

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulla Jelpke, Herbert Behrens, Jan Korte,
weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/5180 –**

Seenotrettung auf dem Mittelmeer und deutsche Rettungskapazitäten

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 8. Mai 2015 rettete das erste Mal ein deutsches Marine-Schiff über 400 Flüchtlinge im Mittelmeer aus Seenot, die Boote wurden vor Ort zerstört. Die Fregatte „Hessen“ und das Versorgungsschiff „Berlin“ waren auf Anweisung der Bundesregierung von der Atalanta-Mission zur Pirateriebekämpfung vor dem Horn von Afrika abgezogen und in Reaktion auf das verheerende Schiffsunglück im April 2015 mit mehr als 850 Toten im Mittelmeer mit dem Ziel der Seenotrettung stationiert worden.

Die rechtlichen Grundlagen des Einsatzes sind bzw. waren zunächst noch nicht vollständig geklärt (Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 6. Mai 2015 „Zwei deutsche Schiffe auf Rettungsmission im Mittelmeer“). Die Schiffe fahren unter nationalem Mandat und es gibt Absprachen mit der italienischen Regierung bzw. der Seenotleitstelle in Rom. Eine Beteiligung an der FRONTEX-Grenzschutzmission „Triton“ ist den Soldatinnen und Soldaten wegen des Trennungsgebots nicht möglich (ebd.). Laut Meldung auf „www.bundeswehr.de“ vom 5. Mai 2015 ist die Rechtsgrundlage des Einsatzes Artikel 98 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen. Die Schiffe sollen nach Erklärung der Bundesministerin der Verteidigung, Dr. Ursula von der Leyen, „bis auf Weiteres unbegrenzt zur Seenotrettung in dem Gebiet bleiben“ (dpa, 18. Mai 2015). Am 3. Juni 2015 wurde der Tender „Werra“ mit 66-köpfiger Besatzung und einer Krankenstation zur Ablösung ins Mittelmeer entsandt (afp, 3. Juni 2015).

Bislang übernahmen auf staatlicher Seite vor allem italienische Marine- und Küstenwacheeinheiten die Aufgabe der Seenotrettung. Nur auf konkrete Anfrage halfen auch Schiffe der FRONTEX-Mission „Triton“, deren Einsatzleiter Klaus Rösler gegenüber dem italienischen Innenministerium jedoch erklärte, dass nicht jeder Anruf von einem Flüchtlingsboot ein Hilferuf sei und statt FRONTEX vielmehr das örtlich näher gelegene libysche Seenotrettungssystem informiert werden solle (vgl. Presseerklärung von *borderline-europe* vom 10. Dezember 2014).

Die geretteten Flüchtlinge werden in der Regel in Italien an Land gebracht, das damit nach den Regularien der Dublin-III-Verordnung für die Aufnahme, Un-

terbringung und Prüfung der Asylanträge der Geretteten zuständig ist. Die Europäische Kommission hat am 27. Mai 2015 einen Vorschlag zur Verteilung von insgesamt 40 000 Flüchtlingen innerhalb von zwei Jahren zur Entlastung Italiens und Griechenlands vorgelegt, hiergegen gibt es jedoch zum Teil erhebliche Widerstände aufseiten einiger Mitgliedstaaten. Am 26. Mai 2015 wurde das Mandat der FRONTEX-Mission „Triton“ erweitert und sowohl finanziell als auch vom Einsatzraum her „Mare Nostrum“ angeglichen. Am letzten Wochenende im Mai 2015 wurde eine Rekordzahl von mehr als 5 000 Flüchtlingen auf 25 Booten vor der libyschen Küste aus Seenot gerettet, 880 Menschen nahm die Fregatte „Hessen“ an Bord, 17 Menschen konnten von einem Schlauchboot nur noch tot geborgen werden (dpa vom 31. Mai 2015). Im Jahr 2015 kamen bislang etwa 1 800 Flüchtlinge auf dem Mittelmeer ums Leben.

Durch eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. wurde bekannt, dass die Seenotrettung in der Nähe der libyschen Küste während des ursprünglichen „Triton“-Mandats vor allem durch private Handelsschiffe erfolgte (vgl. Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/5024): Während diese im Zeitraum November 2014 (Beginn der „Triton“-Mission) bis April 2015 an allen Rettungseinsätzen beteiligt waren und insgesamt 18 963 Menschen aus Seenot retteten, trugen Schiffe der FRONTEX-Mission lediglich zur Rettung von 1 710 Menschen bei. Dabei sind private Handelsschiffe zur Rettung von Menschen in größerer Zahl nicht ausgestattet. Den Seeleuten fehlt auch eine entsprechende Ausbildung und sie sind infolge der oftmals dramatischen Rettungsmaßnahmen häufig traumatisiert und überfordert (Neue Osnabrücker Zeitung, 11. Mai 2015). Da Rettungsaktionen für die Reedereien mit zeitlichen und finanziellen Verlusten verbunden sind, besteht die Gefahr, dass nur in eindeutigen Notfällen eine Rettung erfolgt und in Zweifelsfällen Flüchtlingsboote umfahren werden (siehe Vorbemerkung der Fragesteller auf Bundestagsdrucksache 18/5024).

Die Organisation „Ärzte ohne Grenzen“ ist auf zwei Schiffen im Mittelmeer aktiv (epd vom 11. Mai 2015), im Fall des Rettungsschiffes „Phoenix“ zusammen mit der privaten maltesischen Hilfsorganisation „MOAS“. Auch die MS „Sea-Watch“ des gleichnamigen privaten Vereins ist auf dem Weg ins Mittelmeer und will dort für mehr Aufmerksamkeit und effektivere Rettungsmaßnahmen sorgen (www.sea-watch.org). Seit Oktober 2014 betreiben zahlreiche Freiwillige das „Alarmphone“ (www.watchthemed.net), eine Hotline für Flüchtlinge in Seenot, mit deren Hilfe Rettungsmaßnahmen rechtzeitig eingeleitet und hinsichtlich ihrer konsequenten Durchführung kontrolliert werden sollen.

Am 29. Mai 2015 wurde das 150-jährige Bestehen der „Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“ (DGzRS) im Beisein von Bundespräsident Joachim Gauck gefeiert. Während der Bundesminister des Innern, Dr. Thomas de Maizière, die Rettungsoperation „Mare Nostrum“ als „Beihilfe zum Schlepperwesen“ (Süddeutsche Zeitung vom 8. Januar 2015) bezeichnet und ihre Einstellung gefordert hatte, betonte der Bundespräsident Joachim Gauck angesichts der Flüchtlingstragödien auf dem Mittelmeer, wie wichtig eine funktionierende und ambitionierte Seenotrettung sei (kna, 29. Mai 2015). Die DGzRS verfügte im Jahr 2013 über 20 Seenotkreuzer und 40 Rettungsboote und konnte auf 180 angestellte und 800 freiwillige Rettungspersonen zurückgreifen. Der im November 2014 gestarteten FRONTEX-Mission „Triton“ standen zunächst nur sieben Boote, vier Flugzeuge, ein Helikopter und 65 Personen zur Verfügung, seit Ende Mai 2015 sind es drei Flugzeuge, zwei Hubschrauber, sechs Hochsee-Rettungsschiffe, zwölf Patrouillenboote sowie neun Debriefing- und sechs Screening Teams (<http://frontex.europa.eu/news/frontex-expands-its-joint-operation-triton-udpbHP>).

Bis Juni 2015 kamen nach FRONTEX-Angaben (afp, 4. Juni 2015) zudem 45 000 Flüchtlinge über die Ägäis in die EU – von der Türkei nach Griechenland –, eine Steigerung um 500 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Auf der Insel Lesbos finden zeitweilig über 550 bis 750 neu ankommende Flüchtlinge am Tag sehr schlechte Lebensbedingungen vor (www.watchthemed.net/reports/view/139), generell ist die Lage auf den griechischen Inseln „dramatisch“ (dpa vom 3. Juni 2015).

Eine Seenotrettung auf der westlichen Mittelmeerroute, auf dem Weg nach Spanien, ist häufig mit einer Zurückschiebung auf den afrikanischen Kontinent verbunden. „Watch the Med“ berichtet von mehreren Rettungsaktionen durch marokkanische Einheiten, die die Geretteten zurück nach Marokko brachten (z. B. www.watchthemed.net/index.php/reports/view/137). Der Ausbau von Seenotrettungseinheiten der nordafrikanischen Mittelmeeranrainer entspricht einer Strategie, wie sie von Italien zur Abschreckung vorgeschlagen wurde und auch von der Bundesregierung unterstützt wird (vgl. Bundestagsdrucksache 18/4794, Antwort der Bundesregierung zu Frage 10). Mit der Vorverlagerung der Flüchtlingsabwehr und Zurückweisung von Flüchtlingen durch afrikanische Behörden wird das Zurückweisungsverbot der Genfer Flüchtlingskonvention indirekt unterlaufen und die Aufgabe der Flüchtlingsaufnahme bzw. -abwehr auf den afrikanischen Kontinent verschoben.

1. Wie viele Schiffe befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit im Mittelmeer mit dem vorrangigen oder zumindest nachrangigen Ziel der Seenotrettung (bitte nach Schiffen, deren Ausstattung, Größe und Rettungskapazitäten, Mandat bzw. Mission, Ort bzw. Region, Flaggenstaat usw. auflisten)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung werden in der italienischen Marineoperation „Mare Sicuro“ fünf italienische Schiffe eingesetzt. Darüber hinaus wird die Operation durch ein Schiff der britischen Royal Navy (HMS Bulwark) und ein Schiff der irischen Marine (Naval Service; Le Eithne) unterstützt. Einzelheiten zu Ausstattung, Größe und Rettungskapazitäten sind der Bundesregierung nicht bekannt.

Seit dem 30. Juni 2015 wird die europäische GSVP-Mission EUNAVFOR MED (GSVP – Gemeinsame Sicherheits- und Verteidigungspolitik) mit Unterstützung der beiden deutschen Marineschiffe „Schleswig-Holstein“ und „Tender Werra“ durchgeführt. Die Mission befindet sich im Aufwachen; die konkrete Anzahl der eingesetzten Schiffe ist noch nicht bekannt.

Im Rahmen der FRONTEX-koordinierten Operation „Triton 2015“ sind mit Stand 18. Juni 2015 17 Schiffe im Einsatz, davon sechs Hochseeschiffe (je eines aus Norwegen, Belgien, Spanien, Schweden und zwei aus Italien), sechs Küstenschiffe (drei aus Italien, zwei aus Großbritannien, eines aus Malta) sowie fünf Küstenboote (vier aus Italien und eines aus Malta).

Im Rahmen der FRONTEX-koordinierten Operation „Poseidon Sea 2015“ sind mit Stand 18. Juni 2015 zwölf Schiffe im Einsatz, davon ein griechisches Hochseeschiff, zwei Küstenschiffe (je eines aus Griechenland und Italien) und neun Küstenboote (davon sechs aus Griechenland, je eines aus Portugal, Malta und Lettland).

Im Rahmen der FRONTEX-koordinierten Operation „Indalo 2015“ ist mit Stand 18. Juni 2015 ein spanisches Hochseeschiff eingesetzt.

Die Anzahl der eingesetzten Schiffe variiert im Verlauf der Operationen.

Zu den darüber hinaus nachgefragten Differenzierungen und den Seenotrettungskapazitäten weiterer Küstenstaaten der Mittelmeerregion liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

2. Wie viele private Handelsschiffe passieren nach Kenntnis der Bundesregierung migrationsrelevante Routen im Mittelmeer durchschnittlich im Monat pro Jahr (bitte nach Routen bzw. Region getrennt auflisten)?

Der Bundesregierung liegen keine statistischen Auswertungen über die Anzahl der privaten Handelsschiffe, die migrationsrelevante Routen im Mittelmeer passieren, vor.

3. Wie verteilt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der in den Jahren 2014 und 2015 (soweit vorliegend, bitte auch monatlich auflisten) im Mittelmeer aus der Seenot Geretteten auf zivile Handelsschiffe, behördliche bzw. staatliche Schiffe und Schiffe unter einem FRONTEX-Mandat (bitte so weit wie möglich weiter differenzieren nach Rettungsregion bzw. zentralen Fluchtrouten, Flaggenstaaten der Rettungsboote, Seemeilenzonen usw.)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurden auf der zentralen Mittelmeerroute nach Italien im Jahr 2014 ca. 170 000 Personen aus Seenot gerettet.

Laut EU-Agentur FRONTEX wurden auf der zentralen Mittelmeerroute vom 1. Januar bis zum 14. Juni 2015 ca. 57 400 Migranten in ca. 416 Einsatzfällen festgestellt. Bei rund 89 Prozent dieser Einsätze handelte es sich um Seenotrettungsfälle.

Auf der östlichen Mittelmeerroute wurden vom 1. Januar bis zum 21. Juni 2015 ca. 64 500 Migranten in 1 557 Einsatzfällen festgestellt. In 505 Seenotrettungsfällen wurden davon ca. 18 100 Menschen gerettet.

Auf der westlichen Mittelmeerroute wurden vom 1. Juni bis zum 3. Juli 2015 ca. 300 Migranten in 20 Einsatzfällen festgestellt. In 17 Seenotrettungsfällen wurden davon ca. 255 Menschen gerettet.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen. Eine weitere Differenzierung kann nicht vorgenommen werden.

Ferner wird darauf hingewiesen, dass es sich um Angaben der zuständigen Behörden der jeweiligen Länder beziehungsweise der EU-Agentur FRONTEX handelt, deren Vollständigkeit, Belastbarkeit und abschließende Gültigkeit nicht beurteilt werden kann. Es wird ebenso darauf hingewiesen, dass im Rahmen der FRONTEX-koordinierten Zusammenarbeit keine Statistiken über Seenotrettungsoperationen der zuständigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union geführt werden.

4. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass laut ihrer Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 18/5024 im Zeitraum November 2014 bis Ende April 2015 vor allem private Handelsschiffe die Aufgabe der Seenotrettung in der Nähe der libyschen Küste übernommen haben, kaum jedoch Schiffe der FRONTEX-Mission „Triton“ (bitte ausführen), und inwieweit sollte die Rettung von Flüchtlingen im Mittelmeer durch dafür ausgebildete staatliche Rettungseinheiten erfolgen, statt durch private Handelsschiffe?

Die zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 18/5024 übermittelten Zahlenangaben beziehen sich auf die im Zeitraum 1. November 2014 bis 27. April 2015 durch die Handelsschiffahrt geretteten Personen – siehe erläutert in nachfolgender Tabelle:

	Rettungsmaßnahmen der Handelsschifffahrt – alleine –	Rettungsmaßnahmen der Handelsschifffahrt – mit Unterstützung von Schiffen der Operation Triton –	Rettungsmaßnahmen der Handelsschifffahrt – mit Unterstützung von behördlichen Schiffen –
innerhalb 30-Meilen- Zone des regulären Einsatzgebietes	0	0	0
außerhalb 30-Meilen- Zone des regulären Einsatzgebietes	721 (Anzahl der Einsätze: 3)	1 223	1 532
außerhalb des regulären Einsatzgebietes der o. g. Zonen (in relativer Nähe zu den libyschen Küsten- gewässern)	6 504	1 710	10 749 (Anzahl der Einsätze: 78)

Die Zahl 1 710 bezieht sich auf diejenigen Personen, die durch die Handelsschifffahrt mit Unterstützung der FRONTEX-koordinierten Operation „Triton“ gerettet wurden.

Laut Berichterstattung der Agentur FRONTEX wurden von Schiffen der Operation „Triton“ im genannten Zeitraum ca. 19 000 Personen aus Seenot gerettet.

Die Seenotrettung ist völkerrechtlich durch das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ), United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) aus dem Jahr 1982, das Internationale Übereinkommen aus dem Jahr 1974 bzw. 1979 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) und das Internationale Übereinkommen aus dem Jahr 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See verbindlich geregelt.

Die betroffene Mittelmeerregion fällt hinsichtlich der Suche und Rettung in den Zuständigkeitsbereich der im Global SAR Plan der International Maritime Organization (IMO) bestimmten Staaten. Nur diese können über die notwendigen Einsatzmittel entscheiden.

Der Verpflichtung zur Seenotrettung kann sich kein Kapitän entziehen. Entscheidend ist in diesen Fällen, welches Schiff sich als Nächstes zum Unglücksort aufhält.

5. Inwieweit hat das Schreiben des FRONTEX-Einsatzleiters Klaus Röseler (vgl. Pressemitteilung von *borderline-europe* vom 10. Dezember 2014) dazu beigetragen, dass FRONTEX nur in nach Auffassung der Fragesteller vergleichsweise geringem Umfang an der Seenotrettung vor der libyschen Küste beteiligt war, und wie ist der genaue Wortlaut des der Bundesregierung offenkundig bekannten und von ihr als „einsatztaktische Empfehlung“ bezeichneten Schreibens (vgl. Bundestagsdrucksache 18/3672, Antwort auf die Schriftliche Frage 27)?

Unabhängig von der FRONTEX-koordinierten Grenzüberwachung innerhalb der jeweiligen Operationsgebiete werden FRONTEX-koordinierte Einsatzkapazitäten im Seenotfall und auf Ersuchen des zuständigen Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) an dieses unterstellt. Nach Kenntnis der Bundesregierung ist die FRONTEX-koordinierte Seegrenzüberwachung auf der zentralen Mittelmeerroute seit Jahresbeginn 2015 zu 80 bis 90 Prozent von Seenotrettungseinsätzen außerhalb des Operationsgebietes „Triton“ geprägt. Diesbezüg-

liche Rettungseinsätze finden fast ausschließlich in der libyschen SAR-Zone statt.

Insofern hat das Schreiben der EU-Agentur FRONTEX nicht dazu beigetragen, dass FRONTEX nur in vergleichsweise geringem Umfang an der Seenotrettung vor der libyschen Küste beteiligt war.

Darüber hinaus wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 27 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/3672 vom 5. Januar 2015 verwiesen.

6. Inwieweit sehen die Bundesregierung und insbesondere das Bundesministerium des Innern (BMI) eine Mitverantwortung für den Anstieg der Todeszahlen auf dem Mittelmeer nach der Einstellung von „Mare Nostrum“ (Internationale Organisation für Migration [IOM], Agenturmeldungen vom 21. April 2015), deren Beendigung und Ersetzung durch eine FRONTEX-Mission mit eingeschränktem Mandat eine Forderung von Deutschland bzw. Bundesinnenminister Dr. Thomas de Maizière war (bitte auch die genaue Positionierung der Bundesregierung nachzeichnen)?

Zum Mandat der EU-Agentur FRONTEX und den Zielen der FRONTEX-koo­rdinierten Operation „Triton“ wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 18/2923 vom 16. Oktober 2014 und zur Kenntnis der Bundesregierung über die Zahl festgestellter Todesfälle im Mittelmeerraum auf die Vorbemerkungen und die Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 18/4032 vom 18. Februar 2015 sowie die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 18/2923 vom 16. Oktober 2014 verwiesen.

Insbesondere die FRONTEX-koo­rdinierte Operation „Triton“ wurde als gemeinsame Reaktion der Mitgliedstaaten der Europäischen Union auf die Lageentwicklung im Mittelmeerraum kontinuierlich verstärkt. Nach Ansicht der Bundesregierung tragen die Einsatzkapazitäten der Mitgliedstaaten der Europäischen Union seit mehreren Jahren in erheblichem Umfang zur Rettung von Menschenleben bei. Auf die Antworten zu den Fragen 4 und 5 wird verwiesen.

7. Inwieweit stimmt die Bundesregierung der Einschätzung des Kommissionspräsidenten Jean-Claude Juncker zu, der erklärte: „Es war ein großer Fehler, Mare Nostrum einzustellen“, und: „Das hat Menschenleben gekostet“ (DER TAGESSPIEGEL vom 29. April 2015), die sich deckt mit der fachlichen Einschätzung von Flavio di Giacomo von IOM: „Dass Mare Nostrum im vergangenen November aufgegeben wurde, war ein schlimmer Fehler“, danach habe es weiter Ankünfte gegeben, nur die Zahl der Toten habe zugenommen (www.tagesschau.de vom 20. April 2015; bitte ausführen)?

Mit der vom italienischen Militär durchgeführten Seenotrettungsoperation „Mare Nostrum“ hat Italien wertvolle Hilfe geleistet und viele Menschen aus Seenot gerettet.

Die italienische Operation „Mare Nostrum“ wurde auf Entscheidung der italienischen Regierung beendet.

Gleichwohl haben die für Seenotrettung originär zuständigen italienischen Behörden auch nach dem Ende von „Mare Nostrum“ weiterhin Seenotrettungseinsätze durchgeführt. Nach Kenntnis der Bundesregierung hatten die zuständigen italienischen Behörden auch nach dem Ende von „Mare Nostrum“ vergleichbar viele Einsatzmittel im Mittelmeer eingesetzt. Auf die Antworten zu den Fragen 4, 5 und 6 wird verwiesen.

8. Inwieweit sieht das BMI die FRONTEX-Mission „Triton“ als einen echten Beitrag zum Schleppertum an, nachdem das „Triton“-Mandat mit dem Ziel der Seenotrettung räumlich und finanziell der Mission „Mare Nostrum“ angeglichen wurde, vor dem Hintergrund, dass der Bundesinnenminister Dr. Thomas de Maizère, erklärt hatte, dass „Mare Nostrum“ „objektiv auch Beihilfe zum Schlepperwesen“ gewesen sei und den Schleppern dabei geholfen habe, Milliardengewinne zu erzielen (vgl. Interview des Bundesinnenministers mit der Süddeutschen Zeitung vom 8. Januar 2015; bitte ausführen), und inwieweit revidiert der Bundesinnenminister gegebenenfalls seine damaligen Äußerungen, etwa auch die, wonach sich „Mare Nostrum“ als „Brücke nach Europa“ herausgestellt habe, was auf Dauer so nicht sein könne (www.bmi.bund.de/SharedDocs/Reden/DE/2014/09/haushaltsrede-2015.html)?

Zu den Zielen der Operation „Triton“ wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen. Aus Sicht der Bundesregierung müssen alle verfügbaren Mittel genutzt werden, um das Risiko weiterer Todesfälle zu verhindern. Darüber hinaus ist die Bundesregierung weiterhin der Auffassung, dass Schleusungskriminalität als deren Hauptursache bekämpft werden muss.

9. In welcher Weise will die Bundesregierung ihre Beteiligung an der Seenotrettung im Mittelmeer gegebenenfalls ausweiten, wovon hängt dies ab, welche entsprechenden Pläne oder Vorbereitungen gibt es, und unter welchen Umständen sollen derzeit eingesetzte Schiffe bzw. Besatzungen im Verlauf der Mission ausgetauscht werden (bitte so konkret wie möglich ausführen)?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Eine Anpassung der bis dato eingesetzten Einsatzmittel wird in Abhängigkeit der Lageentwicklung und des konkreten Bedarfs erfolgen.

10. Wie ist das jetzige Mandat bzw. die Planung und Ausführung des deutschen Marineeinsatzes zur Seenotrettung im Mittelmeer (bitte so genau wie möglich darstellen und Ausführungen, insbesondere auch zu den Aspekten: rechtliche Grundlagen, geplante Dauer, vorgesehenes Einsatzgebiet, genaue Finanzierung des Einsatzes und Höhe der Kosten, Verantwortlichkeiten, Kommunikationswege, Personalausbildung und -wechsel, Kontrolle bzw. Befragung und Festnahme von Personen, Umgang mit mutmaßlichen Schleusern, Klärung von Identitäten, Umgang mit dem Refoulement-Verbot, Verbringung in sichere Häfen usw. machen)?

Grundlage für den Einsatz war zunächst eine bilaterale Vereinbarung mit Italien. Auch nach Unterstellung der Schiffe unter die europäische Operation EUNAVFOR MED gegen Schleusernetzwerke im Mittelmeer setzt die Deutsche Marine die Seenotrettung fort.

Grundlage dafür ist die Pflicht zur Hilfeleistung auf hoher See. Sie ergibt sich, sofern keine unzumutbare Eigengefährdung besteht, aus Artikel 98 des Seerechtsübereinkommens (SRÜ/UNCLOS 1982), Chapter 5 Regulation 22 der International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 1974) und der Maritime Search And Rescue Convention (SAR 1979). Die Durchführung von Seenotrettungsaktivitäten ist auf der hohen See ohne weiteres zulässig. In fremden Territorialgewässern ist das Recht zur sogenannten Assistance Entry anerkannt, wenn eine Abstimmung mit dem Küstenstaat nicht möglich ist.

Die Finanzierung erfolgt zunächst aus dem Einzelplan 14 vorbehaltlich einer finalen Abstimmung zwischen dem Auswärtigen Amt und dem Bundesministerium der Verteidigung. Eine detaillierte Erfassung der entstehenden Ausgaben

ist angewiesen. Deren Auswertung wird jedoch erst nach Abschluss aller Maßnahmen möglich sein.

Das vorgesehene Präsenzgebiet in See erstreckt sich zwischen italienischem und libyschem Küstenmeer (Nord-Süd-Begrenzung) sowie zwischen Sardinien und Kreta (West-Ost-Begrenzung). Die Alarmierung und Zuweisung eines Seenotfalls erfolgt über die zuständige Rettungs- und Koordinierungsstelle (MRCC: Maritime Rescue and Coordination Center). Dieses legt nach Maßgaben des italienischen Innenministeriums den sicheren Ort zur Ausschiffung fest.

Ungeachtet der Frage, ob es sich um Migranten oder mutmaßliche Schleuser handelt, werden alle Personen aus Seenot gerettet. Maßnahmen erfolgen ausschließlich zum Zweck des Selbstschutzes sowie der Aufrechterhaltung der inneren Ordnung an Bord. Strafrechtliche Ermittlungshandlungen oder Festnahmen werden durch deutsche Streitkräfte nicht vorgenommen. Maßnahmen zur Registrierung von Geretteten erfolgen zur ordnungsgemäßen Erfüllung der Pflicht zur Seenotrettung, der Sicherheit der Geretteten an Bord und einer ordnungsmäßigen Übergabe an die Behörden des Landes des Ausschiffungshafens.

11. Auf welcher Rechtsgrundlage basiert die Zerstörung von Flüchtlingsbooten nach Rettungseinsätzen durch die deutsche Marine, und in welchen Fällen geschieht dies (nicht)?

Zerstören nach Kenntnis der Bundesregierung auch die im Rahmen von FRONTEX-Operationen bzw. die in nationaler Verantwortung anderer Länder eingesetzten Schiffe, insbesondere die italienische Küstenwache und Marine, solche Boote, auf denen sich gerettete Flüchtlinge befanden (auf welcher Rechtsgrundlage bzw. unter welchen Bedingungen), und wie werden gegebenenfalls die rechtmäßigen Besitzer der zerstörten Boote entschädigt, wenn ihnen diese ohne ihr Wissen und Zutun entwendet wurden?

Die Versenkung der unbemannt treibenden Boote durch die Deutsche Marine erfolgt in Übereinstimmung mit den einschlägigen Regeln des Seevölkerrechts. Eine Zuordnung der Boote zu Eigentümern ist bisher nicht möglich.

Im Rahmen FRONTEX-koordinierter Operationen festgestellte Flüchtlingsboote werden nach Kenntnis der Bundesregierung an den jeweils zuständigen Mitgliedstaat der Europäischen Union übergeben. Folgemaßnahmen richten sich nach den Bestimmungen des jeweiligen verantwortlichen Küstenstaates bzw. nach dem internationalen Recht.

12. Inwieweit ist es rechtlich zulässig, deutsche Marine-Schiffe unter dem Mandat von FRONTEX, das den Auftrag der Grenzsicherung verfolgt, einzusetzen (bitte die entsprechende Rechtslage genau darstellen und nach dem EU-Recht – FRONTEX-Verordnung usw. – bzw. dem deutschen Verfassungsrecht und einfachem Recht differenzieren)?

Der Einsatz deutscher Marineschiffe für polizeiliche Grenzsichtaufgaben ist grundsätzlich nicht vorgesehen. Auslandseinsätze deutscher Streitkräfte sind gemäß Artikel 24 Absatz 2 des Grundgesetzes im Rahmen eines Systems gegenseitiger kollektiver Sicherheit zulässig. Im Rahmen der EU sind dies regelmäßig GSVP-Missionen und -Operationen.

Die im Rahmen FRONTEX-koordinierter Operationen eingesetzten Beamten müssen alle Aufgaben und Befugnisse nach dem Schengener Grenzkodex wahrnehmen können. Der Mitgliedstaat, der einen technischen Ausrüstungsgegenstand im Rahmen des Außengrenzschatzes zur Verfügung stellt, muss auch die Fachleute und Mannschaften bereitstellen, die nötig sind, um dessen Betrieb un-

ter rechtlich einwandfreien und sicheren Bedingungen zu gewährleisten. Der Beitrag der Mitgliedstaaten zum Ausrüstungspool und deren Einsatz werden auf Grundlage jährlicher bilateraler Verhandlungen zwischen FRONTEX und den Mitgliedstaaten geplant.

13. Welche konkreten Beiträge liefert Deutschland derzeit für die FRONTEX-Mission „Triton“ (bitte genau auflisten, auch nach den jeweiligen Kosten und Kostenerstattungen durch FRONTEX), und welche weiteren Beiträge sind durch die Bundesregierung angeboten worden, stehen auf Abruf bereit oder sind von FRONTEX angefragt worden?

Die Bundespolizei entsendet im Rahmen der Joint Operation „Triton 2015“ nach derzeitigem Sachstand insgesamt zwölf Grenzpolizeiliche Unterstützungsbeamte Ausland (GUA) zur Unterstützung der italienischen Grenzbehörden.

Die durchschnittlichen, einsatzbedingten Mehrkosten für die Entsendung eines GUA im Rahmen der Joint Operation „Triton 2015“ liegen gemäß den bis dato vorliegenden Erfahrungswerten bei ca. 7 300 Euro pro Monat.

Weiterhin erfolgt im Juli 2015 die Entsendung eines seeflugtauglichen Polizeihubschraubers (ausgestattet mit maritimer Überwachungs- sowie Rettungstechnik). Die voraussichtlichen Einsatzkosten inklusive der einsatzbedingten Mehrkosten für Bedien- und Wartungspersonal liegen bei ca. 588 000 Euro.

Für den Herbst 2015 steht noch ein weiterer GUA zur Unterstützung bereit, der von der Agentur aber bisher nicht abgerufen wurde. Darüber hinaus wurde der Agentur ein weiterer Einsatz eines seeflugtauglichen Polizeihubschraubers zur Unterstützung der italienischen Behörden angeboten.

14. Wie verläuft die Finanzierung bzw. Kostenerstattung der von den Mitgliedstaaten für die FRONTEX-Mission „Triton“ bereitgestellten Schiffe, Flugzeuge, Geräte und Besatzungen, und inwieweit sieht die Bundesregierung ein Problem darin, dass Deutschland aus verfassungsrechtlichen Gründen keine Militärschiffe der FRONTEX-Operation unterstellen darf (Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 6. Mai 2015 „Zwei deutsche Schiffe auf Rettungsmission im Mittelmeer“), so dass der Einsatz nicht refinanziert werden kann, und inwieweit wird sich die Bundesregierung vor diesem Hintergrund für europäische Seenotrettungsaktionen einsetzen, die nicht unter dem FRONTEX-Mandat laufen, bzw. dafür, vor allem nichtmilitärische Rettungseinheiten zur Seenotrettung beizusteuern (bitte ausführen)?

Vor einer Beteiligung mit Personal und technischem Gerät im Rahmen FRONTEX-koordinierter Operationen wird der Agentur vom zur Verfügung stehenden Mitgliedstaat ein Kostenvoranschlag vorgelegt, auf dessen Basis eine Vereinbarung zur Finanzierung geschlossen wird. Nach dem Ende des Einsatzes werden der Agentur die tatsächlich entstandenen Kosten zur Rückerstattung vorgelegt. Diese erfolgt bis zur Höhe der in der Finanzierungsvereinbarung festgelegten Beträge.

Schiffe der Bundeswehr waren nicht in FRONTEX-koordinierten Operationen eingesetzt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen. Eine Refinanzierung der Kosten findet in diesem Zusammenhang nicht statt.

15. Welche technischen, rechtlichen oder praktischen Probleme haben sich bislang beim Einsatz der deutschen Schiffe bei der Seenotrettung ergeben, wie wird der Einsatz bislang bewertet, und welche Änderungen sind gegebenenfalls geplant (bitte darlegen)?

Bisher sind keine technischen, rechtlichen oder praktischen Probleme bekannt.

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

16. Welche Maßnahmen wurden ergriffen oder sind geplant hinsichtlich der psychischen Belastungen für die Besatzungsmitglieder von Schiffen (der deutschen Marine oder von privaten Handelsschiffen unter deutscher Flagge) infolge der Rettungsmaßnahmen oder angesichts der Bergung von Toten, und welche Erfahrungen liegen diesbezüglich bislang vor?

Die Besatzungen privater Handelsschiffe sind professionelle Seeleute, die auch für die Beherrschung von Extremsituationen, wie sie die Bergung von verunfallten Personen aus dem Meer darstellen, ausgebildet sind. Entsprechende Vorgaben sind in Kapitel VI der Anlage zum Internationalen Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) enthalten.

Bisher mussten bei der Unterstützung der Seenotrettung im Mittelmeer durch die Deutsche Marine keine Toten geborgen werden. Erfahrungen über die mit der derzeitigen Sondersituation im Mittelmeer einhergehenden psychischen Belastungen, die über Einzelfälle hinausgehen, liegen daher bislang nicht vor. Grundsätzlich sind Soldatinnen und Soldaten im Rahmen der Ausbildung auf das Erkennen von sowie dem ersten Umgang mit Anzeichen möglicher psychischer Belastungsfolgen sensibilisiert. Zusätzlich ist psychologisches Fachpersonal zur Betreuung der Soldatinnen und Soldaten auf den Schiffen der Deutschen Marine eingeschifft.

17. Welche Vereinbarungen, mündlich sowie schriftlich oder in der Praxis, gibt es hinsichtlich des Rettungseinsatzes der deutschen Schiffe mit Italien bzw. der Seenotleitstelle in Rom, mit anderen Staaten, mit EU-Behörden, Agenturen oder ganz konkret mit FRONTEX (bitte auflisten und ausführen)?

Die Unterstützung der Seenotrettung basierte auf einer bilateralen schriftlichen Vereinbarung zwischen Italien und Deutschland in Form eines Notenwechsels. Die Absprachen mit den jeweils zuständigen Rettungszentren erfolgten jeweils im Rahmen des Seenotfalls.

Mit FRONTEX oder anderen EU-Behörden bzw. -Agenturen gibt es keine diesbezüglichen Absprachen.

18. Welche Regelungen bestehen zu der Frage, wohin die von den deutschen Schiffen geretteten Flüchtlinge gebracht werden sollen und welches Land für die Aufnahme, Unterbringung und entsprechenden Asylprüfverfahren zuständig sein soll?

Das Gemeinsame Europäische Asylsystem findet außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten (wohl aber innerhalb der Hoheitsgewässer der Mitgliedstaaten) keine Anwendung (Artikel 3 der EU-Verfahrensrichtlinie 2013/32/EU). Deutschland darf wie jeder andere Vertragsstaat der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) Schutzsuchende, die seiner Hoheitsgewalt unterliegen, nicht in ein Gebiet (Herkunftsstaat oder Drittstaat) zurückweisen, in dem

ihnen die Gefahr der Folter oder unmenschlicher oder erniedrigender Strafe oder Behandlung droht (Artikel 3 EMRK, vgl. Non-Refoulement).

Auf Hoher See unterliegen Personen jedenfalls dann der deutschen Hoheitsgewalt, wenn sie sich an Bord eines deutschen Militärschiffes befinden. In einem solchen Fall darf Deutschland Schutzersuchende nach den Garantien der EMRK nur in einem sicheren Hafen ausschiffen.

Der Einsatzplan der FRONTEX-koordinierten Operation „Triton“ sieht vor, dass die im Rahmen der Operation geretteten Personen nach Italien ausgeschifft werden. Daraus ergibt sich, dass in der Regel Italien als Ersteinreisestaat für die Prüfung der von diesen Personen gestellten Anträge auf internationalen Schutz zuständig ist (Artikel 13 der Verordnung (EU) Nr. 604/2013, Dublin-III-VO).

Zur Zuweisung der Ausschiffungshäfen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen. Die weitergehende Behandlung erfolgt durch die zuständigen Behörden des Ausschiffungshafens gemäß dem jeweils dort geltenden Recht. Weitergehende völkerrechtliche Vereinbarungen existieren bislang nicht.

19. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung auf der EU-Ebene generelle Regelungen dahingehend, dass für Schutzsuchende, die im Mittelmeer in Seenot gerettet werden, nicht automatisch das EU-Land zuständig ist, in das Gerettete zunächst verbracht werden (bitte ausführen und mögliche Alternativ-Regelungen zur geltenden Rechtslage und Praxis benennen), auch vor dem Hintergrund, dass die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel beim Besuch des maltesischen Ministerpräsidenten Joseph Muscat erklärte, dass Flüchtlinge, die über das Mittelmeer kommen, „unsere gemeinsamen Flüchtlinge“ seien (www.bundestkanzlerin.de/Content/DE/Artikel/2015/02/2015-02-04-besuch-mp-malta.html)?

Generelle Regelungen dahingehend, dass für Schutzsuchende, die im Mittelmeer aus Seenot gerettet werden, nicht automatisch das EU-Land zuständig ist, in das Gerettete zunächst verbracht werden, sind der Bundesregierung nicht bekannt.

Die Europäische Kommission hat am 27. Mai 2015 im Rahmen der neuen EU-Migrationsagenda zur Entlastung Italiens und Griechenlands einen Vorschlag zu einem vorläufigen und zeitlich befristeten Verteilungsmechanismus für Personen vorgelegt, die eindeutig internationalen Schutz benötigen. In den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 26. Juni 2015 haben sich die Mitgliedstaaten der Europäischen Union unter anderem darauf verständigt, dass ausnahmsweise innerhalb der nächsten zwei Jahre 40 000 Personen, die in Italien und Griechenland ankommen und internationalen Schutz benötigen, auf freiwilliger Basis auf alle Mitgliedstaaten verteilt werden (24 000 Personen aus Italien und 16 000 Personen aus Griechenland).

20. Welche Schiffe der Marine bzw. Bundeswehr sind derzeit wo im Einsatz, und welche von ihnen stünden für Rettungsmaßnahmen im Mittelmeer zur Verfügung oder sind zumindest technisch hierfür prinzipiell geeignet, wie z. B. die beiden derzeit eingesetzten Schiffe (bitte Name und Art des Schiffes, derzeitiger Ort, Größenordnung, Höhe, Fahrgastaufnahmefähigkeit, Besatzung, Anzahl der Rettungsboote und Rettungsgüter usw. nach Schiffen auflisten)?

Ausgehend von der Aufnahmekapazität und den zur Verfügung stehenden Rettungsmitteln sind Einsatzgruppenversorger Klasse 702 (BERLIN-Klasse), Tender Klasse 404 (ELBE-Klasse) und Fregatten der Deutschen Marine für die Seenotrettung prinzipiell am besten geeignet, auch wenn sie nicht für solche Einsätze konzipiert wurden. Derzeit unterstützen die Fregatte SCHLESWIG-

HOLSTEIN und der Tender WERRA die Seenotrettung im Mittelmeer. Beide Schiffe wurden der EU für die Teilnahme an der Operation EUNAVFOR MED gemeldet. Auf beiden Schiffen wurden zusätzlich zur ohnehin vorhandenen Grundausstattung umfangreiche Rettungsmittel, wie Rettungsinseln und Schwimmwesten sowie Material zur Aufnahme und Versorgung von Schiffbrüchigen eingerüstet. Zudem befindet sich speziell für die Seenotrettungsaufgaben neben den Stammbesatzungen weiteres Personal an Bord (zwei Sprachmittler, ein Rechtsberater, zwei kulturelle Berater, acht Ärzte sowie 15 Sicherungskräfte). Zusätzlich operiert die Korvette ERFURT im Seegebiet vor dem Libanon im Rahmen des Einsatzes UNIFIL. Grundsätzlich steht sie für Seenotrettung zur Verfügung; allerdings ist die Entfernung zur libyschen Küste zu groß, um in Seenotfällen vor Libyen helfend eingreifen zu können.

Im Zeitraum Juli und August 2015 wird die Fregatte HAMBURG als Führungsschiff des Ständigen NATO Einsatzverbandes im Mittelmeer operieren. Sollte sich in der Reichweite der HAMBURG ein Seenotfall ereignen, wird sie Hilfsmaßnahmen ergreifen.

21. Inwieweit ist es geplant oder wäre es möglich, auch auf zivile Rettungsschiffe zurückzugreifen, etwa der DGzRS, und gibt es hierzu Überlegungen, Kontakte oder Initiativen, etwa auch hinsichtlich einer möglichen Unterstützung der DGzRS beim Ausbau geeigneter Rettungskapazitäten (bitte darlegen)?

Ein „Zurückgreifen“ auf Einsatzmittel der DGzRS ist nicht möglich, da die DGzRS keine staatliche Organisation, sondern ein gemeinnütziger Verein ist. Laut Satzung der DGzRS ist eine Beteiligung an Such- und Rettungsmaßnahmen im Mittelmeer nicht möglich.

22. Inwieweit sind die DGzRS oder andere Rettungsgesellschaften in die derzeitigen deutschen Rettungsmaßnahmen im Mittelmeer einbezogen, etwa zu Schulungs- und Beratungsaufgaben, Einsatz von Personal und Material usw. (bitte im Einzelnen auflisten und ausführen)?

Die Bundesregierung hat im Zusammenhang mit der Flüchtlingskrise im Mittelmeer und den diskutierten Rettungsmaßnahmen auch Gespräche mit Vertretern der DGzRS geführt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

23. Wie viele Schiffe zur Seenotrettung welcher Größenordnung gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aufseiten der zivilen Seenotrettungsdienste (bitte differenziert auflisten)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

24. Hält die Bundesregierung das seit dem 26. Mai 2015 geltende Mandat für die FRONTEX-Mission „Triton“ (<http://frontex.europa.eu/news/frontex-expands-its-joint-operation-triton-udpbHP>) für ausreichend oder für verbesserungswürdig, angesichts des Umstands, dass auch während der Mission „Mare Nostrum“ immer noch fast 3 500 Menschen auf dem Mittelmeer ertrunken sind (www.zeit.de vom 20. Februar 2015 „Wie viele Menschen müssen sterben, bevor Europa handelt?“) und auch die jetzige Einsatzzone nicht bis an die libysche Küste heranreicht?

Die Bundesregierung begrüßt die finanzielle und operationelle Stärkung der FRONTEX-koordinierten Grenzschutzoperation „Triton“. Die Ausdehnung des Operationsraumes bis 83 Seemeilen vor der libyschen Küste (südliche Grenze der maltesischen SAR-Zone) vergrößert den Aktionsradius und trägt zur verstärkten Seenotrettung bei. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 4, 5 und 6 verwiesen.

25. Auf welche Art und Weise können zivile Handelsschiffe nach Kenntnis der Bundesregierung aktuelle Positionsdaten von Schiffen der Grenzbehörden anderer Länder (insbesondere von EU-Mittelmeeranrainern), aber auch von Schiffen der FRONTEX-Operation erfahren, und wie ist der typische Ablauf einer Rettungsaktion, wenn ein ziviles Handelsschiff oder ein behördliches Schiff in nationaler Verantwortung bzw. im Mandat einer FRONTEX-Mission auf eine Notlage aufmerksam wird oder es entsprechende Erkenntnisse durch EUROSUR oder andere Überwachungs- und Beobachtungsmaßnahmen gibt (bitte differenziert darstellen)?

Die Seenotrettung ist völkerrechtlich durch das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ), United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) aus dem Jahr 1982, das Internationale Übereinkommen aus dem Jahr 1974 bzw. 1979 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) und das Internationale Übereinkommen aus dem Jahr 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See verbindlich geregelt. Als Ausführungsrichtlinie hierzu gibt es das IAMSAR-Manual Volume I–III sowie aktuell (vom Januar 2015) das durch die International Maritime Organisation (IMO) herausgegebene Manual Rescue at Sea, a guide to principles and practice as applied to refugees and migrants. Nach diesen völkerrechtlich verbindlichen Abkommen und internationalen Regelungen obliegt die Gesamtleitung der Seenotrettung der örtlich zuständigen Seenotleitstelle (maritime Rescue Coordination Centre/RCC).

Im Bereich der großen Syrte (Seegebiet des Mittelmeeres zwischen Sizilien, der tunesischen und libyschen Küste, einschließlich der Insel Malta) sind dies die RCC Malta, RCC Sizilien und das libysche RCC. Alle die Seenotrettung betreffenden Informationen bzw. Meldungen (auch Positionsdaten) werden über diese RCCs koordiniert.

Folglich kommunizieren alle Schiffe (zivile Handelsschiffe, Schiffe der Grenzbehörden, Schiffe FRONTEX-koordinierter Operationen) in allen Belangen einer Seenotrettungsaktion mit dem jeweiligen RCC.

Zivile Handelsschiffe können, abhängig von der Antennenhöhe, Fahrzeuge der Grenzbehörden bis zu einer Entfernung von 25 Seemeilen erkennen, sofern die Fahrzeuge das für Seeschiffe (größer 300 BRZ) vorgeschriebene automatische Schiffsidentifizierungssystem AIS in Betrieb halten.

Darüber hinausgehende Informationen zum typischen Ablauf einer Rettungsaktion liegen der Bundesregierung nicht vor.

26. Nach welchen internationalen Abkommen oder Europäischen Verordnungen müssen Handelsschiffe nach Kenntnis der Bundesregierung mit welchem Mindestmaß an Rettungsgütern (Rettungsringe, -westen, -decken, Erste-Hilfe-Ausstattung usw.) ausgestattet sein (bitte nach Vorschriften für jedes Hilfsgut aufschlüsseln)?

Die Mindestausstattung mit Rettungsmitteln auf Handelsschiffen richtet sich in der Regel nach dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS). Darin werden persönliche Rettungsmittel und Gruppenrettungsmittel in Abhängigkeit von der Schiffsgröße und der Anzahl der Personen an Bord vorgeschrieben.

Rettungsringe müssen entlang beider Schiffsseiten gleichmäßig und leicht verfügbar vorgehalten werden. Die Anzahl richtet sich nach der Länge des jeweiligen Schiffes und der Deckseinteilung. Rettungswesten sind für jede vorgesehene Person an Bord und zusätzliche für das Wachpersonal auf den Stationen vorgeschrieben. Darüber hinaus gibt es Rettungsboote, Rettungsflöße und Bereitschaftsboote, die mit jeweils vorgeschriebener Notfallausrüstung einschließlich Wärmeschutz- und Erste-Hilfe-Ausstattung vorgehalten werden.

27. Wo in Deutschland gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Stationen zu Luftnotrettung (militärisch, staatlich, zivil), über wie viele Flugzeuge und Hubschrauber welcher Rettungskapazität verfügen diese Luftnotrettungsstationen, und wie schnell könnten Fahrzeuge dieser Stationen eventuell im Mittelmeer bei Seenotrettungen eingesetzt werden?

Welche Überlegungen oder Erfahrungen gibt es hierzu?

Der zivile ICAO-SAR-Dienst mit Luftfahrzeugen wird über Land und über See, aufgrund des deckungsgleichen Aufgabenbereichs, anteilig durch die Kräfte und Mittel des militärischen SAR-Dienstes der Bundeswehr im Rahmen der Rahmenvereinbarung aus dem Jahr 2001 von den Standorten Helgoland, Warnemünde, Nörvenich, Holzdorf und Penzing sicher gestellt. Allein die Deutsche Marine besitzt die Fähigkeit zur militärischen Luftnotrettung über See. Sie verfügt hierzu über insgesamt 22 Hubschrauber des Typs SEA KING, wovon zurzeit im Schnitt lediglich zwei bis drei einsatzklar sind. Mit einem SAR-Rüstsatz (zwei Liegen, davon eine intensivmedizinisch) beträgt die Kapazität in einem SEA KING zwei Personen liegend, sechs Personen sitzend. Ohne SAR-Rüstsatz beträgt die Kapazität 19 Personen (sitzend) je Hubschrauber. Konkrete Überlegungen zu einem Einsatz der SEA-KING-Hubschrauber im Rahmen der EUNAVFOR MED bestehen nicht. Für eine Verlegung in den Mittelmeerraum und Herstellung der Einsatzbereitschaft samt Instandsetzungskomponente wäre – eine dort vorhandene Infrastruktur vorausgesetzt – eine Woche einzuplanen. Da derzeit keine operative Fähigkeitsforderung zum Einsatz von SAR-Hubschraubern im Rahmen des laufenden nationalen Einsatzes zur Seenotrettung im Mittelmeer besteht, wurden keine Planungen bezüglich einer Verlegung der – in Deutschland im Rahmen SAR eingesetzten SEA KING – in den Mittelmeerraum angestellt. Eine Verlegung würde zwangsläufig den Verzicht auf die Fähigkeit zu SAR an der deutschen Küste bedeuten. Damit könnten die Verpflichtungen zur Wahrnehmung des Such- und Rettungsdienstes durch die Deutsche Marine nicht mehr erfüllt werden.

Die Luftrettung (als Teil des öffentlich-rechtlichen Rettungsdienstes) ist in Deutschland von den SAR-Diensten zu unterscheiden. Der Luftrettungsdienst fällt in die Zuständigkeit der Bundesländer.

In Deutschland werden flächendeckend ca. 70 Luftrettungsstationen in Zuständigkeit der Länder betrieben. Die dort eingesetzten Luftfahrzeuge sind grundsätzlich nicht für den Einsatz über See geeignet.

Der Bund stellt den Ländern an zwölf Stationen die Zivilschutzhubschrauber des Bundes mit Besatzung zum Einsatz an den Luftrettungsstationen zur Verfügung.

28. Hat sich nach Auffassung der Bundesregierung bestätigt, was die Europäische Kommission zur Einführung des Grenzüberwachungssystems EUROSUR angekündigt hat, dass nämlich damit „ein entscheidender Beitrag zur Rettung von Personen geleistet [würde], die sich selbst in Gefahr begeben, um an die Küsten Europas zu gelangen“ (Pressemitteilung der Europäischen Kommission vom 29. November 2013, „EUROSUR: Neue Instrumente zur Rettung von Migranten und zur Verhütung von Straftaten an den EU-Grenzen“), und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus heutiger Sicht aus der Erklärung der Innenkommissarin Cecilia Malmström: „EUROSUR ist eine echte europäische Lösung, die es ermöglicht, Migranten auf überfüllten und nicht seetüchtigen Booten zu retten und so weitere Flüchtlingstragödien im Mittelmeerraum zu vermeiden [...]“ (ebd.), angesichts des Umstands, dass viele Tausend Menschen nach Einführung von EUROSUR im Mittelmeer ums Leben gekommen sind?

Den Rechtsvorschriften entsprechend ist EUROSUR vornehmlich auf Zwecke der Grenzüberwachung ausgerichtet. Durch den Austausch von Lageinformationen zwischen den zuständigen Grenzbehörden und FRONTEX soll insbesondere das Lagebewusstsein aller Beteiligten erhöht und dadurch ein Beitrag zur Gewährleistung des Schutzes und der Rettung von Menschenleben geleistet werden. Die Implementierung des Informationsnetzwerks ist nach Kenntnis der Bundesregierung nicht abgeschlossen. Insofern sind die potentiellen Möglichkeiten des Netzwerks noch nicht ausgeschöpft. Die Verantwortung der zuständigen Behörden der Mittelmeeranrainerstaaten für die Seenotrettung bleibt davon unberührt.

29. Wie ist der aktuelle Stand von EUROSUR, insbesondere mit Blick auf die Mittelmeerregion, und welche Daten und Erfahrungen zum konkreten Beitrag von EUROSUR zur effektiveren Seenotrettung im Mittelmeer liegen vor (bitte relevante Seenotrettungsfälle einzeln auflisten bzw. Angaben so konkret wie möglich machen)?

Bis Ende des Jahres 2014 erfolgte der Anschluss der beteiligten EU-Staaten an das EUROSUR-Netzwerk. Lagerelevante Sachverhalte im Mittelmeerraum werden entweder durch den betroffenen Mitgliedstaat selbst oder durch die Agentur FRONTEX im Rahmen einer FRONTEX-koordinierten Operation in EUROSUR eingestellt. Die Daten können zur Auswertung und Analyse von allen Mitgliedstaaten genutzt werden. Bei den Daten handelt es sich um Auflistungen erster polizeilicher Feststellungen. Die EUROSUR-Software bildet nicht die polizeilichen Maßnahmen bzw. den Verlauf von Rettungsmissionen ab.

30. Was haben die Einführung und die bisherige Unterhaltung des EUROSUR-Systems bislang gekostet (bitte nach Jahren und nach Kosten für die EU, für die einzelnen Mitgliedstaaten bzw. Deutschland auflisten)?

Die Errichtung und Pflege des EUROSUR-Netzwerkes erfolgt durch die EU-Agentur FRONTEX im Sinne der EUROSUR-Verordnung. Dies beinhaltet insbesondere die Einführung der EUROSUR-Software, die Koordinierung gemeinsamer Anwendungen und die Fortentwicklung des Netzwerks. Die jährlichen Kosten für die EU-Agentur FRONTEX werden im Haushaltsplan der Agentur ausgewiesen.

Die in Deutschland genutzte Soft- und Hardware, die für die Nutzung von EUROSUR erforderlich ist, wurde durch FRONTEX kostenfrei geliefert und installiert. Die Nutzung von EUROSUR durch die Bundespolizei erfolgt seitdem kostenneutral.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 31 bis 33 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5039 hingewiesen.

31. Werden innerhalb der EU oder innerhalb der Bundesregierung die Kosten der Effektivierung der EU-Grenzsicherung (FRONTEX, EUROSUR, Errichtung von Zäunen, Auffanglagern usw., EU-Fonds zur Grenzsicherung usw., zusätzlich nationale Grenzschutzmaßnahmen) einmal grundlegend evaluiert und ins Verhältnis gesetzt zu möglichen Folgekosten, die entstehen würden, wenn legale und sichere Einreisewege für Schutzsuchende eröffnet würden, damit es zu keinem weiteren Massensterben im Mittelmeer kommt und den Schleuserorganisationen, die bekämpft werden sollen, sofort und effektiv die Geschäftsgrundlage entzogen würde (bitte ausführen)?

Derartige Überlegungen werden auf EU- oder nationaler Ebene derzeit nicht angestellt.

32. Welche nicht belastbaren Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zu der nach Auffassung der Fragesteller insoweit unbeantwortet gebliebenen Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 18/5024 vor, d. h. dazu, welche strafrechtlichen Folgen zivilen Handelsschiffen drohen, wenn sie Flüchtlinge bzw. Personen ohne Einreiseerlaubnis in die EU an Bord nehmen und in einen EU-Staat verbringen (Vorwurf der Schleusung und bzw. oder Beihilfe zur illegalen Einreise usw.; bitte die konkrete EU-Rechtslage, die Rechtslage in Deutschland und die Rechtslage – soweit der Bundesregierung bekannt – anderer relevanter Mitgliedstaaten darstellen und in Bezug auf die Situation der Seenotrettung im Mittelmeer ausführen)?

Verantwortliche auf zivilen Handelsschiffen haben in Italien nach Erkenntnissen der Bundesregierung nicht mit strafrechtlichen Konsequenzen zu rechnen, sollten sie in Seenot geratene Flüchtlinge retten. Vielmehr käme eine Strafbarkeit wegen unterlassener Hilfeleistung in Betracht, falls sie Menschen nicht aus Seenot retten würden. Strafrechtliche Konsequenzen drohen weiterhin Schleusern. Weitere, über die in der Antwort zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 18/5024 hinausgehende Angaben können nicht gemacht werden.