

„Was hat uns der Einsatzalltag gelehrt“

Vortrag im Rahmen des 16. Rostocker Maritimen Sicherheitskolloquiums

FKpt Torsten Eidam, Kontingentführer 4. Deutsches Einsatzkontingent EUNAVFOR MED - Operation SOPHIA

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte Sie in den kommenden Minuten vor der Diskussion mitnehmen auf die unterste, die taktische Ebene und das **konkrete Erleben** bzw. die Erfahrungen aus dem Einsatz European Naval Force Mediterranean – kurz: Operation SOPHIA.

Lassen Sie mich eingangs einige Worte zur **Historie** dieses Einsatzes verlieren. Die Internationale Organisation für Migration geht davon aus, dass im Jahre 2015 im Zentralen Mittelmeer fast **3000** Menschen ihr Leben verloren haben. Der April 2015 stellte mit **1.250** Gestorbenen oder Vermissten den Höhepunkt dar. Im Rahmen eines diesbezüglichen Sondergipfels der europäischen Staats- und Regierungschefs wurde die Beteiligung zweier deutscher Schiffe an der Seenotrettung zugesagt. Die Fregatte HESSEN und der Einsatzgruppenversorger BERLIN befanden sich als Teil des sogenannten Einsatz- und Ausbildungsverbandes kurz vor Beendigung einer mehrmonatigen Ausbildungsreise rund Afrika und konnten sehr kurzfristig – bereits Anfang Mai 2015 – zum Einsatz gebracht werden. Seither ist die Deutsche Marine **durchgängig** mit zwei ihrer Schiffe bzw. Boote im Seegebiet zwischen der italienischen und der libyschen Küste präsent. Seit Ende Juni 2015 sind die zwei deutschen Einheiten der seinerzeit ins Leben gerufenen EU-Operation unterstellt. In den mittlerweile **fast anderthalb Jahren** hat die Deutsche Marine mit Fregatten, Einsatzgruppenversorgern, Korvetten, Tendern und Minenabwehreinheiten unterschiedliche Schiffe und Boote für diesen Einsatz bereitgestellt.

Ich habe das 4. Deutsche Einsatzkontingent bestehend aus dem Tender WERRA und dem Minenjagdboot DATTELN bis Mitte September geführt, bin also vor knapp 4 Wochen aus dem Mittelmeer zurückgekehrt.

Die Zusammensetzung meines Kontingents lässt einige Schlüsse auf die hohe Einsatzbelastung der Marine zu. Der Tender WERRA war bereits im letzten Jahr im Rahmen der Seenotrettung eingesetzt. Nach **nur 8 Monaten Einsatzpause** in der Heimat hieß es bereits im Juni dieses Jahres wieder „Leinen los“ und für weitere 5 Monate verlegen Richtung Mittelmeer. Eine derart hohe Frequenz von aufeinanderfolgenden Einsatztteilnahmen ist vor dem Hintergrund der vielfältigen Einsatzverpflichtungen der Marine durchaus kein Einzelfall mehr.

Die zweite Einheit, das Minenjagdboot DATTELN, war ursprünglich für die Teilnahme an einem der ständigen maritimen Einsatzverbände der NATO eingeplant. Aufgrund der **höher priorisierten Einsatzverpflichtungen** in der Ägäis, bei ATALANTA am Horn von Afrika sowie bei der UN-Operation UNIFIL vor der libanesischen Küste wurde aber schlichtweg das Hemd zu kurz.

Somit musste kurzfristig die Teilnahme der DATTELN am NATO-Verband abgesagt und das Boot und die Besatzung innerhalb weniger Wochen auf den neuen Einsatz SOPHIA vorbereitet werden.

Am 20. Juni 2016 liefen WERRA und DATTELN aus dem Heimathafen Kiel aus und erreichten nach einem **8-tägigen Transit** das Einsatzgebiet. Dort wurden sie dem Kommando des multinational besetzten und durch einen italienischen Admiral geführten operativen Hauptquartier der Operation SOPHIA in Rom unterstellt. Direkt geführt werden die Einheiten in See von einem weiteren italienischen Admiral – dem sogenannten Force Commander – vom Flaggschiff, dem italienischen Flugzeugträger GARIBALDI aus. Derzeit beteiligen sich 24 europäische Nationen mit insgesamt rund 1.600 Soldaten und Zivilpersonal. Die überwiegende Mehrzahl der Nationen ist allerdings nur mit Stabspersonal im Hauptquartier in Rom oder an Bord des Flaggschiffes vertreten. Schiffe oder Flugzeuge und damit auch das Gros des Personals werden aktuell nur durch **einige wenige Nationen** gestellt. So bestand der Marineverband neben den beiden deutschen Einheiten WERRA und DATTELN und über den Flugzeugträger GARIBALDI hinaus nur aus der spanischen Fregatte REINA SOFIA und dem britischen Mehrzweckschiff ENTERPRISE sowie zwei Seefernaufklärungsflugzeugen aus Spanien und Luxemburg. Wie bei vielen anderen maritimen Einsätzen auch, wird damit die Anzahl der zur **Erfüllung des Auftrages** eigentlich geforderten Schiffe, Boote und Flugzeuge nicht erreicht.

Erfüllung des Auftrages – dies gibt mir das nächste Stichwort. Kernauftrag der Einheiten der Operation SOPHIA ist nicht die in der medialen Berichterstattung nach wie vor dominierende Seenotrettung, sondern die **Bekämpfung des Menschen Schmuggels und der Menschenhandelsnetzwerke**. Soweit zur Vorgabe – aber wie lässt sich dies in der Praxis und unter den gegebenen Rahmenbedingungen bewerkstelligen? Die Einheiten operieren außerhalb der libyschen Hoheitsgewässer auf der **hohen See** und können sich daher nur mit dem letzten Glied in der Schleuserkette auseinandersetzen. Denn wenn die mit hunderten Flüchtlingen besetzten Boote den Strand verlassen, haben die Schleuser ihr Geschäft gemacht – ihr Geld bereits verdient. Sei es beim Transport über Land aus einem der **65 Herkunftsländer**¹ der Flüchtlinge nach Libyen, sei es in den Sammelpunkten in der

¹ 2015: 25 Prozent aus Eritrea, 15 Prozent aus Nigeria 8 Prozent aus Somalia; 2016 vor allem Eritrea, Nigeria, Gambia, Somalia, Elfenbeinküste und Guinea.

Nähe der Küste – den sogenannten „**Safe Houses**“ – oder sei es vor dem Einsteigen in die in keinsten Weise seetüchtigen Boote. Was sollte den Schleuser also veranlassen, sich auf die Hohe See hinaus zu begeben? Insgesamt schwierige Voraussetzungen, aber ich will nicht alles schwarz malen, sondern darstellen, wie die Männer und Frauen an Bord der Einheiten der Operation SOPHIA dennoch ihren Auftrag erfüllen.

Seit Beginn der Operation dreht sich ein Teil des Auftrages um die **Aufklärung und Gewinnung von Informationen über die Schleppernetzwerke**. Das betrifft deren Vorgehen auf See und an Land – von den Routen durch die Wüste bis zur Unterbringung in den „Safe Houses“.

In der Praxis bedeutet dies neben der Seeraumüberwachung, dass im Rahmen der Seenotrettung an Bord genommene Menschen – also die Menschen, die den Schleusern ausgeliefert waren – befragt werden. Darüber hinaus werden auch mit den Besatzungen von Fischerbooten und Handelsschiffen Gespräche geführt.

Es wurden Erkenntnisse gewonnen, die bis zu einzelnen Akteuren und deren Einbettung in lokale Strukturen reichen, die in einem mafiösen System vernetzt sind. Informationen, die im Verband generiert werden, werden im Hauptquartier zusammengetragen und von dort den Strafverfolgungsbehörden der Mitgliedsstaaten bzw. weiteren zuständigen Stellen der Europäischen Union (u.a. EUROPOL) zur Verfügung gestellt.

Der militärische Auftrag beinhaltet auch das **Anhalten, Durchsuchen, die Beschlagnahme oder Umleitung** von Schiffen oder Booten, bei denen der Verdacht besteht, dass sie für Schleusungen benutzt werden. Erstmals in dieser Operation konnte Tender WERRA ein schleusereverdächtiges Skiff (das ist ein kleines, schnelles Boot mit starken Außenbordmotoren) beschlagnahmen, es samt der drei Insassen an Bord nehmen und an die italienischen Behörden übergeben. Im Vorfeld dieser Aktion war durch ein Seefernaufklärungsflugzeug die Interaktion zwischen dem Skiff und einem Schlauchboot voller Flüchtlinge beobachtet und dokumentiert worden – was **ausreichend Verdachtsmomente** lieferte. Wie anschließende Gespräche mit aus Seenot geretteten Personen an Bord der WERRA bestätigten, hatten die drei Insassen des Skiffs Geld von den Flüchtlingen dafür verlangt, ihnen bei der Navigation ihres Schlauchbootes bis außerhalb der libyschen Hoheitsgewässer behilflich zu sein. Nach Erreichen der Hohen See forderten sie zudem die Herausgabe des ihrer Meinung nach aufgrund der baldigen Rettung nun nicht mehr benötigten Außenbordmotors des Flüchtlingsbootes und wollten es antriebslos zurücklassen.

Derartige Skiffs mit 2 – 3 Personen an Bord agieren regelmäßig in der Nähe der Seenotfälle, geben vor zu fischen bzw. fischen teilweise auch tatsächlich. Sie beobachten die Seenotrettung und versuchen anschließend, die leergeräumten Flüchtlingsboote wieder an die Küste zurück zu schleppen oder zumindest die Außenbordmotoren abzubauen und so

am Schleusergeschäft zu partizipieren. Auftrag der Einheiten der Operation SOPHIA ist es, genau dies zu verhindern. Daher wird auf die Aktivitäten dieser Skiffs die innerhalb der Operation auch JACKALS – Schakale genannt werden, ein besonderes Augenmerk gelegt. In diesem Zusammenhang zählt es auch zum Auftrag unserer Einheiten, die nach abgeschlossener Seenotrettung geräumten Flüchtlingsboote möglichst unverzüglich zu zerstören. Es gilt sie in erster Linie einer Wiederverwendung zu entziehen und damit zusätzlichen Profit für die Schleuser zu verhindern. Andererseits müssen die von Flüchtlingen geräumten Boote auch aus **nautischen Gründen** versenkt werden, da sie eine Gefahr für die Schifffahrt darstellen.

Insgesamt konnten die Einheiten der Operation SOPHIA bereits mehr als 300 der von Schleusern genutzten Fahrzeuge zerstören. Insbesondere an Tagen mit einem **sehr hohen Aufkommen** an Flüchtlingen und Seenotfällen gelingt es den JACKALS dennoch vereinzelt, die leeren Boote in die Hoheitsgewässer zurück zu schleppen und damit dem Zugriff unserer Einheiten zu entziehen.

Was kann man sich darunter vorstellen, wenn ich sage „an Tagen mit **sehr hohem Aufkommen** an Flüchtlingen und Seenotfällen“? Sehr beeindruckend – um nicht zu sagen besorgniserregend – waren die ersten Tage nach längeren Schlechtwetterphasen, in denen keine Schleusungen stattfinden konnten und somit die Safe Houses an der Küste zum Bersten gefüllt waren. Bei dann eintretender Wetterbesserung kam es zu einer Vielzahl von Abfahrten und dies führte zu Extremen von **mehr als 10000 Flüchtlingen innerhalb von 2-3 Tagen**. Die damit verbundene Zahl von innerhalb kurzer Zeit „abzuarbeitenden“ Seenotfällen stellt alle vor Ort befindlichen Akteure vor erhebliche Herausforderungen. Die Gesamtkoordination der Seenotrettung obliegt dem **International Maritime Rescue Coordination Center** in Rom. Hier wird aus den eingehenden Seenotmeldungen ein Gesamtlagebild aufgebaut und werden die Seenotfälle den zur Rettung zur Verfügung stehenden Kräften zugewiesen – eine äußerst schwierige und in der beschriebenen Extremsituation kaum zu bewältigende Aufgabe. Daher kommt es auf See auch auf die direkte Koordination der vor Ort befindlichen Kräfte an. Dies sind neben den Einheiten der Operation SOPHIA vor allem die Schiffe und Boote privater Initiativen und Nichtregierungsorganisationen, z.B. SEA WATCH, SEA EYE, Migrant Offshore Aid Station, Ärzte ohne Grenzen, PROACTIVA OPEN ARMS oder JUGEND RETTET. Darüber hinaus befinden sich auch Marineeinheiten der italienischen Operation MARE SICURO und Einheiten der Europäischen Grenzschutzagentur FRONTEX im Einsatzgebiet. Insgesamt gesehen verfügen diese Schiffe und Boote über beachtliche Aufnahmekapazitäten, kommen aber an diesen extremen Tagen an ihre Grenzen. So haben dann auch WERRA und DATTELN in der **Ausnahmesituation** weit mehr Personen aus Seenot gerettet, an Bord genommen und versorgt, als man zuvor für machbar gehalten hätte. Im Falle der WERRA

waren es bereits wenige Tage nach Beginn des Einsatzes 656 Personen, darunter 102 Frauen und 12 Kinder. Während des folgenden Transits in den italienischen Hafen Trapani, welcher durch das italienische Innenministerium als sogenannter Place of Safety zur Übergabe der Geretteten festgelegt wurde, erhöhte sich die Anzahl durch die Geburt eines Jungen auf 657. Zudem stellte sich im Verlaufe des Transits nach Italien heraus, dass die landseitigen Aufnahmekapazitäten auf Sizilien nicht direkt zur Verfügung standen, so dass Tender WERRA diese hohe Anzahl von Geretteten erst nach Ablauf von 2 Tagen und Nächten wieder von Bord geben konnte. Dies bedeutete zum einen eine Ausnahmesituation für die Besatzung des Tenders, welche dieses – wie wir sagen – **Allemannsmanöver** von Beginn der Rettung bis Ende der Abgabe der Flüchtlinge in Italien **3 Tage** lang durchhalten musste; d.h. die Versorgung mit Getränken und regelmäßigen Mahlzeiten für 657 zusätzliche Personen, die medizinische Versorgung und die Gewährleistung von Ruhe und Sicherheit an Bord. Andererseits standen auch die Geretteten, denen von den Schleusern in Libyen vor der Abfahrt vorgegaukelt wird, man müsse mit dem Schlauchboot quasi nur einen breiten Fluss überqueren, um nach Europa zu gelangen, unter großem Stress, als sie erfuhren, dass sie mehrere Tage an Bord des Tenders bleiben sollten. Um diese Situation zu meistern, haben die für diesen Einsatz zusätzlich eingeschifften Spezialisten, wie Sprachmittler und interkultureller Einsatzberater sowie die für die Sicherheit sorgenden Feldjäger und Soldaten des Boardingteams aber auch die Besatzung des Tenders Herausragendes geleistet.

Auch das Minenjagdboot DATTELN musste sich als vergleichsweise kleine Einheit mehrfach bei der Seenotrettung bewähren. Nachdem man sich im Rahmen der einsatzvorbereitenden Ausbildung auf die Übernahme von ca. **120 Personen** vorbereitet und dieses auch geübt hatte, kam es kurz vor Ende des Einsatzes auch hier zu einer Ausnahmesituation in der der Kommandant sich mangels weiterer verfügbarer Hilfe und Alternativen entschloss, mehr als das Doppelte – nämlich sage und schreibe 273 Personen an Bord zu nehmen – eine für ein Boot dieser Größe zuvor unvorstellbare Anzahl. Auch ein Leichnam wurde geborgen. Zu diesem Zeitpunkt waren alle anderen Schiffe im Einsatzgebiet ausnahmslos in die Seenotrettung involviert. Als sich die Lage beruhigt hatte, konnte die DATTELN die Geretteten glücklicherweise schnell an zwei größere Schiffe übergeben.

Ohne den Erfolg oder Misserfolg der Operation nur an den Zahlen und Statistiken messen zu können, helfen sie doch zu verdeutlichen, was die Besatzungen und eingeschifften Spezialisten in diesem Einsatz leisten. So haben die Männer und Frauen an Bord der deutschen Einheiten bislang **mehr als 18000 Menschen** aus Seenot gerettet – die Einheiten der Operation SOPHIA insgesamt **mehr als 27000**. Dabei stellen die klimatischen Bedingungen – bei mehr als 30 Grad stundenlang im Schutzanzug – nur eine der besonderen Herausforderungen dar. Der direkte Kontakt mit Not, Elend und Tod der

Flüchtlinge hinterlassen ebenfalls ihre Spuren. Dennoch ziehen die Besatzungen aus der Erfüllung ihres Auftrages und aus der Bewältigung der **Seenotrettung** ihre Motivation.

Fakt ist aber auch, dass der Einsatz von Marineschiffen auf der Hohen See allein keine Lösung darstellt. Er kann nur die Symptome lindern und ein unterstützender Aspekt in einem breiten Ansatz sein, denn den Ursachen von Flucht und Migration lässt sich so nicht begegnen. Eine Lösung kann nur durch die Stabilisierung Libyens und die Verbesserung der Lebensumstände in den Herkunftsländern erreicht werden.

Ein Beitrag zur Stabilisierung – und das bringt mich am Schluss zu einem **Ausblick** – könnte die im August durch die EU beschlossene Erweiterung des Auftrages sein. Sie beinhaltet zum einen die Unterstützung bzw. das Training der libyschen Küstenwache und Marine. Ziel ist es, **deren Kapazitäten** zu verbessern, das „Geschäftsmodell“ des Menschenschmuggels auf der Zentralen Mittelmeerroute zu unterbinden, die Sicherheit in libyschen Gewässern zu erhöhen und Such- und Rettungsaktivitäten durchzuführen.

Der **zweite Anteil** der Auftragserweiterung der Operation SOPHIA besteht aus einem Beitrag zur Embargokontrolle.

Diese beiden **neuen Aufgaben** binden natürlich auch zusätzliche Kräfte und Mittel, denn der ursprüngliche Auftrag der Operation bleibt bestehen und hat Priorität. Das heißt der Druck auf die truppenstellenden Nationen wird auch künftig hoch sein – so auch für die Deutsche Marine.

Mit diesem Ausblick möchte ich schließen und hoffe, ich habe Ihnen einen Einblick in diese interessante und herausfordernde Operation und den Einsatzalltag der dort dienenden Männer und Frauen der Deutschen Marine geben können, obwohl das Wort **Alltag** mit Blick auf SOPHIA wenig passend erscheint.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.