

Die imperialistischen Wurzeln der „Konfliktreduzierung“

Shira Pinhas, 972mag.com, 17.05.22

Lange bevor Israel getrennte Straßennetze zur Aufrechterhaltung der Trennung von Juden und Palästinensern errichtete, hatten die Briten bereits den Grundstein dafür gelegt.

Die Immobilienfirma *Lev Hahar Yazamut*, die Häuser in israelischen Siedlungen in der besetzten Westbank vermarktet, hat vor kurzem eine Kampagne mit dem Titel *The New Pioneers* [die neuen Pioniere] gestartet, die sich an „Familien richtet, für die Gemeinschaft und Besiedlung einen hohen Stellenwert haben, die aber auch gerne in einem geräumigen Haus mit 197 Quadratmetern und fünf Schlafzimmern wohnen würden“.

Im letzten Jahr gab es in Israel und im Ausland oft Schlagzeilen, die sich auf die Doktrin der „Konfliktreduzierung“ bezogen - insbesondere seit der Wahl eines ihrer stärksten Befürworter, nämlich Naftali Bennett. Die Idee, die sich auf die Theorien von Micah Goodman stützt, (der selbst in der Siedlung Kfar Adumim in der Westbank lebt), ist, dass der israelisch-palästinensische Konflikt nicht gelöst werden kann und deshalb effektiver gemanagt werden sollte.

Unter dem erklärten Ziel, die Lebensqualität der Palästinenser:innen zu verbessern und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Besatzung zu optimieren, schlägt diese Strategie vor, getrennte Systeme der Bewegungsfreiheit für Israelis und Palästinenser:innen zu schaffen, um den palästinensischen Widerstand gegen die Besatzung zu minimieren.

Aus verschiedenen wissenschaftlichen Studien geht hervor, dass die Einschränkung der Bewegungsfreiheit der Palästinenser:innen in den letzten 20 Jahren zu einem wichtigen Bestandteil der täglichen Praxis der israelischen Besatzung geworden ist. Den Siedler:innen ist dies sehr bewusst: Die Immobilienfirma *Lev Hahar Yazamut*, die Häuser in israelischen Siedlungen in der besetzten Westbank vermarktet, hat z. B. vor kurzem eine Kampagne mit dem Titel *The New Pioneers* [die neuen Pioniere] gestartet, die sich an „Familien richtet, für die Gemeinschaft und Besiedlung einen hohen Stellenwert haben, die aber auch gerne in einem geräumigen Haus mit 197 Quadratmetern und fünf Schlafzimmern wohnen würden“. Die Kampagne enthielt den Hinweis: „Du wirst nicht in einer Siedlung leben, zu der es keine Umgehungsstraße gibt“.

Goodman scheint sich gut bei diesem Thema auszukennen. Der Bau getrennter Straßennetze für Israelis und Palästinenser:innen bildet den Kern seines Acht-Stufen-Plans zur „Schrumpfung des Konflikts“, den er 2019 in *The Atlantic* publizierte; Der erste Schritt trägt den Titel *Keep It Flowing* [Die Sache im Fluss halten]. Anhand eines fiktiven Palästinensers, der in Ramallah lebt und seinen Cousin in Nablus besuchen möchte, beschreibt Goodman die ständige Ungewissheit und das Gefühl der Demütigung, das durch die Kontrolle

Israels über die palästinensischen Verkehrswege entsteht, die nach Gutdünken des israelischen Militärs für Palästinenser:innen geöffnet und geschlossen werden.

Während des arabischen Aufstands (1939-1936), der sich gegen den britischen Kolonialismus und die Fortsetzung der jüdischen Besiedlung Palästinas richtete, verfolgte das britische Empire die Strategie, in ganz Palästina ein Netz neuer Straßen anzulegen, um die von arabischen Kämpfern kontrollierten Verkehrsrouten zu umgehen.

Die Lösung dieses Problems sieht Goodman darin, ein Straßennetz zu errichten, das die verschiedenen Teile der Westbank unter der Kontrolle der Palästinensischen Autonomiebehörde (d. h. die größeren palästinensischen Städte) miteinander verbindet und die israelischen Siedlungen komplett umgeht. Laut Goodmans Manifest werden diese neuen Straßen mit separaten Shuttle-Bussen für Palästinenser:innen aus der Westbank zum Flughafen Ben-Gurion, einem separaten palästinensischen Terminal in der Bucht von Haifa (unter israelischer Kontrolle) und mehr verbunden.

Goodmans Idee, den Konflikt durch den Bau von Straßen einzudämmen, mag neuartig klingen, aber ihr Ursprung geht auf die Methoden zurück, wie das britische Empire den Bau ziviler Infrastruktur nutzte, um den Widerstand in den Kolonien einzudämmen. Der israelische Historiker Reviel Netz hat aufgezeigt, dass die Briten während des Burenkrieges in Südafrika erstmals Verkehrsinfrastruktur als Waffe einsetzten. Dreieinhalb Jahrzehnte später die britischen Mandatsbehörden etwas ähnliches in Palästina und bauten Umgehungsstraßen, um die von den palästinensischen Kämpfern kontrollierten Haupttrouten zu umgehen. Anstatt den zionistisch-palästinensischen Konflikt zu entschärfen, legte die Initiative jedoch den Grundstein für seine Eskalation.

Eine klare Logik

Während des arabischen Aufstands (1939-1936), der sich gegen den britischen Kolonialismus und die Fortsetzung der jüdischen Besiedlung Palästinas richtete, verfolgte das britische Empire die Strategie, in ganz Palästina ein Netz neuer Straßen anzulegen, um die von arabischen Kämpfern kontrollierten Verkehrsrouten zu umgehen.

Der Aufstand, der in der Zeit zwischen den Weltkriegen stattfand, war der größte antikoloniale Aufstand im gesamten britischen Empire, und umfasste häufige Angriffe auf britische und zionistische Fahrzeuge sowie die Blockade wichtiger Verkehrswege. Der zentrale Knotenpunkt der Aufständischen befand sich in dem Gebiet zwischen Tulkarem, Nablus und Qalqilya, und wurde von den Briten „Terrordreieck“ genannt.

Die Lahmlegung des Verkehrs in diesem Gebiet hatte weitreichende Folgen, denn bis Ende der 1930er Jahre gab es in Palästina nur eine einzige Nord-Süd-Hauptstraße - die heutige Route 60 -, die in Nazareth beginnt, durch Jenin, Nablus und Jerusalem führt und in Be'er Sheva/Bir as-Saba' endet. Dies bedeutete, dass es den Aufständischen oftmals gelang dadurch den Verkehr im gesamten Land lahmzulegen.

Die Notwendigkeit für das britische Militär, die Hauptstellungen der Aufständischen zu umgehen, wurde in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre zum zentralen Anlass für eine groß angelegte Straßenbauplanung in ganz Palästina - die größte Kampagne dieser Art in der Geschichte des Landes. Im Rahmen des Militär-

straßenprogramms wurden 840 Straßenkilometer angelegt, was etwa ein Drittel aller Straßen ausmacht, die in den Jahren der britischen Kontrolle, die 1920 begann und 1948 mit der Gründung des Staates Israel endete, asphaltiert wurden.

Die Palästinenser:innen werden als Objekt betrachtet, das verwaltet werden muss, und nicht als Subjekte, mit denen man sprechen könnte. Der Kampf um das Land wird als unpolitisches Infrastrukturproblem dargestellt, dessen Ergebnis die räumliche Trennung zwischen Arabern und Juden ist.

Die Straße Jaffa-Haifa, die heute als Route 4 bekannt ist, war die wichtigste, die zur Umgehung von Jenin und Tulkarm asphaltiert wurde. Ihr Bau begann bereits 1927 und ging ein ganzes Jahrzehnt lang nur langsam voran - manchmal nur wenige Kilometer oder sogar nur ein paar hundert Meter pro Jahr - trotz des erheblichen Drucks von jüdischen Siedlungen und zionistischen Organisationen, die auf die Fertigstellung der Asphaltierung drängten.

Der Grund dafür war, dass Großbritannien bereits eine parallele Eisenbahnlinie gebaut hatte und deshalb nicht daran interessiert war, eine Straße zu bauen, die mit der eigenen Eisenbahn konkurrieren und so die Einnahmen verringern würde. Mit dem Ausbruch des Aufstands wurde eine alternativen Straße jedoch immer dringender, und die Briten beschleunigten das Tempo: Die verbleibenden 79 Kilometer der Straße wurden bis September 1937 fertiggestellt, wobei die letzten 25 Kilometer in einer Rekordzeit von 45 Tagen asphaltiert wurden.

Im Rückblick klingt es etwas merkwürdig, die Straße Jaffa-Haifa als „Umgehungsstraße“ zu bezeichnen, da es natürlich und wünschenswert erscheint eine Schnellstraße, die zwei der größten Städte des Landes verbindet anzulegen. Bis Ende der 1930er Jahre gab es jedoch nur wenige jüdische Siedlungen zwischen den palästinensischen Dörfern entlang der Küste Palästinas, weshalb die britischen Behörden das Gebiet nur als ödes Sumpfgebiet betrachteten.

Nach Ansicht der Briten bestand die Bedeutung des Baus einer solchen Straße darin, Zitrusfrüchte von den Obstplantagen in der Küstenebene zum Hafen von Haifa für den Export zu transportieren; Die Behörden gingen sogar so weit, das Anlegen weiterer Straßen von der Ausweitung des Zitrusanbaus abhängig zu machen.

Außer der Straße von Jaffa nach Haifa bauten die Briten eine Reihe anderer wichtiger Umgehungsstraßen von West nach Ost, darunter die Straße von Hadera nach Afula, die heute als *Wadi 'Ara Road* bekannt ist, und die Straße von Zichron Ya'akov nach Yokneam, die als *Wadi Milk Road* bekannt ist. Die zugrunde liegende Logik dieser Umgehungsstraßen, war den Menschen damals völlig klar.

So schrieb z.B. die mit der zionistischen Arbeiterorganisation *Histadrut* verbundene Zeitung *Davar*: „Die neue Straße zwischen Hadera und Afula wird es möglich machen, die Straße zwischen Samaria und dem Jesreel-Tal zu überqueren, ohne die Straße zwischen Tulkarm und Jenin benutzen zu müssen. Diese zentralen Straßen können einen normalen Verkehr gewährleisten, ohne dass es zu den Störungen kommt, die wir in den Tagen der Ausschreitungen erlebt haben.“

Gescheiterte imperiale Strategien

Das Straßennetz, das in den 1930er Jahren in ganz Palästina angelegt wurde, bestand nicht nur aus einer Vielzahl an kleinen Straßen. Zusammen schufen sie eine kritische Masse, die zum ersten Mal bestimmte Gebiete des Landes als „arabisch“ oder „jüdisch“ kennzeichnete und zur Bezeichnung von „jüdischen Straßen“ und „arabischen Straßen“ führte.

Das Netz schuf auch zum ersten Mal eine jüdische Enklave entlang der Küstenebene, in der man sich bewegen konnte, ohne einen einzigen arabischen Ort zu durchfahren, und legte damit den Grundstein für ein eigenes jüdisches Gebiet im Land.

Nicht zufällig wurde der Bau dieser Straßen 1937 abgeschlossen. Im selben Jahr veröffentlichte die *Peel-Kommission*, die die Gründe für den Ausbruch des arabischen Aufstands untersuchen sollte, ihre Empfehlungen, die unter anderem die Abschaffung des britischen Mandats und dessen Ersetzung durch zwei souveräne Staaten - einen arabischen und einen jüdischen - vorsahen. Es war das erste Mal, dass ein britischer Funktionär die Teilung Palästinas empfahl. Warum genau war 1937 das Jahr, in dem eine Teilung möglich wurde?

Mit dem Bau der Straße Jaffa-Haifa, die in eben diesem Jahr fertig gestellt wurde und als zentrale Verkehrsader des geplanten jüdischen Staates dienen sollte, sowie mit Straßen, die die jüdischen Siedlungen im Jesreel-Tal mit der Küstenebene verbanden, wurde zum ersten Mal eine echte Trennung zwischen dem östlichen und dem westlichen Teil des Landes geschaffen. Diese räumliche Trennung ermöglichte die Fortsetzung der zionistischen Besiedlung trotz des palästinensischen Widerstands.

Der Vorschlag der *Peel-Kommission* zur Teilung des Landes, der der Position der arabisch-palästinensischen politischen Führung völlig zuwiderlief, konnte den Aufstand weder beenden noch niederschlagen. Etwa zwei Monate nach der Veröffentlichung des *Peel-Plans* flammte der Aufstand wieder mit voller Wucht auf, bis er 1939 von der britischen Armee in Zusammenarbeit mit den militärischen und geheimdienstlichen Kräften der *Haganah*, einer zionistischen, paramilitärischen Organisation, niedergeschlagen wurde.

Natürlich gibt es große Unterschiede zwischen dem Plan für Straßenbau des britischen Militärs und dem von Goodman. Während Großbritannien die Infrastruktur als bloße Kampfstrategie einsetzte, wollen Goodman und seine Unterstützer:innen die Lebensqualität der Palästinenser:innen in den besetzten Gebieten verbessern, indem sie ihre Wirtschaft ankurbeln und die Demütigungen, denen sie durch die Besatzung ausgesetzt sind, verringern. In einem kürzlich geführten Interview erklärte Ministerpräsident Naftali Bennett, er unterstütze die Idee der „Konfliktreduzierung“ und erläuterte, dies werde „mehr Bewegungsfreiheit, eine höhere Lebensqualität, mehr Geschäfte und mehr Industrie“ ermöglichen.

Die Annahmen, die den Ideen von Goodman und Bennett zugrunde liegen, ähneln jedoch sehr stark ihrer historischen Quelle. Erstens betrachten sowohl der Plan von Goodman/Bennett, als auch der britische Plan die Palästinenser:innen als ein Objekt, das verwaltet werden muss, und nicht als Subjekte, mit denen man sprechen könnte. Zweitens versuchen beide, den Kampf um dieses Land zu verdrängen, indem sie ihn als unpolitisches Infrastrukturproblem darstellen, dessen tatsächliches Ergebnis die räumliche Trennung zwischen Arabern und Juden ist. Obwohl diese Trennung ein unbeabsichtigtes Ergebnis des von der britischen Regierung gebauten Straßennetzes war, ist die „Verkleinerung des Konflikts“ zum erklärten Ziel

der derzeitigen israelischen Regierung geworden, um die Kontrolle des Staates Israels über das gesamte Land zwischen dem Fluss und dem Meer aufrechtzuerhalten.

Goodmans Idee, dass „die Lösung [der Besatzung und des Widerstands gegen diese Besatzung] weder strategisch noch politisch, sondern infrastrukturbedingt ist“, ist in Wirklichkeit eine über 100 Jahre alte, gescheiterte, imperiale Taktik. Der palästinensische Widerstand gegen die zionistische Besiedlung ist damals nicht verschwunden und wird auch heute nicht verschwinden.

Zu einer Zeit, in der Menschenrechtsorganisationen zunehmend die palästinensische Aussage anerkennen, dass Israel ein Apartheidregime zwischen dem Fluss und dem Meer aufrechterhält, ist es wichtig, die imperialen Ursprünge des räumlichen Trennungssystems zu erkennen und klarzustellen, wer diejenigen sind, die es heute weiter fördern.

Phira Pinhas ist Doktorandin der Geschichte an der Universität Tel Aviv. Ihr Forschungsschwerpunkt ist die Sozialgeschichte des Ölsektors und der Mobilität in Palästina während der britischen Mandatszeit. Teile dieses Artikels wurden auch in einer Sonderausgabe des Journal of Levantine Studies veröffentlicht.

Quelle: <https://www.972mag.com/british-mandate-bypass-roads-palestine>

Übersetzung: M. Kunkel, Pako – palaetinakomitee-stuttgart.de