

Tiefe Risse in der türkischen Gesellschaft

09.06.2013 16:07 Uhr
von **Susanne Güsten**

Der Konflikt in der Türkei geht tief: Teile der Gesellschaft stehen sich unversöhnlich gegenüber. Doch das ist nicht allein Erdogans Schuld. Die Risse in der türkischen Gesellschaft reichen weit in die Zeit vor seinem Regierungsantritt zurück.

Die Türkei steht an einem Wendepunkt. Zehn Jahre nach dem Regierungsantritt von Ministerpräsident Recep Tayyip Erdogan brechen die tiefen gesellschaftlichen Konflikte im Land mit einer noch nie dagewesenen Intensität auf. **Der Streit um ein Bauprojekt in einem kleinen Park in der Innenstadt von Istanbul** ist zum Kristallisationspunkt eines Konfliktes geworden, in dem es um die Frage geht, welches Land die Türkei eigentlich sein will. Diesen Konflikt hat die Türkei bisher immer vermieden und bemäntelt, weil sie die Einheit des Landes als höchstes Gut betrachtet.

Doch jetzt zeigt sich, dass der Mantel der staatlichen Einheit sehr dünn ist. Teile der Gesellschaft stehen sich unversöhnlich gegenüber.

Das ist nicht allein Erdogans Schuld, **auch wenn viele Demonstranten im Istanbuler Gezi-Park das so sehen**. Die Risse in der türkischen Gesellschaft reichen weit in die Zeit vor seinem Regierungsantritt im Jahr 2003 zurück, bis in die Zeit von Staatsgründer Mustafa Kemal Atatürk vor fast hundert Jahren. Atatürk wollte aus der islamisch und ländlich geprägten Gesellschaft fast über Nacht einen westlich-urbanen Staat machen. Doch die staatlich verordnete Modernität erschöpfte sich häufig in Äußerlichkeiten. So ging die kemalistische Elite zwar brav in die Oper. Doch in den ersten Jahrzehnten der Republik blieb die Türkei ein Ein-Parteien-Staat, ohne Opposition und ohne Demokratie. Später sorgte das Militär dafür, dass die Regierungen auf Linie blieben.

Der kemalistische Führungsanspruch erklärte die vorwiegend fromm-muslimische Bevölkerung Anatoliens zu Hinterwäldlern und Untertanen, obwohl die konservativen Türken zahlenmäßig in der Mehrheit sind. Erst als Erdogan und seine kleinbürgerlich-konservative Gefolgschaft an die Regierung kamen, war Schluss mit der Dauerherrschaft der Kemalisten. Das haben die alten Eliten dem Premier bis heute nicht verziehen.

Erdogans wirtschafts- und reformpolitische Leistungen in den letzten zehn Jahren sind unbestritten. In gewisser Weise ist sogar der Aufstand im Gezi-Park eine Folge der Erdogan'schen Reformen, denn unter seiner Regierung hat sich die türkische Zivilgesellschaft entfalten können wie nie zuvor.

Doch bei aller Reform- und Öffnungspolitik hat Erdogan nie über seinen Schatten springen können. Nach wie vor handelt er aus der Überzeugung heraus, dass er für seine islamisch-konservativen Anhänger gegen „die Anderen“ in der Türkei zu kämpfen hat. Selbst als mächtigster Politiker des Landes seit einem halben Jahrhundert sieht er sich und seine Leute als Opfer, als Menschen, die sich gegen den Widerstand der alten Eliten behaupten müssen. Auch auf dem Höhepunkt seiner Macht **vermag es Erdogan nicht, sich von diesem Weltbild freizumachen**.

Deshalb fällt es ihm schwer, die Aktionen der Demonstranten in Istanbul und anderswo als Ausdruck echter Sorgen und Befürchtungen ernst zu nehmen. Und deshalb wirkt er manchmal wie ein Herrscher im Arabischen Frühling, der die Zeichen der Zeit nicht erkennt. Der Ministerpräsident sieht in der Protestbewegung eine politisch motivierte Kampagne gegen ihn und seine Partei AKP. Es ist ebenso Besorgnis erregend wie folgerichtig, dass Erdogans Anhänger inzwischen lautstark fordern, die Protestbewegung zu „zerquetschen“, wie es in Sprechchören hieß.

Demo in Kreuzberg: Hunderte Berliner protestierten gegen Erdogan

Proteste in der Türkei: Die Generation Gezi-Park

Diese gefährliche Stimmung könnte bald in noch schlimmere Gewalt umschlagen, als wir sie bisher gesehen haben. Deshalb richten sich die Blicke immer mehr auf Staatspräsident Abdullah Gül, der anders als Erdogan ein Gespür für die richtigen, die versöhnenden Worte hat.

Es ist wichtig für die Türkei, weitere Eskalationen und Gewalt zu vermeiden. Doch fast ebenso wichtig ist es für das Land, die vorhandenen Konflikte jetzt auszutragen, ob es nun um die Rolle des Islam im öffentlichen Leben geht oder um Minderheitenrechte. Die große Frage ist, ob die Türkei es schafft, gewaltfreie Kanäle für die gesellschaftlichen Streitfragen zu finden. Wenn das gelingt, wird das Land einen großen Sprung nach vorne machen. Scheitert der Versuch aber, wird die Türkei in eine noch viel tiefere Krise schlittern.

LUFTFAHRT

Auf dem Höhenflug

Schnelle Verbindungen, keine Streiks, gutes Essen – Turkish Airlines wird zum großen Konkurrenten der Lufthansa. VON CLAAS TATJE UND MICHAEL THUMANN

DIE ZEIT N° 09/2012

23. Februar 2012 20:14 Uhr

Für Momente der Schwäche hat Temel Kotil keine Zeit. Stark erkältet, quält sich der Chef von Turkish Airlines in sein Büro am Istanbul Atatürk-Flughafen, die Arbeit duldet keine Pausen. Kotil führt eine Fluggesellschaft, die schneller wächst als alle Rivalen – einschließlich Emirates, Etihad und Lufthansa. »Wir haben 2011 über 20 neue Ziele angeflogen«, sagt der 53-Jährige. Und so soll es weiter in die Welt gehen, vor allem nach Deutschland. Im April starten erste Direktflüge von Istanbul nach Bremen, im Mai folgt Leipzig.

Das Netz von Turkish Airlines wird ständig dichter, die Linie transportiert jährlich mehr Menschen. Binnen fünf Jahren hat sich die Zahl der Passagiere auf 33 Millionen verdoppelt. Allein 2011 stieg die Transportleistung um mehr als 13 Prozent. Während in Spanien oder Australien Fluglinien Bankrott machen, gehört die Linie vom Bosporus zu den profitabelsten der Welt. Seit Jahren steht am Ende des Geschäftsjahres ein Gewinn, zuletzt betrug er 144 Millionen Euro nach Steuern.

Für die Lufthansa wird Turkish Airlines zum echten Konkurrenten. »Turkish Airlines ist sehr gefährlich geworden«, klagt ein Lufthanseat. Während in diesen Tagen am Frankfurter Flughafen mal wieder Hunderte Flüge wegen eines Streiks ausfielen, greift Turkish Airlines die deutsche Fluglinie auf besonders profitablen Routen an. In Wachstumsregionen wie Singapur beispielsweise gewährt Turkish Airlines deutschen Geschäftsreisenden zehn Prozent Rabatt auf Businessclass-Tickets, erlaubt zehn Kilo mehr Gepäck als üblich und bietet zweimal im Jahr sogar Extrarabatte für Familienangehörige. Würde die Lufthansa nicht notgedrungen ähnliche Angebote machen, würden wohl noch mehr Passagiere umsteigen. Die Türken verbinden »die Qualitätsansprüche einer westeuropäischen Fluggesellschaft mit den niedrigen Produktionskosten einer Airline aus dem Nahen Osten«, sagt Matthias Hanke von der Strategieberatung Roland Berger. Der Passagier merkt es zuerst beim Essen.

Ein Schnitt, ein kritischer Blick, dann die Gewissheit. »Ja, so muss es sein«, sagt Christian Reisenegger. In

der rechten Hand hält er ein Messer, vor ihm liegt zartrosa gegartes Lammfilet auf dem Tisch. Reisenegger ist Österreicher und bildet für den Caterer Do & Co Köche aus, die das Essen für Businessclass-Passagiere auf Langstreckenflügen nicht bloß aufwärmen, sondern richtig kochen. In Modellfliegern üben Mitarbeiter in Kleingruppen die Abläufe, damit sich die »Passagiere wie zu Hause fühlen«, erzählt Reisenegger. Da sich auch das Essen in der Economyclass deutlich von der Konkurrenz abhebt – der Salat ist knackiger, und auch innerhalb Europas gibt es stets warme Mahlzeiten – steigerte Turkish Airlines die Zufriedenheit an Bord nach eigenen Angaben von 49 auf 98 Prozent.

Vorstandschef Temel Kotil sagt: »Unser Boss ist der Passagier. Das Catering hat nur einen Anteil von fünf Prozent an den Gesamtkosten, macht uns aber einzigartig.«

Ein anderer Boss mischt sich laut Kotil nicht mehr ins operative Geschäft ein: die türkische Regierung. Sie hält nach wie vor 49 Prozent der Fluggesellschaft, doch anders als etwa bei der Lufthansa gilt die Politik nicht als Wachstumsbremse. Sie ist eher ein Katalysator.

Bis zum Jahr 2023 will die Türkei eine der zehn größten Volkswirtschaften der Welt sein. Turkish Airlines solle eine der weltweit größten Fluglinien werden, sagt der Verwaltungsratsvorsitzende Hamdi Topçu. Bei der Expansion geht es um mehr als ums Fliegen: Das Unternehmen ist Baustein in der außenpolitischen Strategie der Türkei.

LUFTFAHRT

Auf dem Höhenflug

Seite 2/3: "Wir verbinden den Irak mit der Welt"

Die Regierung in Ankara sieht ihr Land als aufstrebenden Handelsstaat. Anders als noch in den neunziger Jahren sucht die Türkei nicht mehr Streit mit ihren Nachbarländern, sondern bemüht sich um Ausgleich und Ruhe in einer explosiven Region. Die Türken vermittelten in Konflikten im Libanon, zwischen Syrien und Israel, in Palästina, zwischen Bosnien und Serbien. Ehemalige Erzfeinde wurden zu guten Handelspartnern – darunter viele arabische Länder und Russland.

Das Ergebnis lässt sich in Zahlen messen: Die Türkei hat ihre Exporte seit dem Amtsantritt von Premierminister Tayyip Erdoğan nahezu vervierfacht. Wenn er oder Präsident Abdullah Gül auf Reisen gehen, fliegen Hunderte von Geschäftsleuten in Turkish-Airlines-Flugzeugen hinterher. Auch in Richtungen, die man mit der Türkei nicht verbindet.

Etwa nach Afrika: Um neue Märkte zu erschließen, organisiert Ankara seit Jahren große Konferenzen für die afrikanischen Staaten. Zwischen Mai 2009 und April 2010 eröffneten die Türken 15 neue Botschaften auf dem Kontinent. Türkische Geschäftsleute richteten Büros ein. Und Turkish Airlines sicherte die Expansion in der Luft ab: mit neuen Routen etwa nach Angola, Tansania oder Burkina Faso. »Europäische Fluglinien integrieren den afrikanischen Kontinent eher schwach in ihr Netz, Turkish Airlines hat das erfolgreich ausgenutzt«, sagt Nawal Taneja, Luftfahrtexperte der Ohio State University.

Oder im Nahen Osten: Hier baut das türkische Unternehmen sein Netz in Konkurrenz zum großen Rivalen Emirates aus. Turkish Airlines ist dabei Ausdruck nachbarschaftlicher Integrationspolitik. Vor zwei Jahren fiel die Visumpflicht im Irak-Verkehr. »Wir waren die Ersten, die nach Mossul flogen«, sagt Verwaltungsratschef Topçu. »Dazu kamen Verbindungen nach Basra, Bagdad und Suleimaniya. Wir

verbinden den Irak mit der Welt.«

So entsteht ein Drehkreuz am Schnittpunkt von drei Kontinenten. »Wir sind der Ostzipfel des Westens und der Westzipfel des Ostens«, sagt Unternehmenschef Kotil. Istanbul ist zu einem internationalen Umsteigeflughafen geworden, von dem alles nah zu sein scheint. Nicht zu nördlich wie die europäischen Großflughäfen, nicht zu südlich wie die großen *hubs* am Golf. Vom Bosphorus aus fliegt Turkish Airlines in rund drei Stunden nach Berlin, Kuwait, Moskau, Algier oder Paris.

»Na und?«, könnte man in Dubai und Abu Dhabi sagen. Emirates und Etihad weiten ihr globales Streckennetz ebenfalls aus. Doch im Gegensatz zur Golfstaaten-Konkurrenz hat der türkische Anbieter einen Heimatmarkt. Dort leben 75 Millionen Menschen, und im Flächenstaat Türkei sind die Entfernungen groß, das Autobahnnetz ist aber im Vergleich zu Europa unterentwickelt. Also steigen die Türken lieber gleich ins Flugzeug. Sie können es sich auch leisten: Das Pro-Kopf-Einkommen hat sich in den vergangenen zehn Jahren verdreifacht, das Passagieraufkommen innerhalb der Türkei wuchs doppelt so stark. Zwischen den Metropolen Ankara und Istanbul fliegen die Maschinen im Stundentakt.

Zugleich macht sich Turkish Airlines zunutze, dass Türken nicht nur in der Türkei leben. Die Fluglinie hat ein enges Netz zwischen deutschen Städten und der Türkei gezogen. Viele Beschäftigte haben Verwandte in Deutschland, auch der Vater von Unternehmenschef Kotil hat früher auf deutschen Baustellen gearbeitet, er gehörte 1955 zu den ersten Auswanderern. Nach Hause schickte er Geld und Schokolade.

Heute verdient Kotil glänzend an der Reiselust der über drei Millionen türkischstämmigen Deutschen. Flughäfen, die Lufthansa bei Auslandsflügen meist links liegen lässt, wie Stuttgart, Nürnberg, Hannover oder Hamburg, werden von Turkish Airlines direkt bedient. Der Flug von Berlin nach Istanbul dauert drei Stunden und nicht wie bei Lufthansa mit Umsteigen über fünf. Dreimal täglich heben die Maschinen ab – stets gut gefüllt.

LUFTFAHRT

Auf dem Höhenflug

Seite 3/3: Arbeitsniederlegungen sind in der konservativen Türkei eine Rarität

»Die Beschäftigtenstruktur ist hervorragend«, schwärmt Vorstandschef Kotil. »Früher hatten wir 900 Passagiere pro Beschäftigten, heute sind es über 2.000. Wir sind sehr effizient geworden.« Zum Vergleich: Die Lufthansa transportiert pro Jahr 778 Passagiere je Beschäftigten. Turkish Airlines kann also günstiger arbeiten. Anders als bei Lufthansa verteidigt niemand alte Privilegien, die Arbeitsverträge laufen kürzer, und die Löhne des Bodenpersonals schätzen Unternehmensberater um mindestens 20 Prozent geringer ein. Ein teures Senioritätsprinzip, das alten Piloten – wie im Lufthansa-Tarifvertrag festgeschrieben – kräftige Lohnzuschläge sichert, gibt es genauso wenig wie Streiks. Arbeitsniederlegungen sind in der konservativen Türkei mit ihrem

unternehmerfreundlichen Recht eine Rarität.

»Die Lufthansa muss sich langsam entscheiden, wie sie mit Turkish Airlines umgeht«, sagt Luftfahrt-Professor Taneja. Die Deutschen hätten sich zu sehr auf die Rivalität mit Emirates konzentriert und dabei die Macht am Bosphorus unterschätzt. Das mag auch an einigen verheerenden Zwischenfällen mit weiß-roten Turkish-Airlines-Fliegern liegen: Mal touchierte das Triebwerk einer A340 die Landebahn in Brüssel, in Amsterdam starben vor wenigen Jahren neun Menschen nach dem Absturz einer Boeing 737-800. In einer Rangliste des Unfalluntersuchungsbüros JACDEC belegte Turkish Airlines in der Sicherheit zuletzt Rang 53 von 60.

ANZEIGE

Wenn es eine Schwachstelle gibt bei Turkish Airlines, sitzt sie vorn im Flugzeug. Oft steuern altgediente Militärs die Maschinen, die sich – so erzählt es ein früherer Pilot – im Cockpit stur und eigensinnig zeigen. Der Unternehmenschef spielt das nicht einmal herunter. »Für jeden im Unternehmen hat Sicherheit absolute Priorität«, sagt Kotil. Er weiß, dass Turkish Airlines nur unfallfrei in der Lufthansa-Liga mitspielen kann. Deshalb würden neue Piloten mittlerweile vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt zertifiziert. Mit deutschen Standards will Turkish Airlines endgültig zur Lufthansa aufschließen.

Und wie reagiert der deutsche Konzern darauf? Noch umgarnen die Deutschen Turkish Airlines. Gemeinsam betreiben beide Unternehmen sogar eine Fluglinie: Die Chartergesellschaft Sun Express bringt Millionen Touristen Jahr für Jahr an die Strände des Mittelmeers. Das Kalkül der Lufthansa könnte in etwa so aussehen: Mit Turkish Airlines als Partner in der Luftfahrtallianz Star Alliance bauen die Europäer ein Bollwerk gegen die Macht der Fluglinien vom Golf auf. Doch mit jeder neuen Verbindung wird Turkish Airlines attraktiver, etwa für die Vielflieger unter den Lufthansa-Kunden, die ihre Bonusmeilen auch mit Turkish Airlines sammeln können.

Die enge Kooperation schmeckt längst nicht jedem, doch selbst wer sich im Herzen für einen echten Lufthansaer hält, geht bisweilen fremd. In der exklusiven Lufthansa-First-Class-Lounge in New York oder Frankfurt servieren die Caterer von Do & Co das Essen. Die Tochterfirma von Turkish Airlines hat die der Lufthansa ausgestochen – und liefert das Essen für die Premiumkunden.