

POLITISCHER BERICHT TÜRKEI

ÜBERSICHT

- **Eisenbahnunglücke erschüttern Vertrauen in die türkische Regierung**
- **Mafia-Skandal bringt türkischen Geheimdienst und Kassationshof in Erklärungsnöte**
- **Mesut Yilmaz und fünf ehemalige Minister vor dem Staatsratsgericht**
- **Info-Mail**

Eisenbahnunglücke erschüttern das Vertrauen in die türkische Regierung

Die Serie von Eisenbahnunfällen in der Türkei reist nicht ab. Nach dem schweren Eisenbahnunglück am 22. Juli 2004 des Yakup-Kadri-Karaosmanoğlu-Express auf der Strecke von Istanbul nach Ankara, bei dem 38 Menschen starben, sorgen weitere Pannen und Unfälle für enormen Gesprächsstoff in der türkischen Öffentlichkeit. Am 11. August 2004 kam es erneut zu einem schweren Unfall, wiederum auf der gleichen Strecke, bei dem acht Menschen starben. Der Zugführer hatte ein Haltesignal übersehen und der Başkent-Express prallte frontal gegen einen entgegenkommenden Personenzug.

Die Unfallserie wirft ein schlechtes Bild auf den Zustand der türkischen Eisenbahn. Gleisanlagen, der Unterbau, Waggons und Lokomotiven sind veraltet, lediglich 20% der Gleise sind jünger als 15 Jahre. Computergesteuerte Warnsysteme und moderne Signaltechnik fehlen. Die Eisenbahn ist in der Türkei weitgehend unbedeutend,

da fast der sämtliche Last- und Personenverkehr auf Strassen bewältigt wird. Nach anfänglicher Euphorie wurden in den letzten 50 Jahren keine nennenswerten Investitionen in diesem Sektor getätigt. An einem Eisenbahntunnel in der Nähe von Ankara hatte man fast 20 Jahre gearbeitet, bis der Bau eingestellt wurde. In den achtziger Jahren forderte Turgut Özal in seiner Regierungszeit den Ausbau von Flughäfen. Die Eisenbahn wurde als kommunistisches Machwerk abgestempelt. Einige Eisenbahnstreckenabschnitte zwischen Istanbul und Ankara sind noch mit der ursprünglichen 'Bagdadbahn' identisch, die Anfang des 20. Jahrhunderts unter Leitung von deutschen Ingenieuren gebaut wurde.

Die Unfallserie ereignet sich in der Ferienzeit und füllte das publizistische Sommerloch. Mit der Übernahme der Regierung propagierte die AKP die bessere Nutzung der türkischen Eisenbahn. Als Vorzeigeprojekt wurde das „beschleunigte Eisenbahnprojekt“ (Hızlandırılmış tren projesi), eine Schnellzugverbindung zwischen Istanbul und Ankara, forciert. Ein Hochgeschwindigkeitszug soll aber erst in den kommenden Jahren auf einer neuen Trasse folgen. Die Reisezeit für die rund 450 KM von Ankara nach Istanbul soll dann nur noch 2,5 Stunden betragen.

Das „beschleunigte Eisenbahnprojekt“ der Regierung erscheint mittlerweile in der türkischen Öffentlichkeit als Mogelpackung, weil die angemieteten schnelleren Lokomotiven aus Bosnien-Herzegowina auf der gleichen veralteten Strecke fahren. Bisher betrug die Reisezeit zwischen den beiden Grosstädten ca. 8 Stunden. Mit dem Schnellzugprojekt konnte die Entfernung von ca. 500 Kilometern in 5,5 Stunden zurückgelegt werden. Ministerpräsident Tayyip Erdoğan gab am 4. Juni 2004 mit einer Schaffnermütze bekleidet medienwirksam für den ersten Schnellzug das Startzeichen : *„Damit werde die Türkei aufzeigen, wo sie in der Konkurrenz der Zivilisationen steht“*. Nach den beiden Unfällen ruht bis zur Aufklärung der Unfallursache der Schnellzugverkehr.

Die Diskussion in der türkischen Öffentlichkeit ist jedoch entbrannt und die Verantwortung wird in den Medien der AKP-Regierung zugewiesen. Insbesondere Verkehrsminister Binali Yildirim und der Generaldirektor der türkischen Eisenbahn wurden massiv angegriffen. Beide sind enge Vertraute Erdoğan's aus seiner Zeit als Oberbürgermeister von Istanbul. Die Diskussion hat mittlerweile eine nicht zu unterschätzende politische Dimension erreicht. Die AKP ist nach fast zwei Jahren Regierungsverantwortung ohne größere politische Fehler gefestigt. Innenpolitisch wurden sensible Reformen umgesetzt und außenpolitisch konnten heikle Krisensituationen wie der Irak und Zypern bravourös gemeistert werden. Die parlamentarische Opposition neutralisiert sich durch innerparteiliche Streitigkeiten oft selbst. In dieser für die AKP politisch sehr angenehmen Situation, scheinen die Unglücksfälle am Image der Regierung erheblich zu kratzen.

In erster Linie wird den Verantwortlichen unterstellt, sie hätten Expertisen und Warnungen missachtet, um kurzfristige politischen Erfolge zu erzielen. Ferner wurde das Krisenmanagement der Regierung kritisiert: Alle wichtigen Indizien seien von der Unfallstelle entfernt worden, um die wahren Ursachen des Unfalls zu vertuschen. Demgegenüber betonte die Regierung eine lückenlose Aufklärung; dafür seien vier unabhängige Gutachterkommissionen aus dem Ausland, u.a. auch aus Deutschland, mit der Untersuchung beauftragt worden. Die Rücktrittsforderungen an den Verkehrsminister und den Eisenbahnchef bleiben weiter ungehört, was in der türkischen Öffent-

lichkeit zu noch größerer Verärgerung führte. In den Zeitungen wird darüber spekuliert, ob den Zugführern an beiden Unfällen die Schuld zugewiesen werde. Die Eisenbahnergewerkschaften liefen dagegen Sturm und gaben interne Informationen preis. So gebe es bei Verspätungen Gehaltsabzüge für die Zugführer. Darüber hinaus fehle es an gut ausgebildetem Nachwuchs, da auf Grund der Sparmassnahmen der Regierung keine Neueinstellungen vorgenommen werden. So könne ein Schaffner nach kurzer Einarbeitungszeit zum Lokführer aufsteigen.

Die oppositionelle CHP stellte in den Parlamentsferien einen Misstrauensantrag gegen den Verkehrsminister. Dieser wurde jedoch mit den Stimmen der AKP-Parlamentarier abgelehnt.

Die türkischen Medien kritisierten das schlechte Krisenmanagement, die Verschleierrungstaktik und den Versuch die Verantwortung abwälzen zu wollen. Dieses Vorgehen ist den Menschen in der Türkei zwar nicht fremd, mit dem Eintritt der AKP in die türkische Parteienlandschaft glaubte viele jedoch an einen Paradigmenwechsel der politischen Kultur des Landes. Die Kampfansage der AKP-Regierung gegen Korruption und Nepotismus sorgte in der Bevölkerung zunächst für eine große Unterstützung und Anerkennung. Die Regierung hat nach Ansicht vieler politischer Beobachter nun aber einen Teil dieses Kredits verspielt. Einige Tageszeitungen titelten, dass nicht der Zug, sondern die Mentalität der Regierung entgleist sei.

Sollten die politisch Verantwortlichen durch die Untersuchungen entlastet werden, dann war dies nur eine Episode des politischen Sommertheaters. Sollte aber das Schnellzugprojekt der Regierung für diese Unfälle verantwortlich sein, dann muss Erdoğan handeln. Die Regierung scheint sich der politischen Dimension bewusst zu sein. Die Staatsanwaltschaft will einen Untersuchungsantrag gegen den Eisenbahnchef stellen. Nach Aussagen des türkischen Justizministers und Regierungssprechers, Çemil Çiçek, werde die notwendige Erlaubnis dafür erteilt: „Die Regierung möchte der Justiz bei dieser Angelegenheit hilfreich beiseite stehen, da wir vor den Bürgern nichts zu verheimlichen haben“.

Mafia-Skandal bringt türkischen Geheimdienst und Kassationsgerichtshof in Erklärungsnöte

Als vor einem Monat der flüchtige Alaatin Çakıcı in Österreich von einem Sondereinsatzkommando festgenommen wurde, konnte kaum jemand ahnen, welche innenpolitische Konsequenzen dies für die Türkei haben werde. Die Verquickung von hohen Polizeibeamten, Bürokraten und Mafia, Teil des sog. „Tiefen Staates“ in der Türkei, trat damit erstmals 1996 wieder offen zutage. Damals kam es bei der kleinen Ortschaft Susurluk zu einem Verkehrsunfall, bei dem drei Menschen starben. Neben einem Abgeordneten und einem hohen Polizeioffizier kam auch ein seit Jahren flüchtiger „Mafioso“ ums Leben. Der „Susurluk-Skandal“ erschütterte damals die türkische Regierung unter Tansu Ciller. Der bei dem Unfall getötete „Pate“ hatte einen gefälschten Pass bei sich, ausgestellt vom damaligen Innenminister Mehmet Ağar.

Dieser hat mittlerweile den Parteivorsitz der Partei des Rechten Weges (DYP) von Frau Tansu Ciller übernommen.

Alaatin Çakıcı wird für insgesamt 90 Morde verantwortlich gemacht, u.a. auch für den an seiner Frau. Er wurde schon 1998 in Frankreich festgenommen und im Jahr 2000 an die Türkei ausgeliefert. Çakıcı wurde zu fünf Jahren Gefängnis verurteilt, kam jedoch im Rahmen einer Generalamnestie schnell wieder frei. Zu Unrecht, wie ein türkisches Gericht im nach hinein feststellte, aber da war er schon wieder auf der Flucht. Çakıcı werden beste Beziehungen zu türkischen Politikern unterstellt. Ferner berichten die Zeitungen über sehr gute Beziehungen Çakıcıs zum türkischen Geheimdienst MIT, der ihn Anfang der neunziger Jahre auf seiner Gehaltsliste geführt haben soll. Er hatte bei seiner Festnahme einen gefälschten Pass eines Geheimdienstmitarbeiters bei sich, der mittlerweile entlassen wurde. In den Medien wird darüber spekuliert, ob er den ehemaligen Ministerpräsidenten Yılmaz belasten könne, der sich im September 2004 vor dem Staatsgerichtshof in Ankara verantworten muss.

Nach der Festnahme Çakıcıs wird nun scheinbar ein politischer Filz aufgedeckt, der sich mit dem Susurluk-Skandal messen kann. Die Folgen für die türkische Innenpolitik sind noch nicht absehbar. In den Zeitungen werden mitgeschnittene Telefongespräche abgedruckt, die u.a. den Präsidenten des türkischen Kassationsgerichtshofes (Yargıtay) Eraslan Özkaya und den stellv. Abteilungsleiter für Auswärtige Operationen im türkischen Geheimdienst Kaşif Kozinoğlu belasten. Özkayas Telefongespräche sollen seit Januar dieses Jahres, wie auch die anderer hoher Mitglieder des Kassationsgerichtshofes, im Rahmen der ‚Lanzetten-Untersuchung‘ (Neşter) abgehört worden sein. Diese Mitschnitte könnten jedoch, so verlautet es aus Gerichtskreisen, nicht als Belastungsmaterial gegen ihn verwendet werden. In diesen Telefonmitschnitten soll es zwischen den Geheimdienstmitarbeitern und Özkaya um mögliche Strafminderungen für Çakıcı gegangen sein.

Es scheint, dass diese Verfilzung immer noch Teil der politischen Realität in der Türkei ist. Es bleibt zu hoffen, dass der Skandal lückenlos aufgeklärt wird. Die oppositionelle CHP bezichtigte die Regierung hinsichtlich der Aufklärung bereits der Passivität. Ministerpräsident Erdoğan führte zwar diesbezüglich mit dem Geheimdienstchef ein Gespräch, fuhr danach jedoch in den Sommerurlaub. In einer Sondersitzung des Kabinetts am 23. August 2004 wurde die Regierung von Justizminister Çiçek über die Vorgänge informiert. In einer Pressekonferenz nahm der Justizminister dazu Stellung: Er habe das Kabinett nicht direkt über die Vorkommnisse informiert, sondern nur Auskunft zu technischen Vorgängen gegeben, weil die türkische Justiz schon aktiv geworden sei. Eine Entscheidung des Kabinetts sei daher nicht nötig. Falls die Regierung, anders als die von Tansu Ciller, die Vorgänge lückenlos aufklärt, kann sie durchaus gestärkt aus diesem Skandal hervorgehen.

Mesut Yılmaz und weitere fünf ehemalige Minister vor dem Staatsgerichtshof

Noch vor der Sommerpause schlossen die verschiedenen Untersuchungskommissionen des türkischen Parlaments in einer geheimen Abstimmung mit 429 Ja zu 15 Nein bei drei Enthaltungen ihre Tätigkeiten ab. Der ehemalige Ministerpräsident Mesut Yılmaz und weitere fünf frühere Minister wurden für Unregelmäßigkeiten bei mehreren öf-

fentlichen Ausschreibungen im Energiesektor und bei Privatisierungsvorhaben von Banken bzw. nicht regelkonformer Kreditvergabe bei der staatlichen Halkbank verantwortlich gemacht. Sie müssen sich nach der Sommerpause vor Gericht verantworten. Der Staatsgerichtshof (Yüce Divan) ist ein Sondergericht, das nur mit der Zustimmung des Parlaments und für die Verfahren gegen hochrangige Beamte zusammentritt. Das Gericht setzt sich aus Richtern des türkischen Verfassungsgerichtes zusammen. Mesut Yilmaz ist damit der erste Ministerpräsident in der Türkei der sich im nachhinein vor dem Staatsgerichtshof verantworten muss. „Dies ist eine der bedeutungsvollsten Entscheidungen in der Geschichte des türkischen Parlaments“, so die Aussage des AKP-Abgeordneten Ertuğrul Yalçınbayır, der früher Mitglied von ANAP war. Sollte Mesut Yilmaz verurteilt werden, muss er mit 10 bis 15 Jahren Gefängnis rechnen.

Info-Mail

+++ Am 25. August tritt der erste zivile Vorsitzende des Nationalen Sicherheitsrates sein Amt an. Ministerpräsident Tayyip Erdoğan hat für dieses sensible Amt den Diplomaten Mehmet Yiğit Alpogan bestimmt, der bisher türkischer Botschafter in Athen war. +++ Bei den Voranmeldungen zur alljährlichen Pilgerfahrt nach Mekka (Hac) verzeichnet das Präsidium für Religiöse Angelegenheiten in diesem Jahr einen Rekord von 217.038 Anmeldungen, wobei aber nur 70.000 reisen dürfen. Die Kontingente für die Pilgerfahrt werden von der saudischen Regierung ermittelt, sie errechnen sich aus dem 1/1000 der jeweiligen Einwohnerzahl. +++ Der umstrittene Goldabbau in Pergamon bei Izmir wurde nun durch Beschluss des türkischen Oberverwaltungsgerichts (Danıştay) gestoppt. Die Gegner des Goldabbaus nahmen dieses Urteil jedoch relativ verhalten auf, da schon ein früherer Abbaustopp durch Gerichtsurteil wieder rückgängig gemacht wurde. Das Pergamon-Gold spielte auch im Verfahren gegen die deutschen politischen Stiftungen eine unrühmliche Rolle. +++ Aufgrund vieler kleinerer Erdbeben in den letzten Wochen in der Türkei ist die Diskussion über das erwartete große Erdbeben in der Marmara-Region wieder aufgebrochen. Je nach dem Epizentrum des künftigen Bebens erwarten die Wissenschaftler ein Erdbeben mit der Stärke 7,2 auf der Richterskala. Eine wissenschaftliche Untersuchung kommt zum Ergebnis, dass das große Beben mitten im Marmarameer auch einen Tsunami mit sechs Meter hohen Wellen verursachen wird. Neben dem gesamten Küstenstreifen sind besonders die Inseln im Marmarameer von diesen Wellen bedroht. Darunter auch die Gefängnisinsel Imrali, auf der seit Jahren PKK-Chef Abdullah Öcalan einsitzt. Seine Anwälte haben schon vor Wochen einen Antrag auf Verlegung beim zuständigen Gericht beantragt. +++ Nach zwei weiteren CHP-Parteiausschlussverfahren von Gegnern des Parteivorsitzenden Deniz Baykal sind die beiden Parlamentarier zur AKP übergetreten. Es gebe nach Medienberichten noch mindestens 15 CHP-Abgeordnete, die aufgrund der Gegnerschaft zu Baykal Wechselabsichten hegten. Die aktuelle Sitzverteilung: AKP 368 Abgeordnete, CHP 171 Abgeordnete, 6 Unabhängige und 4 DYP Abgeordnete. Die Anzahl der Gesamtsitze hat sich nach dem Todesfall eines AKP-Abgeordneten von 550 auf 549 reduziert.

Ankara, den 25. August 2004

Frank Spengler/ Dirk Tröndle