

»Wir wurden für eine Situation kriminalisiert, in der wir sicher sind, das Richtige getan zu haben«

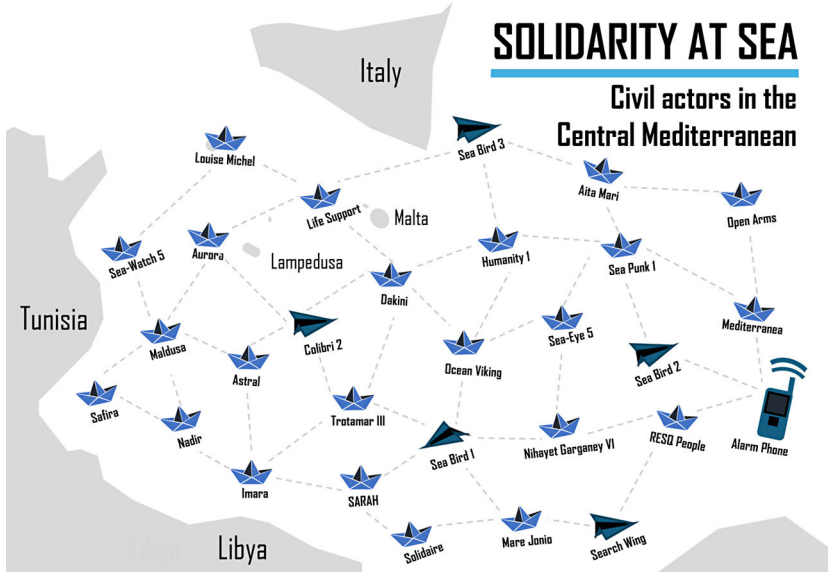
Isabelle Pooth im Gespräch über zivile Seenotrettung mit Christine Lang

Isabelle Pooth hat seit 2022 bei mehreren Einsätzen auf Seenotrettungsschiffen der Organisationen Sea-Eye und SOS Humanity e.V. als psychosoziale Unterstützung gearbeitet. Sie hat einen Bachelor in Psychologie und schließt derzeit ihr Studium im Masterprogramm »Internationale Migration und Interkulturelle Beziehungen« an der Universität Osnabrück ab. Zudem arbeitet sie in Osnabrück im psychosozialen Zentrum für Geflüchtete.

Christine Lang: Isabelle, wie würdest du die aktuelle Situation der zivilen Seenotrettung im Mittelmeer beschreiben?

Isabelle Pooth: Vor allem in den letzten Jahren hat sich sehr viel verändert, einerseits mit Blick auf die Zusammensetzung der Seenotrettungsflotte, andererseits durch den politischen Kontext, vor allem durch Entscheidungen der EU oder Italiens. Ich spreche im Folgenden hauptsächlich über das zentrale Mittelmeer, wo ich arbeite. Das ist die Mittelmeerregion, in der Menschen die weitesten Strecken zurücklegen müssen und wo die Zahl der Überquerungen und der Todesfälle aktuell am höchsten ist. Die Situation der Seenotrettungsorganisationen ist sehr davon geprägt, wie sie mit den Behörden oder vermeintlichen Behörden interagieren, zum Beispiel mit der sogenannten libyschen Küstenwache, die ja eigentlich von Milizen durchsetzt ist. Für mich ist es schwer, Küstenwache zu sagen, weil sie eben nicht den Job einer Küstenwache ausführt und Menschen schützt, sondern Menschen gefährdet. Es gibt immer wieder Situationen, in die Schiffe kommen, die sehr schwierig zu handhaben sind. Kürzlich, im August 2025, wurde ein Seenotrettungsschiff, die Ocean Viking, sogar von der sogenannten libyschen Küstenwache beschossen. In solche Situationen werden Seenotrettungsorganisationen vielleicht immer häufiger kommen. Gleichzeitig gibt es Schiffe verschiedenster Größe – von kleinen Schiffen, auf denen eine Crew von nur sechs bis acht Menschen tätig ist, bis zu Schiffen mit einer Crew von dreißig Leuten. Damit unterscheidet sich natürlich auch, wie die Schiffe eingesetzt werden können, wie weit sie hinausfahren und wie viele Menschen sie an Bord nehmen können.

Karte 1: Die zivile Seenotrettungsflotte im Mittelmeer



Quelle: Civil Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) 2025, <https://civilmrcc.eu/map/mapping-civil-fleet-2025/> (20.12.2025).

Christine Lang: *Du hast den politischen Kontext genannt. Inwiefern hat sich der Kontext verändert und welche Rolle spielt das für die Seenotrettung?*

Isabelle Pooth: Anfang 2023 ist in Italien das »Piantadosi-Dekret« in Kraft getreten. Es sieht Geldstrafen und Festsetzungen von Rettungsschiffen dann vor, wenn diese gegen bestimmte Auflagen verstoßen, die häufig im Widerspruch zu den Pflichten der Seenotrettung stehen. Unter anderem verpflichtet das Gesetz zivile Rettungsschiffe dazu, unverzüglich nach der ersten Rettung zum zugewiesenen Hafen zu fahren. Dadurch hat sich sehr viel verändert, denn parallel verfolgt die italienische Regierung die Strategie, den Schiffen immer weiter entfernte Häfen zuzuweisen. Die Rettungsschiffe müssen also sehr weit fahren und sind viele Tage mit Menschen an Bord unterwegs. Hinzu kommt, dass nur in Ausnahmefällen weitere Rettungen unternommen werden dürfen, sobald ein Hafen zugewiesen wurde. Das heißt sich mit internationalem Seerecht, unter dem die Pflicht besteht, Menschen zu Hilfe zu kommen, wenn Notfälle bekannt sind. Das macht die Arbeit extrem schwierig, weil die Überfahrten zu den sicheren Häfen sehr viel weiter sind und gleichzeitig die Gefahr immer größer wird, festgesetzt zu werden. Wenn einem zweiten Notruf nachgegangen wird, muss damit gerechnet werden, dass die Schiffe nach Einlaufen in

den Hafen 21 Tage (bei der ersten Festsetzung) oder sechzig Tage (bei der zweiten Festsetzung) im Hafen bleiben müssen oder dass sie gar beschlagnahmt werden und hohe Geldstrafen zahlen müssen.

Christine Lang: *Wie gehen die Organisationen damit um?*

Isabelle Pooth: Im Blick auf die Zuweisung von Häfen lässt sich in den meisten Fällen nicht viel machen, aber wenn auf der Überfahrt weitere Notrufe eintreffen, dann wird denen auch nachgegangen, weil das eben die Pflicht auf See ist. Inzwischen gibt es immer mehr Kooperationen zwischen den Organisationen, um sich gemeinsam gegen diese Kriminalisierung einzusetzen. Vor kurzem haben sich viele der Seenotrettungsorganisationen zu einem Bündnis zusammengeschlossen, das sich Justice Fleet nennt, unter anderem angestoßen durch den genannten Vorfall, bei dem die Ocean Viking unter Beschuss geraten ist. Die Organisationen wollen damit auch ein Zeichen setzen gegen die Kooperation der EU und Italiens mit der sogenannten libyschen Küstenwache, die offensichtlich menschenrechtsverletzende Praktiken unterstützt oder selber durchführt. Die NGOs haben sich gemeinsam entschieden, ihre operative Kommunikation mit der libyschen Rettungsleitstelle und damit der sogenannten libyschen Küstenwache vollkommen einzustellen, da sie diese nicht als legitime Akteure anerkennen, denn sie sind verantwortlich für illegale Rückführungen sowie für schwere Menschenrechtsverletzungen auf See und in Libyen.

Christine Lang: *Was bedeutet das dann, wenn die operative Kommunikation eingestellt wird?*

Isabelle Pooth: Das wird sich zeigen. Es gab auch schon in der Vergangenheit Situationen, in denen Organisationen nicht in der Lage waren, den von der sogenannten libyschen Küstenwache kommunizierten Anweisungen Folge zu leisten, weil zum Beispiel die Anweisung kam, mitten in einer Rettungsoperation Richtung Norden zu fahren – und man kann eine Rettung mittendrin nicht einfach abbrechen und wegfahren. Das hat in den meisten Fällen dazu geführt, dass die Schiffe, wenn sie in Italien ankamen, festgesetzt wurden. Was es jetzt für die Zukunft bedeutet, ist schwer zu sagen. Ich kann mir vorstellen, dass mehr Festsetzungen passieren werden, aber gleichzeitig gab es inzwischen einige italienische Gerichtsentscheidungen, die die Festsetzungen im Nachhinein als unrechtmäßig festgestellt haben und erklärten, dass die sogenannte libysche Küstenwache kein legitimer Akteur sei. Vielleicht werden diese Gerichtsentscheidungen auch irgendwann dazu führen, dass das Gesetz geändert wird. Aktuell sehe ich das aber nicht kommen. Ich glaube, dass die Zusammenarbeit zwischen den italienischen Behörden und der sogenannten libyschen Küstenwache nicht aufhören, sondern sich verstärken wird und dadurch

die Mittelmeerüberquerungen und die Arbeit der zivilen Seenotrettung gefährlicher werden.

Christine Lang: *Wie sieht diese Zusammenarbeit konkret aus?*

Isabelle Pooth: Die Idee hinter der Zusammenarbeit ist, Menschen davon abzuhalten, über das Mittelmeer nach Europa zu kommen und Asyl zu beantragen. Das führt dazu, dass sich die libyschen Milizen beauftragt sehen, Menschen, nachdem sie losgefahren sind, zurück an die Küste zu holen. Das passiert inzwischen nicht mehr nur in libyschen, sondern auch in internationalen Gewässern und wird dann getarnt als Such- und Rettungsaktion. De facto ist es aber ein »Pullback« und gefährdet Menschenleben. Es ist auch tatsächlich so, dass viele der Boote, mit denen die libyschen Milizen fahren, Geschenke Italiens an Libyen waren. Auch die EU und andere Mitgliedstaaten haben diese Akteure mit viel Geld unterstützt. Wenn diese Boote auf uns zufahren, sehen sie auf den ersten Blick gleich aus wie die der italienischen Küstenwache. Wir wissen aber natürlich, dass wir in anderen Gewässern sind und es nicht die italienische Küstenwache sein kann.

Christine Lang: *Könntest du eine solche Situation schildern oder ist das zu belastend?*

Isabelle Pooth: Ja, das kann ich machen. Es kommt oft vor, dass eine Miliz bei einer Rettung anwesend ist. Eine besonders dramatische Situation war zum Beispiel im Oktober 2023. Da kamen wir an einem Ort an, an dem Menschen einen Notruf abgesetzt hatten. Eine libysche Miliz war uns zuvorgekommen. Sie ist sehr gefährliche Manöver um das Schlauchboot herumgefahren, in dem sich die Menschen befanden, die um Hilfe gebeten hatten. Sie ist sehr nah herangefahren, hat immer wieder Kreise gedreht und ist auch auf die Leute zugefahren. Das hat sehr viele Wellen und sehr viel Unruhe erzeugt. Häufig geraten die Menschen auf den Booten dann in Panik, weil sie auf keinen Fall zurück nach Libyen möchten. Den Satz »Lieber tot als Libyen« habe ich wirklich schon oft gehört. Menschen springen dann ins Wasser und versuchen zu entkommen, in welcher Form auch immer.

In diesem Moment sind wir näher herangefahren und haben das beobachtet. Wir dachten, wir beobachten gerade einen Pullback und können nichts mehr tun. Wir wurden auch mit Waffen von der Miliz bedroht. Wir haben uns entschieden zu bleiben und die Situation erst einmal zu beobachten und dann zu entscheiden, was wir tun können. Dann haben wir ein Rettungsboot ins Wasser gelassen, natürlich im Wissen, dass es jetzt, in der so aufgeheizten Situation, sehr gefährlich ist, zu nah zu kommen. Die Menschen an Bord des Bootes aber waren schon in Panik geraten. Es waren mehrere schwangere Frauen, Babys und Kinder dabei. Und es haben auch nicht alle diese Rettung überlebt, weil eine Massenpanik auf einem Schlauchboot natürlich dazu führen kann, dass Menschen ertrinken. Viele Menschen sind ins

Wasser gesprungen und dieses libysche Milizboot war die ganze Zeit dort und hat weiter für Unruhe gesorgt. Letzten Endes haben wir die Rettung erst sehr spät initiiert, weil unklar war, in welcher Situation wir uns gerade befinden, und so hat das Schlauchboot es in der Zwischenzeit geschafft, in Richtung unseres Schiffes zu kommen. Die Menschen sind irgendwann so nah gekommen, dass sie von dem Schlauchboot auf unser Schiff klettern konnten. Es war eine ganz dramatische Szene, in der Menschen sich mit allerletzter Kraft noch bei uns auf dem Schiff in Sicherheit bringen konnten. Es haben nicht alle überlebt und ein paar haben es auch nur sehr, sehr knapp überlebt. Wir konnten manchen Menschen noch gerade so mit Sauerstoff helfen, mussten aber auch Tote bergen.

Danach war meine Arbeit auf dem Schiff sehr davon geprägt, dass Menschen gerade ganz schlimme Dinge erlebt und Angehörige verloren haben. Eine Frau hat ihre 13jährige Tochter verloren, ein Mann seine frisch angeheiratete Ehefrau. In dem Moment waren wir natürlich froh, dass wir überhaupt noch Leuten helfen konnten. Wir sind dann nach Italien gefahren und wurden dort festgesetzt, weil wir während der Rettung nicht auf die Anweisungen der sogenannten libyschen Küstenwache gehört hatten, Richtung Norden zu fahren. Im Nachhinein haben wir erfahren, dass diese libysche Miliz bereits vor unserer Ankunft ins Wasser geschossen und gedroht hatte, aufs Schlauchboot zu schießen. Dabei waren schon Menschen ins Wasser gesprungen und von der Miliz an Bord genommen worden. Aber trotz dieser Vorkommnisse wurden wir in Italien festgesetzt. Es war wirklich schwer auszuhalten nach all dem, was wir dort gesehen und erlebt haben, für eine Situation kriminalisiert zu werden, in der wir ganz sicher sind, das Richtige getan zu haben. Und solche Situationen passieren immer wieder.

Christine Lang: *Wie geht ihr mit solchen Erfahrungen um?*

Isabelle Pooth: Das ist gar nicht so leicht zu beantworten. Gerade dieser Einsatz geht uns allen noch nach. Ich habe mit vielen Leuten aus der Crew immer noch Kontakt und wir schreiben einander am Tag, an dem die Rettung passiert ist, jedes Jahr. Der Zusammenhalt in der Crew ist sehr wichtig. Gleichzeitig ist es natürlich sehr schwer, solche Erlebnisse zu verarbeiten. Für mich persönlich ist es ein Ansporn, nicht aufzuhören und weiter dran zu bleiben. Aber natürlich ist es auch jedes Mal schwer, wieder rauszufahren und solche Situationen zu beobachten.

Christine Lang: *Wie siehst du die Unterstützung der Seenotrettung im Mittelmeer in Deutschland? Hat sich etwas verändert?*

Isabelle Pooth: Von Seiten des Staats habe ich schon den Eindruck, dass die Unterstützung zurückgeht. Anfang 2024 wurde das »Rückführungsverbesserungsgesetz« verabschiedet, in dem nicht ganz klar formuliert wurde, ob Seenotrettung strafbar

ist oder nicht. Das führt zu einer Unsicherheit unter Menschen, die in der Seenotrettung arbeiten, ob dieses Gesetz nicht irgendwann einmal von einer immer rechter werdenden Politik missbraucht werden könnte. Dieses Jahr wurde auch die staatliche Unterstützung für zivile Seenotrettung gestrichen. Ich habe den Eindruck, dass auch öffentliche Statements zur Seenotrettung immer weniger werden. Nachdem die Ocean Viking beschossen wurde, dachte ich, das wäre jetzt ein Moment, wo viele etwas sagen könnten. Aber keine EU-Regierung hat sich wirklich dazu geäußert. Das finde ich erschreckend. Daran lese ich ab, dass es nicht mehr die Bereitschaft gibt, öffentliche Statements über diese Arbeit oder genereller über humanitäre Arbeit in Bezug auf Migration zu machen. Ich habe das Gefühl, viele Politiker:innen haben Angst in eine Schublade gesteckt zu werden oder Wähler:innen zu verlieren, so dass es eine totale Zurückhaltung gibt, sich dazu zu äußern. Was die Stimmung in der breiteren Gesellschaft angeht, finde ich es sehr schwer, einen wirklichen Eindruck zu bekommen. Ich habe das Gefühl, dass die Stimmung eher Richtung zunehmenden Misstrauens gegenüber der Seenotrettung kippt. Ich bin mir nicht sicher, ob das daran liegt, dass viele Menschen der häufig widerlegten Behauptung glauben, dass Seenotrettung etwas mit Schlepperei zu tun hätte oder sich unsicher sind, wie das eigentlich alles funktioniert, und dass daraus Misstrauen entsteht. Aber auch die Stimmung generell in Bezug auf Migration verschärft sich immer weiter und das betrifft natürlich auch die Seenotrettung.

Christine Lang: *Umso beeindruckender ist es, dass ihr mit eurer wichtigen Arbeit weitermacht. Alles Gute und vielen Dank für das Gespräch!*