

Alibaba und die 40 Schlauchboote

Auf der chinesischen Online-Plattform werden Boote eigens für Schlepperdienste verkauft

Kriminelle Schlepper machen in Libyen gute Geschäfte mit Flüchtlingen. Um ihre menschliche Ware nach Europa zu bringen, kaufen sie Boote online, per Mausklick.

Alexander Bühler

Ein schlichtes Schlagwort liefert Einblick in ein skrupelloses Geschäftsmodell: «refugee boat». Wer das bei der Internetplattform Alibaba eingibt, stösst auf Angebote für Schlauchboote, die 8 oder 30 Passagiere aufnehmen können, nicht aber 130 Flüchtlinge, mit denen Schlepper die Boote von Libyen aus in See stechen lassen. Alibaba ist eine weltweite Internet-Handelsplattform, die zur chinesischen Alibaba Group Holding gehört.

Unter dem Stichwort «High Quality Refugee Boat, Inflatable Pontoons, Rescue Boat on Sale» preist die Firma Huayu Boat Development ihr Produkt an, neben üblichem Strandspielzeug. In der Fotogalerie ein Bild vorneweg, das das Boot voll besetzt am Strand zeigt. 9 Meter lang, für 30 Personen ausgelegt. Kostenpunkt: 800 bis 1200 Dollar.

Am 23. September 2016 etwa hat das Unternehmen, das kann man den Angaben bei Alibaba entnehmen, für einen fünfstelligen Betrag Schlauchboote in die Türkei geliefert. Von China aus, so schätzt die EU, werden die Boote der Schleuser über Umwege weiter nach Libyen verschifft. In einem vertraulichen Bericht des europäischen Marineverbands EU Navfor Med schrieben Analysten schon 2015: «Informationen, wonach Schlauchboote aus China importiert und via Malta und die Türkei weiter transportiert werden, haben sich beim Abfangen von 20 verpackten Schlauchbooten bestätigt. Sie befanden sich in einem Container, der für Misrata in Libyen bestimmt war.» Misrata ist der wich-



Vor der Küste Libyens werden 158 Migranten auf einem Schlauchboot gerettet. (4. November 2016)

tigste Hafen des Landes - und einer der grössten Nordafrikas. Von dort werden die Waren an jene Küstenstädte Libyens verteilt, von denen aus die Flüchtlinge ablegen. Bis zu einer Million Flüchtlinge stünden bereit, um nach Europa überzusetzen, vermuten Geheimdienstleute. Doch niemand weiss, wie viele es wirklich sind.

Klar ist nur: Es ist ein riesiges Geschäft, vor allem für die Schleuser und ihre Lieferanten. Schliesslich bedeutet jedes volle Boot, das in Europa landet, rund eine Million Dollar Einnahmen für die Menschenhändler. Allein 2017 sind bisher 43 204 Migranten über das Mittelmeer nach Europa gekommen. 36 000 davon via Libyen nach Italien. Beim Versuch, überzusetzen, sind mindestens 1073 Personen ertrunken, die Dunkelziffer dürfte um einiges höher sein. Der Druck auf Italien, die Flüchtlinge zu stoppen, hat stark zugenommen. Allein im Vergleich zum letzten Jahr sind es

im selben Zeitraum 10 000 Migranten mehr, die über diese Route nach Europa geflüchtet sind.

Die Schlepper wissen, dass die EU immer stärker versucht, das Schlupfloch Richtung Europa zu schliessen. Deutlich zu sehen ist das an den bilateralen Vereinbarungen zwischen Italien und Libyen über zehn Patrouillenboote und an den Verträgen über die Ausbildung und Unterstützung der libyschen Küstenwache durch EU-Partner. Angeblich haben die Schleuser daher die Preise für die Überfahrt von 1000 Euro auf 200 pro Person heruntersetzt. Zusätzlich versuchen sie, Kosten zu verringern, indem sie seltener Satellitentelefone mitgeben, mit denen die Flüchtlinge im Notfall einen Hilferuf absetzen können.

«Aus unserem Überwachungsflugzeug haben wir kürzlich so ein Schlauchboot 76 Seemeilen von der libyschen Küste entfernt

entdeckt, es wurde erst nach 30 Stunden auf See gerettet», sagt Ruben Neugebauer von der Rettungsorganisation SeaWatch. «Das war extrem gefährlich für die Flüchtlinge. Durch die Wellenbewegungen reiben die Bodenplatten des Bootes gegen das Plastik darunter, sie scheuern ein Leck - und dann sinkt so ein Boot sehr schnell.»

Im Kampf gegen die Schleuser hat der EU-Marineverband bisher 422 Boote versenkt - die Boote der geborgenen Flüchtlinge. Die Menschenhändler sollen diese schliesslich nicht wiederverwenden können. Gegen den Import von chinesischen Produkten kann die EU jedoch wenig ausrichten. Mit neuen Massnahmen versucht Brüssel nun, die Achillesferse der Schleuser zu treffen: die Bootsmotoren. Denn diese sind etwas teurer - und vor allem schwieriger zu beschaffen.

ANZEIGE