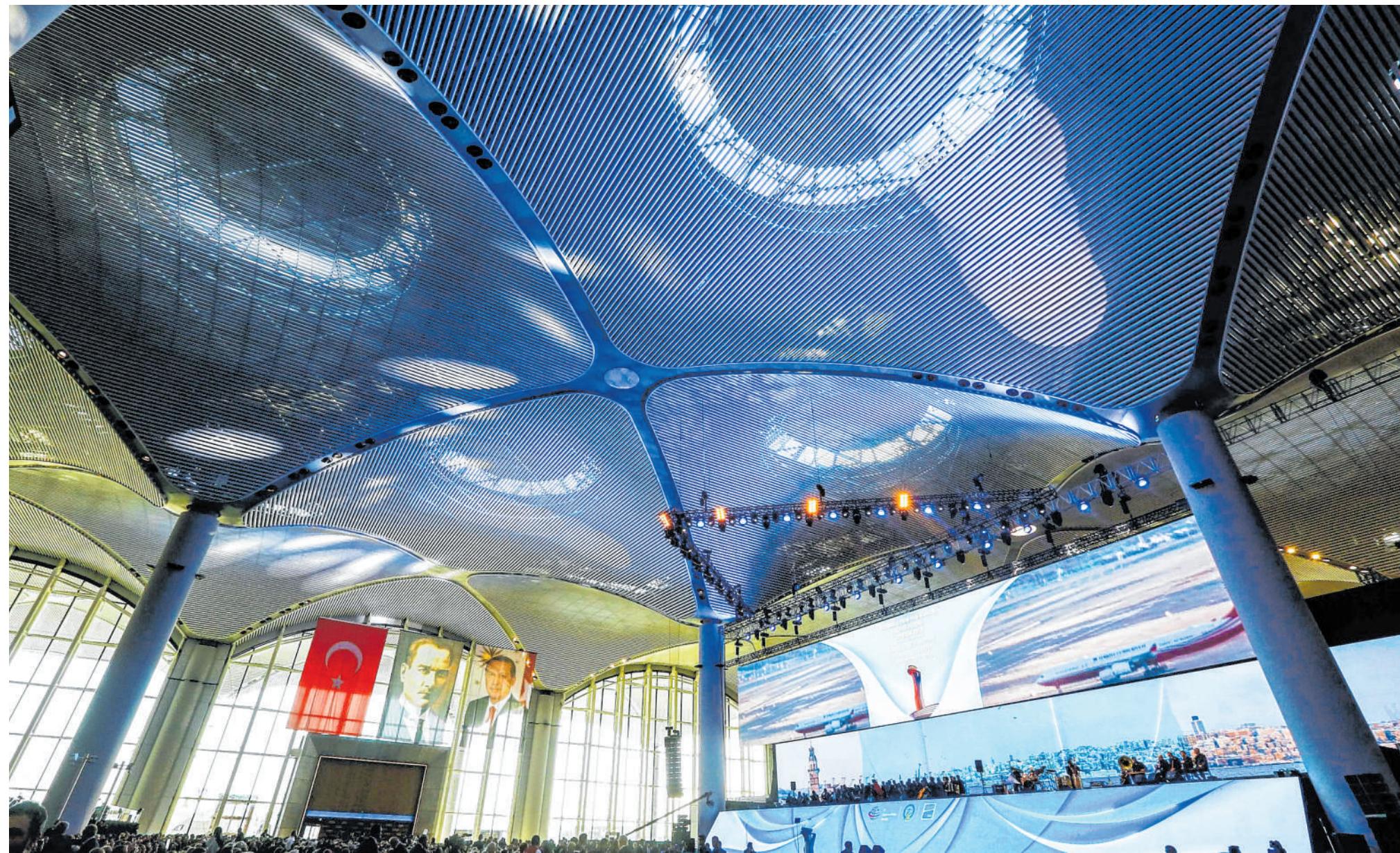


Luftfahrt: Das Prestigeprojekt des türkischen Staatschefs braucht noch etwas Zeit / Umzug soll 2019 in mehreren Schritten erfolgen



Die Halle des Istanbul Airport während der symbolischen Eröffnung Ende Oktober. Noch dauert es mit seiner richtigen Inbetriebnahme.

ZUM THEMA

Atatürk hält den Betrieb aufrecht

Wie türkische Medien berichten, verzögert sich die tatsächliche Eröffnung des neuen Flughafens Istanbul Airport noch bis Ende März. Bis dahin starten die Flugzeuge wie gewohnt vom Atatürk Airport in Istanbul.

Offiziell wurde der Umzug für Ende März nicht bestätigt. Die halbstaatliche Fluggesellschaft Turkish Airlines sprach lediglich von einem „späteren Datum“. Das Transportministerium teilte mit, der Umzug werde im neuen Jahr „schrittweise“ erfolgen. Empfehlenswert für Istanbul-Reisende und Passagiere, die in der türkischen Hauptstadt umsteigen, ist angesichts der Unklarheiten ein enger Kontakt zur entsprechenden Fluggesellschaft.

Abfertigung gewährleistet

Turkish Airlines hatte versichert, dass Passagiere, die mit der Airline nach Istanbul reisen wollen, wie gewohnt am Atatürk-Flughafen abgefertigt werden. Ursprünglich wollte Turkish Airlines Ende Dezember an den neuen Flughafen Istanbul im Norden der Stadt ziehen.

Symbolisch war der Airport schon Ende Oktober eröffnet worden, ging aber nur sehr eingeschränkt in Betrieb. Wegen Verzögerungen bei Baurbeiten und Tests musste der Umzug zunächst auf Ende Dezember verschoben werden. Der Mega-Flughafen, der in der ersten Phase nach Angaben der Betreibergesellschaft IGA rund 90 Millionen Reisende im Jahr abfertigen soll, ist ein Prestigeprojekt des türkischen Präsidenten Recep Tayyip Erdogan.

U-Bahn erst 2020 fertig

Ebenfalls noch nicht fertig, aber geplant ist eine U-Bahn-Verbindung zwischen dem neuen Flughafen und Istanbul-Mitte. Nach derzeitigem Stand dürfte sie erst 2020 fertig sein. Noch wird nur der Flughafenbus Havaist in die Innenstadt fahren und in den zentralen Vierteln Besiktas und Taksim halten.

Havaist rechnet mit einer Fahrzeit von etwa eineinhalb Stunden, Stau und Verkehrsbehinderungen eingerechnet. Alternativ bietet sich ein Taxi an. Der neue Flughafen liegt rund 49 Kilometer vom zentralen Taksim-Platz in Istanbul entfernt – und damit ein gutes Stück außerhalb. Reisende müssen für die Strecke Taxikosten von etwa 130 Türkischen Lira – umgerechnet rund 21 Euro – veranschlagen. *dpa*

Istanbuls neuer Flughafen hängt in der Warteschleife

Der größte Flughafen der Türkei sollte im Januar seinen regulären Betrieb aufnehmen. Doch der Start verschiebt sich – um drei Monate.

Von unserem Korrespondenten
Gerd Höhler

Nein, der neue Flughafen der türkischen Wirtschaftsmetropole Istanbul trägt nicht den Namen des Staatschefs Recep Tayyip Erdogan, wie viele Beobachter spekuliert hatten. Erdogan selbst nannte bei der feierlichen Eröffnung den Namen des neuen Flughafens: „Wir nennen ihn Istanbul Airport.“

Der neue Flughafen startete symbolisch Ende Oktober – und sollte Anfang Januar in Echtbetrieb gehen. Daraus wird jetzt nichts – Reisende müssen sich auf einen verspäteten Umzug des Istanbuler Flughafens einstellen. Türkischen Medienberichten zufolge heben die Flieger noch bis Ende März 2019 wie gewohnt vom Atatürk-Airport ab.

Aber immerhin: Mit einer Kapazität von 90 Millionen Passagieren pro Jahr wird der Istanbul Airport ein großes internationales Drehkreuz. Zum Vergleich: Der Flughafen Frankfurt fertigte vergangenes Jahr 64,5 Millionen Fluggäste ab. Im Endausbau soll der Istanbul Airport im Jahr 2028 dann sogar für 200 Millionen Passagiere jährlich ausgelegt sein.

Das wären fast doppelt so viele Fluggäste wie vergangenes Jahr am weltgrößten Airport Atlanta in den USA gezählt wurden. Umgerechnet sechs Milliarden Euro kostete der erste Bauabschnitt, weitere 4,5 Milliarden sollen in den Endausbau fließen.

Vom Baubeginn bis zur symbolischen Eröffnung Ende Oktober vergingen nur 42 Monate. Noch immer sind die Arbeiten allerdings nicht komplett abgeschlossen. Der Flugverkehr beginnt deshalb in kleinen

Schritten. Zuerst nahm der Nationalcarrier Turkish Airlines erste Verbindungen auf. Zunächst werden die Inlandsziele Ankara, Antalya und Izmir angeflogen sowie Ercan in Nordzypern und Baku in Aserbaidschan. Flughafen-Geschäftsführer Kadri Samsal spricht von einer „sanften Eröffnung“: Man wolle erst einmal alle Systeme und Abläufe testen.

Der eigentliche große Umzug sollte morgen stattfinden. Dann sollten binnen 48 Stunden alle Fluggesellschaften vom bisherigen Istanbuler Flughafen Atatürk auf den neuen Airport umziehen. Atatürk sollte dann geschlossen werden.

Ein Teil des Freigeländes Atatürk wird in einen Park umgewandelt. Die bisherigen Terminalgebäude sollen als Messe- und Ausstellungshallen genutzt werden. Auch wenn der Flugverkehr eingestellt wird, soll das Ge-

lände den Namen des Staatsgründers Atatürk behalten.

Vor allem Turkish Airlines verspricht sich von dem neuen Flughafen Aufwind. Die bisherige Heimatbasis auf dem Atatürk Flughafen, der zuletzt bei 20 Prozent seiner rechnerischen Kapazität arbeitete, bietet kein Wachstumspotenzial mehr. Die geografische Lage Istanbuls an der Nahtstelle zwischen Europa und Asien prädestiniert den neuen Flughafen als Drehscheibe des interkontinentalen Luftverkehrs: New York, Shanghai und Johannesburg sind jeweils etwa zehn Flugstunden von Istanbul entfernt.

Sorge um Umweltschutz

Airportchef Samsal hatte bei der Eröffnung die Energieeffizienz des „grünen Flughafens“ herausgestellt. Aber das Projekt ist nicht unumstritten. Umweltschützer fürchten negative Langzeitfolgen für den Grundwasserhaushalt und das Mikroklima der Region. Auch an den Arbeitsbedingungen beim Bau gab es viel Kri-

til. Das riesige Terminalgebäude mit seinen lichtdurchfluteten Hallen und die von schlanken Säulen getragene Dachkonstruktion, deren vergläste Kuppeln viel Tageslicht in den Bau lassen, unterstreicht den Anspruch des Flughafens auf eine globale Spitzenstellung. Gebaut wurde er von einem Konsortium fünf türkischer Firmen. Sie bilden zugleich die Flughafengesellschaft IGA, die den Airport auf 25 Jahre betreiben wird. Die Konzession soll über die gesamte Laufzeit Lizenzzahlungen von umgerechnet 26 Milliarden Euro in die Staatskasse spülen.

Rekordverdächtig ist auch der Duty-Free-Komplex mit Dutzenden Geschäften und Luxus-Boutiquen, mit einer Verkaufsfläche von 53 000 Quadratmetern eine der größten Flughafen-Ladenstraßen der Welt. Die zunächst auf 25 Jahre befristete Konzession zum Betrieb der Läden ging an das türkische Unternehmen Unifree, an dem die deutsche Firma Gebr. Heinemann knapp 61 Prozent der Anteile hält.

Arbeitsbedingungen: Mindestens 52 tödliche Unfälle seit Baubeginn vor mehr als vier Jahren / Streiks gegen katastrophale Unterbringung und schlechte Bezahlung

Erdogans blutiges „Monument des Sieges“

Von unserem Redaktionsmitglied
Miray Çaliskan

Wenn vom Istanbul Airport die Rede ist, schweben einige Superlativen im Raum: Innerhalb von zehn Jahren soll er eine Kapazität von 200 Millionen Reisenden im Jahr haben – und damit zum größten Flughafen der Welt werden. Istanbul soll mit mehr als 350 Destinationen weltweit verbunden und zu einem internationalen Drehkreuz gemacht werden. Im gigantischen Terminal sollen gleichzeitig 114 Flugzeuge abgefertigt werden, rund 100 Fluggesellschaften sollen das Flughafengelände mit einer Gesamtfläche von 76 Quadratkilometern – vergleichsweise so groß wie 11 000 Fußballfelder – anfliegen. Die Kosten? 10,5 Milliarden Euro. Ein Prestigeprojekt, ein „Monument des Sieges“, so Staatschef Recep

Tayyip Erdogan, gestaltet von italienischen Designschmieden wie Pininfarina – und gebaut von rund 32 000 Arbeitern.

Das sind viele Konjunktive, viele Versprechen der Regierung. Zumindest das Versprechen verbesserter Arbeitsbedingungen für diese zehntausende Arbeiter konnte Ankara nicht halten.

Entschädigungen gezahlt

Angefangen hat es im Februar 2018. In den türkischen Medien, auf Facebook, Twitter und verschiedenen Online-Auftritten tauchte eine Zahl auf: 400. So viele Arbeiter seien bei den Arbeiten des Flughafens ums Leben gekommen. Und einige betroffene Familien seien, so der Journalist Mehmet Kizmaz, bestochen worden – mit umgerechnet 66 150 Euro. Ein Arbeiter sagte so-



Blick in ein weitgehend fertiggestelltes Terminal.

gar, dass es weitaus mehr Tote als die besagten 400 gebe. „Täglich sterben mindestens zwei.“

Das türkische Ministerium für Arbeit nahm unmittelbar Stellung und gab an, dass es „lediglich“ 27 Todesfälle gegeben habe. Mittlerweile

wurde auch diese Zahl verworfen: Laut Angaben von Cimer, dem Kommunikationszentrum des Präsidenten, mussten 52 Arbeiter bei Unfällen seit Baubeginn im Jahr 2014 – unter anderem durch Stürze aus der Höhe – mit ihrem Leben bezahlen.

Özgür Karabulut von der türkischen Baugewerkschaft Devrimci Yapı-Is ist sich sicher: Ursache ist der hohe Zeit- und Leistungsdruck.

Tränengas und Wasserwerfer

Die Diskussion um die Arbeitsbedingungen am Flughafen erreichte im September 2018 ihren Höhepunkt: In neongelben und orangefarbenen Westen versammelten sich hunderte Arbeiter auf der Großbaustelle des Airports. In der Hand: eine Liste mit 15 Forderungen gegen die „Sklavenarbeit“.

„Wir müssen jeden Tag eine Stunde teilweise im Regen stehen und auf unsere Servicebusse warten“, sagte ein Arbeiter in einem Video. Und nicht nur das: Die Rede war von verfaultem Essen in der Kantine, von verspäteter Bezahlung und skandalöser Unterbringung: „Wir schlafen

mit Flöhen und Bettwanzen, die meinen Arm zerstochen haben.“ Ein anderer Arbeiter habe nur die Hälfte seines Gehalts bekommen und sich daraufhin beschwert. „Ich wurde entlassen“, sagte er.

Der Streik wurde von der Polizei mit Tränengas und Wasserwerfern beendet. Noch in derselben Nacht wurden knapp 400 Arbeiter und Gewerkschafter festgenommen, 61 von ihnen angeklagt und letztlich 31 auf Beschluss eines Gerichts wieder aus der Untersuchungshaft entlassen.

Seither können man die Baustelle mit einer „offenen Strafanstalt“ vergleichen, erzählte ein Arbeiter in einem Interview mit der BBC News Turkey. Polizisten und Soldaten würden die Arbeiter überwachen. Die Verbesserung der Arbeitsbedingungen? Auch kurz vor Ende der Bauarbeiten nicht in Sicht.