

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ulla Jelpke, Herbert Behrens, Jan Korte, Wolfgang Gehrcke, Jan van Aken, Christine Buchholz, Annette Groth, Inge Höger, Andrej Hunko, Katrin Kunert, Niema Movassat, Dr. Alexander S. Neu, Martina Renner, Frank Tempel, Alexander Ulrich, Kathrin Vogler, Halina Wawzyniak, Jörn Wunderlich und der Fraktion DIE LINKE.

Seenotrettung auf dem Mittelmeer und deutsche Rettungskapazitäten

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 Schiffunglück 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, Unterbringung 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 Man-

dat 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-udpHP>).

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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)?
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)?
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.)?
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?
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)?
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)?

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)?
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)?
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)?
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, vorgesehene 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)?
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?
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)?
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?

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)?
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)?
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?
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)?
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?
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)?
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)?
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)?

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

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)?
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)?
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)?

Berlin, den 9. Juni 2015

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

