

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 182 (2016)
Heft: 9

Artikel: Frischer Wind in "Hamastan"? : Führen Verhandlungen zum Bau des Hafens?
Autor: Matzken, Heino
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-630293>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 30.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Frischer Wind in «Hamastan»? – Führen Verhandlungen zum Bau des Hafens?

Ein unglaublicher Fortschritt im jahrzehntelangen Streit um Autonomie, Unabhängigkeit und Selbstbestimmung bahnt sich an. Fast zwei Millionen Palästinenser leben in einem Küstenstreifen, der über einen Fischerei-, nicht aber über einen Seehafen verfügt.

Heino Matzken

Verhandlungen zwischen Israel und der Türkei – Palästina selbst wird nicht in die Gespräche involviert – könnten den Durchbruch bringen und damit den seit Jahren immer wieder diskutierten und ersehnten Bau endlich Wirklichkeit werden lassen. Jüngste Meldungen berichten von einer vermeintlichen Einigung zwischen den Verhandlungspartnern und so heizte die entsprechende Ankündigung Selon Ahmed Youssefs, ehemaliger Berater des HAMAS-Führers und Ex-Premierministers Ismael Haniyya, die Diskussionen erneut an. Eine solche infrastrukturelle Veränderung könnte nicht nur Arbeitsplätze und Zukunftsvisionen eröffnen, sondern vor allem das leidgeplagte Volk einen grossen Schritt in Richtung Unabhängigkeit bringen. Doch leider ist die Problematik eines Hochseehafens für den Gaza-Streifen weit komplexer als man auf den ersten Blick denken mag. Nicht die erforderliche infrastrukturelle Ingenieurleistung, sondern die politischen Auswirkungen auf die umliegenden Staaten werfen ihre Schatten voraus. Ein Zugang zum Seehandel würde die Unabhängigkeit des palästinensischen Autonomiegebietes stärken, damit aber gleichzeitig Neider in Ramallah und Kairo auf den Plan rufen.

Verheerende Wirtschaftslage im Gaza-Streifen ist tickende Zeitbombe

Nach dem demokratischen Wahlsieg der HAMAS 2006 und verschiedener militärischer palästinensisch-israelischer Auseinandersetzungen verhängte Jerusalem eine Blockade über das übermässig stark besiedelte Gebiet. Seit der Machtergreifung der Islamisten 2007 schloss Israel die Grenzen der Enklave für Ex- und Import nahezu vollständig. Selbstredend verbot es die Einführung von Waffen, aber kontrol-

liert auch strengstens den Import von Baumaterialien. Tel Aviv befürchtet den Missbrauch für den Bau von Tunneln, welche die HAMAS sowohl für illegalen Schmuggel via Ägypten als auch offensiv für militärische Aktivitäten nach Israel hinein nutzen könnte.

Das bilaterale Gespräch in London Anfang April soll die Herstellung einer maritimen Verbindung zwischen der palästinensischen Enklave und dem nördlichen, von der Türkei kontrollierten Teil Zyperns zur Folge haben. Aussenminister Cavusoglu sprach von grossen Verhandlungsfortschritten und stellte eine baldige Einigung in Aussicht. Israelische Verhandlungsführer äusserten sich zurückhaltender. Gleichzeitig erkannten sie aber die Notwendigkeit, die beständig schlechter werdenden Lebensumstände im Gaza-Streifen zu verbessern. In einer Knesset-Anhörung im April schätzte der Geheimdienstchef, Herzl Halevi, die Arbeitslo-

senquote in der Enklave auf 40 Prozent. Noch hoffungsloser steht es um die Frauen im Gaza-Streifen – acht von zehn sind ohne Arbeit. Das Fehlen einer Zukunftsperspektive könnte mittelfristig zu erneuten Ausschreitungen und somit Gefahr für Israel führen. Auch Mushir al-Masri, ein Sprecher der Islamisten, bestätigte diese Situation: «Es wird eine Explosion geben». Mit der Aussage des Geheimdienstchefs, auch vom Militär gestützt, offenbart sich der interne Zwist um die israelische Blockadepolitik. Die Armeeführung setzt ebenfalls auf einen wirtschaftlichen Aufschwung für das dicht bevölkerte Gebiet (mehr als 5000 Menschen pro Quadratkilometer, Deutschland 230), um einer möglichen Gewaltexplosion zuvorzukommen. Bereits der UN-Bericht vom September 2015 prognostizierte die «Unbewohnbarkeit des Gaza-Streifens in 2020». Die seit 2006 herrschende Blockade sowie die drei israelisch-palästinensischen militä-

rischen Auseinandersetzungen seit 2008 hätten Verluste in fast dreifacher Höhe des Wirtschaftsvolumens im Gaza-Streifen verursacht.

Die positive wirtschaftliche Perspektive eines Hafens befürworten auch andere politische Offizielle. Eine Einigung könnte die HAMAS mittelfristig zu einer Waffenruhe bewegen. Geheimdienstchef Halevi bescheinigt der islamistischen Gruppe derzeit ein aktives Bemühen um Ruhe in dem Konflikt. Vereinzelt Raketenangriffe in der letzten Zeit schreibt er salafistischen Splittergruppen zu. Auch populistische Äusserungen Haniyyas im Mai gegen vermeintliche israelische Grenzverletzun-



gen trüben diese positive Entwicklung nicht.

Die vermeintliche Einigung stellt eine riesige Überraschung dar, bedenkt man dem «Ship-to-Gaza-Zwischenfall» 2010 extrem abgekühlten Verhältnis zwischen Ankara und Tel Aviv. Erst 2013 sprach Premierminister Netanjahu Präsident Erdogan sein Bedauern aus. Doch seit einigen Monaten lässt sich eine Annäherung der beiden Regionalmächte auf internationalem Parkett feststellen. Für die Eröffnung eines Hochseehafens und damit die Beendigung der Blockade scheint die HAMAS einen fünfjährigen Waffenstillstand anzubieten. Sie hat ein grosses Interesse an einem international zugänglichen Hafen. Zum ersten – und sicherlich unbestritten – könnte ein solcher die notleidende Wirtschaft der Enklave ankurbeln. Der Grossteil der international versprochenen Wiederaufbau-Milliarden ist bislang nicht angekommen und der Gaza-Streifen bildet hinsichtlich Arbeitslosenquote das Schlusslicht in der Welt. Zweitens würde ein Hafen das Gefühl der Autonomie und Selbstbestimmung durch eine aktuell nicht vorhandene Verkehrsfreiheit stärken – für Güter und Bevölkerung. Drittens und vielleicht am wichtigsten, bedeutete dieses Infrastrukturprojekt einen Sieg für die HAMAS innerhalb des palästinensischen Machtgerangels. Es würde ihren Status als regionalen Akteur enorm anheben.

Die Idee für den Bau eines Hochseehafens war bereits mehrfach auf dem Tisch

Bereits das Oslo-Abkommen, auch bekannt als «Declaration of Principles on Interim Self-Government Arrangements», eine israelisch-palästinensische Rahmenvereinbarung – am 13.09.1993 in Washington D.C. von der PLO und Israel unterzeichnet – diskutierte einen Hochseehafen. Artikel VII spricht von der Aufstellung einer «Gaza Sea Port Authority, in order to enable the council to promote economic growth». Die darauf folgenden Abkommen beschrieben die Konstruktion eines Hafens in Gaza als Gegenstand künftiger Verhandlungen und bekräftigten frühere Verpflichtungen diesbezüglich. 1994 wurden erste Bauverträge abgeschlossen. Jedoch verhinderte der Streit um Betrieb und Kontrolle das Projekt. Im Sharm El Sheikh-Memorandum von 1999 legten die Vertragspartner neue Pläne fest. Beide Seiten einigten sich darin

über Prinzipien zur Erleichterung und Ermöglichung der Bauarbeiten am Meereshafen von Gaza. Die israelische Seite war einverstanden, dass die palästinensische Seite die Arbeiten am und im Zusammenhang mit dem Meereshafen von Gaza am 1. Oktober 1999 aufnahm. Effektive Sicherheits- und Zollinspektionen für Personen und Güter sollten etabliert werden. Die Konstruktion des Hafens begann im Sommer 2000 und seine Fertigstellung war innerhalb von zwei Jahren vorgesehen. Allerdings stoppte Israel die Arbeiten kurze Zeit später. Die Baustelle wurde im Rahmen der Zweiten Intifada bombardiert und zerstört, weitere Verhandlungen abgebrochen. Mit dem Ausbruch der von den Palästinensern sogenannten Al Aqsa-Intifada stellten Geberstaaten ihre Unterstützung ein und die Arbeiten am Hafen kamen zum Stillstand. Erst nach einer Waffenruhe im Anschluss an die «Operation Protective Edge» 2014, sollten die Verhandlungen nach vielen Jahren wieder aufgenommen werden.

Kritiker des Hafens fürchten Machtzuwachs der HAMAS

Doch längst nicht alle Israelis sind begeistert von der Idee des Hafenbaus. Viele schätzen die HAMAS – immerhin von den USA offiziell als terroristische Organisation eingestuft – als nicht vertrauenswürdig ein. Sie sehen die grosse Gefahr, dass durch einen maritimen Zugang Waffen unkontrolliert und ungehindert in die Palästinensergebiete gelangen und einen

erneuten Konflikt noch verstärken oder beschleunigen könnten. Neben Waffen aller Art, könnte der Hafen als Umschlagplatz für Terroristen der HAMAS und anderer Organisationen dienen. Die regelmässige Entdeckung von Tunneln in das israelische Staatsgebiet verstärkt das Misstrauen weiter. Premierminister Netanjahu und sein Ex-Verteidigungsminister Jaalon positionieren sich bislang gegen das Projekt. Einer internationalen Kontrolle des Hafens durch UN oder EU stehen sie ebenfalls kritisch gegenüber.

Der Verkehrsminister und Minister für Nachrichtendienste, Israel Katz, schlug daher bereits 2014 den Bau einer künstlichen Insel, verbunden über eine Brücke mit dem 4,5 Kilometer entfernten Gaza-Streifen, vor. Ziel dieser Idee sei, so Katz, «jede zivile Verbindung zwischen Israel und Gaza zu vermeiden» und die Grenze – auch zu Ägypten – zu schliessen. Diese könnte dann die israelische Kontrolle der importierten Güter ermöglichen und jederzeit wieder unterbrochen werden. Yoav Galant, zuständig für Wohnungsbau, unterstützte diesen Ansatz. Da Israel nicht bereit ist, die Kontrolle über Warenlieferungen aufzugeben, werden noch vier andere Vorschläge diskutiert, wie zum Beispiel ein palästinensischer Hafen in der ägyptischen Stadt Al-Arish oder der israelischen Stadt Aschdod. Gegen neutrale Überprüfungen hätte man keinen Widerspruch, räumte der HAMAS-Funktionär as-Sahar ein, beharrt aber darauf, dass der

Möglicher Ausbau des Hafens von Gaza.



Bild: Jerusalem Post, Verkehrsministerium Israel

Hafen «im Gazastreifen liegen muss». Der Bau einer künstlichen Insel würde Tausende Arbeitsplätze für die Palästinenser schaffen. Darüber hinaus stellt die vermutlich mehrjährige Bauzeit einen Anreiz für die HAMAS-Führung dar, die Fertigstellung nicht durch erneute Provokationen oder neue Feindseligkeiten zu gefährden. Strategisch betrachtet, ist eine langfristige und beständige Waffenruhe mit der HAMAS für Israel eine Schlüsselfrage. Mit der Hafen-Idee könnte nicht nur der internationale Druck auf die Regierung des Judenstaats vermindert, sondern gleichzeitig der HAMAS als staatstragende Organisation zusätzliche Verantwortung übertragen werden. Eine «Win-win-Situation» für Tel Aviv. Falls das Projekt scheitern sollte, wäre der klare Beweis erbracht, dass die Terrororganisation mit der Verwaltung des Gaza-Streifens, ergo der Regierungsverantwortung für zwei Millionen Palästinenser, überfordert ist. Bei einem erfolgreichen Abschluss der Infrastrukturmassnahme könnte Netanjahu dahingegen als grosser und vernünftiger Unterstützer der palästinensischen Sache und somit des Friedens in der Region an Ansehen gewinnen.

Gegenwind erfährt das Projekt jedoch auch aus dem Westjordanland. Die von der FATAH geführte palästinensische Autonomiebehörde in Ramallah hält sich mit der Begeisterung für die Hafenpläne merklich zurück. Ein solcher wirtschaftlich-politischer Erfolg würde das Ansehen ihrer Erzfeinde, also der HAMAS, in der Bevölkerung erheblich verbessern. Innerhalb der PLO war die FATAH lange die stärkste Fraktion. Sie vertrat jahrzehntelang erfolgreich einen Absolutheitsanspruch auf die Vertretung palästinensischer Interessen. Die aus der ägyptischen Muslimbruderschaft hervorgegangene islamistische HAMAS gewann dank einer Reihe von sozialen Projekten grosse Anerkennung innerhalb der palästinensischen Bevölkerung – vergleichbar mit der schiitischen HISBOLLAH im Libanon. Nach dem Tod des PLO-Chefs Jassir Arafat 2004 gewann die HAMAS dann auch überraschend die Wahlen zum palästinensischen Legislativrat 2006. Im Juni 2007 konnten die sunnitisch-islamistischen Fundamentalisten im Kampf um Gaza die Oberhand behalten.

Seit diesen bürgerkriegsähnlichen Gefechten zwischen Milizen der beiden verfeindeten palästinensischen Bewegungen stellt die HAMAS die Regierung im Ga-



Der Hafen von Gaza im Jahr 1980.

za-Streifen. Ein Versöhnungsversuch mit der Bildung einer Einheitsregierung 2014 scheiterte bereits ein Jahr später. Obwohl der «Einheitspremierminister» sowohl im Westjordanland als auch im Gazastreifen herrschen sollte, blieb die HAMAS im Gazastreifen de facto alleine an der Macht.

«HAMAS-Funktionär as-Sahar fordert: «Der Hafen muss im Gazastreifen liegen».»

Ein langfristiger Ausgleich zwischen den beiden palästinensischen Protagonisten scheint derzeit in weite Ferne gerückt. Deshalb zeigten sich die Offiziellen in Ramallah überrascht und erbost über die im Dezember 2015 begonnenen Verhandlungen zwischen der Türkei und Israel. Eine mögliche Einigung könnte einen weiteren Schritt hin zur türkischen «Beaufsichtigung/Kontrolle» des Gaza-Streifens bedeuten und damit den Graben zwischen HAMAS und FATAH sogar noch verstärken, so Politiker aus dem Westjordanland.

Aber auch der südliche Nachbar Ägypten steht einer türkisch-israelischen Annäherung und dem Bau eines Hochseehafens kritisch gegenüber. Kairo betrachtet den Gaza-Streifen als seinen «Hinterhof» und somit als sein Interessengebiet. Die bilateralen Verhandlungen zwischen Tel Aviv und Ankara könnte die Position der Regionalmacht Türkei weiter zuungunsten Kairo stärken. Kritiker befürchten das Unterlaufen der Palästinensischen Autonomiebehörde durch diese «osmani-

sche Schirmherrschaft» bei den Verhandlungen um die Zukunft eines Teiles der Palästinenser.

Auch wenn die Verhandlungen auf einem guten Wege sind und diverse Vorschläge diskutiert werden, könnten sich die Gespräche zwischen Israel und der Türkei noch lange hinziehen. Nach dem gescheiterten Putschversuch hat Erdoğan sicher zurzeit andere

Schwerpunkte. Ob trotzdem am Ende neben einer für die Region sicherlich wichtigen Entspannung auch ein infrastruktureller Meilenstein für die Palästinenser

herausspringt, bleibt abzuwarten. Zu wünschen wäre es den auf 365 Quadratkilometern eingeschlossenen knapp zwei Millionen Einwohnern. Doch wie immer im Nahen Osten verfolgen zu viele «player» ein eigenes Interesse, welches aus einem einfachen Hafenprojekt ein hochkomplexes politisches Spiel macht. Es geht bei weitem nicht nur um wirtschaftlichen Aufschwung, sondern um politische Anerkennung, Bruderkampf, Regionaldominanz und Unabhängigkeit. Schon der durch EU-Gelder finanzierte internationale Flughafen von Gaza fiel diesem orientalischen Interessenchaos zum Opfer. ■

Der Artikel gibt die persönliche Meinung des Autors wieder.



OTL im Generalstab
Heino Matzken
M.Sc. Ph.D
Berlin