

DER SICHERHEITSAUN



Der Sicherheitszaun musste von Israel errichtet werden, um die Bevölkerung besser vor dem arabischen Terrorismus zu schützen. Zusätzlich zur allgegenwärtigen Armeepräsenz in Judäa-Samaria stellt er ein wesentliches Element bei der Verhinderung von Terroranschlägen dar.

Von Roland S. Süssmann

Ein arabischer LKW, beladen mit Waren für den israelischen Markt, hält an. Der Fahrer zeigt seine Papiere, und während er sie zurückbekommt, fährt ein elektronischer Arm über seinen Lastwagen und scannt dessen Ladung. Das Ganze hat kaum drei Minuten gedauert. Wo spielt sich diese Szene ab? An einem Checkpoint des berühmten Sicherheitszauns, der Cisjordanien vom übrigen Israel trennt. So verläuft die tägliche Routine in den meisten Fällen, wenn arabische Händler oder Landwirte

ihre Ware nach Tel Aviv, Haifa oder Jerusalem transportieren. Kompliziert werden die Dinge, wenn die Inspektoren bei einem bestimmten Fahrzeug einen begründeten Verdacht hegen. In diesem Fall wird die Kontrolle verschärft und genauer durchgeführt, unter Umständen muss die gesamte Ware abgeladen und einzeln geöffnet werden.

Doch erinnern wir zunächst kurz daran, weshalb und wie dieser Zaun gebaut wurde, zu dem schon so viel Tinte geflossen ist. Als Mauer der Schande – Apartheid-Wall – Berliner Mauer bezeichnet und



Mit Hilfe von elektronischen Geräten an den Übergangsposten erfolgt die Kontrolle der Waren innerhalb von wenigen Minuten.

mit zahlreichen weiteren Übernahmen und Beleidigungen bedacht wurde der Sicherheitszaun, den Israel infolge der Terroranschläge errichten musste, die zwischen 2000 und 2005 von den in Judäa und Samaria lebenden Arabern verübt wurden. Diese Periode wurde von der PLO als „zweite Intifada“ bezeichnet, war aber eigentlich nichts anderes als eine Serie von Terrorakten mit dem Zweck, möglichst viele Juden in Israel zu töten oder zu verstümmeln. Das Ziel entsprach demjenigen von 1948: der jüdische Staat sollte geschwächt werden, indem man mit Gewalt alle möglichen Zugeständnisse, insbesondere territorialer Art, erzwingt, um letztendlich die Auflösung Israels herbeizuführen. Im Verlauf dieses unheilvollen Zeitabschnitts wurden über 1'000 Menschen getötet und über 7'800 verletzt, einige von ihnen mit lebenslänglichen Folgen.

Vergessen wir nicht, dass der Terrorismus von der internationalen Gemeinschaft als Verbrechen gegen die Menschheit definiert wird. Vor diesem Hintergrund besitzt Israel, eine ständige Zielscheibe von Terroranschlägen, die Pflicht, alles zu unternehmen, um seine Bürger zu schützen und die Schlagkraft des arabischen Terrors einzuschränken. Es ist ebenfalls zu bedenken, dass es vor der Errichtung des Schutzzauns, mit Ausnahme von Patrouillengängen der israelischen Armee, keinerlei Vorrichtungen gab, die das Eindringen von Terroristen aus den arabischen Dörfern und Städten in Judäa und Samaria verhindert hätte, während fast alle Versuche, über Gaza nach Israel einzudringen, dank der seit Jahren existierenden Sperranlage vereitelt werden konnten. Zur Erinnerung: Zwischen Kalkyiah, wo 160'000 Araber leben, und Natanya beträgt die Distanz in der Luftlinie 8 km, und die Terroristen werden durch keinerlei natürliche oder künstliche Grenze daran gehindert, sich von einer Stadt in die andere zu geben.

Der Zaun hat sich auch deswegen als unerlässlich erwiesen, weil die PLO es rundweg abgelehnt hat, die notwendigen Vorkehrungen zur Zerschlagung der terroristischen Infrastruktur zu treffen. Dies hätte sie logischerweise nie beabsichtigt, da sie selbst eine Terrororganisation ist.

Den Nutzen und die Funktionsweise des Sicher-

heitszauns kann man nur begreifen, wenn man sich vor Augen führt, dass er ein wichtiges Element im Kampf gegen den Terrorismus darstellt. Er dient nicht ausschliesslich dazu, die Terroristen am Eindringen nach Israel zu hindern, sondern soll auch den Transfer von Waffen und Sprengstoffen für später geplante Anschläge unterbinden. Die Entstehungsgeschichte dieser Sperranlage ist recht kompliziert und ihr Verlauf musste mehrfach geändert werden, meist infolge von Gerichtsverfahren, die von arabischen Dorfbewohnern angestrengt wurden. Doch am 30. Juni 2004 veröffentlichte der Oberste Gerichtshof des Staates Israel einen Erlass, demzufolge die Fragen der nationalen Sicherheit über den humanitären Erwägungen stehen, welche die Einwohner der arabischen Dörfer geltend machen. Kraft des Erlasses konnte der Zaun auf der Grundlage des neuen, vom Verteidigungsministerium erstellten Plans gebaut werden. Dabei darf man aber nicht vergessen, dass der Zaun provisorischen Charakter besitzt und dass sein Verlauf in erster Linie aufgrund von zwingenden Sicherheitsüberlegungen festgelegt wurde. Es ist jedoch kein arabisches Territorium für Israel annektiert worden und der Zaun stellt keine Grenzlinie dar. Es muss gerechtigkeitshalber auch erwähnt werden, dass die Landwirte, die auf dem provisorisch für den Bau der Sperranlage beschlagnahmten (und nicht konfiszierten, da im Besitz des Eigentümers bleibenden) Land Oliven- oder Zitronenbäume gepflanzt hatten, eine Entschädigung für die Neuanpflanzung ihrer Bäume erhalten haben. Die Armee hat für diese Arbeiten extra Unternehmen verpflichtet und liess von diesen bis heute insgesamt 90'000 Oliven- und Zitronenbäume neu anpflanzen. Alle sprechen von diesem berühmten-berühmtesten Zaun, links stehende Organisationen aus aller Welt schicken regelmässig Delegationen nach Israel, um diese vor der „Mauer“, wie sie den Zaun nennen, demonstrieren zu lassen und die Armee zu provozieren, doch nur wenige Leute wissen, wie er wirklich funktioniert und konzipiert wurde. Der Zaun mit zugleich offensiver und defensiver Funktion ist mit einer hoch modernen elektronischen Ausrüstung ausgestattet, dank der jeder identifiziert werden kann, der in eine Sperrzone eindringt.



Dieser junge Araber versucht an einem für Güter reservierten Checkpoint zu passieren und wird zurückgewiesen.



In Judäa-Samaria bestehen insgesamt 35 Übergänge im Sicherheitszaun, darunter 6 für Waren, 12 für arabische Fussgänger und 17 für Israelis. In Gaza gibt es 5 Checkpoints, davon 3 für Waren, 1 für Fussgänger und 1 für Gas und Benzin.

Zahlreiche in Judäa-Samaria lebende Araber arbeiten und betreiben ihre Handelstätigkeit jedoch weiterhin in anderen Landesteilen von Israel westlich des Zauns. Dasselbe gilt umgekehrt für viele Israelis. Aus diesem Grund wurden diverse für Fussgänger oder für Fahrzeuge bestimmte Übergänge gebaut, die natürlich in beiden Richtungen offen stehen. Diese Übergänge sind mit sehr ausgeklügelten Inspektionsinstrumenten versehen, welche die Kontrollverfahren erleichtern und ihre Dauer verkürzen. Sie unterscheiden sich letztendlich nicht sonderlich von bestimmten Einrichtungen an internationalen Grenzübergängen in Europa. Nun fragen sich aber alle, ob dieser Zaun wirklich sinnvoll und effizient ist. Er verkörpert ein wesentliches Element bei der Verhinderung von arabischem Terrorismus in Israel, zwei weitere Elemente sind die Armeepräsenz überall in Judäa und Samaria sowie die Kontrollen an diesen Übergängen. Die Zahlen sprechen für sich: 2006 gab es in Tel Aviv zwei Selbstmordattentate, 2007 kam es zu einem einzigen Angriff in einer Bäckerei in Eilat, dessen Urheber aus Gaza kam, und 2008 ist erst ein einziger Anschlag dieser Art zu verzeichnen. Für Israel ist es natürlich wichtig, dass sich die wirtschaftliche Situation der arabischen Bevölkerung in Cisjordanien verbessert. Dank den Kontrollen an den Übergängen stieg die Zahl der arabischen Arbeitnehmer aus den Territorien, die an vielen Orten im Zentrum von Israel tätig sind, von 11'000 auf 21'000. Darüber hinaus entwickelt sich die lokale Wirtschaft, und Länder wie die Türkei oder Deutschland finanzieren wahrscheinlich neue Industriezonen. Fast 2'000 Personen benutzen ausserdem täglich diese Checkpoints aus humanitären

Gründen, um sich in Israel medizinisch behandeln zu lassen. Trotz all dieser „Segnungen“ gehen den Terroristen die Beweggründe noch lange nicht aus. Nicht selten finden die Inspektoren in den Lastwagen, die für irgendeine Stadt in Israel bestimmt sind, Düngemittel und Säuren vor, aus denen Sprengstoff hergestellt werden soll. Es gibt auch eine weitere Möglichkeit, Israel zu schaden, nämlich die Einfuhr verdorbener landwirtschaftlicher Produkte, um die Israelis zu vergiften. Jeder Transport dieser Art von Gütern aus Cisjordanien ins Landesinnere von Israel muss vom israelischen Gesundheitsministerium genehmigt, visiert und mit seinem Siegel versehen werden. Daraufhin wurden in Cisjordanien raffinierte Techniken zur Fälschung dieser Siegel ausgetüftelt. Auch hier erwiesen sich die Checkpoints als nützlich und effizient. Neben den Soldaten sind nämlich auch Fachleute für die Erfassung dieser Fälschungen anwesend, denen es ein Leichtes ist, eine gefälschte Identitätskarte, einen falschen Fahrausweis oder eine gefälschte Genehmigung zu erkennen. Wir wollten mehr über die näheren Umstände und die Funktionsweise dieser Checkpoints erfahren und haben dazu **BEZALEL TRAIKER** getroffen, den Verwaltungsdirektor dieser Kontrollposten.

Können Sie uns kurz die Philosophie und die Funktionsweise des Sicherheitszauns erklären? Welches sind seine direkten Auswirkungen auf die jüdische und die arabische Bevölkerung, die auf beiden Seiten der Sperranlage leben?

Sobald man mit der Errichtung dieses Zauns begonnen hatte, der sich nur auf rund 6% seiner



Bezalel Traiber, Verwaltungsdirektor der Sicherheitsübergänge: „Wir sind ständig auf der Suche nach neuen Technologien, die uns eine raschere und effizientere Durchführung der Inspektionen ermöglichen.“

Länge als Mauer präsentiert, war klar, dass er zu bedeutenden Veränderungen im Leben der arabischen und jüdischen „Grenzgänger“ führen würde. Je länger der Zaun wurde, desto mehr wurde die Bedeutung der Kontrollposten ersichtlich. Mit der Zeit kristallisierten sich drei wesentliche Problem-bereiche heraus: die Sicherheit, die Wirtschaft und rechtliche Fragen. Bis heute existieren zwischen dem nördlichsten Punkt des Zauns in Gilboa bis zu seinem Ende im Süden bei Har Chevron insgesamt 35 Checkpoints, die Tag und Nacht geöffnet und für den Verkehr zwischen beiden Seiten von wesentlicher Bedeutung sind. Diese Übergänge regeln drei Kategorien von Transfer: Waren, Fussgänger und Fahrzeuge. Was die Waren betrifft, für die wir 6 Übergänge eingerichtet haben, geht es dabei um den Transport von Produkten, die aus den Zonen unter Aufsicht der palästinensischen Autonomiebehörde (PLO) in die israelischen Städte im Westen des Zauns, in die israelischen Häfen oder nach Gaza oder umgekehrt geliefert werden. Im Hinblick auf die Fussgänger muss man wissen, dass die arabischen Einwohner von Cisjordanien nicht berechtigt sind, den Zaun mit dem Auto zu passieren. Fahrzeugen wiederum stehen gegenwärtig 17 Checkpoints offen: Diese dienen den in Judäa-Samaria oder anderswo in Israel lebenden Israelis, die nach oder durch Cisjordanien reisen möchten, aber auch Diplomaten und all jenen, die über einen Sicherheitspassierschein verfügen, wie sie für alle Strassen in Israel existieren. Darüber hinaus können die arabischen Fussgänger, Arbeiter, Händler usw. rund ein Dutzend weitere Übergänge benutzen. In Jerusalem wurden aufgrund des besonderen Verlaufs des Zauns, der um bestimmte Quar-

tiere herumführt, so dass einige israelische Araber auf der anderen Seite wohnen, 13 Übergangsposten eingerichtet. Diese Checkpoints wurden so konzipiert, dass auch weit mehr Fahrzeuge und Menschen dort passieren können. Wir müssen auf alle möglichen Situationen gefasst sein. Im Schnitt wird ein Übergangsposten heute von rund 750 bis 800 Fahrzeugen pro Tag und Richtung befahren. Sollte sich die Wirtschaft morgen erholen und diese Zahl auf 2'500 oder 3'000 Wagen pro Tag steigen, könnten wir die Kontrollen weiterhin durchführen, ohne dass sich endlose Schlangen bilden, und zwar dank unserer sehr modernen Inspektionstechnologien. Diese Kontrollen kosten natürlich trotz allem Zeit und verlangen von den betroffenen Einwohnern einen zusätzlichen Zeitaufwand für bestimmte Strecken.

Um welche Technologie handelt es sich?

Wir besitzen heute die weltweit modernsten Einrichtungen in diesem Bereich, um einen möglichst reibungslosen Warentransit zu ermöglichen. Wenn ein LKW an einem Checkpoint eintrifft, fährt er unter einem auf einem Lastwagen installierten elektronischen Arm durch. Bei diesem Arm handelt es sich um einen Scanner, der innerhalb weniger Minuten erkennt, was sich alles auf dem LKW befindet und ob verdächtige Ware dabei ist. Wir setzen ebenfalls speziell für die Suche nach Sprengstoff ausgebildete Hunde ein.

Die Fussgänger werden von uns automatisch gescannt. Auf diesen Aufnahmen sind keine anatomischen Details der Menschen zu sehen, sondern nur ein holografisches Bild. Wir erkennen, ob jemand



Der Sicherheitszaun ist mit einer ultramodernen und hochsensiblen Überwachungsanlage ausgerüstet, dank der man jedes näher kommende Element erkennen sowie Mensch und Tier voneinander unterscheiden kann.

ein Messer, eine verdächtige Dose oder etwas anderes versteckt. Dieser Vorgang dauert ca. zwei bis drei Sekunden. Kürzlich war ein Mann sehr erstaunt, als wir ihm mitteilten, er verstecke etwas in seiner Unterhose; er transportierte dort ein Bündel Dollarnoten. Das holografische Bild machte nur deutlich, dass in seiner Unterhose etwas mehr steckte als das Übliche. Wir sind die ersten weltweit, die diese Technologie verwenden, die mit der Zeit auch an Zollübergängen und Flughäfen in aller Welt installiert werden soll. Ausserdem suchen wir beständig nach neuen Produkten, die uns eine raschere und effizientere Durchführung der Inspektionen ermöglichen. Dazu muss man wissen, dass wir zur Kontrolle von Menschen oder Nahrungsmitteln keine Hunde einsetzen.

Glauben Sie nicht, dass die Präsenz der Armee an den Übergängen sich psychologisch negativ auf die arabische Bevölkerung auswirkt?

Wir beginnen allmählich, und zwar unter der Ägide des Verteidigungsministeriums, zivile Unternehmen mit der Durchführung bestimmter Inspektionsaufgaben zu beauftragen, auch wenn die Verantwortlichen für Sicherheitsfragen natürlich weiterhin staatliche Beamte bleiben. Wir gedenken die Soldaten mit der Zeit an allen drei Checkpoint-Kategorien, wo dies sinnvoll und machbar ist, zu ersetzen. Es ist auch ein wichtiger Punkt, dass unsere Inspektionen aufgrund unserer Eigenschaft als staatliche Agentur auch als eine Art Zoll fungieren: Wir verlangen offizielle Rechnungen für alle Waren, welche die Checkpoints passieren. Leider versuchen einige Israelis bestimmte Gegenstände (oft aus den palästinensischen Zonen) durchzu-

schmuggeln. Unsere Inspektionen werden von diesen Leuten eher weniger geschätzt.

Wir haben einen dieser Übergangsposten für Waren besucht und waren überrascht festzustellen, dass die arabischen Lastwagen zwar inspiziert werden, aber gratis passieren dürfen. Man sollte aber nicht ausser Acht lassen, dass Israel nur deswegen zum Bau des Zauns gezwungen war, weil immer wieder arabische Terroranschläge gegen die israelische Bevölkerung gerichtet wurden. Wie kommt es, dass man am Checkpoint nichts zahlen muss?

Diverse juristische Erwägungen haben dazu geführt, dass dies bis heute so ist. Wir denken aber effektiv daran, den Warentransport ab nächstem Jahr kostenpflichtig zu machen. Die Fussgänger hin-



Inspektion eines israelischen Autos.



Die Kontrollen werden von der Armee, der Militärpolizei und von zivilen Unternehmen durchgeführt, die sich auf die Erkennung gefälschter Stempel und Zertifikate für landwirtschaftliche Produkte spezialisiert haben.

gegen möchten wir nicht zur Kasse bitten. Der Betrieb eines einzigen Übergangspostens kann jährlich zwischen 15 und 25 Millionen Schekel kosten.

Worin unterscheiden sich die Checkpoints in Judäa-Samaria von jenen in Gaza?

Es gibt einen enormen Unterschied. Zunächst gilt Gaza als durch und durch feindliches Gebiet, und deswegen muss alles, was aus Gaza stammt oder nach Gaza gebracht wird, umfassend kontrolliert, von den Lastwagen abgeladen und Karton um Karton geöffnet werden. Dies trifft auch auf die rund 200 Personen zu, die täglich den Checkpoint passieren und die mehrheitlich humanitären Fälle oder Geschäftsleute sind. Seit einem Jahr kommt nichts aus Gaza heraus, nicht einmal eine Stecknadel. Seit der Machtübernahme durch den Hamas findet keinerlei Zusammenarbeit mit den Behörden auf der anderen Seite mehr statt. Wenn wir Ware durchlassen, liefern wir sie bei ihnen ab, ohne uns um deren weiteren Verbleib zu kümmern. Dies gilt auch für die Menschen, denen wir den Übergang gestatten. Wir arbeiten in einem so genannten „blinden System“. In Judäa-Samaria existiert ein freies System, und so greifen wir nicht in den Warentransport ein. Nach der Inspektion fahren die Lastwagen ungehindert durch. Es gibt nur eine Bedingung: Die Fahrerkabine wechselt. Wie in zahlreichen anderen Ländern, wie z.B. zwischen Kanada und den USA, verlässt der LKW-Fahrer an der Grenze seine – sagen wir – kanadische Fahrerkabine und setzt sich in eine amerikanische Kabine. Bei seiner Rückkehr übernimmt er wieder seine kanadische Kabine. So wird dies auch für die Lastwagen gehandhabt, die aus den palästinensischen

Zonen nach Haifa oder Tel Aviv oder so fahren. In Gaza ist dies nicht der Fall. Alle Waren werden abgeladen und sowohl mit technologischen Mitteln als auch persönlich oder mit Hunden genauestens kontrolliert. Dies gilt für alle nach Gaza importierten und in noch stärkerem Ausmass für alle aus Gaza ausgeführten Gegenstände. Wir müssen höllisch aufpassen, denn vor einigen Monaten ist ein Lastwagen mit viereinhalb Tonnen Düngemittel am Checkpoint von Erez explodiert. Wir dürfen keine Waren passieren lassen, auch wenn sie auf den ersten Blick ganz harmlos aussehen. So können für Bewässerungsanlagen bestimmte Rohre für den Bau von Kassam-Raketen verwendet werden, angebliche Schulcomputer der Verbreitung von israel-feindlicher Propaganda auf dem Internet dienen usw. Seit einiger Zeit gestatten wir die Einfuhr von kohlesäurehaltigen Getränken und Schuhen nach Gaza. Doch dies kann sich von einem Tag auf den anderen wieder ändern.

Abschliessend können wir bestätigen, dass sich der Sicherheitszaun, der den Zustrom von humanitärer Hilfe, die Entwicklung des Handels und die Durchreise arabischer Arbeitnehmer ins Zentrum von Israel in keiner Weise beeinträchtigt, durchaus bewährt hat. Die Zahl der nach Israel eingedrungenen Terroristen und vor allem der Selbstmordattentäter wurde um fast 90% gesenkt. Angesichts der jüngsten Anschläge in Jerusalem kann man sich allerdings fragen, ob diese Situation nicht in gewisser Weise die Motivation und die terroristischen Aktivitäten der israelischen Araber verstärkt hat, da die Unterstützung durch die Glaubensbrüder auf der anderen Seite des Zauns deutlich eingeschränkt wurde.

(Fotoreportage: Bethsabée Süssmann)