

# Abheben um jeden Preis

Keine Fluglinie expandiert so aggressiv wie Turkish Airlines. Präsident Erdoğan und die Regierung räumen ihr rücksichtslos den Weg frei VON CLAUS HECKING



»Wir wollen die nächsten 100 Jahre die beste Airline der Welt sein.«  
Temel Kotil, CEO Turkish Airlines



»Diese Leute zerstören unser Leben.«  
Mustafa Bozkurt, Bauer

Temel Kotil weiß, was er seinem Mentor schuldig ist. Zwei riesige rote Flaggen hat der Turkish Airlines-Chef vor der Konzernzentrale am Istanbul Atatürk Airport aufziehen lassen. Sie ähneln einander zum Verwechseln. Links wiegt sich die türkische Nationalflagge im Wind: reinroter Stoff, darauf ein leuchtend weißer Mondstern. Rechts weht das Banner von Turkish Airlines in exakt denselben Farben: reinroter Stoff, darauf ein leuchtend weißer stilisierter Vogel. Vor fünf Jahren hat Kotil das Firmenlogo der Staatsflagge angepasst – zum Großangriff seiner Fluggesellschaft auf den Himmel über Europa. Sein Freund und allmächtiger Förderer dürfte es schätzen: Recep Tayyip Erdoğan, Präsident der Türkei.

»Wir verfolgen die gleichen Ziele«, sagt Kotil über sich und den Präsidenten, dessen Land Hauptgesellschaft der Fluglinie ist. »Die Türkei soll wachsen, Turkish soll wachsen.« Der 55-jährige Topmanager und der 61-jährige Staatslenker haben auch sonst vieles gemein: Heimatregion, Machthunger, Schnurrbart. Und sie haben denselben Traum: Turkish Airlines zur »weltbesten Fluglinie« zu machen, wie Kotil sagt. Die Lufthoheit zu erobern über Europa, dem Nahen Osten, Zentralasien, Afrika.

Der Traum könnte Wirklichkeit werden. Keine Fluglinie wächst so rasant, expandiert so aggressiv, steuert so viele Nationen an wie die halbstaatliche Gesellschaft vom Bosphorus. Seit 2003 hat die Türk Hava Yolları (THY), wie Turkish Airlines in ihrem Heimatland heißt, ihre Passagierzahl versechsfacht; dieses Jahr dürften mehr als 63 Millionen Gäste in ihre Maschinen einsteigen. Geht es so weiter, wird sie in drei, vier Jahren die Lufthansa als Nummer eins in Europa verdrängen. Was den Deutschen fehlt, hat der Angreifer im Übermaß: bedingungslose Unterstützung des Staates. Auch wenn die eigenen Bürger darunter leiden müssen.

## Friedrichshafen–Mogadischu mit einmal Umsteigen, das macht nur Turkish

Jahrelang hat die Lufthansa eng mit Turkish kooperiert, sie in ihr Luftfahrtbündnis Star Alliance aufgenommen. Heute jagen die Türken den Deutschen in deren Heimatrevier die Kundschaft ab: mit günstigen Tarifen, besserem Service, dem dichtesten Streckennetz der Branche. Schon jetzt bieten sie 368 Verbindungen pro Woche an zwischen der Bundesrepublik und der Türkei – und von dort Anschlussflüge in die ganze Welt. Friedrichshafen–Mogadischu mit einmal Umsteigen, das macht nur Turkish.

Alle 14 Minuten startet oder landet eine Maschine mit der roten Heckflosse im Schnitt auf einem der 14 deutschen Flughäfen im THY-Programm. Bald wird der Andrang noch größer, hat Firmenchef Kotil soeben angekündigt. Dann kommt auch die Billigtochter Anadolu Jet nach Deutschland, dem mit Abstand wichtigsten Auslandsmarkt für Turkish. Die Tickets sollen 30 bis 40 Prozent günstiger sein als bei der Mutterlinie.

Es ist eine Kriegserklärung an die kriselnde Lufthansa, aber Temel Kotil gibt sich zahm. »Wir sind doch Freunde«, sagt er und lächelt verschmitzt. Der Markt sei groß genug für mehrere Fluggesellschaften.

Kotil räumt aber auch ein: Es ist ein ungleicher Wettbewerb. Ein Nachtflugverbot wie am Frankfurter Flughafen existiert in Istanbul ebenso wenig wie eine Luftverkehrsabgabe. Landegebühren und

Löhne sind niedrig am THY-Drehkreuz, das dieses Jahr erstmals mehr Passagiere abfertigen wird als Frankfurt. Es sind so viele inzwischen, dass es langsam eng wird. Damit die Expansion seines Paradeunternehmens daran keinen Schaden nimmt, lässt Erdoğan im Norden Istanbuls schon die neue Heimat für Turkish aus dem Boden stampfen: den größten Flughafen der Erde. »Europäische Airlines leiden darunter, dass sich die Politiker in ihren Ländern nicht mehr für sie interessieren. Die halten die Luftfahrt nicht mehr für attraktiv«, sagt Kotil. In der Türkei sei das ganz anders. »Unsere Politiker sehen, wie dieses Land von der Luftfahrt profitiert. Sie schaffen uns die Rahmenbedingungen, die wir brauchen.«

Erdoğan und Kotil lernten sich Mitte der neunziger Jahre kennen. Der aufstrebende Politiker war zu Istanbuls Bürgermeister gewählt worden. Der junge Manager und gelernte Luftfahrttechniker baute dort das U-Bahn-Netz aus. Bald fanden die beiden heraus, dass sie in derselben Region aufgewachsen waren – in Rize, einer abgelegenen Provinz am Südostrand des Schwarzen Meeres. Das verbindet.

Als Erdoğan 2003 Premierminister wird, zieht er Kotil nach. Der Getreue soll die staatseigene Fluglinie zum Stolz der Nation machen. Ausgerechnet Turkish, den verratsen Gastarbeiterflieger. So miserabel ist der Service, dass frustrierte Passagiere das Kürzel THY mit *They Hate You* übersetzen: Sie hassen dich. Alte Flugzeuge, schlecht ausgebildete Piloten, acht Unglücke in drei Jahrzehnten sichern THY Topträge in den Absturzstatistiken. Kurz nach Kotils Antritt gehen Bilder von Turkish-Arbeitern mit blutigen Fleischklumpen durchs Land. Die Männer haben rituell ein Kamel geschlachtet. Auf Istanbuls Internationalem Flughafen. So war das damals.

»Heute«, triumphiert Kotil, »steht THY für *They Hug You*«. Sie umarmen dich. Gerade haben mehrere Millionen Passagiere THY in einer bekannten Studie des Marktforschers Skytrax zur besten Fluggesellschaft Europas erkoren – zum fünften Mal hintereinander. Nebenbei vermeldet Turkish Rekordprofite. Das Luftwunder geschäft haben die beiden Männer aus Rize: Kotil hat das marode Unternehmen rigoros umgekrempelt. Und Erdoğan räumt Turkish den Weg frei, mit all seiner Macht und Autorität. Notfalls lässt er dafür sogar Gesetze ändern und Bürger entrechten.

Die schöne neue Turkish-Welt duftet nach frisch gebackenem Brot. Es brutzelt und zischt in der Halle hinter dem Atatürk Airport. Köche von Turkish Hausgastro Do&Co braten Omelettes, schieben Bleche voller Lachsfilets und Hühnerbrüste in manns hohe Garöfen, daneben blubbert ein Kessel Tomatensauce. Frische Mahlzeiten gehören zu den Extras, mit denen Turkish Kundschaft anlockt. Zwei Frauen rollen per Hand Reis und Pinienkerne in Weinblätter. Etwa 2000 türkische Lira (knapp 700 Euro) kriegen sie dafür im Monat, schätzt Kotil. Auch das Kabinen- und Bodenpersonal verdient weniger als bei Lufthansa, Air France und Co. Und doch kommt es in Istanbul fast nie zu Arbeitskämpfen.

Zwölf Streikrunden der Pilotenvereinigung Cockpit haben in den vergangenen 16 Monaten den Flugverkehr der Lufthansa wieder und wieder lahmgelegt. Bei Turkish gab es in dieser Zeit nicht einen einzigen Streik. Der letzte Versuch eines Ausstands ereignete sich im Mai 2013, als 2000 von 20 000 Beschäftigten es wagten, vorübergehend die Arbeit niederzulegen – obwohl Hundertschaften der Polizei mit Tränengaspatronen und Gasmasken anrückten. Einige Protestierende wurden gefeuert. Der Flugbetrieb ging

indes nahezu ungestört weiter. Weil die übrige Belegschaft Sonderschichten schieben musste.

»In der Türkei ist es grundsätzlich schwierig, legal zu streiken. Im Luftverkehr ist es fast unmöglich«, sagt Stan de Spiegelaere, Forscher am gewerkschaftsnahen European Trade Union Institute. So dürfe eine türkische Arbeitnehmerorganisation Streiks nur während Tarifverhandlungen ausrufen, sie müsse die Regierung mindestens sechs Tage vorab informieren, und die Politiker könnten den Streik bis zu 60 Tage lang verhindern. 2012 beschloss das türkische Parlament mit der absoluten Mehrheit von Erdogans Partei AKP kurzzeitig sogar ein totales Streikverbot für den Luftverkehr. Zwar musste sie dies nach internationalen Protesten von Arbeitnehmerorganisationen wieder einkassieren, de facto aber können die Turkish-Beschäftigten so gut wie nie streiken. »Wenn die Luftfahrtgewerkschaft zum Ausstand ruft, wird ihn die Regierung sofort verschieben«, sagt de Spiegelaere. »Turkish hat für sie oberste Priorität.«

Nirgends wird das so offenbar wie eine Dreiviertel-Autostunde nördlich von Istanbuls Innenstadt. Hier, wo die letzten intakten Wälder rund um die 16-Millionen-Metropole stehen, liegt Diesel in der Luft, wummern Kolonnen von Schwerlastern über die nagelneue Straße. Unter einer Abdeckplane lugen Holzsämme hervor. Mehr als eine Million Bäume werden gefällt für den neuen Superflughafen mitsamt Trabantenstadt. 76 Quadratkilometer, dreimal so groß wie der Frankfurter Flughafen, soll die neue »Aerotropolis« mit sechs Start- und Landebahnen werden und bis zu 150 Millionen Passagiere im Jahr abfertigen; Frankfurt schafft gerade mal 60 Millionen.

Am Rhein-Main-Flughafen dauerte es fast anderthalb Jahrzehnte, ehe der Betreiber Fraport 2011 eine neue Landebahn eröffnen durfte. Dazwischen lagen: ein nicht endendes Planfeststellungsverfahren. Ein jahrelanger Mediationsprozess mit Vertretern der betroffenen Kommunen und Ausbaugesnern. Anhörungen, Gutachten, Gegengutachten. Sowie das Zugeständnis von Fraport, zwischen 23 und 5 Uhr gar keine Flüge mehr zu erlauben. In München haben die Bürger per Volksentscheid den Bau einer dritten Start- und Landebahn auf Jahre verzögert.

In Istanbul gibt es derlei Probleme nicht. »Da sind solche Diskussionen gar nicht erst vorgesehen«, sagt ein Brancheninsider. »Da wird einfach durchregiert.« Dass das Areal des neuen Flughafens am Rande von Trinkwassergebieten liegt, hat die Arbeiten ebenso wenig gebremst wie die Warnungen von Stadtplanern, die Istanbuls Versorgung mit sauberer Luft in Gefahr sehen. Die letzten Hoffnungen der Projektgegner ruhen nun auf den Zwangsenteigneten.

Wenn Mustafa Bozkurt die Anhöhe hinter dem Dorf Yeniköy besteigt, bekommt der Bauer einen Vorgeschmack darauf, wie sein geliebtes Stück Land bald aussehen könnte. Ein Hunderte Meter breiter brauner Krater tut sich vor den Füßen des 50-Jährigen auf, dahinter folgt der nächste. Bis zum Horizont reicht die Mondlandschaft. Dutzende Bagger rammen ihre Schaufeln in den Boden, kippen den Abraum auf Laster, die ihn wegschaffen. Tag für Tag frisst sich das Loch weiter vor, in Richtung von Bozkurts Grund.

Noch ist er intakt, der Flecken heile Welt, den der Staat dem Bauern genommen hat. Zikaden zirpen, weiße Schmetterlinge flattern über die Wiesen, es duftet nach Kamille. Der 50-Jährige geht langsam über das Grundstück, das er nie verkaufen wollte. Aber eines Tages, erzählt Bozkurt, habe seine Familie plötzlich auf einem ihrer Konten 550 000 Türkische Lira (rund 180 000 Euro) entdeckt. Die staatliche

Baubehörde habe das Geld überwiesen – und die Bozkurts so gleich mehrerer Grundstücke enteignet. Ohne Ankündigung. Ohne Einigung.

Dutzende solcher Zwangsübertragungen hat es hier gegeben. Ermöglicht hat sie die Erdoğan-Regierung. 2011 änderte sie das Enteignungsgesetz. Nun dürfen die Behörden private Immobilien im Schnellverfahren in Staatsbesitz nehmen: unter anderem per Regierungsbeschluss, sofern es dem »öffentlichen Wohl« diene. Die Regierung hat diese Regelung seither rege genutzt – und Erdogans Großprojekte zum »öffentlichen Wohl« erklärt.

## Richter schreiten inzwischen gegen Enteignungen durch die Regierung ein

Bozkurt stoppt vor einem Birnenbäumchen. Er streichelt den Stamm, pflückt zwei reife Früchte. »Den hat mein Vater gepflanzt«, sagt er leise. »Vielleicht esse ich diese Birnen zum letzten Mal.« Dem Mann schießen Tränen in die Augen, er vergräbt sein Gesicht im Arm. »Diese Leute zerstören unser Leben«, sagt er, als er sich wieder gefasst hat. Schon als Kind hat er hier Kühe gehütet. Es war ein einfaches, glückliches Leben. Nun kommt der Flughafen und beendet es. »Wir haben kaum Schulbildung, was sollen wir denn dort machen?«, fragt Bozkurt. »Wer gibt uns Arbeit? Was wird aus unserer Natur?«

Plötzlich steuert ein weißer Pick-up auf ihn zu. Er rollt quer über das Grundstück, mitten durch die Pflanzen. In dem Wagen sitzen Sicherheitsleute des Baukonsortiums. Ihnen missfällt, dass Bozkurt mit der Presse redet. »Versuchst du es jetzt auf diese Tour?«, zischt ein Sicherheitsmann dem Bauern zu. »Weißt du, was das für dich heißt?« Bozkurt steht offensichtlich unter Beobachtung, nun, da er öffentlich erwägt, gegen seine Enteignung zu prozessieren.

Die Klage wäre neuerdings nicht mehr ganz aussichtslos. Mitte Juni, wenige Tage nachdem Erdogans AKP bei den Parlamentswahlen die absolute Mehrheit verloren hatte, urteilte ein Gericht, die Schnellenteignung für den Flughafenbau sei unrechtmäßig. Anfang Juli stoppten dann Richter die Zwangsübertragung von vier großen Grundstücken, weil Gutachter herausgefunden hatten, dass der Bodenwert zehnmal so hoch war wie der vom Staat gezahlte Preis.

Erdogans Mammutprojekt dürfte damit noch teurer werden als geplant. War anfangs von 22 Milliarden Euro Kosten die Rede, sprach die Regierung im Februar von 32 Milliarden Euro. Nach den Urteilen könnten weitere Entschädigungszahlungen dazukommen. Abgebrochen wird das Vorhaben deswegen aber wohl nicht werden. Bisher ist nicht einmal von einer Verzögerung die Rede. Es steht zu viel auf dem Spiel für den starken Mann des Landes. Ein Minister plauderte kürzlich aus, dass der Airport womöglich nach Erdoğan benannt werde.

Turkish-Airlines-Chef Temel Kotil lässt nichts auf den neuen Flughafen kommen. Nur mit ihm kann er sein Ziel erreichen, binnen acht Jahren die Passagierzahl seiner Firma zu verdoppeln: auf 120 Millionen. »Dies ist ein wunderbares Projekt«, schwärmt der Manager. Jedes andere Land könne es ebenso machen, wenn es bloß wolle. Auch andere Airlines bräuchten dringend bessere Infrastruktur, doch: »Europa sträubt sich dagegen«, sagt Kotil. Er hat es da besser. Wer sich in der Türkei dagegen sträubt, bekommt Besuch von den Sicherheitsleuten des Flughafens.

Siehe auch **Politik, Seite 3**: Warum Erdoğan gegen den IS und zugleich gegen die Kurden kämpfen lässt

## Vom Bosphorus in die weite Welt

### Vernetzt wie keine

Noch vor zehn Jahren flog Turkish Airlines von Deutschland aus vor allem türkische Gastarbeiter zum Urlaub in die Heimat. Heute steuert das halbstaatliche Unternehmen 111 Länder und 279 verschiedene Ziele an, mehr als jede andere Fluggesellschaft der Erde. Dabei profitiert Turkish von der Lage seines Drehkreuzes Istanbul. Innerhalb von vier Stunden lassen sich fast ganz Europa, der Nahe Osten sowie weite Teile Zentralasiens und Afrikas anfliegen.

### Effizient wie Ryanair

Auf all diesen Mittelstreckenrouten kann Turkish relativ kleine Flugzeuge wie den Airbus A321 einsetzen. Diese Maschinen sind in Einkauf und Betrieb viel billiger als Großraumjets wie der A380 und rechnen sich mit weniger Passagieren. Da Istanbul zudem kein Nachtflugverbot hat, können die Jets rund um die Uhr genutzt werden. Turkish arbeite deswegen ähnlich günstig wie der Billigflieger Ryanair, behauptet der Chef Temel Kotil.

### Neue Himmelsmacht

