

Reikhan - Nach dem blutigen Putsch der radikal-islamischen Hamas im Gazastreifen und dem Zusammenbruch der Einheitsregierung in Ramallah ist der palästinensische Traum von einem eigenen Staat in weite Ferne gerückt. Denn die politische Landkarte Palästinas teilt sich seitdem in ein „Hamastan“ und ein „Fatahland“. Israels Premier Ehud Olmert will die Hamas am Mittelmeer isolieren und mit der Fatah im Westjordanland kooperieren. Beim Nahost-Gipfel im ägyptischen Scharm el Scheich ging Olmert jedoch nicht auf die Forderung seiner Gesprächspartner ein, die israelischen Straßensperren im Westjordanland zu entfernen, die den Alltag der dort lebenden Palästinenser erheblich erschweren.

Grenzgänger in einem Käfig

Vom Alltag mit Israels „Terrorabwehrzaun“

Aus dem Westjordanland berichtet
Nicole Serocka



Alle warten – Männer, Frauen, Kinder. Manchmal drei Stunden, manchmal einen halben Tag. Einzelnen werden sie aufgerufen, gehen durch die Gitterkreuze und müssen ihre Taschen aufs Röntgenband legen. Wenn der Metalldetektor anschlägt, befiehlt ihnen ein bewaffneter Wachmann, ihre Schuhe und Gürtel auszuziehen. Verschleierte Frauen müssen ihr Gesicht enthüllen und ihre Kleidung bis auf die Unterwäsche ablegen, um zu beweisen, dass sie keine Waffe oder Bombe unter ihren Rücken tragen.

„Das ist absolut inakzeptabel“, findet Ismail Kabha, der bereits seit zwei Stunden vor dem Checkpoint Reikhan nordwestlich des Westjordanlands wartet. Der 43-jährige Palästinenser ist fast täglich hier, denn er handelt mit Obst und Gemüse, das er in der Region um Ost-Barta'a anbaut und im 30 Kilometer entfernten Dschenin verkauft. Ohne Checkpoint bräuchte er pro Fahrt eine halbe Stunde. „Ich wünschte, die israelischen Soldaten kämen zurück. Die haben uns wenigstens einigermaßen mit Respekt behandelt“, sagt Kabha und erzählt, dass ein privates Sicherheitsunternehmen der Israelis diesen Checkpoint vor einigen Wochen übernommen habe.

Ein paar Kilometer weiter nördlich liegt die Stadt Rehan mit rund 62.600 Einwohnern. Sie ist eine von vier jüdischen Siedlungen im Wadi Ara, einem Tal westlich des Amir Gebirges. Von dort hat man einen guten Blick auf die 413 Kilometer lange Sperranlage, die sich wie ein Tausendfüßler durch die raue Landschaft windet und das Westjordanland vom israelischen Kernland abgrenzt. Der Bau wurde 2003 unter Ariel Scharon begonnen, um die Israelis vor palästinensischen Selbstmordattentaten zu schützen. 58 Prozent des insgesamt 712 Kilometer langen „Terrorabwehrzauns“, wie ihn die Israelis nennen, sind bereits gebaut. Die Palästinenser sprechen hingegen von einer „Apartheidmauer“.

Beide Sichtweisen sind Rea-

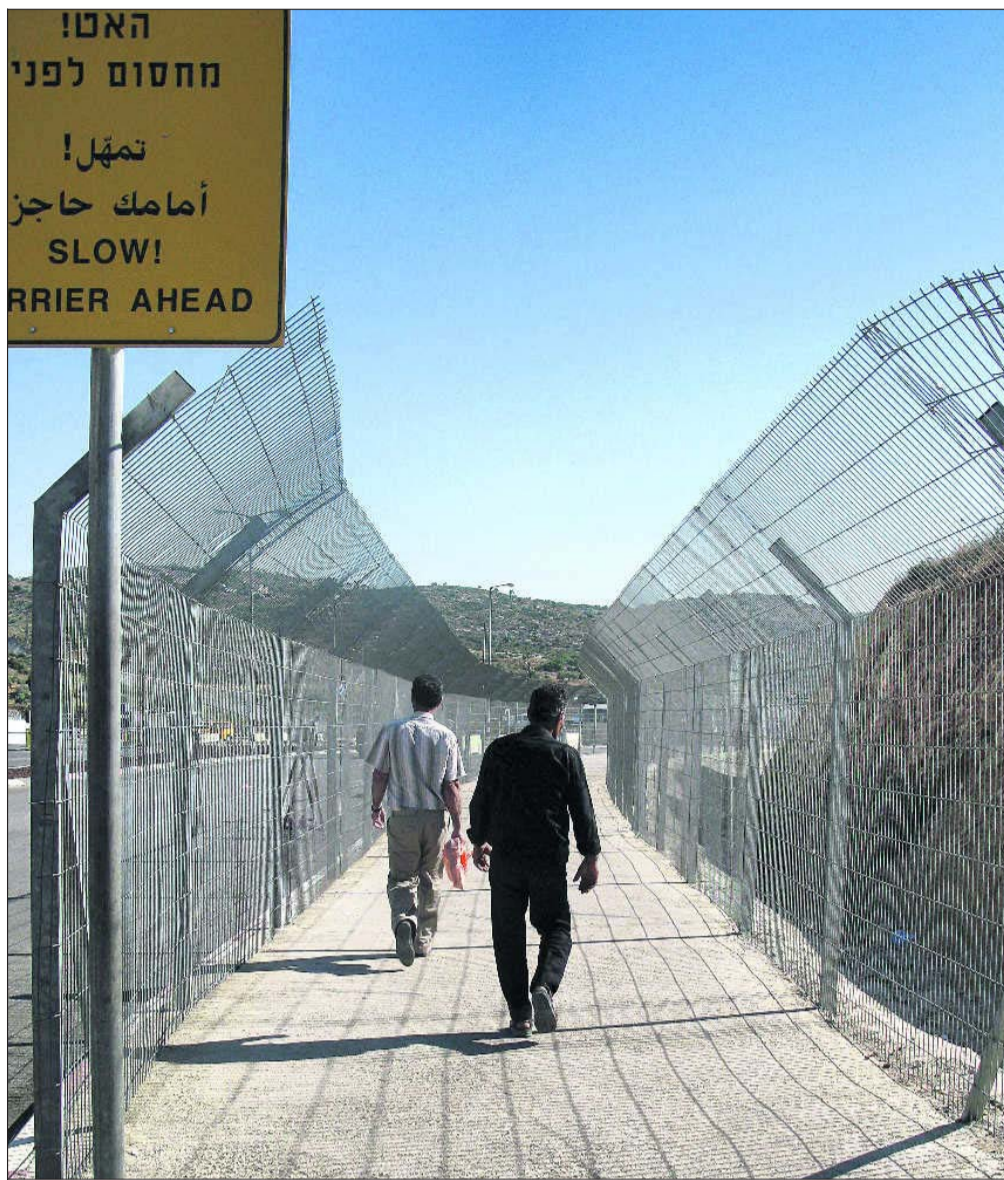
lität: Ein Großteil der Sperranlage besteht aus einem etwa zwei Meter hohen Metallzaun, der mit Stacheldraht, Infrarotkameras und Bewegungsmeldern gesichert ist und bei Berührung sofort im nächstgelegenen Grenzposten einen Alarm auslöst. Der Sandstreifen entlang des Zauns ist glatt geharkt, um Fußabdrücke erkennen zu können. Parallel zum Zaun verläuft zusätzlich ein geteilter Patrouillenweg, der zu beiden Seiten in ein insgesamt 70 Meter breites militä-



risches Sperrgebiet übergeht. In der Nähe von Qalqiliya und Jerusalem, wo diese Breite nicht eingehalten werden kann, haben die Israelis eine acht Meter hohe Mauer aus Stahlbeton errichtet.

Kabha ist genervt von der „langwierigen, willkürlichen Prozedur“ am Checkpoint Reikhan. „Ich bin mit dem Wagen meines Onkels auf der neuen 611 über Rehan hierher gekommen“, erzählt Kabha. Checkpoints seien ohne Ortskenntnisse meist schwer zu finden, da sie nicht ausgeschildert seien. „Touristen sind häufig enttäuscht, weil es hier keine Wegweiser gibt wie ‚Sie verlassen jetzt Israel‘ oder ‚Willkommen im besetzten Westjordanland‘.“ Doch die Beschilderung macht Kabha keine Sorgen. Ihn belastet vor allem der umstrittene Verlauf des Metallzauns, der meist nicht auf der Waffenstillstandslinie zwischen Israel und Jordanien errichtet wurde. UN-Angaben zufolge liegen nur 20 Prozent der Sperranlage auf der „Grünen Linie“ von 1949.

Die Träume des früheren Palästinenserpräsidenten vom eigenen Staat sind in weite Ferne gerückt: Yassir Arafats bewachtes Grab in Ramallah. Zurzeit entsteht dahinter ein Mausoleum.



„Israel hat seine Sicherheitsansprüche auf unsere Kosten durchgesetzt“: Der palästinensische Händler Ismail Kabha (links) gehört zu den Tausenden, die täglich eine der Straßensperren im Westjordanland passieren müssen. Oben der Checkpoint Reikhan. Fotos Serocka

Im Wadi Ara schneidet der Zaun hingegen eine tiefe Schlaufe in das palästinensische Autonomiegebiet. Denn die jüdischen Siedlungen Rehnan, Schaked, Tel Menasche und Henanit gehören aus israelischer Sicht vor den Zaun. Kabha und mehr als 5000 andere Palästinenser, die in dieser Gebietsschleife zwischen den jüdischen Siedlungen leben, werden somit durch die „Grüne Linie“ von Israel und durch den

Grenzzaun vom Westjordanland abgeschnitten. Als Palästinenser dürfen sie beide Grenzen nicht ohne Genehmigung der israelischen Behörden überschreiten.

„Ich bin ein Grenzgänger, der in einem Käfig lebt“, sagt Kabha. UN-Angaben zufolge beträgt die Anzahl der Checkpoints im Westjordanland inzwischen 540. „Manchmal werden Checkpoints vorübergehend geschlossen, so dass ich Umwege über andere Checkpoints in Kauf nehmen muss“, klagt Kabha.

Einschränkungen der Bewegungsfreiheit und des freien Warenverkehrs in den besetzten Gebieten sind laut Amnesty International nach wie vor die Hauptursachen für die hohe Arbeitslosigkeit der Palästinenser, die in im Westjordanland zurzeit 26,3 Prozent beträgt. Fast die Hälfte der 2,9 Millionen Einwohner (inklusive Ost-Jerusalem) lebt unterhalb der Armutsgrenze. „Ich verdiene etwa 17 Dollar netto pro Tag“, erzählt Kabha, bevor er in seinen Wagen steigt. In ein paar Minuten darf er endlich die Grenze passieren. Er ist froh, dass er die Kontrollen für heute erst mal hinter sich gebracht hat.

Was bleibt, ist die Angst, dass eines seiner drei Kinder nachts ernsthaft krank werden könnte. Denn der Weg von Ost-Barta'a zur nächsten Klinik führt ausschließlich über den Checkpoint Reikhan, der zwischen 21 Uhr und 5.30 Uhr für Palästinenser geschlossen ist.

Detaillierte Karten zur Sperranlage unter www.ochaopt.org

„Israel zersplittert das Westjordanland“

Wie schätzen Sie die Siedlungspolitik der Israelis ein? Die Entstehung eines Siedlerstaates im Westjordanland ist illegal, da 25 Prozent der Siedlungen auf palästinensischem Privateigentum gebaut wurden. Die Siedler vertreiben vor allem die Beduinen, in dem sie ihre Ställe zerstören und ihnen den Weg zu ihrem bebauten Land versperren. Durch diese geplante, langsam ausgeführte Siedlungspolitik zersplittern die Israelis das Westjordanland.

Können sich die Israelis durch Grenzzäune und Mauern vor palästinensischen Anschlägen schützen?

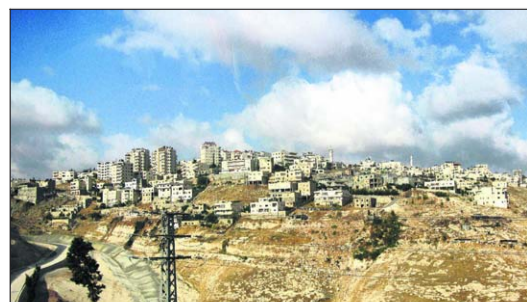
Die Sperranlage verläuft größtenteils nicht entlang der „Grünen Linie“ und ist somit ein weiterer Schritt der israelischen Regierung zur systematischen Zersplitterung des Westjordanlands. Sie erschwert den Aufbau eines souveränen palästinensischen Staats. Zudem bieten Zäune und Mauern keine endgültige Sicherheit, solange es Raketen gibt.

Was bleibt aus Ihrer Sicht vom historischen Palästina?

Die Palästinenser haben 1948 für die Entstehung des Staates Israel auf 78 Prozent ihres historischen Landes verzichtet. Nach dem Sechstagekrieg, der „Al Naksa“ (Niederlage) vor 40 Jahren, haben sie quasi alles verloren. Vielleicht wird es irgendwann eine Ein-Staaten-Lösung geben, in der das historische Palästina wieder vereint ist. Interview: nse



Die Palästinenserin Ureib Amad arbeitet als freiberufliche Übersetzerin in Ostjerusalem und Ramallah. Sie hat Englisch, Deutsch und Philologie an der Hebräischen Universität in Jerusalem studiert und war zudem als Projektmanagerin des Deutschen Fonds für palästinensische Non-Government-Organisations bei der Friedrich-Naumann-Stiftung tätig.



Blick auf die jüdische Großsiedlung Maale Adumim: „Sie betreten eine religiöse Gegend“, steht auf den Ortsschildern. Am Sabbat und an Feiertagen sind Ein- und Durchfahrt verboten.

Ost-Jerusalem im Klammergriff der Siedler

Maale Adumim – Jenseits der „Grünen Linie“, nordöstlich von Jerusalem macht die israelische Sperranlage ihren tiefsten Einschnitt ins Westjordanland. Sie umfasst die jüdische Großsiedlung Maale Adumim mit ihren 32.000 Einwohnern und einen kleinen Flecken unbebauten Landes von knapp zwölf Quadratkilometern. E1 (East 1) heißt dieses Gelände, auf dem nach Plänen der israelischen Regierung nach und nach 3500 Wohnheiten für 15.000 Menschen entstehen sollen. Das Hauptquartier der Polizei zieht zurzeit von Ras El Amud im

Westjordanland in ein Gebäude auf dem E1-Gelände. Zudem soll dort ein Park entstehen, der 75 Prozent des Geländes bedeckt. In der Mitte sind ein Friedhof, Hotels, Universitätsgebäude, eine Handelszone und ein Einkaufszentrum für die Bürger von Jerusalem und Maale Adumim vorgesehen. Obwohl das von Ariel Scharon vor zwei Jahren geplante Projekt, Maale Adumim über E1 mit Ostjerusalem zu verbinden, von der palästinensischen Autonomiebehörde und der US-Regierung bis heute kritisiert wird, hat die Bebauung auf palästi-

nenschem Boden begonnen. Die Palästinenser fürchten deshalb um die Verwirklichung eines eigenen Staats. Denn je enger sich der Ring der israelischen Siedlungen um die Stadt schließt, desto mehr wird Ost-Jerusalem als Hauptstadt der Palästinensergebiete vom Westjordanland abgeschnitten. Zudem teilen die E1-Baupläne das Land in zwei Teile: Judäa im Norden und Samarien im Süden.

Informationen zur israelischen Siedlungspolitik um Ostjerusalem unter www.ir-anim.org.il/eng/