

Antrag

der Abgeordneten Sevim Dağdelen, Annette Groth, Heike Hänsel, Andrej Hunko, Azize Tank und der Fraktion DIE LINKE.

Sanktionsregelungen für Beförderungsunternehmen, insbesondere Flug- und Schiffsunternehmen, abschaffen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Deutsche Bundestag ist bestürzt und beschämt darüber, dass das Mittelmeer infolge der Abschottungspolitik der EU vor Flüchtlingen zu einem Massengrab geworden ist. Weit mehr als 30.000 Menschen sind in den vergangenen Jahrzehnten im Mittelmeer ertrunken oder auf andere Weise zu Tode gekommen. 2016 droht ein besonders tödliches Jahr für Geflüchtete zu werden: Nach Angaben des Hohen Flüchtlingskommissars der Vereinten Nationen (UNHCR) starben 2016 bereits über 2.500 Menschen im Mittelmeer, vermutlich über 900 allein in der letzten Woche des Mai.

Ein wesentlicher Baustein der europäischen Abschottungspolitik sind Sanktionsregelungen für Beförderungsunternehmen, vor allem Flug- und Schiffsgesellschaften, die Menschen ohne gültige Papiere oder eine Einreiseerlaubnis in die Europäische Union bzw. nach Deutschland transportieren (so genannte carrier sanctions). Die Beförderungsunternehmen werden dadurch nicht nur zum Rücktransport der unerlaubt eingereisten Personen verpflichtet, sondern auch mit zum Teil drastischen Bußgeldern belegt. Der Deutsche Bundestag beklagt, dass dadurch das Grundrecht auf Asyl in der Praxis ausgehebelt wird und Schutzsuchende hierdurch in die Hände von zum Teil kriminell agierenden Schleusernetzwerken getrieben werden und dabei ihr Leben nicht nur riskieren müssen, sondern sehr häufig auch verlieren.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. einen Gesetzentwurf vorzulegen, mit dem die Sanktionsregelungen für Beförderungsunternehmen im Aufenthaltsgesetz (AufenthG), die den Transport von Schutzsuchenden mit Zwangsgeldern sanktionieren (§§ 63 ff. AufenthG), aufgehoben werden;

2. sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass in der Richtlinie 2001/51/EG des Rates vom 28. Juni 2001 eindeutig klargestellt wird, dass der Transport von Schutzsuchenden nicht mit Sanktionen für Beförderungsunternehmen belegt werden darf.

Berlin, den 7. Juni 2016

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Nach Artikel 14 Abs. 1 der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte hat jeder Mensch das Recht, in anderen Ländern vor Verfolgung Asyl zu suchen und zu genießen. Auch die Genfer Flüchtlingskonvention sieht insbesondere in den Artikeln 31 und 33 ein Recht auf Asylsuche bzw. eine Pflicht zum Schutz von Flüchtlingen vor (Zurückweisungsverbot).

Das Menschenrecht auf Asyl wird in der Praxis vielfach unterlaufen. Die Bestimmungen zur Sanktionierung von Beförderungsunternehmen richten sich formell zwar gegen die so genannte „illegale Einwanderung“. Doch betroffenen sind vor allem auch Asylsuchende, deren Einreise illegalisiert und verhindert wird – denn ein Visum erhalten Schutzsuchende im Regelfall nicht. Mit diesen administrativen Regelungen werden im Ergebnis das Grundrecht auf Asyl und der Schutzgedanke der Genfer Flüchtlingskonvention faktisch außer Kraft gesetzt. Die Schutzbedürftigen erreichen viele Länder, die ihnen effektiv Schutz gewähren könnten, erst gar nicht, jedenfalls nicht auf legalem Weg. Zugleich werden durch die „carrier sanctions“ hoheitliche Aufgaben der Grenzkontrolle bzw. des Flüchtlingsschutzes Privaten übertragen und ins Ausland verlagert: Beschäftigte eines ausländischen Flugunternehmens sind bei der ihnen auferlegten Überprüfung der Einreisevoraussetzungen weder an das Grundgesetz noch an das Zurückweisungsverbot der Genfer Flüchtlingskonvention gebunden.

Der Hohe Flüchtlingskommissar der Vereinten Nationen (UNHCR) erklärte bereits in einem Positionspapier vom September 1995 („visa requirements and carrier sanctions“), dass Transportunternehmen nicht sanktioniert werden sollten, wenn sie Flüchtlinge ohne gültige Papiere befördern. Das Bundesverwaltungsgericht erachtete ein Beförderungsverbot gegenüber Fluggesellschaften im Jahr 1992 als verfassungswidrig (Beschlussvorlage 1 C 48/89 vom 14.4.1992), da gezielte staatliche Beförderungsbeschränkungen gegenüber Asylsuchenden mit dem Grundrecht auf Asyl unvereinbar seien. Das Bundesverfassungsgericht entschied diese Vorlage nicht inhaltlich, sondern erklärte, dass nur Asylsuchende, nicht aber befördernde Fluggesellschaften sich auf das Grundrecht auf Asyl berufen könnten (BVerfG 2 BvL 55 und 56/92, Beschluss vom 2.12.1997).

Für Transportunternehmen wird es angesichts der staatlichen Sanktionsdrohungen zur Frage der wirtschaftlichen Rentabilität, Asylsuchenden ohne die erforderlichen Dokumente den Zugang konsequent zu verweigern. Nach einer Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 17.12.2013 (5 A 1865/12) müssen Beförderungsunternehmen (neben dem Bußgeld) für sämtliche Verwaltungskosten der Vorbereitung bzw. des Vollzugs einer Zurückweisung haften, wenn sie Personen ohne gültige Identitäts- bzw. Reisepapiere transportiert haben, inklusive der Kosten der Zurückschiebungshaft. Im konkreten Fall bedeutete dies, dass einer ägyptischen Fluggesellschaft für einen Passagier ohne Identitätspapiere 18.398,70 Euro in Rechnung gestellt wurden, davon über 16.000 Euro Haftkosten (die Person konnte aus gesundheitlichen Gründen nicht abgeschoben und musste nach mehr als einem halben Jahr aus der Haft entlassen werden).

Die Summe der in Deutschland gegen Beförderungsunternehmen verhängten Zwangsgelder in 1.287 Fällen betrug im Jahr 2015 2,1 Mio. Euro (vgl. Bundestagsdrucksache 18/7347, Frage 10).

Die Richtlinie 2001/51/EG des Rates vom 28. Juni 2001, die wirksame Sanktionen für Beförderungsunternehmen verlangt, sieht zwar vor, dass ihre Anwendung nicht die Verpflichtungen aus der Genfer Flüchtlingskonvention beeinträchtigen darf (dritter Erwägungsgrund). Auch heißt es in Artikel 4 Abs. 2 der Richtlinie, dass „die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten in Fällen, in denen ein Drittstaatsangehöriger um internationalen Schutz ersucht“, „unberührt“ bleiben. Dass Beförderungsunternehmen für den Transport von Schutzsuchenden in die Schengen-Staaten nicht sanktioniert werden dürfen, ist in der Richtlinie aber gerade nicht klar geregelt.

