stirbt. Vor den Augen der Helfer werden Überlebende angespült, Tote. „Körper von so vielen unschuldigen Opfern“, so formuliert es der Innenminister später vor dem italienischen Parlament.

Kurz nach halb neun kommt ein Rettungshubschrauber dazu. Viereinhalb Stunden nachdem das Boot gesunken ist. Zehn Stunden nachdem Frontex es erstmals gesichtet hatte.

Ministerpräsidentin Giorgia Meloni sieht keine Verantwortung bei den italienischen Behörden. „Der Vorfall ist einfach und tragisch“, sagte sie wenige Tage nach dem Unglück. „Eine Notfallkommunikation von Frontex hat uns nicht erreicht, wir

sind nicht gewarnt worden, dass das Boot Gefahr lief zu sinken.“ Vermutungen, die Italiener hätten einfach nicht retten wollen, weist sie zurück. Frontex betont, dass sich die Summer Love nicht in Seenot befunden habe, als die Eagle 1 sie entdeckte, und dass alle wichtigen Informationen an die italienischen Behörden weitergegeben wurden. Die Guardia di Finanza und die Küstenwache erklären, wegen des laufenden Ermittlungsverfahrens könne man die Fragen nicht beantworten.

Ursprünglich hatte das italienische Innenministerium vor, sämtliche Särge mit den Toten der Summer Love auf einen muslimischen Friedhof nach Bologna, in den Norden Italiens, zu bringen. Die Hinterbliebenen protestierten dagegen. Noch im März wurden die Leichname deshalb in die Länder der Familien transportiert, mindestens acht Särge nach Deutschland. Auch der von Sultan Almulqi, dem kleinen Bruder von Assad Almulqi. Auch der von Seyar Noori, dem Ehemann von Nigeena Mamozai.

Am 31. März holt die Bundesregierung Assad Almulqi, Nigeena Mamozai und 30 weitere Überlebende im Hotel in Crotone ab und bringt sie mit dem Flugzeug nach Hamburg. Die Bundesinnenministerin Nancy Faeser hatte veranlasst, dass man ihnen in Deutschland ein Asylverfahren anbietet, und erklärte schriftlich, dies sei „ein selbstverständlicher Akt der gelebten Solidarität, die aus deutscher Sicht ein wesentlicher Bestandteil für ein reformiertes gemeinsames europäisches Asylsystem ist“.

Die Solidarität gilt Italien. Nicht den Geflüchteten.

Ministerpräsidentin Georgia Meloni hatte knapp drei Wochen nach dem Schiffbruch die Überlebenden nach Rom eingeladen. Mit einem Militärflugzeug wurden sie in die Hauptstadt geflogen, die Regierungschefin bat sie darum, ihre Geschichten zu erzählen.

Sie machte sich Notizen. Assad Almulqi erzählte ihr von seinem kleinen Bruder, wie er erfor. Meloni, erinnern sich Zeugen, kamen die Tränen. Sie habe gefragt, was er sich wünsche, sagt Almulqi, und er habe geantwortet, dass er seine Eltern aus der Türkei in die EU holen wolle. Meloni habe die Namen seiner Familie aufgeschrieben, ihre Adressen und ihr Alter. Sie machten ein Selfie. Almulqi kannte Meloni, er wusste, dass sie für eine restriktive Migrationspolitik steht. Sie habe aber nett gewirkt, sagt er.



Ein Monat verging. Dann rief Meloni in Italien den Notstand aus. Die Maßnahme, die seit dem 11. April für ein halbes Jahr gilt, verleiht der Regierung außerordentliche Befugnisse bei der Aufnahme oder Ausweisung von Migranten. Vorgesehen sind jetzt Lager im ganzen Land, um Regionen wie Kalabrien, in denen besonders viele Menschen ankommen, zu entlasten. Meloni ließ ihr Kabinett auch in Crotone tagen. Ausgerechnet an diesem Ort beschloss es die sogenannten Cutro-Dekrete: Diese Erlasse beschneiden die Rechte von ankommenden Flüchtenden noch weiter. Sie heben sogar Härtefallregeln auf.

Es ist Mai, als man Assad Almulqi noch einmal trifft, diesmal in Hamburg. Dort ist er jetzt der Asylbewerber aus Syrien. Nicht mehr der Überlebende aus Crotone. Er trägt Shorts, seine Haare sind kürzer als noch im März. Er hat sich in Italien ein Rasiergerät gekauft, damit schneidet er Überlebenden in der Unterkunft die Haare. Sie sprächen nicht mehr über das, was passiert ist. „Gerade versuchen alle, nach vorne zu blicken.“

Sein kleiner Bruder, Sultan, wurde in Dresden begraben, wo Verwandte leben. Almulqi hat das Grab noch nicht besucht, er hat kein Geld für die Fahrt. Auch seine Eltern waren nicht bei der Beerdigung. Sie sind noch in der Türkei, ohne Aussicht darauf, ihren Sohn wiederzusehen.

Von Giorgia Meloni, der Frau, die bei seiner Geschichte weinen musste, hat Assad Almulqi nie wieder gehört.