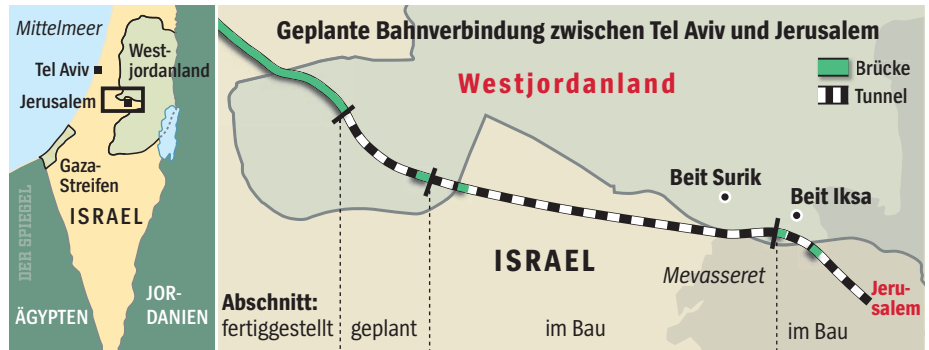


POLEN

Ermittlungen bei Regierungspiloten

Haben die Russen doch recht mit ihrem Vorwurf, die polnischen Flugkapitäne seien schuld am Absturz der Präsidentenmaschine bei Smolensk? Haben die Piloten also Fehler beim Landen gemacht? Bei der Katastrophe am 10. April waren Staatschef Lech Kaczyński sowie 95 Passagiere gestorben. Abwegig scheint die Behauptung nicht mehr: In Warschau wurde jetzt Überraschendes über das Spezialregiment der polnischen Luftstreitkräfte bekannt, das die Piloten für die Regierungsflyer stellt. Die Militärs haben offenbar Dokumente gefälscht. In den Unterlagen sollen Starts und Landungen verzeichnet sein, die es in Wirklichkeit nie gab; Trainingskurse hätten nur verkürzt stattgefunden. Die Verantwortlichen wollten durch das reduzierte Training Kerosin sparen, heißt es. Die Militärstaatsanwaltschaft bestätigte Ermittlungen wegen „Regelwidrigkeiten“ bei der Ausbildung. Selbst Staatspräsident Bronisław Komorowski räumt ein, dass sich „die Krise im Zusammenhang mit dem 36. Spezialregiment vertieft“. Zudem gibt es weiterhin Unklarheiten zwischen Polen und Russen. Moskau hat überraschend die Aussagen der Fluglotsen auf dem Smolensker Tower zurückgezogen und eine neue Variante der Befragungsprotokolle nach Warschau geschickt. Was darin steht, ist bislang nicht bekannt.



ISRAEL

Mit deutscher Hilfe

In nur 28 Minuten soll ein neuer Schnellzug künftig Tel Aviv und Jerusalem verbinden. Damit wird zwar das größte Verkehrsproblem des Landes gelöst, aber ein neues Problem geschaffen: Die Strecke führt insgesamt sechs Kilometer durch das palästinensische Westjordanland, womit Israel internationales Recht verletzt. Auch europäische Firmen sind an Bau, Beratung und Planung der Strecke beteiligt – unter anderem DB International (DBI), eine Tochterfirma der Deutschen Bahn. DBI bestreitet die Beteiligung an Streckenplanung und Trassierung für den Schnellzug. Ein dem SPIEGEL vorliegender Bericht beweist jedoch: Der DBI-Vorgänger DE-Consult hat im Auftrag von Israel Railways mehrere Studien für die Strecke erstellt, unter anderem eine Kalkulation der Fahrzeiten, bei der die Route durch das Westjordan-

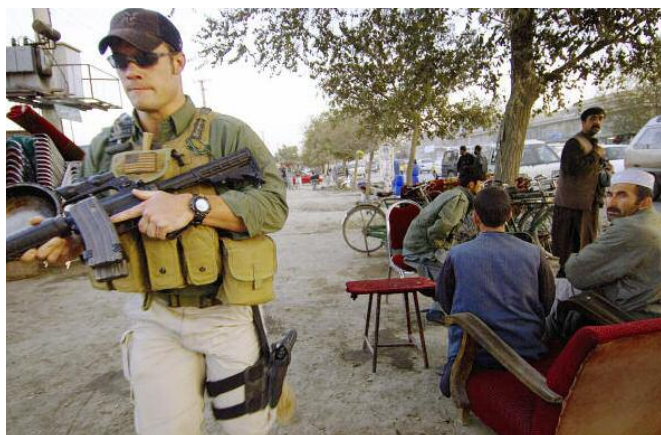
land mit einer anderen verglichen wurde. Zur Elektrifizierung der Strecke trage DBI ebenfalls bei, sagt Dalit Baum von der „Frauenkoalition für Frieden“, die zu dem Projekt einen Bericht erstellt hat. „Es ist unmöglich, dass DBI nicht weiß, dass die Route durch besetztes Gebiet verläuft.“ Besonders betroffen sind die palästinensischen Dörfer Beit Surik und Beit Iksa. Die Bewohner befürchten, durch die Bauarbeiten an Brücken und Tunneln würden ihre Felder zerstört. Zudem mutmaßen sie, Israel könnte ihnen später aus „Sicherheitsgründen“ den Zugang verbieten. Dabei ist die Route durch das Westjordanland gar nicht nötig. Ein erster Entwurf sah etwa eine Streckenführung näher am Jerusalemer Vorort Mevasseret und damit innerhalb Israels vor. Dagegen protestierten jedoch die Anwohner. „Es war für die Planer einfacher, die Zugstrecke zu verlegen“, sagt Baum, „als mit den israelischen Bürgern einen Kompromiss auszuhandeln.“

SÖLDNER

Nur defensiv?

Die boomende Branche privater Sicherheitsfirmen will sich künftig an strengere Regeln in Krisenregionen halten. Regierungen von London bis Washington begrüßen die freiwillige Selbstverpflichtung, nach der fast 60 Unternehmen striktere Maßstäbe bei der Auswahl und Schulung ihrer Mitarbeiter anlegen wollen. Zu den Unterzeichnern gehört mit Xe Services auch der Nachfolger der US-Firma Blackwater.

Nach den neuen Vorschriften dürfen die Söldner und Leibwächter Gewalt nur noch zur Selbstverteidigung oder zum Schutz anderer Personen einsetzen. Menschenrechtsexperten loben



US-Legionär in Kabul

die Initiative. Devon Chaffee von der New Yorker Nichtregierungsorganisation Human Rights First spricht von einem „wichtigen ersten Schritt“. Ein strikterer Kodex ist tatsächlich über-

fällig, denn in Kriegsgebieten kommen immer mehr Sicherheitsleute von Privatfirmen zum Einsatz. Allein in Afghanistan wird ihre Zahl auf rund 40 000 geschätzt; die gesamte Branche erwirtschaftet rund 100 Milliarden Dollar pro Jahr. Häufig kommt es jedoch zu tödlichen Zwischenfällen – etwa als Blackwater-Mitarbeiter 2007 in Bagdad 17 Zivilisten erschossen. Die afghanische Regierung versucht derzeit, private Sicherheitskräfte ganz aus ihrem Land zu verbannen. Menschenrechtsexperten wie Chaffee drängen darauf, es nicht bei der Absichtserklärung der Sicherheitsfirmen zu belassen: „Diese Initiative hat nur dann einen Wert, wenn klare Vereinbarungen für die Umsetzung folgen.“