

Gastautorin: Lissy Kaufmann

Ein Hafen für Gaza: mehr Freiheit für mehr Sicherheit

10. Oktober 2016

Die Idee klingt abgefahren: Israels Verkehrsminister Israel Katz schlägt vor, eine künstliche Insel vor der Küste Gazas zu bauen – mit Hafen, Hotels und Flughafen. Vor allem der Flughafen könnte für die rund 1,8 Million Palästinenser im Gazastreifen viel verändern.

4,5 Kilometer vor der Küste von Gaza liegt eine künstliche Insel. Von dort aus laufen an einem Sommerabend Frachtschiffe nach Europa aus. Sie tuckern gemächlich dem Sonnenuntergang entgegen und bringen handgefertigte Schaukelstühle, Tische und Bänke aus Gaza in die westliche Welt – importierter Orientflair, auch für deutsche Wohnzimmer. Über eine lange Brücke kommen Gruppen von Palästinensern auf der Insel im Mittelmeer an. Bepackt mit Koffern und Rucksäcken sind sie auf dem Weg zum Flughafen, der ebenfalls dort auf der Insel liegt. Unter ihnen sind: ein Geschäftsmann, auf dem Weg zu einem Meeting in den USA, und ein älteres Ehepaar, das in Berlin seine Kinder besuchen will, die vor Jahren weggezogen sind, weil sie sich diese Zukunft Gazas nicht vorstellen konnten.

Alles nur geträumt im Gazastreifen?

Noch scheint diese Idee von der Wirklichkeit in Gaza sehr weit entfernt. Doch wenn es nach Israels Verkehrsminister Israel Katz geht, könnte sie in den kommenden Jahren Wirklichkeit werden. Ausgerechnet er, ein Likudnik, ¹ hat diesen Plan entwickelt.

Die Idee für einen Hafen vor Gaza ist nicht neu. ² Ihn auf einer künstlich angelegten Insel 4,5 Kilometer von der Küste entfernt zu bauen schon. Eine Brücke soll die Insel mit dem Festland verbinden. Außer einem Frachthafen sollen auch eine Entsalzungsanlage für Meerwasser und ein Elektrizitätswerk sowie einige Hotels auf der Insel gebaut werden – und eben später vielleicht auch ein Flughafen für den Personenverkehr.

Auf rund 4,5 Milliarden Euro ¹ werden die Kosten geschätzt. Rein technisch gäbe es für ein solches Mammutprojekt einige Vorbilder; die Hotelinseln vor der Küste Dubais beispielsweise oder zahlreiche Flughäfen, die sich ebenfalls auf künstlich angelegten Inseln im Meer befinden, wie der internationale Flughafen von Hongkong.

Ein Tor zur Welt hätte Gaza bitter nötig. Denn die Situation dort vergleicht selbst der israelische Verkehrsminister Israel Katz mit einem Dampfdruck-Kochtopf: »Die humanitäre Lage in Gaza verschlechtert sich.« Noch immer schwelt der Nahostkonflikt: Seitdem sich Israel 2005 aus Gaza zurückgezogen hat, ³ ist der Küstenstreifen wirtschaftlich weitestgehend isoliert. Darüber hinaus haben kriegerische Auseinandersetzungen zwischen der radikal-islamischen Hamas ⁴ und Israel die Infrastruktur in Gaza stark beschädigt und viele Menschenleben gekostet.

Doch die regionalen Konfliktparteien setzen sich immer noch nicht an einen Tisch, um Lösungen für Israelis und Palästinenser zu finden: Die Palästinensische Autonomiebehörde (PA) ⁵ im Westjordanland verhandelt nicht mit Israel. Und beide, die PA und Israel, führen wiederum keine Gespräche ⁶ mit der radikal-islamischen Hamas, die im Gazastreifen an der Macht ist. Ein Dilemma, so Katz: Israel sei die einzige Lebensader für die Menschen in Gaza – weswegen der Staat international als Verantwortlicher für die Lage dort wahrgenommen werde.

Gastautorin: Lissy Kaufmann

Ein Hafen für Gaza: mehr Freiheit für mehr Sicherheit

perspective-daily.de/article/93/z4x2f8ij

Angesichts der komplizierten politischen Konstellation würde für die Palästinenser im Gazastreifen eine Insel mit Hafen – und Flughafen – eine politische, humanitäre und wirtschaftliche Revolution bedeuten. Wie könnte das aussehen? Was bringt es? Welche Bedingungen müssen erfüllt werden? Und wie realistisch ist eine Umsetzung der Pläne? Darüber haben wir mit folgenden Experten und Akteuren in Israel und im Gazastreifen gesprochen:

- > **Israel Katz**, heute »Minister für Transport, Straßensicherheit und Gemeindienst« ^{*7} in Israel
- > **Alon Eviatar**, ehemaliger Oberstleutnant der israelischen Armee und Berater für palästinensische Angelegenheiten von COGAT ^{*8}
- > **Omar Shaban**, Analyst für politische Ökonomie im Mittleren Osten und Gründer und Direktor von »PalThink« ^{*9} in Gaza
- > **Tania Hary**, Geschäftsführerin für die Non-Profit-Organisation »Gisha« ^{*10}
- > **Shaul Shay**, Terrorismusforscher am »Institute for Counter-Terrorism« in Israel ^{*11}

Knapp 2 Millionen Menschen leben nahezu isoliert

Eine private Reise ist für die rund 1,8 Millionen Menschen in Gaza derzeit unmöglich, der Handel mit anderen Ländern ist ebenfalls eingeschränkt. Seitdem die radikal-islamische Hamas 2007 die Macht in Gaza übernahm, wird der kleine Küstenstreifen am Mittelmeer von allen Seiten blockiert: Israel schränkte den Waren- und Personenverkehr aus Sicherheitsgründen ein. Seit dem Regimewechsel in Ägypten im Jahr 2013 leiden die Menschen in Gaza zusätzlich unter der noch strengeren Blockade des arabischen Nachbarstaates. ^{*12}

Gastautorin: Lissy Kaufmann

Ein Hafen für Gaza: mehr Freiheit für mehr Sicherheit

perspective-daily.de/article/93/z4x2f8ij

Da die Grenze nach Ägypten nur an wenigen Tagen geöffnet ist, können die Palästinenser eigentlich nur noch über Israel ausreisen. ^{*13} Doch auch dort gibt es keine Reisefreiheit: Im August 2016 ^{#2} durften nur 13.000 Menschen ^{*14} aus Gaza die israelische Grenze passieren. Zum Vergleich: Im Jahr 2000 reisten monatlich 500.000 Arbeiter über den Erez-Grenzübergang aus.

»Ich erinnere mich an die Zeit, in der Gaza einen Flughafen ^{*15} hatte«, erzählt Omar Shaban vom palästinensischen Thinktank »PalThink« in Gaza. Ein Hafen für Gaza könnte wieder Perspektiven schaffen:

»Es wäre ein großer Wandel für die Menschen, auch mental. Es wäre wichtig, dass die Menschen einen Hafen auch für private Reisen, zur Erholung nutzen können. Dadurch könnten die Gefahren von Radikalisierung und Extremismus abgemildert werden.« – Omar Shaban

Wiederaufbau und wirtschaftlicher Aufschwung

Seit dem Gaza-Krieg im Sommer 2014 ^{*16} sind Hilfsgüter und Materialien für den Wiederaufbau dringend nötig. Immerhin knapp 12.000 Lastwagenladungen ^{#3} kamen im August nach Gaza – über den einzigen Grenzübergang für Waren, »Kerem Shalom«. Doch die Einfuhr von Baumaterialien wie Zement wird von Israel ebenfalls eingeschränkt – aus Angst davor, dass die Materialien von der Hamas auch zum Bau von Terrortunneln ^{*17} verwendet werden könnten.

Und der Export ist ebenfalls stark eingeschränkt. Nur wenige Produkte wie Möbel, Textilien, Altmetall und ausgewählte Agrarprodukte dürfen den Küstenstreifen verlassen. Trotz einiger Verbesserungen in den vergangenen 2 Jahren belaufen sich die Ausfuhren im Jahr 2015 aus dem Gazastreifen auf nur rund 10% des Exports in der Zeit vor der Blockade.

Neben Im- und Export würde der Hochseehafen weitere wirtschaftliche Vorzüge bieten. Alon Eviatar spricht von einer »ökonomischen

Gastautorin: Lissy Kaufmann

Ein Hafen für Gaza: mehr Freiheit für mehr Sicherheit

perspective-daily.de/article/93/z4x2f8ij

Revolution<<: »Schon der Bau des Hafens könnte die Wirtschaft ankurbeln und neue Arbeitsplätze schaffen.<<

»Es wäre wirtschaftlich ein Tor zur Welt und würde Gaza unabhängiger vom israelischen Markt machen. So könnte leichter nach Europa oder auch in die Maghreb-Staaten exportiert werden.<< – Shaul Shay, Terrorismusforscher

Ohne Sicherheit geht gar nichts

Aus israelischer Sicht gibt es ganz andere Gründe, einen Hafen für und vor Gaza zu unterstützen. Für sie hat die Sicherheit für die Israelis und den Staat Israel absolute Priorität. Mehr Sicherheit ist nicht nur Bedingung für den Bau eines Hafens, sondern auch die erhoffte Folge des Bauprojekts.

Deswegen schlägt Katz einen Hafen vor, der weit vom Festland entfernt liegt. Dadurch könnte besser – und gleich an mehreren Stellen – kontrolliert werden, wer und was in den Gazastreifen kommt und ihn verlässt. Falls nötig, ließe sich dadurch die neue Verbindung auch leichter unterbrechen.

Auf der Brücke zum Festland sollte es einen Sicherheits-Checkpoint geben, der unter der Kontrolle internationaler Sicherheitskräfte steht. Diese würden auch den Alltagsbetrieb auf der Insel überwachen, während Israel auf dem Gewässer patrouillieren und die Menschen und Güter im Hafen kontrollieren würde.

Laut Katz sollte Israel an Gaza klare Bedingungen stellen, bevor der Plan umgesetzt wird: zum einen die Beseitigung aller Raketen und strategischen Waffen in Gaza, zum anderen die Zerstörung der Terrortunnel der Hamas. Im Falle einer Wiederaufrüstung sollte der Hafenbetrieb sofort gestoppt werden.

»Israel wird seine starke Abschreckungsfähigkeit an der Grenze zu Gaza aufrechterhalten und mit Gewalt auf jegliches Feuer reagieren, das auf sein

Gastautorin: Lissy Kaufmann

Ein Hafen für Gaza: mehr Freiheit für mehr Sicherheit

perspective-daily.de/article/93/z4x2f8ij

Territorium gerichtet wird oder auf den Versuch, die Vereinbarungen zur Entmilitarisierung zu verletzen.<< – Israel Katz

Langfristig sieht der israelische Verkehrsminister zudem eine Chance für einen Waffenstillstand. Das glaubt der israelische Terrorismusforscher Shaul Shay auch: »Wenn die Palästinenser erst mal etwas haben, was sie schützen wollen, um es nicht wieder zu verlieren, dann verringert das die Chance von kriegerischen Auseinandersetzungen.<<

Lässt sich mit der Hamas ein Hafen bauen?

Doch auf palästinensischer Seite gibt es Einwände gegen Israels einseitiges Konzept für Kontrolle und Sicherheit: »Warum denken die Israelis immer, dass sie die einzigen sind, die an Sicherheit interessiert sind?<<, fragt Omar Shaban vom Thinktank »PalThink« in Gaza.

»Es liegt in unserem strategischen Interesse, den Hafen zu sichern. Wir Palästinenser können selbst die Kontrollen übernehmen.<< – Omar Shaban

Auch wenn es aus Sicht der Menschen in Gaza so wirkt, als würde Israel lediglich seine Macht und seine Kontrolle aufrechterhalten wollen, so sind die Sicherheitsbedenken der Israelis nicht unberechtigt. Die Hamas will die Auslöschung Israels. Den Bau von Tunnelanlagen und den Import von Waffen und Raketen begründet sie mit dem Ziel der Verteidigung gegen den »zionistischen Feind«<<, wie die Hamas Israel nennt. Die Bedeutung von Sicherheit aus Sicht der Hamas ist also unvereinbar mit jener aus Sicht der Israelis.

Mit Blick auf die Hamas steht dem Hafen also noch eine weitere Hürde im Weg: eine politische. »Eine politische Lösung ist eine Bedingung für den Bau eines Hafens«<<, ist sich auch Omar Shaban sicher. »Wir brauchen einen politischen Kontext, Stabilität, eine Koalitionsregierung mit der Palästinensischen Autonomiebehörde. Gleichzeitig muss die Hamas aber mit an den Tisch geholt werden, sie zu isolieren ist ein Fehler. Sie sollte auch an der Grenzüberwachung beteiligt werden.<<

Gastautorin: Lissy Kaufmann

Ein Hafen für Gaza: mehr Freiheit für mehr Sicherheit

perspective-daily.de/article/93/z4x2f8ij

Besteht aber überhaupt die Möglichkeit, dass die Hamas auf die Sicherheitsbedingungen der Israelis eingeht?

»Theoretisch könnte die Hamas – wenn sie will – als die Kraft dastehen, die dafür gesorgt hat, dass der Hafen gebaut wird. Das könnte ein Anreiz sein, die Bedingungen einzugehen.« – Alon Eviatar, ehemaliger Berater für palästinensische Angelegenheiten von COGAT

Bisher hat die Hamas zwar ganz andere Interessen und Grundsätze, das weiß auch Eviatar. »Und wenn sie die Bedingungen eingeht, wie die Demilitarisierung des Gazastreifens, wäre es nicht mehr die Hamas, die wir bisher kannten.«

Aber wird auch Israel verhandlungsoffen sein? Schließlich hat die israelische Regierung Gespräche mit der Hamas stets ausgeschlossen. Der Knesset-Abgeordnete Omer Bar-Lev hat in seinem Vorschlag für einen Hafen beschrieben, wie es gehen könnte: Man müsste mit der Palästinensischen Autonomiebehörde verhandeln und diese müsste wiederum die Hamas und andere Organisationen an ihrer Seite haben. Ein Prozess, der viel Zeit kosten würde, denn die Hamas und die PA im Westjordanland sind seit dem palästinensischen Bürgerkrieg tief gespalten.

Wenn es ernst wird: Wer zahlt?

Was nun, wenn die Hamas die wirtschaftliche Chance aus dem Hafenprojekt also tatsächlich wahrnehmen würde und auf die Bedingungen der Israelis eingehen und abrüsten würde? Wer würde dann das Hafenprojekt zahlen, dessen Kosten auf 4,5 Milliarden Euro geschätzt werden?

Die Israelis nicht, das stellte Minister Israel Katz bereits klar. Keinen Schekel müssten die israelischen Steuerzahler dafür aufwenden. Denn der Hafen würde von der internationalen Gemeinschaft finanziert werden. ^{*18}

Gastautorin: Lissy Kaufmann

Ein Hafen für Gaza: mehr Freiheit für mehr Sicherheit

perspective-daily.de/article/93/z4x2f8ij

Auch auf palästinensischer Seite wird diese Möglichkeit gesehen:
»Technisch und finanziell sehe ich keine Schwierigkeiten. Man könnte
>Public Private Partnerships< ^{*19} bilden. Es gibt einige Palästinenser im
Ausland, die viel Geld haben und investieren würden«, so Omar Shaban.

Doch selbst wenn ausländische Gelder zur Verfügung stünden, müsste
sichergestellt werden, dass die Investitionen tatsächlich nach Gaza
fließen, denn:

*»Nach dem letzten Gaza-Krieg haben zahlreiche Staaten Hilfe in
Millionenhöhe zugesagt. Bisher ist aber nur ein Teil davon angekommen.« –
Tania Hary, Geschäftsführerin der Non-Profit-Organisation Gisha*

Lockert die Blockade: Jetzt!

Alle Überlegungen, wie die Insel aussehen könnte, was sie den Menschen
in der Region bringen würde und welche Bedingungen erfüllt werden
müssten, sind jedoch vergebens, wenn das israelische Kabinett nicht dem
Bau eines Hafens zustimmt. Bisher ist das Projekt nur ein Vorschlag des
israelischen Verkehrsministers. Wann darüber im Kabinett abgestimmt
wird, weiß allerdings niemand, nicht einmal der Minister selbst.

Sollte das Projekt also eine Utopie oder zumindest zunächst ein
Zukunftsprojekt bleiben, gibt es aber schon jetzt einige Maßnahmen, um
die Situation der Menschen in Gaza zu verbessern: Die Regelungen für
den Im- und Export sowie für die Ein- und Ausreise könnten bereits jetzt
gelockert werden, schlägt Tania Hary vor: »Israel und das
Westjordanland sind als Markt für die Produkte aus Gaza sehr wichtig,
man könnte schon jetzt mehr Exporte ^{*20} zulassen.«

Wichtig sei es für die Menschen in Gaza auch, ihre Verwandten in Israel
und dem Westjordanland besuchen zu können. Rund 30% aller
Palästinenser in Gaza hätten Familie dort. Auch dazu ließen sich laut
Tania Hary die Regelungen schon jetzt ändern. »Natürlich muss Israel
dabei auf seine Sicherheit achten und Kontrollen durchführen und kann

Gastautorin: Lissy Kaufmann

Ein Hafen für Gaza: mehr Freiheit für mehr Sicherheit

perspective-daily.de/article/93/z4x2f8ij

nicht einfach die Grenzen aufmachen.<<

Eine Lösung – oder zumindest ein Weg zur Verbesserung der Situation – ist also vorhanden. Das schließt aber nicht aus, dass ein Hafen die Lage weiter verbessern könnte: »Das Best-Case-Szenario wäre, wenn es sowohl eine Öffnung hin nach Israel, also auch – mithilfe des Hafens – zur restlichen Welt gäbe, und Israel dennoch seine eigene Sicherheit gewährleisten kann.<<

Gastautorin: Lissy Kaufmann

Ein Hafen für Gaza: mehr Freiheit für mehr Sicherheit

perspective-daily.de/article/93/z4x2f8ij

Zusätzliche Informationen

- *1 Likudniks werden Mitglieder der Mitte-Rechts-Partei Likud in Israel genannt, der auch der israelische Ministerpräsident Benjamin Netanjahu angehört. Die Partei ist eigentlich nicht dafür bekannt, die Rechte, Sorgen und Nöte der Palästinenser anzuerkennen.
- *2 Der Knesset-Abgeordnete Omer Bar-Lev hat bereits nach dem Gaza-Krieg im November 2014 einen Plan für einen Hafen für Gaza entworfen. »Gaza – eine Möglichkeit! Richtlinien für die De-Militarisierung in Gaza und langfristige Regelungen im Süden« heißt das Dokument, in dem es vor allem um die sicherheitspolitischen Bedingungen und Folgen für Israel geht. Außerdem geht es darum, welche Interessen Ägypten, die Arabische Liga, Russland, die Palästinensische Autonomiebehörde und das Nahost-Quartett verfolgen.
- *3 Israel hatte das Gebiet während des Sechs-Tage-Krieges 1967 erobert und zunächst besiedelt. Im Jahr 2005 hat die Regierung unter Ariel Sharon die Siedlungen im Gazastreifen geräumt und seine Soldaten abgezogen – ohne dafür Forderungen an die Palästinenser zu stellen. Die Außengrenzen werden bis heute von Israel kontrolliert.
- *4 Die Hamas erkennt Israel nicht an und will einen Palästinenserstaat, auch auf dem Gebiet des heutigen Israels. Immer wieder flogen und flogen Raketen aus dem Gazastreifen nach Israel, was bisher 3 Mal zu kriegerischen Auseinandersetzungen mit Israel geführt hat.

Gastautorin: Lissy Kaufmann

Ein Hafen für Gaza: mehr Freiheit für mehr Sicherheit

perspective-daily.de/article/93/z4x2f8ij

- *5 Die Palästinensische Autonomiebehörde ist für das Westjordanland zuständig. Sie ist eine Errungenschaft des Osloer Abkommens aus dem Jahr 1993 zwischen der Palästinensischen Befreiungsorganisation (PLO) und Israel. In dem Abkommen wurden die palästinensischen Gebiete in Kontrollzonen aufgeteilt. De facto kontrolliert die PA daher nur einen kleinen Teil des Westjordanlands, während der flächenmäßig größere Teil weiter den israelischen Streitkräften untersteht. Die letzte Präsidentschaftswahl fand 2005 statt, die Amtszeit von Präsident Machmud Abbas (Fatah-Partei) ist formal abgelaufen. Nach einem blutigen Bruderkrieg zwischen Hamas und Fatah im Jahr 2007 hat die Hamas die alleinige Kontrolle in Gaza übernommen. Zuvor war die PA auch für den Küstenstreifen zuständig.
- *6 Mit der Fatah, dem einflussreichsten Flügel innerhalb der Palästinensischen Befreiungsorganisation (PLO) im Westjordanland, steht die Hamas auf Kriegsfuß. Die »Regierung der nationalen Einheit«, in der die beiden größten Palästinenserorganisationen 2006 miteinander koalierten, war nur von kurzer Dauer. Schon zum Ende des Wahljahres eskalierte die Gewalt zwischen der Hamas und der Fatah und führte zum Bürgerkrieg. Daraufhin erfolgte die Teilung der palästinensischen Autonomiegebiete: Die Palästinensische Autonomiebehörde ist seither für das Westjordanland zuständig, die Hamas herrscht in Gaza.
- *7 [Israel Katz](#) sitzt seit 1998 für die Likud-Partei im israelischen Parlament. Er war zuvor bereits Minister für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung.
- *8 [COGAT](#) ist eine israelische Koordinierungsstelle für Aktivitäten in den Palästinensergebieten.
- *9 »PalThink« nennt sich selbst [»Think and Do Tank«](#). Seit der Gründung 2007 ist es das Ziel, eine rationale, öffentliche Diskussionen und einen Konsens für das Wohlergehen der Palästinenser und der Region anzuregen.

Gastautorin: Lissy Kaufmann

Ein Hafen für Gaza: mehr Freiheit für mehr Sicherheit

perspective-daily.de/article/93/z4x2f8ij

- *10 [»Gisha«](#) besteht seit 2005 und hat zum Ziel, die Bewegungsfreiheit der Palästinenser, vor allem in Gaza, zu schützen.
- *11 Außerdem ist er Forschungsdirektor am Institut für Politik und Strategie am [Interdisziplinären Zentrum](#) in Herzliya. Er gilt als führender Experte in Bereich des lokalen und internationalen Terrorismus.
- *12 Im ersten Halbjahr 2016 war der Rafah-Grenzübergang nach Ägypten nur an 22 Tagen geöffnet. Monatlich wurden laut der Non-Profit-Organisation »Gisha« durchschnittlich nur 1896 Ein- und Ausreisen gezählt. 3 Jahre zuvor waren es noch 40.000 im Monat.
- *13 Die Menschen im Gazastreifen können den Küstenstreifen momentan fast nur über den Erez-Übergang nach Israel im Norden verlassen und das auch nur in außergewöhnlichen humanitären, hauptsächlich medizinisch dringenden Fällen. Abgesehen davon gelten teilweise Ausnahmen für Geschäftsreisen, Studien im Ausland oder nationale Sportteams.
- *14 Davon waren 2689 Ausreisen medizinisch begründet, 7786 Menschen waren Händler und 2972 waren anderweitig Reisende.
- *15 1998 wurde der Flughafen in Gaza eröffnet. Doch lange war er nicht in Betrieb: Während der zweiten Intifada im Jahr 2001 geriet er unter Beschuss. Seither liegt er in Trümmern.

Gastautorin: Lissy Kaufmann

Ein Hafen für Gaza: mehr Freiheit für mehr Sicherheit

perspective-daily.de/article/93/z4x2f8ij

- *16** Im Sommer 2014 kam es zur bisher blutigsten Auseinandersetzung zwischen Israel und dem Gazastreifen, der Operation »Fels in der Brandung«: Bei den 50-tägigen Gefechten kamen mehr als 2200 Palästinenser ums Leben, darunter 1400 Zivilisten. Auf israelischer Seite kamen mehr als 70 Menschen ums Leben, 6 davon Zivilisten. Nach Angaben der Vereinten Nationen sind 18.000 Wohneinheiten zerstört oder unbewohnbar gemacht worden. Hinzu kommt, dass bereits zuvor Wohnraum fehlte. Seit der Machtübernahme der Hamas im Gazastreifen wurden bereits 3 Kriege geführt: Zum ersten Mal zum Jahreswechsel 2008/09 (Operation »Gegossenes Blei«) und im November 2012 (Operation »Wolkensäule«).
- *17** Die Hamas gräbt immer wieder Tunnel nach Israel. Während des Krieges 2014 haben Terroristen versucht, so nach Israel einzudringen. Zahlreiche Anlagen wurden von der israelischen Armee zerstört, doch seither hat die Hamas wieder neue Tunnel gebaut.
- *18** Der Minister hat bisher nicht näher erläutert, wie das aussehen könnte
- *19** In einer öffentlich-privaten Partnerschaft arbeiten Privatwirtschaft und Staat zusammen. Ein Unternehmen übernimmt hierbei den Großteil der Kosten für eine öffentliche Maßnahme und bemüht sich dementsprechend um die effiziente Ausgestaltung dieser.
- *20** Vor 2007 gingen 85% der Exporte aus Gaza ins Westjordanland und nach Israel.

Gastautorin: Lissy Kaufmann

Ein Hafen für Gaza: mehr Freiheit für mehr Sicherheit

perspective-daily.de/article/93/z4x2f8ij

Quellen und weiterführende Links

- #1** Ein Artikel über die Pläne eines Seehafens im Newsportal ynetnews
 - > (englisch, 2016)
 - <http://www.ynetnews.com/articles/0,7340,L-4818279,00.html>

- #2** Statistiken zur Ausreise der Palästinenser nach Israel und in das Westjordanland über den Erez-Checkpoint (englisch, 2016)
 - <http://gisha.org/graph/2392>

- #3** Statistiken zu den Einfuhren nach Gaza aus Israel (englisch, 2016)
 - > <http://gisha.org/graph/2387?datares=monthly>

Gastautorin: Lissy Kaufmann

Ein Hafen für Gaza: mehr Freiheit für mehr Sicherheit

perspective-daily.de/article/93/z4x2f8ij