

HAYDARPAŞA MAHALLESİ

Ein urbanes Nachbarschaftsnetzwerk und
seine räumliche Hierarchie zwischen öffentlich und privat

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades eines
Diplom-Ingenieurs

Studienrichtung: Architektur

Autor: Stephan Brugger

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer: Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Hans Gangoly
Institut für Gebäudelehre

Mai 2012

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am 8. Mai 2012

.....
(Unterschrift)

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

8th of May, 2012

.....
(signature)

Teşekkürler ...

Ich danke meiner Familie und besonders meiner Mutter Helga Brugger für die Unterstützung und den Rückhalt während meiner Studienzzeit.

Eva Hierzer danke ich für die unterstützende Kritik während der gesamten Arbeit und vor allem für die unterstützende Hilfe in den letzten Wochen, Tagen und Stunden.

Ein herzlicher Dank geht an Hans Gangoly der mich in meinen Diplomwünschen von Beginn an begleitet und unterstützt hat und mir die Kontakte nach Istanbul geschaffen hat.

Seda Tönük und Pinar Arabanoğlu von der Yıldız Technical University in Istanbul danke ich für die Unterstützung vor Ort und die Versorgung mit Planmaterial.

Des Weiteren danke ich dem Auswanderer Christian Pichlkastner und meinen Istanbuler WG-Kollegen Kaanhan Argüt, David Campos, Gardiner Kelly Jackson und Oğut Tural.

Für die Unterstützende Hilfe an der Diplomarbeit danke ich besonders Robert Günther, Katharina Ofner, Georg Pichler, Michael Pletz, Johannes Schlattau, Gernot Schilcher, Kerstin Stramer, Dominik Troppan, Marion Winkler und Renate Ziegler.

Last but not Least entschuldige ich mich bei Marianne Hierzer und Ruth Rieger für meine enormen Unkenntnisse in der deutscher Rechtschreibung und bedanke mich herzlich für die Korrekturen.

Und zu guter Letzt danke ich noch allen Mitgliedern und ehemaligen Mitgliedern des AZ foenfrisur.

DANKE.



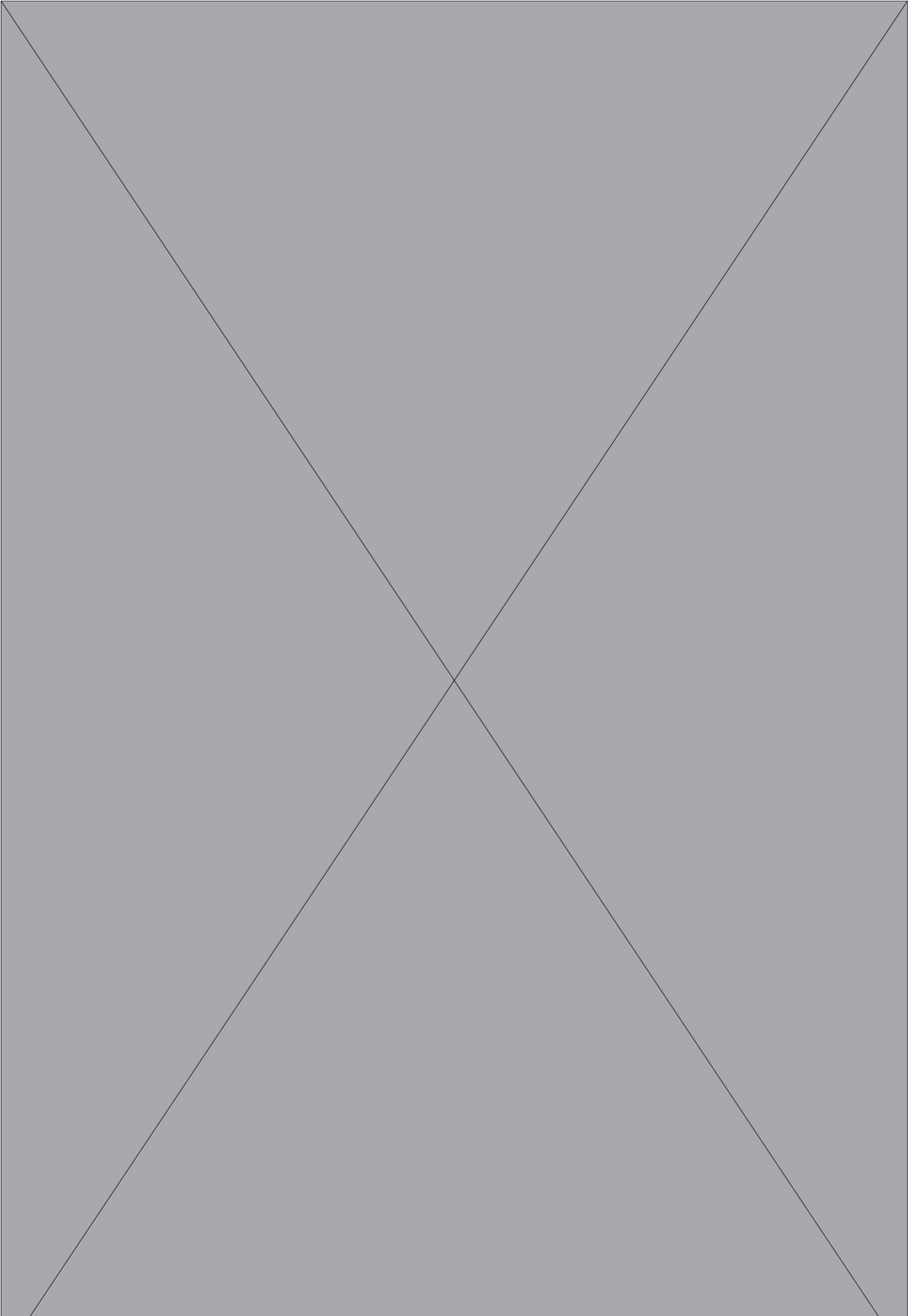
Inhalt

Inhalt

I	EINLEITUNG	13
II	MAPPING ISTANBUL	
II.I.	ISTANBUL GLOBAL	21
II.II.	ISTANBUL NATIONAL	25
II.III.	ISTANBUL LOKAL	26
III	DISKURSE	
III.I.	VON DER TRADITION ZUR MODERNE	41
	Die osmanische Modernisierung	43
	Republikgründung und radikale Modernisierung	46
	Fortsetzung der radikalen Modernisierung nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges	49
	Postnationale Entwicklung	53
III.II.	GLOBAL VERSUS LOKAL	60
	Der Einfluss globaler Transformationen auf die lokale Dynamik in Istanbul	
	Global versus Lokal oder Konsumraum versus öffentlicher Raum	61
	Global versus Lokal oder Tradition trifft auf 'Urban Renewal'	64
	Global versus Lokal – oder doch nicht?	66
III.III.	SELBSTORGANISATION INSTANBUL. VON DER ALLTÄGLICHEN STADTRAUMGESTALTUNG	72
	Selbstorganisation als Potenzial in der Stadtplanung: Am Beispiel Istanbuls Nachbarschaften	
	Soziales Leben innerhalb der Mahalle	74
	Die Gecekondu Problematik: Von der vernetzten Nachbarschaft in die Isolation der Vorstadt	77
	Soziourbane Folgen, der Urbanen Transformation in Istanbul	80
	Nachbarschaft als Grundlage für sozial nachhaltige Systeme	83
III.IV.	IM ZWISPALT ZWISCHEN ÖFFENTLICH UND PRIVAT	88
	Öffentlich und privat genutzte Räume in Istanbul	
	Das Potenzial unprogrammierter Räume	92
	Entwicklung einer konzeptionellen Dichotomie	95
	Conclusio	98

IV	HAYDARPAŞA	
IV.I.	VERORTUNG	103
IV.II.	ANALYSE	121
	Haydarpaşa: Das Projektgebiet	122
	Rund um das Projektgebiet	126
	Barrieren und Grenzen	134
	Zugänge und Filter	136
	Vernetzung der Umgebung	138
	Resümee	139
	Strukturstudie	140
IV.III.	POTENZIALE	142
V	HAYDARPAŞA MAHALLESİ	
V.I.	STÄDTEBAULICHES KONZEPT	147
	Zonierung und Durchwegung	
	Grundbebauungstypus	152
	Grundbebauungstypus für Haydarpaşa Mahallesi	160
	Formfindung Grundbebauungstypus	162
V.II.	STÄDTEBAULICHER ENTWURF	164
	Entwurfszielsetzung	
	Volumenentwicklung	172
	Entwurf: Städtebau	178
V.III.	HAYDARPAŞA MAHALLESİ	202
	Flächenschlüssel	204
	Entwurf: Mahalle	208
	Wohnungstypologien	222
VI	QUELLENVERZEICHNIS	
	Anhang	250
	Literaturverzeichnis	261
	Abbildungsverzeichnis	265

Einleitung



Einleitung

Ruhr Kulturmetropole 2010 - eine Reise ins Ruhrgebiet im Sommer 2010 war der Ausgangspunkt für die Themensuche zu meiner Diplomarbeit. Die Industrierouten der Region führten mich durch größere und kleinere ehemalige Industrieareale, die zum Teil in Zentrumsnähe oder in abgelegeneren Gebieten zu finden waren. In den bewucherten Zwischenräumen der Brachen wirkten die aufgelassenen Hochöfen und Kokereien wie gigantische Skulpturen. Die Mischung aus den Relikten der Schwerindustrie und den neu adaptierten Nutzungen, wie beispielsweise Tauchbecken, Freiluftkino, Badecontainer, Kletterwand oder Spielplatz, schaffen eine einzigartige Kulisse. Die Art und Weise, wie mit dem oft nur schwer reprogrammierbaren Bestand und dem daraus resultierenden Ruinencharakter der Anlage umgegangen wird, hat mich zu dieser hier vorliegenden Arbeit inspiriert.

Istanbul Kulturmetropole 2010 - noch im selben Jahr führte mich die Suche nach einer geeigneten Kulisse für solch eine Transformation an den Rand der mitteleuropäischen Kultur. Bei einem zweimonatigen Aufenthalt in der Metropole Istanbul wanderte ich vor allem entlang des Bosphorusufers und des Goldenen Horns, hielt Ausschau nach Industrieruinen und Brachen mit dem Potential für eine eben solche Transformation. Schlussendlich fand ich diese direkt vor meiner Haustür im Stadtteil Kadıköy.

Nach einem Monat der Suche und den unterschiedlichsten Routen durch die Stadt war es die Fahrt mit der Schiffsfähre, die mich täglich am Hafen von Haydarpaşa vorbeiführte. Die in diesem Areal situierten

Getreidespeicher, besonders aber der angrenzende Bahnhof, stellen besondere Landmarks der Stadt dar. Der Charakter dieses brach liegenden Areals hatte mein Interesse geweckt und ich beschloss erste Recherchen diesbezüglich anzustellen. Durch Gespräche mit meiner Diplombetreuerin in Istanbul Seda Tönük und durch Recherchen in Diplomarbeiten und Dissertationen, welche sich mit diesem Gebiet rund um die beiden Getreidesilos befassten, stellte sich heraus, dass es sich um ein Industrieareal der Stadt Istanbul handelt, welches früher oder später dem Verfall preisgegeben wird. Bei der Feldrecherche und der Begehung des Gebietes musste ich jedoch feststellen, dass es äußerst schwierig ist an die beiden Betonsilos heranzukommen. Das umliegende Areal entzieht sich dem menschlichen Maßstab. Die breiten Verkehrsadern bewegen sich zwischen umzäunten und ummauerten Arealen, die durch große Solitäre geprägt sind. Um Zugang ins Innere zu bekommen und mehr über ihre Nutzungen zu erfahren bedurfte es großer Überzeugungskraft gegenüber dem Portier, doch meist half auch diese nichts. Am nächsten kam ich ihnen mit der Fähre nach Beşiktaş, die direkt am Hafenaerial vorbeifährt. Mit dieser Erkenntnis begann ich bewusst beziehungsweise auch unbewusst das Areal immer mehr als ein zusammenhängendes Stück zu betrachten.

Die Auseinandersetzung mit dem gesamten Bezirk Haydarpaşa und seiner direkten Umgebung, in der auch meine eigene Behausung lag, brachte mich schlussendlich weg von einer Transformation auf

Objektebene und führte mich hin zu einer städtebaulichen Auseinandersetzung mit dem Gebiet und dem Stadtteil Kadıköy.

Während meines Aufenthalts kam es zu einem Brand des historischen Bahnhofes im November 2010, welcher Teil des Projektgebietes ist. Dieser erweckte das öffentliche Interesse am Areal, welches mir im Weiteren den Zugang zu Material und Information über das Gebiet erleichterte.

Bei einer Demonstration zum Erhalt des Bahnhofgebäudes wurden die undurchsichtigen Planungen und Entscheidungen der staatlichen Eisenbahngesellschaft bezüglich der zukünftigen Entwicklung des Areals kritisiert. All diese Umstände führten zu einer Diskussion über eine mögliche Nachnutzung des geschichtsträchtigen Gebäudes und über etwaige Privatisierungsversuche des Küstenabschnittes.

Im Anschluss an die Diskussion über das Gebiet kam ich zu dem Entschluss, das gesamte Planungsgebiet in einem städtebaulichen Entwurf zu behandeln und nicht, wie zuvor angedacht, ein einzelnes Objekt innerhalb des Ensembles zu bearbeiten.

Den weiteren Aufenthalt nutzte ich vorwiegend für einen Dérive¹. Neben dem komplexen, heterogenen Stadtgefüge, der durchmischten Bebauungsstruktur und den wechselnden architektonischen Stilen (von osmanisch, byzantinisch, Art Deco über

modern, zeitgenössisch bis hin zu neo-Osmanischen Stilen und Interpretationen) ließ ich vor allem auch das Treiben im öffentlichen Raum auf mich wirken. Seien es nun die Märkte, die Gassen, der Verkehr oder die Fahrten über den Bosphorus.

Der Konflikt um die Aneignung von öffentlichem Raum scheint hier andere Wurzeln zu besitzen als im mitteleuropäischen Raum. Ebenso oder gerade deswegen wird auch der Verlust von öffentlichen Räumen gerade hier deutlich.

Die Grenze zwischen Arm und Reich, Modern und Traditionell oder Öffentlich und Privat wird oft hart gezogen. Gated Communities, Shoppingcenter, Themen orientierte Freizeit- und Vergnügungsorte nehmen öffentliche Räume zunehmend ein und schaffen durch private Sicherheitsfirmen kontrollierte Konsumorte. Diese Orte filtern bzw. schließen unterschiedliche Bevölkerungsgruppen aus. Die Aneignung von öffentlichem Raum wird dadurch unterbunden und durch Konsum ersetzt.

Überwachte Orte rechtfertigen sich dabei oft durch die Angst vor Kriminalität und Bedürfnis nach Sicherheit. Doch woran liegt es, dass gerade konsum- und tourismusorientierte Orte oder Luxuswohnquartiere in Zentrumsnähe, wie beispielsweise der İstiklal Caddesi, dieses erhöhten Sicherheitsaufkommen brauchen, aber Wohnquartiere in vorwiegend ärmeren innerstädtischen

¹ Ein Dérive beschreibt die ungeplante Reise durch eine zumeist urbane Landschaft bei der man unbewusst auf die subtilen Konturen der umgebenden Architektur und Geographie aufmerksam wird um letztendlich eine völlig neuartige authentische Erfahrung zu machen. in: <http://en.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9rive>, Zugriff: 5.5.2012

Regionen der Stadt, wie beispielsweise im Bezirk Süleymaniye, keinen Bedarf dafür zeigen?

Die Straßen sind weder ungepflegt noch verschließen sich die Bewohner in ihren Häusern – das Gegenteil ist der Fall. Die Straße wird als erweiterter Wohnraum, sei es für häusliche Tätigkeiten, zur Kommunikation oder in der Freizeit, genutzt. Mit der Hierarchie der Gassen ändert sich auch der Eindruck des öffentlichen Raumes. Die Grenze zwischen den Begrifflichkeiten „öffentlich“ und „privat“ verschwimmt dabei. Ähnlich den Modellen der islamischen Stadt oder der osmanischen Mahalle wird der „öffentliche Raum“ angeeignet und verhandelt. Die Begrifflichkeiten „öffentlich“ und „privat“ müssen dabei hinterfragt werden.

Eine ähnliche Beobachtung von nachbarschaftlicher Selbstorganisation findet man in sogenannten Gecekonu-Gebieten. Gut organisierte und in den urbanen Raum integrierte Nachbarschaften schützen sich zudem besser vor urbaner Transformation und Umsiedelung als schlecht organisierte Nachbarschaften, da sie schneller und gezielter ihre Interessen vertreten können.

Diese Beobachtung von nachbarschaftlichem Interesse stelle ich auch vermehrt in meinem eigenen Wohnviertel Rasimpaşa Mahallesi fest, welches vorwiegend von der besser verdienenden Mittelschicht bewohnt wird. Die Leute im Viertel kennen einander. So wurde unsere Studenten-WG regelmäßig mit Möbeln, Vorhängen oder Tischdecken aber auch Köstlichkeiten von anderen Bewohnern auch aus der Gasse versorgt. Der Bäcker, der Gemüse- und Obsthändler und der Nahversorger um die Ecke kennen ihre

Kunden oft persönlich. So kommt es auch vor, dass sich, je öfter man als Ausländer einkauft, der Preis dabei immer mehr jenem der ansässigen Bevölkerung angleicht.

Auch die Aneignung des öffentlichen Raums geschieht hier (allerdings vorwiegend) durch kommerzielle, informelle Nutzungen, wie beispielsweise selbst organisierte Parkplätze in Baulücken oder Innenhöfen oder durch das Sammeln und den Verkauf von Altwaren.

Während die Versorgung in Siedlungsgebieten mittels zentralen Shoppingmalls geregelt wird, werden große Teile der Stadt dezentral über den Einzelhandel versorgt, wobei sich hier oft einzelne fachspezifische Händler zu Clustern gruppieren, um somit den Kunden Preisvergleiche zu ermöglichen. Diese Art der Versorgung findet vor allem in Wohnquartieren und nicht an den Hauptverkehrsadern statt. Formelle und informelle Versorgung der Quartiere gehen fließend ineinander über. Sie sind oft schwer voneinander trennbar. Etablieren sich informelle Systeme in der Stadt, werden diese ausgebaut und zu ständigen Einrichtungen, wie beispielsweise das Minibussystem, das große Lücken im öffentlichen Verkehr füllt.

Der Verkehr an den Haupt- und Nebenachsen kommt regelmäßig mehrmals am Tag zum völligen Stillstand. Das mäßig ausgebaute, öffentliche Verkehrsnetz würde ohne informelle Bus- und Fährunternehmen gar nicht funktionieren. So kommt es, dass ca. 45% aller Istanbuler den Weg zur Arbeit zu Fuß beschreiten.

Diese Arbeit versucht die folgenden Fragestellungen zu beantworten:

Kann das Modell der Selbstorganisation und das von urbanen Nachbarschaften auf eine Quartiersentwicklung angewandt werden und somit eine Alternative zu Gated Communities bieten? Wenn ja, was muss diese Architektur dafür leisten?

Funktionieren Selbstorganisation und urbane Nachbarschaften unabhängig von ihrer sozialen Schicht oder ist dies ein Phänomen der ärmeren Bevölkerungsgruppen?

Bei der Auseinandersetzung mit der Quartiersentwicklung stellen sich vor allem die Fragen: Wer sind die Nutzer? Ist sie für eine bestimmte soziale Schicht oder gibt es soziale Durchmischung? Wenn ja, wie sieht diese aus?

Kann das Modell der dezentralen Versorgung in einer gesamtheitlichen Quartiersentwicklung funktionieren? Wie sinnvoll ist eine autarke Versorgung und ist diese überhaupt notwendig?

Der öffentliche Raum wird vorwiegend durch seine Erdgeschoßnutzungen definiert. Doch inwieweit ist es sinnvoll, diese zu planen und inwiefern können informelle Nutzungen im öffentlichen Raum die Erdgeschoßzonen mitbestimmen? Wie können Erdgeschoßzonen funktionieren, die informelle Nutzungen (kommerziell und nicht kommerziell) zulassen und unterstützen?

Inwiefern kann durch die Öffnung des Areals rund um Haydarpaşa die Verkehrssituation verbessert werden? Kann hier ein Modell der „Auto freien Stadt“, wie es bereits in Teilen von Moda funktioniert, ebenso angewandt werden? Kann im Falle dieser „Auto freien Stadt“ auf ein herkömmliches orthogonales Verkehrsraaster verzichtet werden, um damit eine verbesserte Durchlässigkeit des Quartiers zu gewährleisten? Was bedeutet die Aufgabe eines herkömmlichen Straßenraumes in Bezug auf die Hierarchisierung des öffentlichen Raumes?

Schlussendlich stellt sich die Frage nach einer strukturellen Lösung, einer Lösung, die sich der oben genannten Fragestellungen bestmöglich annimmt, indem sie diese miteinbezieht. Wie kann also eine solche städtebauliche Lösung aussehen, die eine öffentliche Durchlässigkeit ermöglicht, einer punktuellen oder raumbildenden Siedlungsstruktur ähnelt, aber dennoch urbane Räume mit ihrer Hierarchisierung zwischen „öffentlich“ und „privat“ ausbildet? Des Weiteren sollte sie selbstständig zwischen unterschiedlichen urbanen Mustern agieren und gleichzeitig auf diese Bezug nehmen.

Auf den Fragestellungen aufbauend, gliedert sich die Arbeit in 4 Teile: Die Kapitel MAPPING ISTANBUL und DISKURSE stellen eine grundlegende, theoretische Auseinandersetzung mit der Metropolregion Istanbul dar, während die Kapitel „Haydarpaşa“ und „Haydarpaşa Mahallesi“ konkret auf die Fragestellungen eingehen und diese zu beantworten versuchen. Das

Buch behandelt die Fragesellungen dabei in unterschiedlichen Maßstabsebenen (XXL, XL, L, M, S, XS).

Das Kapitel MAPPING ISTANBUL, das Bezug auf die gleichnamige Publikation vom Istanbuler Architekturbüro Superpool nimmt, gibt einen objektiven Überblick über die Metropolregion. Dabei werden zunächst im XXL Maßstab Metropolen im direkten Vergleich dargestellt. Im XL Maßstab werden auf Landesebene die aus dem West-Ost-Gefälle resultierenden Probleme, wie Binnenmigration nach Istanbul, thematisiert. Der Maßstab L behandelt die Metropolregion selbst und zeigt ausgewählte Umfrageergebnisse der Urban Age Studie, die die Probleme und Wünsche der Bevölkerung konkretisieren. Geographische, politische und demographische Mappings geben einen Überblick über Wachstum, Ressourcen und Bevölkerungsverteilung aber auch über Bevölkerungsdichte und Segregation.

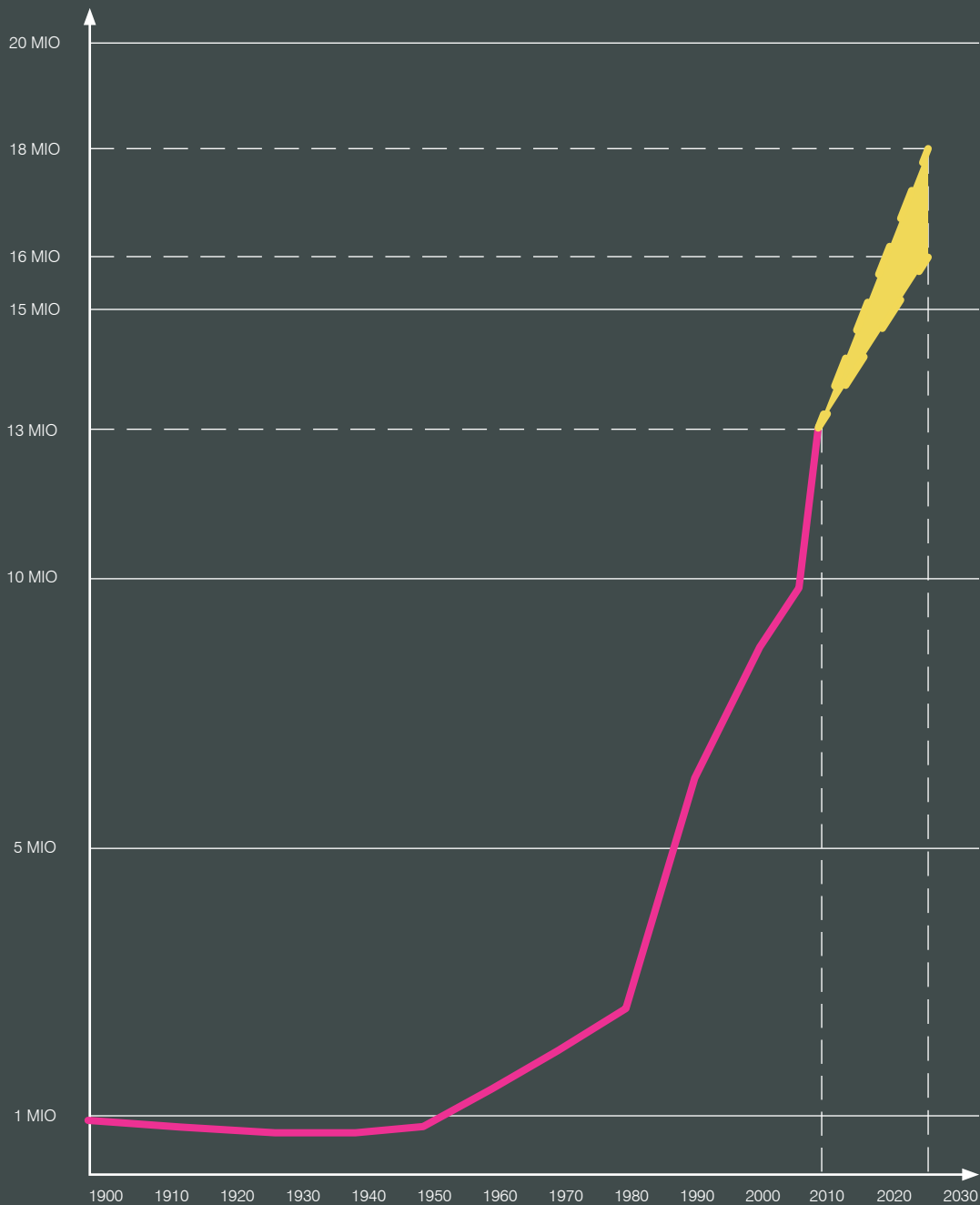
Im darauffolgenden Kapitel DISKURSE wird vertieft auf soziologische, historische, politische und städtebauliche Themen Istanbul betreffend eingegangen. Dabei beziehe ich mich auf Texte von vorwiegend türkischen Historikern, Soziologen und Architekten. Neben der historischen Auseinandersetzung der Modernisierung der Türkei werden Begriffspaare wie „global“ und „lokal“ oder „öffentlich“ und „privat“ im Istanbuler Kontext untersucht, sowie nachbarschaftliche Selbstorganisation und informelle Nutzungen im öffentlichen Raum hinterfragt.

Das Kapitel HAYDARPAŞA (M) bezieht sich auf das konkrete Projektgebiet und seine direkte Umgebung. Es setzt sich mit dem Maßstab und der Größe des Gebietes auseinander und bietet damit die Grundlage für die Erhebung der Potentiale für dieses Areal. Die Analysen basieren dabei auf eigenen Erfahrungen und Feldforschungen vor Ort, aber auch auf der Auswertung von Luftaufnahmen, Satellitenbildern sowie Kartenmaterial, welches von der Istanbuler Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt wird.

Im letzten Teil HAYDARPAŞA MAHALLESI werden die gesammelten Informationen und Analysen sowie die erarbeiteten Potentiale zusammengeführt und münden in einem konkreten Entwurf für eine Entwicklungsstudie des gesamten Hafen- und Bahnhofareals sowie dem Intercity Bus-Terminal von Harem. Dabei wird der Industriebestand des Areals in den Entwurf miteinbezogen. Des Weiteren wird genauer auf eine Quartierentwicklung im hinteren Bahnhofsbereich eingegangen. Der Maßstab geht von der städtebaulichen Ebene (M) über einen architektonischen Entwurf (S), bis hin zu detaillierten, architektonischen Entscheidungen (XS).

Mapping

Istanbul^{XXL, XL, L}



Laut der letzten Volkszählung vom 31. Dezember 2010 beträgt die offizielle Einwohnerzahl der Metropole Istanbul 13.120.596 EW. Die exakte Zahl ist auf Grund der vielen illegalen Bewohner wohl nicht feststellbar in der Literatur schwankt dieser Wert daher zwischen 12 und 15 Mio. Einwohnern.

Analysen der natürlichen Ressourcen der Metropolregion besagen, dass ein Anstieg der Bevölkerung auf 16-17 Mio., beim derzeitigen Nachhaltigkeitsrahmenkonzept zu erheblichen Versorgungsproblemen aus den sogenannten "lebenserhaltenden Systemen" führen würde. Daher sollte die Bevölkerungszahl der Metropolregion nicht mehr als 15-16 Mio. betragen, da ansonsten das ökonomische und ökologische Gleichgewicht ins Schwanken gerät. Laut dem für die Raumplanung von Istanbul angewandten Macro-form Modell wird diese Bevölkerungszahl voraussichtlich 2020 erreicht werden.²

Abb. 2: Wachstum der Metropole und Vorhersage laut IMP

² Vgl. Istanbul Masterplan Summary 2007, 82f.

Istanbul global

Istanbul aus einer globalen Perspektive: Städte sind der immer stärker werdenden Globalisierung immer in einem weltweiten Netzwerk miteinander verbunden. Zu manchen Städten ist diese Verbindung dabei stärker als zu anderen. Es handelt sich dabei vorwiegend um eine virtuelle Vernetzung, die beispielsweise auf internationalen, wirtschaftlichen oder auch privaten Kontakten basiert.³

Diese Vernetzungen sind komplex. Die Untersuchung von durchaus physisch globalen Verbindungen, nämlich der Beobachtung von internationalen Flugverbindungen lässt jedoch eine klare Tendenz und Orientierung erkennen. Die Vernetzung vor allem mit die Euro-Zone sticht deutlich hervor, besonders aber nach Deutschland, nicht zuletzt aufgrund einer seit langem bestehenden wirtschaftlichen Zusammenarbeit und des Einflusses den Deutschland im Modernisierungsprozess der Türkei auf diese ausübte. Neben den Verbindungen in den Westen zeigt die Grafik auch Verbindungen in den Nahen Osten sowie nach Südost-Asien und Russland. Letztere vor allem auch seit dem Fall der UDSSR, der die wirtschaftlichen Verbindungen in den Schwarzmeerraum forcierte. Die taktisch günstige geographische Lage der Metropole öffnet mit dem Bosphorus als einzige Verbindung zwischen Schwarzem und Marmara-Meer einen für die Stadt lukrativen Wirtschaftszweig. Hunderte russische chinesische u.a. Fracht- und Tankschiffe steuern täglich die Meerengen an. Neben den wirtschaftlichen Faktoren

müssen dabei auch ökologische Nebenwirkungen beachtet werden. Ein mögliches Tankerunglück könnte der Metropole und ihrem Ökosystem enormen Schaden zuführen.

Durch den Vergleich mit anderen, teilweise persönlich bekannten aber auch unbekannteren Metropolregionen soll ein Gespür, welches über die abstrakte Summe einer Bevölkerungszahl hinausgeht, für die Region vermittelt werden. Bevölkerungsdichte, Einwohnerzahl und urbaner Fußabdruck werden hier als Vergleichsparameter herangezogen. Die Grafik zeigt im direkten Vergleich der Städte, dass Istanbul im internationalen Vergleich nicht die einwohnerreichste oder gar eine der größten Städte ist, jedoch bezogen auf ihren urbanen Flächenverbrauch über eine vergleichsweise hohe Einwohnerdichte verfügt. Vergleicht man Istanbul beispielsweise mit Berlin oder Paris zeigt die Grafik, dass bezogen auf den Flächenverbrauch sich die drei Städte ähneln, wobei Paris, dabei einen etwas größeren und Berlin einen etwas kleineren Fußabdruck hinterlässt. Bezogen auf die Einwohnerzahl lässt sich ablesen, dass Berlin und Paris über eine ähnliche Bewohnerdichte verfügen, wobei Paris bezogen auf seine Fläche mehr Einwohner aufweist. Istanbul hingegen weist im Verhältnis zu Berlin ca. eine 4 bis 5mal so hohe Einwohnerzahl auf. Dies macht Istanbul nicht nur zur bevölkerungsreichsten sondern auch zur vergleichsweise dichtesten Stadt Europas.

³ Vgl. Derviş/Meriç 2009, 16.



London Berlin
Paris

New York

Mexico City

Sao Paulo

Buenos Aires




-  Bevölkerungsdichte
-  Einwohnerzahl (Metropolregion)
-  Urbaner Fußabdruck

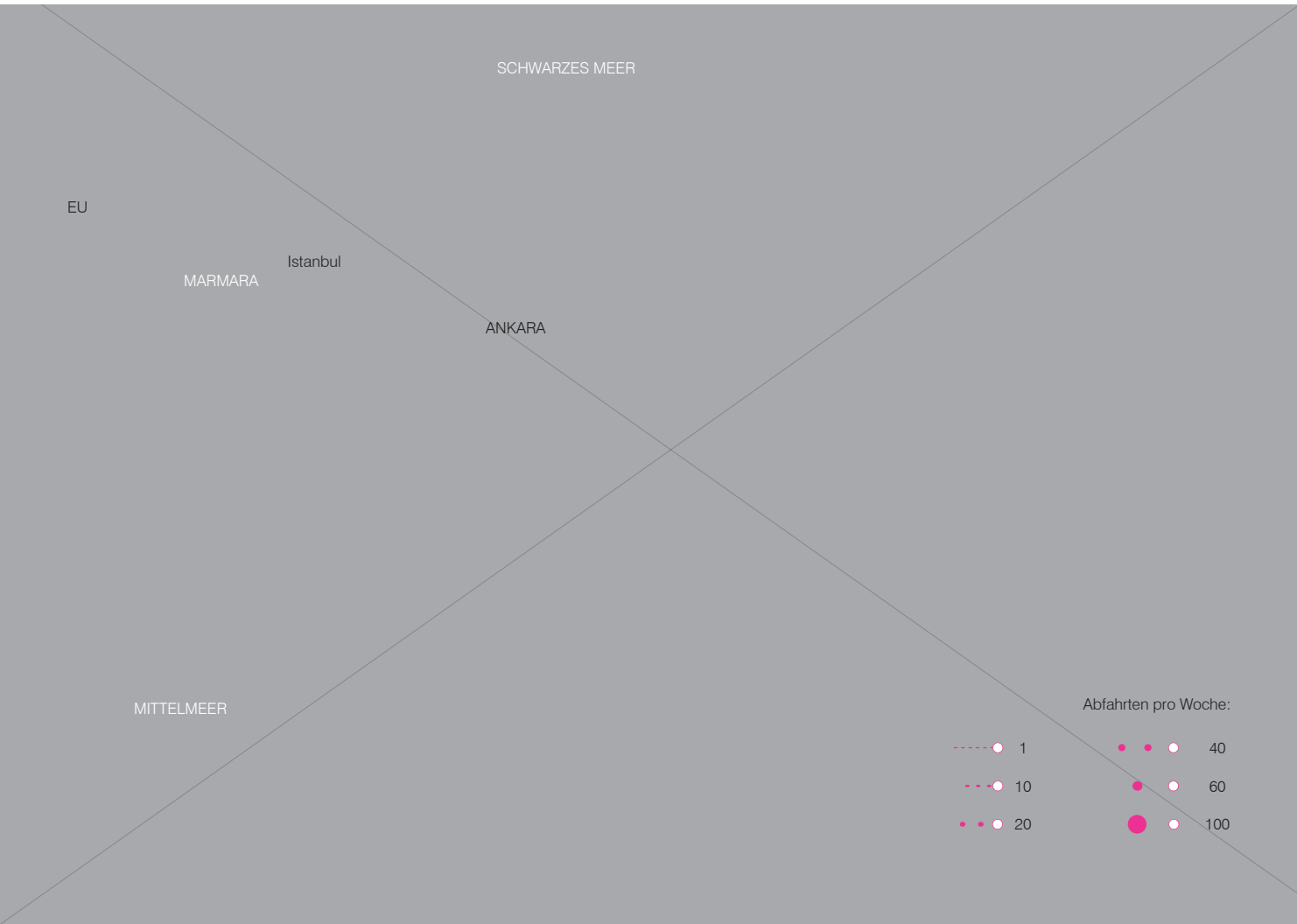
Abb. 3: Einwohnerzahl, Bevölkerungsdichte und Flächenverbrauch verschiedener Metropolen im Vergleich

MEGACITIES IM VERGLEICH



Abflüge pro Woche:





Istanbul national

Auf einer nationalen Ebene betrachtet übernimmt Istanbul eine Sonderrolle in der Türkei. Als Bindeglied zwischen zwei Kontinenten Europa und Asien und zwischen Ost und West war Istanbul immer schon eine kosmopolitische Stadt, eine Weltstadt. Diese Weltstadt verliert zu Beginn des 20. Jhds. durch nationale Strömungen diese kosmopolitische Haltung und damit ihre internationale Rolle.

Tief in der Zentraltürkei liegt seit 1923 das neue politische Machtzentrum der Türkei. Die kleine unbedeutende Stadt Ankara bietet genügend Potential, um ein geordnetes modernes Weltbild zu etablieren, ein Potential, das das multikulturelle Istanbul nur schwer zeigt. Und gerade darin liegt das Potential der Metropole am Bosphorus. In ihrer Unberechenbarkeit lässt sie Freiheiten offen, die sie zu einem internationalen aber vor allem auch zu einem nationalen Magneten macht. Gerade diese Eigenschaft aber auch ihre wirtschaftlich gute zentrale Lage am Bosphorus macht Istanbul in gewisser Weise unabhängig und politisch interessant. Bei einer Bevölkerungszahl von 75 Mio. in der Türkei leben ca. 13 bis 15 Mio. Menschen allein in der Metropolregion Istanbul, das bedeutet also ca. 20% der gesamten türkischen Bevölkerung.

Interessant ist allerdings, weshalb es zu einer solchen Bevölkerungsbewegung im eigenen Land kommt. Die Antwort dafür liegt in einer Binnenmigration aus den vorwiegend ruralen, kurdisch besetzten Gebieten im Osten der Türkei. Die nationale

Gesinnung in der Türkei führt zu ethnischen Ausgrenzungen in der türkischen Bevölkerung.

Bei der Betrachtung unterschiedlichster Mappings fällt vor allem eines auf, nämlich ein Gefälle von West nach Ost verlaufend, ein Gefälle von urban nach rural von reich nach arm, von hohem Bildungsniveau zu einem niederen etc. Neben politischen Gründen wie den ethnischen Verfolgungen spielen also auch soziale Aspekte wie Arbeit und Familie eine Rolle für die Landflucht. Istanbul bietet hierfür optimale Bedingungen, denn neben dem Großstadtcharakter mit seinen unbegrenzten Möglichkeiten bietet die Stadt seit Generationen Unterschlupf und Arbeit für Familien aus dem Osten der Türkei.

Politische Maßnahmen, um die Binnenmigration zu minimieren, bestehen unter anderem darin, Familien am Bahnhof ihrer Heimatstadt abzufangen und ihnen von den „verheerenden“ Chancen am Arbeitsmarkt in Istanbul zu berichten - mit wenig Erfolg.

Das folgende Mapping zeigt zwei von einander unabhängiger Aspekte, die dieses Gefälle erkennbar machen. Zum Ersten, einen Verlauf des Bildungsniveaus bezogen auf die einzelnen Provinzen der Türkei und zum anderen zeigt es nationale Intercity-Verbindungen von Istanbul ausgehend.

Abb. 4 (oben): Intercity Zugverbindungen von Istanbul abfahrend

Abb. 5 (unten): West-Ostgefälle in der Türkei, Gründe für die Landflucht

Hauptgrund für die Landflucht sind Armut und Krieg im Osten der Türkei.

Der Guerillakrieg zwischen der Türkei und den PKK-Einheiten fordert neben der Gefahr für Familien und der Zerstörung von Dörfern auch viele Freiheiten, die als nomadische Lebensgrundlage dienen, so wie etwa Ausgangssperren und vielerorts Weideverbote. Der Krieg führt auch zum wirtschaftlichen Erliegen der Region.

Istanbul lokal

Der nationale Zuzug führt innerhalb der Stadt zu Problemen. Die daraus resultierenden Probleme werden in erster Linie durch illegale Zersiedelung bedingt, durch Wohnungsnot und damit verbundene unkontrollierte Ausdehnung der Stadt generiert. Die Folgen sind insuffiziente Infrastruktur, Verlust ökologischer Ressourcen wie beispielsweise der Waldregionen im Norden und Überbevölkerung.

Die Metropolregion gliedert sich in 39 Verwaltungsbezirke, verwaltet von 39 Bürgermeistern (siehe Anhang 6) Die Stadt lässt sich am einfachsten über ihre 2 bzw. 3 Ringe neben einem historischen, der durch die ehemalige Stadtmauer begrenzt wird, beschreiben. Ausgehend vom historischen Zentrum auf der Halbinsel Sultanahmet in einem etwa 5, 10 bzw. 25 km Radius lässt sich die Stadt in Bereiche zwischen den Autobahnen gliedern. Die Verbindung der beiden Kontinente erfolgt derzeit mittels zweier Autobahnbrücken. Eine dritte ist in Planung und die Eisenbahnverbindung befindet sich derzeit im Bau.

ÖKOLOGIE VERSUS ÖKONOMIE

War die erste Brücke Teil einer notwendigen infrastrukturellen Gebietsaufschließung und ein symbolträchtiger Akt, so brachte die zweite Brücke eine enorme Ausdehnung Richtung Norden mit sich und bedroht somit die natürlichen Ressourcen der Region. Die zunehmende Zersiedelung, begünstigt durch die rasanten Wachstumsentwicklungen seit dem Bau der 2. Bosphorusbrücke, bedrohen vor allem die Grünräume im Norden sowie entlang der Schwarzmeerküste. Über die Folgen, die der Bau der dritten Brücke im Norden haben könnte, wird bereits heftig diskutiert und spekuliert. Die vermeintlichen ökonomischen Vorteile durch die Aufschließung neuer Industrie- und Wirtschaftsstandorte, die diese dritte Verbindung bringen würde, könnten ökologisch gesehen große Nachteile mit sich bringen. Die wichtigsten Industrie- und Wirtschaftszentren der Stadt reihen sich entlang der Ringe auf. Dabei rücken die Industriegebiete immer näher an die Trinkwasserreservate der Metropolregion heran und gefährden diese. Verbunden mit der dritten Brücke wird zudem ein ähnlicher Ausdehnungsprozess durch illegale Bebauungen in den Wäldern wie bei der zweiten Brücke erwartet.

Der Landnutzungsvergleich im Satellitenbild der NASA von 1975 und 2007 zeigt eindeutig die Ausweitung der bebauten Regionen und den Rückgang der Waldflächen (rot).

Abb. 6: Landuse Satellitenaufnahme der NASA von 1975 vor dem Bau der zweiten Bosphorus Brücke

Abb. 7: Landuse Satellitenaufnahme der NASA von 2011



Ein Umfrageergebnis aus der Publikation „Living in the Endless City“ zeigt diese Probleme aus einer subjektiven Sichtweise. Dabei wurden Personen angehalten, Auskunft über die für sie persönlich 2 oder 3 besten bzw. schlimmsten Punkte in ihren Städten zu geben. Dabei ergeben sich für Istanbul 3 Hauptbereiche:

SICHERHEIT

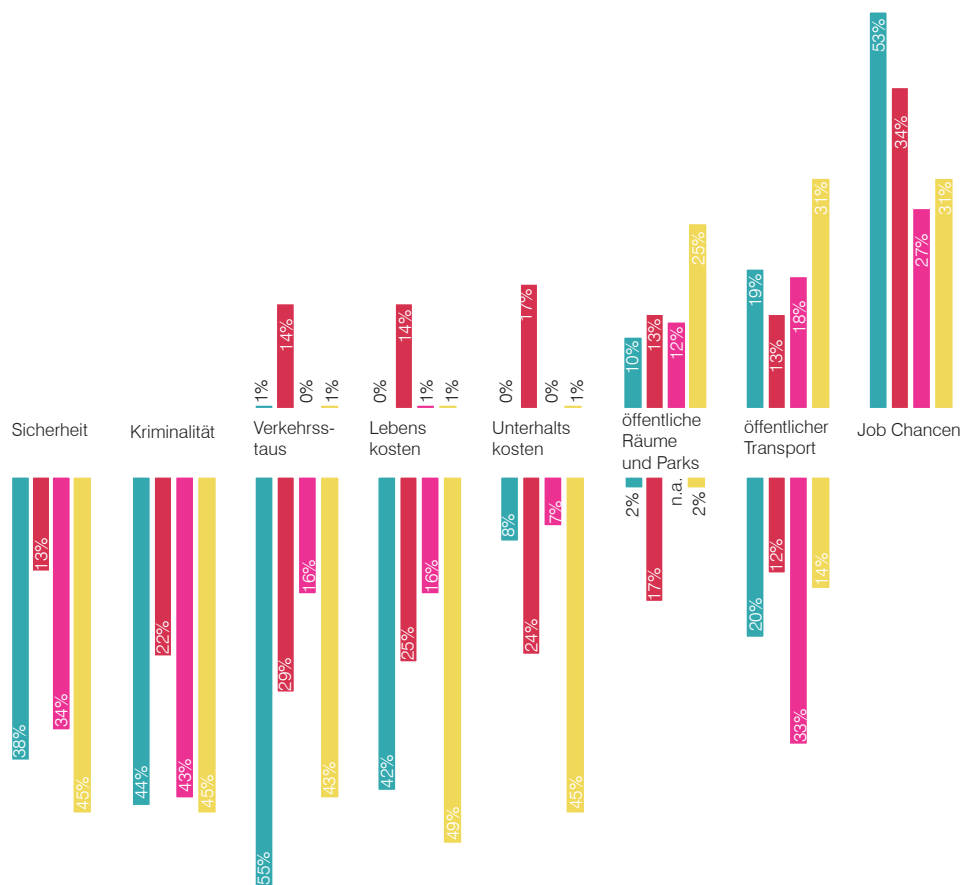
Bei meinem Aufenthalt in Istanbul wurde ich mehrmals angehalten, auf der Hut vor Taschendieben und anderen kriminellen Akteuren zu sein. Meine eigene Intuition ließ mich allerdings nicht mehr oder weniger ängstlich sein als in anderen europäischen Städten wie Berlin, Barcelona oder Paris. Auffallend ist die seit Ausbruch der Krise im Osten der Türkei Mitte der 90er Jahre vermehrte Angst vor terroristischen Anschlägen. Vorwiegend aus diesem Grund weist die Stadt über eine hohe Präsenz aus öffentlichen, militärischen und privaten Sicherheitsorganen auf, die sich in ihren weißen Plastikhütten verschanzen. Objektiv

betrachtet ist die Kriminalitätsrate in Istanbul vergleichsweise niedriger als in anderen europäischen Städten.

„[...] the EU Crime and Security Consortium, exposes however that 18% of people in Istanbul become victims of a crime as compared to 32% in London, 27% in Amsterdam, 26% in Belfast and Dublin, 24% in Copenhagen, 23% in New York and Stockholm, 20% in Brussels, 19% in Rome. While total public crimes were recorded as 148,165 in 2005 in Istanbul, there were 262,176 in Berlin, 1,015,121 in London, and 200,177 in Paris.“⁴

Trotz der Statistik ist Sicherheit und Kriminalität ein wichtiges Thema in Istanbul. Politisch motiviert oder nicht, die zunehmende Überwachung von öffentlichen Orten schränkt diese oft bezüglich ihrer Zugänglichkeit stark ein und fördert damit die Segregation. Dazu mehr im Kapitel „Diskurs, öffentlich und privat genutzte Räume“.

4 Istanbul Metropolitan Municipality 2008, o.s.



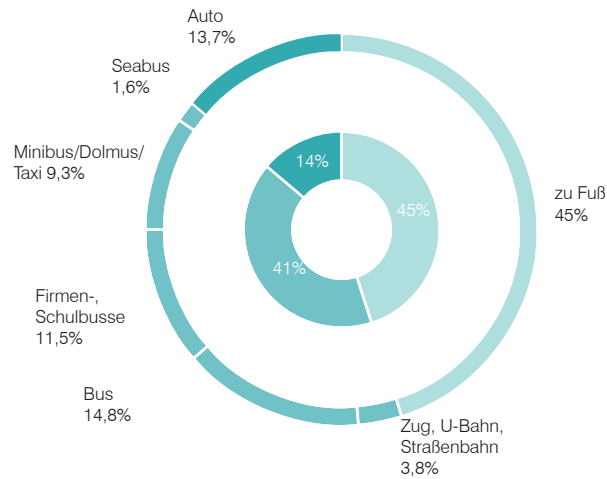
Welche 2 oder 3 Punkte finden Sie am besten an ihrer Stadt?

■ Istanbul
■ Mumbai
■ Sao Paulo
■ London

Abb. 8: ausgewählte Ergebnisse aus der Ipsos MORI Umfrage

Neben demographischen Daten der Mappings umfasst die Umfrage Aspekte in der Bevölkerung, die ansonsten nur schwer durch Beobachtung nachweisbar wären.

Abb. 9: Der Weg zur Arbeit



VERKEHR

Fehlende infrastrukturelle Investitionen führten in den vergangenen Jahrzehnten zu einem vorwiegend auf Individualverkehr ausgelegten Verkehrsnetzwerk. Das beinahe gänzliche Fehlen von Schienen unterstützten Massentransportmitteln resultierte in der Vergangenheit aus einer generellen Abneigung gegenüber Schienenverkehr, da dieser als „kommunistisch“ galt. Der Fokus wurde daher vorwiegend auf den Ausbau des Individualverkehrs gelegt. Die Nachrüstung der Stadt mittels eines U-Bahn-Systems gestaltet sich sehr kosten- und zeitintensiv. Trotz der üppigen Projektvielfalt in diesem Sektor kann man nicht von einer generellen Lösung sprechen. Hinzu kommt, dass die großen Verwaltungseinheiten gezielte infrastrukturelle Investitionen erschweren und oft wiederum Gelder in den Ausbau des Individualverkehrs fließen. Die komplexe Verwaltungsstruktur lässt Entscheidungen außerhalb des Einflussbereiches der Stadt zu und so kommt es unter anderem auch zum Bau von nicht genehmigten Autobahnen.⁵

Neben gut funktionierendem Fährverkehr basiert daher der Hauptanteil des öffentlichen Verkehrs auf privaten und öffentlichen Busverbindungen. Ein Großteil der Bevölkerung verlässt sich vorwiegend auf das Zufußgehen.

⁵ Vgl. Staud 2006, 82.

VERLUST DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

Zunehmend wird dem öffentlichen Raum seine Zugänglichkeit genommen. Sei es wie bereits erwähnt, aus dem Vorwand der Sicherheit heraus oder durch seine Kommerzialisierung. Auch durch legale und illegale Bautätigkeit geht stetig innerstädtischer, vorwiegend Grünraum verloren.

Egal ob Brache oder angelegter Park, beides steht als spekulativer Baugrund zur Verfügung. Ist der Spekulationswert erst einmal hoch genug, muss mit einer Bebauung des Freilandes auf die eine oder andere Weise gerechnet werden. Parks in Istanbul haben nicht wie beispielsweise der Berliner Tiergarten eine unantastbare, seit Jahrhunderten etablierte Grenze. Die Grenze verändert sich ständig, Parks entstehen und verschwinden wieder. Ähnlich verhält es sich dabei mit Uferzonen.

Ein gängiger Scherz im Istanbuler Stadtbauamt lautet daher ungefähr so:

Die einzigen Gebiete, die von Veränderung immun zu sein scheinen, sind Friedhöfe und Militärareale.⁶

Eine genauere Erörterung des Themas findet ebenfalls im Kapitel „Diskurs, öffentlich und privat genutzte Räume“ statt.

⁶ Vgl. Staud 2006, 92.

CATALCA
EW: 81.589
A: 1.502 KM²

ARNAVUTKÖY
EW: 141.634
A: 507 KM²

EYÜP
EW: 235.912
A: 242 KM²

SULTANGAZI
EW: 436.935
A: 36 KM²

BASAŞEHİR
EW: 183.750
A: 104 KM²

ESENLER
EW: 439.334
A: 52 KM²

GAZIOSMAN-PAŞA
EW: 752.389
A: K.A.

B.ÇEKMECE
EW: K.A.
A: K.A.

ESENYURT
EW: 395.216
A: 43 KM²

AVCILAR
EW: 233.749
A: 36 KM²

K.ÇEKMECE
EW: K.A.
A: K.A.

BAĞCILAR
EW: 558.435
A: K.A.

BAYRAM-PAŞA
EW: 246.006
A: 10 KM²

GÜNGÖREN
EW: 272.950
A: K.A.

FAT

EW: K.A.

A: K.A.

BAHÇELIEVLER
EW: 478.623
A: 17 KM²

ZEYTINBURNU
EW: 247.669
A: 12 KM²

BEYLİKDÜZÜ
EW: 186.789
A: 37 KM²

BAKIRKÖY
EW: 208.398
A: K.A. KM²

0 5 10 20km

Abb. 10: Die 39 Verwaltungsbezirke von Istanbul

VERWALTUNGSBEZIRKE VON ISTANBUL

SARIYER

EW: 242.543
A: 151 KM²

SILE

EW: 32.447
A: K.A.

BEYKOZ

EW: 210.832
A: 313 KM²

AYAZAĞA

EW: K.A.
A: K.A.

KAGITHANE

EW: 345.239
A: K.A.

BEŞİKTAŞ

EW: 190.813
A: K.A.

ÇEKMEKÖY

EW: 135.603
A: 148 KM²

SİSİLİ

EW: 270.274
A: 25 KM²

BEYOĞLU

EW: 231.900
A: K.A.

ÜSKÜDAR

EW: 495.118
A: 52 KM²

ÜMRANYE

EW: 650.855
A: 220 KM²

SANCAKTEPE

EW: 223.755
A: 65 KM²

FATİH

EW: 403.508
A: K.A.

BURNU

9

ÜSKÜDAR

EW: 495.118
A: 52 KM²

ÜMRANYE

EW: 650.855
A: 220 KM²

SANCAKTEPE

EW: 223.755
A: 65 KM²

FATİH

EW: 403.508
A: K.A.

BURNU

9

KADIKÖY

EW: 663.299
A: 52 KM²

ATAŞEHİR

EW: 345.598
A: 26 KM²

SULTANBEYLİ

EW: 123.225
A: 21 KM²

MALTEPE

EW: 355.384
A: 52 KM²

KARTAL

EW: 407.865
A: K.A. KM²

TUZLA

EW: 123.225
A: 80 KM²

PENDİK

EW: 389.657
A: K.A. KM²

- Byzantinische Periode
- Osmanische Periode (15. bis 18. Jhd.)
- Osmanische Periode (19. Jhd.)
- 1920 bis 1950
- 1950 bis 1970
- 1970 bis 1994
- 1994 bis 2009

0 5 10 20km

Abb. 11: Die Ausbreitung der Metropolregion Istanbul im Zusammenhang mit der Entwicklung der beiden Bosphorus Brücken und den Autobahnringen

AUSBREITUNG VON ISTANBUL ÜBER DIE JAHRE

Dritter Ring:
Verortung einer diskutierten
dritten Brücke über den
Bosporus.

erster Ring:
Der Bau der ersten Bosporus
Brücke begann 1970.
Eröffnet wurde diese im
Oktober 1973

zweiter Ring:
Die Fatih-Sultan-Mehmet-
Brücke oder einfach
"zweite" Brücke genannt
wurde im Juli 1988 eröffnet

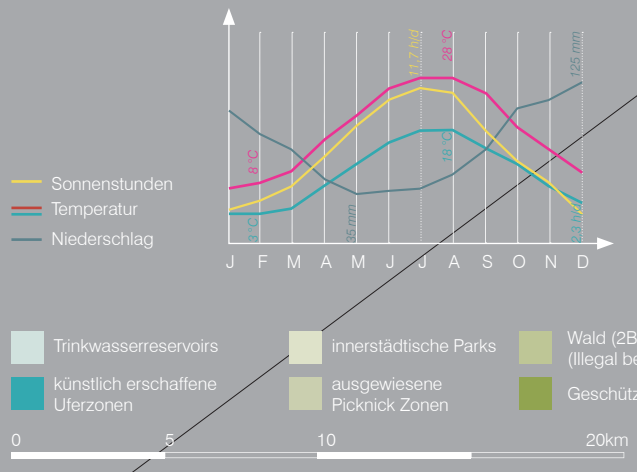
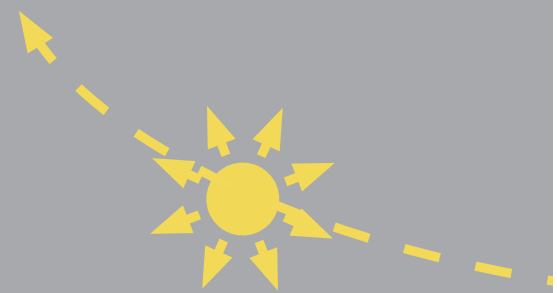


Abb. 12: Folgen der Zersiedelung

TOPOGRAPHIE UND
NATÜRLICHE RESSOURCEN



geschützt vor Nordwind

Kohlevorkommen

starke Strömungen



öffnet sich Sonnenseitig

SOZIO-ÖKONOMISCHE VERTEILUNG

- Hohes sozio-ökonomisches Level
- Mittleres sozio-ökonomisches Level (transition Zone)
- Niederes sozio-ökonomisches Level

Abb. 13: Sozio-ökonomischer Charakter der unterschiedlichen Nachbarschaften

VORHERRSCHENDE EINWOHNERDICHTEN JE HAUSHALT

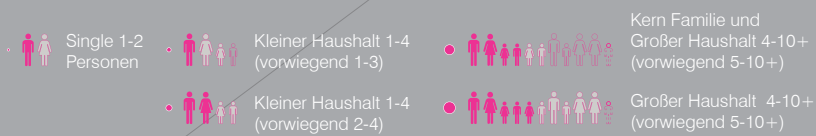
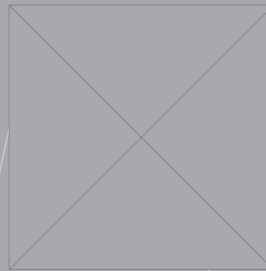


Abb. 14: Einwohner/WE

TÄTIGKEITSBEREICHE UND ANSTELLUNGEN

Abb. 15: In den Nachbarschaften
vorherrschende Kategorisierungen

- Blue-Collar 1
Erzeugende Betriebe, Baugewerbe, Landwirtschaft
- Blue-Collar 2
Erzeugende Betriebe, Baugewerbe, Transport- / Kommunikationsbranche, Groß- und Einzelhandel
- ▲ Service Sector
Groß- und Einzelhandel, Allgemeiner- / Sozialer- / Produzierender- oder Personalservice Sektor
- White-Collar 1
Groß- und Einzelhandel, Allgemeiner- / Sozialer- / Produzierender- oder Personaldienstleistungs Sektor
- White-Collar 2
Groß- und Einzelhandel, Allgemeiner- / Sozialer- / Produzierender- oder Personaldienstleistungs Sektor sowie im Transport- / Kommunikationssektor
- ▼ Sozialer Wohnungsmarkt
Allgemeiner- / Sozialer- / oder Personaldienstleistungs Sektor



EINWOHNER DICHTEN JE KM² NACH GEBIETEN

Density Peak
in Güngören 77.267 EW/KM²
Durchschnittliche Dichte: 2.380
Dichte im Zentrum: 20.128

- < 6.000
- 10.500 - 22.000
- < 6.000 - 10500
- 22.000 - 34.000
- 34.000 - 47.500 +

Abb. 16: Einwohner/KM²

Diskurs^{XL, L}

Von der Tradition zur Moderne

Zwischen den bewaldeten Hügeln des Bosphorus und dem Goldenen Horn fügt sich die Metropole sanft in ihre Landschaft zwischen Marmarameer und dem Schwarzen Meer ein. Schon oft positionierte sich Istanbul, nicht zuletzt auf Grund seiner strategisch guten Lage, als Weltstadt. Der Bosphorus als das Verbindungsglied zwischen Schwarzem Meer und Marmarameer und zweier Kontinente - Asien und Europa - machte Istanbul, das vormalige Konstantinopel, zum Mittelpunkt des Oströmischen, Byzantinischen und Osmanischen Imperiums. Istanbul war in der Zeitspanne zwischen dem 4. und frühen 20. Jhd. eine glorreiche imperiale Stadt, geprägt nicht nur durch unterschiedliche Nationalitäten, sondern auch durch seine kulturelle, religiöse und gesellschaftliche Vielschichtigkeit. Diese kulturelle Diversität machte es innerhalb des urbanen Umfeldes möglich, kulturell etablierte Wege der Koexistenz über Jahrhunderte lang zu kultivieren.

Mit der Gründung der Türkischen Republik 1923 endet die osmanische Herrschaft und unter dem Republikgründers Mustafa Kemal Atatürk verliert Istanbul seine Rolle als türkische Hauptstadt an die kleine Provinzstadt Ankara im Landesinneren.

Heute ist Istanbul mit knapp 13. Mio. Menschen die größte Stadt Europas und im Ranking der Megacities auf Platz 21.⁸

„If London is Europe’s first global city, Istanbul sees itself as its second. It’s a city whose influence is shaped by both culture and commerce.“⁹

Heute nimmt Istanbul wieder seine vormalige Rolle im vorderen Feld einer globalen Szenerie ein, doch diesmal weniger als Weltstadt, sondern vielmehr als globale Stadt. Wie beinahe jede Großstadt kämpft Istanbul mit extremen sozialen Ungleichheiten und kompromissloser Spaltung der Bevölkerung in Arm und Reich.

Die türkische Regierung ist auf den globalen, neoliberalen Wirtschaftszug aufgesprungen, was eine zwiespältige politische Haltung der Türkei zwischen islamischem Konservatismus und pro-westlicher Wirtschaftspolitik zur Folge hat: ein Land, welches zwar die Modernisierung durch die türkische Nation in ihren Grundzügen anführt, aber in Sachen Stadtentwicklung einen Mix aus künstlichem, westlichem Charme, gepaart mit neo-osmanischen Fassaden und modernen Sozialbaugetτος in den Außenbezirken fördert. Mit Hilfe arabischer Investoren prägt die neue Einheit vor allem das Bild einer islamischen Rückeroberung

⁸ Vgl. Tekeli 2010, 34.

⁹ Sudjic 2011, 208.

Istanbuls. Zeitgleich jedoch wird das hybride Istanbul gerade wegen seiner westlichen Weltoffenheit im Gegensatz zu anderen türkischen Städten als Zugpferd der Türkei in Richtung EU gesehen.

Unterschiedlichste politische und gesellschaftliche Entwicklungen der beiden letzten Jahrhunderte führten die Türkei zu der wirtschaftlichen Macht, die sie heute ist, mit all ihren Vorzügen und Problemen. Das Ost-West-Gefälle innerhalb des Landes lässt sich deutlich in allen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bereichen erkennen, besonders im Bildungssektor. Dieses Ungleichgewicht stellt eines der größten Probleme der Türkei dar. Der Zugang zur Bildung ist immer noch stark eingeschränkt und damit nicht für jeden gleichermaßen zugänglich. Dieses Ost-West-Gefälle führt daher weiterhin zur Flucht von der Ost- in die Westtürkei und ihre Städte (siehe auch Kapitel *Mapping Istanbul*). Das tief verwurzelte Problem kultureller Unterschiede zwischen Türken und Kurden sorgt dabei zusätzlich für politischen und sozialen Sprengstoff.

Im folgenden Kapitel sollen nun anhand der lebendigen Geschichte Istanbuls die Transformationen zwischen Moderne und Tradition und der zugrunde liegenden sozialen, politischen und wirtschaftlichen Wandel, sowie die Auswirkungen auf die Stadtentwicklung und die Veränderungen des urbanen Raumes beschrieben werden. Zum besseren Verständnis der Stadtentwicklung von Istanbul soll der Modernisierungsprozess, welcher die Türkei durch ihre Moderne hin zu ihrer derzeitigen Position in Europa und Asien begleitet hat, erläutert werden,

welcher eine wichtige Grundlage für den architektonischen Diskurs in und um Istanbul bildet.

Die Metamorphose dieser Stadt zur heutigen Metropole lässt sich in vier Abschnitte und ihre politischen Entwicklungen unterteilen: die *osmanische Modernisierung* zwischen 1860 und 1923; die *importierte Moderne* mit der Gründung der türkischen Republik; die *radikale Moderne* des populistischen Mehrparteienregimes; und die *Rückislamisierung* seit den 1980er Jahren als die postmoderne Phase der globalisierten Gesellschaft und neoliberalen Wirtschaftspolitik.

„Alle Herrscher, die Istanbul modernisieren wollten, haben angesichts der komplexen urbanen Realitäten lange um Umsetzung ihrer Weltstadtvisionen kämpfen müssen.“¹⁰

Die grundlegenden Fragen, die dieses Kapitel (indirekt) behandelt sind: was diese Stadt zu dieser hybriden rasant wachsenden Metropole werden ließ; welche Probleme dadurch entstanden sind und welche Lösungsansätze versucht wurden und gescheitert sind. Denn in Istanbul gilt es heute mehr denn je, diese vergessenen Wege der Koexistenz neu zu definieren und wiederzufinden, um wieder von dieser kosmopoliten Gesellschaft profitieren zu können.¹¹

¹⁰ Tuğal 2009, 29.

¹¹ Vgl. Kormaz/Ünül-Yücesoy 2009, o.S.

DIE OSMANISCHE MODERNISIERUNG

Das Osmanische Reich wurde 1299 als kleines Herzogtum unter *Osman I* gegründet und entwickelte sich bis ins 15. Jhd. zu einem imperialen Reich. Im 17. Jhd. stagnierte die Ausdehnung des Reiches nicht zuletzt als Konsequenz der von Europa ausgehenden Industrialisierung und Modernisierung. Zu Beginn des 19. Jhds. steht das osmanische Imperium vor einem Scheideweg. Soll es sich in kleinere Staaten aufsplitten, indem jeder seinen eigenen Weg in die Moderne beschreiten würde, oder sollte es einem gemeinsamen Modernisierungsprozess folgen und seine Integrität als Osmanisches Reich beibehalten?

Muhamed II (30. Sultan des Osmanischen Reiches) entschied sich für einen gemeinsamen, zentral gesteuerten Modernisierungsprozess des Osmanischen Reiches. Dieser zeichnete sich vor allem durch die Implementierung von institutionellen Reformen sowie infrastrukturellen Planungen im großen Maßstab ab, aber auch durch die Etablierung internationaler Geschäftsbeziehungen und die Einführung des Kapitalismus¹², der in weiterer Folge kulturelle und gesellschaftliche Veränderungen mit sich brachte.

Der Zeitpunkt, mit dem die Modernisierung tatsächlich beginnt lässt sich nicht genau festlegen. Vielmehr spricht man von einem Zeitraum, in dem sich Entwicklungen anhäufen, die zu einer Modernisierung füh-

ren. Der Beschluss der Tanzimat-Reformen¹³ 1839 legt den Grundstein für diese gesellschaftliche und räumliche Transformation. Seit damals träumt das Osmanische Reich von einem Istanbul als Metropole, die es mit London und Paris aufnehmen könne.¹⁴

Die durch die zunehmende Industrialisierung und Urbanisierung auftretenden Probleme führten zur Einführung neuer Planungsmethoden, welche eine völlige Transformation der traditionellen Stadt und ihrer Planungsweise zur Folge hatte. Die osmanische Stadt basierte bis dahin auf keinem gesamtheitlichen Masterplan. Besitzverhältnisse wurden bis zur Einführung der Tanzimat-Reformen auf andere Weise geregelt. Kleine parzellierte Einheiten bildeten ein Mosaik aus unterschiedlichen Entwicklungen innerhalb der Stadt. Es existierten weder Kataster noch Grundbücher, die jegliche Besitzverhältnisse dokumentierten.¹⁵

In weiterer Folge entstanden Wirtschaftszentren in der Nähe von Basaren, Häfen und rund um das historische Stadtzentrum. Internationale Banken, Versicherungen, Hotels und andere Unternehmen siedelten sich an. Dieses wirtschaftliche Wachstum benötigte eine Vielzahl an modernen Infrastrukturen wie Häfen, Lagerhäuser, Eisenbahnverbindungen oder Postämter. Es entstanden neue städtische und bürgerliche

¹³ "Durch die Reformen verzichtete der Sultan auf seine unbeschränkten Rechte über Leben und Eigentum seiner Beamten. Die Ministerialressorts wurden festgelegt, die zivilrechtliche Gleichheit aller Untertanen wurde ausgesprochen sowie das Finanz-, Justiz- und Heerwesen reorganisiert." in: <http://de.wikipedia.org/wiki/Tanzimat>, Zugriff: 11.3.2012

¹⁴ Vgl. Tuğal 2009, 29.

¹⁵ Vgl. Tanyeli 2005, 214.

¹² Vgl. Tekeli 2010, 34.

Einrichtungen in Zentrumsnähe die zu einer funktionalen Veränderung des Stadtzentrums - von einem religiös-kulturellen hin zu einem erweiterten Verwaltungs- und Geschäftszentrum - führten.

Um die größer werdenden Distanzen innerhalb der wachsenden Stadt in Griff zu bekommen, plante man erstmals öffentliche Verkehrsmittel wie Pferdestraßenbahnen, Fähren und Regionalzüge ein. Sie ersetzten den zuvor hauptsächlich durch Fußgänger geprägten Stadtverkehr.¹⁶

Das Hauptproblem der damaligen Stadtentwicklung bestand vorwiegend in dem unregelmäßigen Aufbau der historischen Altstadt, die dem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wachstum nicht gewachsen war. Die Stadtplanung konzentrierte sich daher auf die Verbreiterung von Straßen, die Errichtung von Handelsrouten, die Verbesserung der hygienischen Bedingungen und den Wechsel von Holz zu Stein als überwiegendes Baumaterial. Letzteres diente langfristig als Brandschutzmaßnahme, da die Stadt ständig von verheerenden Bränden heimgesucht wurde.¹⁷

Das osmanische Istanbul war bislang, wie zuvor das byzantinische Konstantinopel, eine traditionell kosmopolitische Stadt, mit dem Unterschied, dass sich die ethnischen Gruppen nun klarer voneinander abgrenzten. Dennoch arbeiteten sie in staatlich instituierten Kooperativen zusammen. Doch mit Beginn des 19. Jhds. drangen zunehmend nationalistische Ideologien in das osmanische Gedankengut ein.¹⁸

Die gesellschaftliche Transformation beeinflusste dabei Stadt und Land gleichermaßen. Eine Veränderung in Istanbul begann man aber erst ab 1860 durch das vermehrte Aufkommen von Banken und Unternehmensgründungen zu spüren, spätestens 1880 mit der Einführung von modernen Bildungs- und Gesundheitssystemen.¹⁹

Die wirtschaftlichen und industriellen Errungenschaften hatten, wie in allen industrialisierten Ländern auch eine neue Klasseneinteilung in der sozio-urbanen Gesellschaft zur Folge, die zunehmend zu einer Unterscheidung der Wohnviertel nach nationalen und sozialen Schichten führte.²⁰ Während die Ober- und Mittelklasse in die neuen Zentren der Stadt zog, verlagerten sich die ärmeren Bevölkerungsschichten zunehmend in die suburbanen Zonen der Stadt.

Zusammenfassend brachten die Jahre der sanften osmanischen Modernisierung Verbesserungen in Wohn- und Lebensqualität, Hygiene, Gesundheit und Bildung. Doch die Veränderungen in der Gesellschaft brachten auch Veränderungen in der sozialen Struktur der Stadt mit sich. Die Entstehung neuer gesellschaftlicher Schichten führte gleichzeitig auch zu einer innerstädtischen Segregation. Der kapitalistische Einfluss brachte neue soziale Konzepte mit sich, mit denen sich die Bevölkerung nun konfrontiert sah. Es entstanden sowohl Konflikte als auch Koexistenzen zwischen Tradition und Moderne, Christentum und Islam sowie lokal und global.

Durch die verbesserte Lebensqualität in der Stadt, aber auch durch die immer größer werdende wirtschaftliche und industrielle Rolle wächst Istanbul rapide an.

¹⁶ Vgl. Tekeli 2010, 35.

¹⁷ Vgl. Tuğal 2009, 29.

¹⁸ Vgl. Keyder 2004, 36f.

¹⁹ Vgl. Tekeli 2010, 34.

²⁰ Vgl. Ebda, 35.

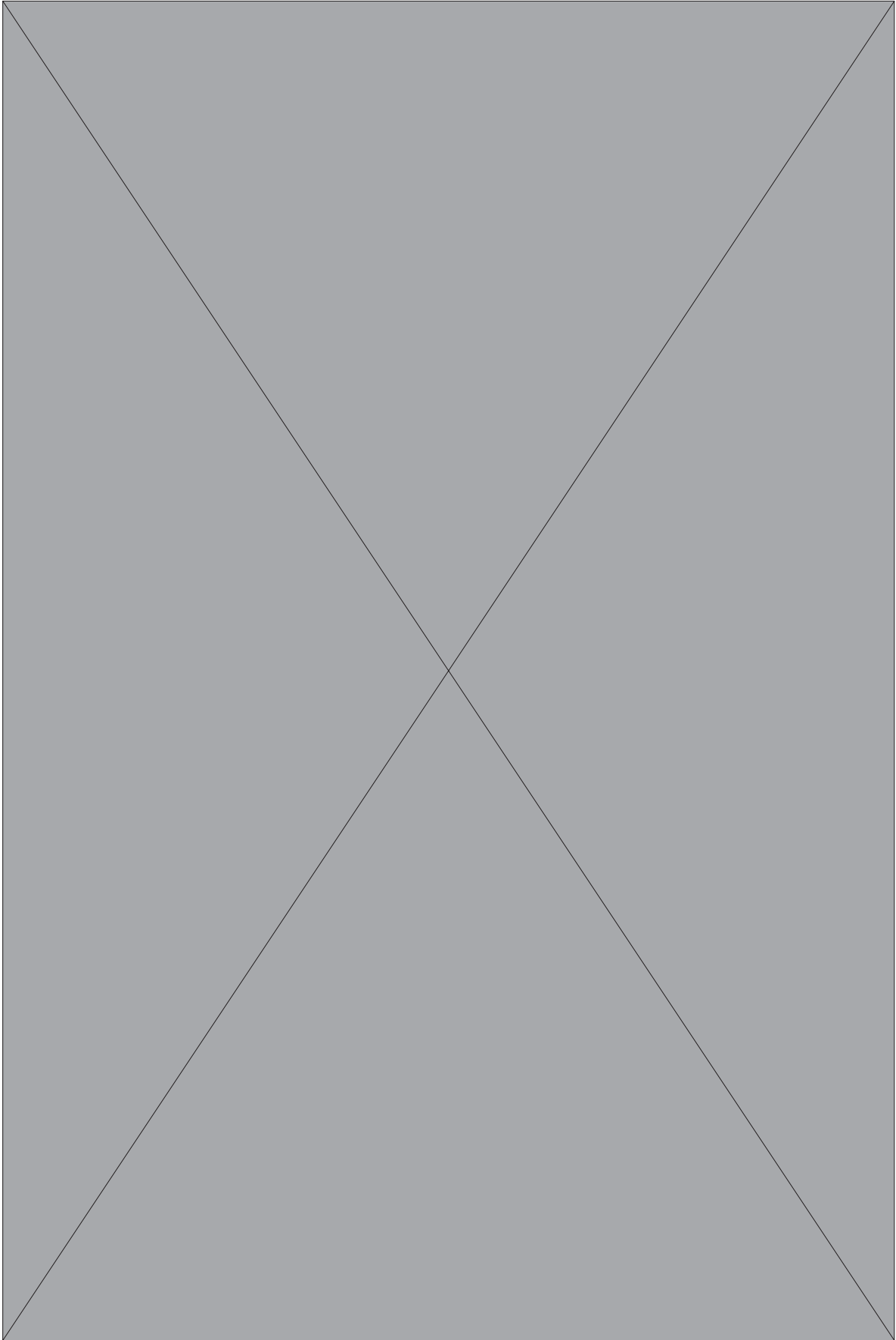


Abb. 17: Istanbul Karaköy 1954, von Ara Güler

REPUBLIKSGRÜNDUNG UND RADIKALE MODERNISIERUNG

Schon immer war Istanbul eine kosmopolite Stadt, geprägt von einer Vielzahl an Religionen, Nationalitäten und geschichtlichen Schichtungen, wie dies die unterschiedlichsten architektonischen Stile als Beispiel zeigen. Die politisch nationalisitschen Entwicklungen innerhalb Europas und der Türkei des frühen 20. Jhds. forderten diese multikulturelle und hybride Gesellschaft, die diese Stadt so einzigartig und attraktiv machte, heraus.

1923, nach dem Ende des Ersten Weltkrieges, gründete Mustafa Kemal Atatürk den modernen türkischen Staat. Ein weltliches System der Jurisprudenz ersetzte ein religiöses Rechtesystem.²¹ War zuvor noch der wichtigste Gedanke, dem Herrscher gerecht zu werden, stand nun die Stärkung der türkischen Nation im Vordergrund. Neben der Transformation des Osmanischen Reiches in einen nationalen Staat wurde auch die Modernisierung der urbanen Zonen und ihrer Bevölkerung zum vorrangigen Ziel erklärt.²²

Atatürk verlagerte das politische Machtzentrum der Türkei von Istanbul nach Ankara, das bis heute Hauptstadt der Türkei und Sitz der türkischen Regierung ist. Das Risiko, das die Regierung damit einging, war ein großes. Sie verlegte das politische Zentrum und den Sitz ihrer Hauptstadt von einer historisch etablierten Stadt in eine im Landesinneren gelegene Kleinstadt mit wenigen erkennbaren Potentialen.²³ Ankara war

zu diesem Zeitpunkt nicht nur klein, sondern auch eine Leerstelle mit idealen Bedingungen für die Atatürk-Regierung, ihre Vorstellung von einer modernen Stadt umzusetzen. Ankara spielte mit seiner vornehmlich türkischen Bevölkerung auch eine ethnische Rolle und stand damit als Gegensatz zum kosmopoliten Istanbul mit seinem großen griechischen Bevölkerungsanteil.²⁴ Eine Zeit lang sah es so aus, als ob Ankara und Istanbul Zwillingpole werden könnten: das Tor zu Europa und sein Gegenstück im Herzen Anatoliens.²⁵

Doch der Verlust der Hauptstadtrolle, der Beginn des Zweiten Weltkrieges und die dadurch ausgelöste Emigration der auswärtigen, vornehmlich griechischen Bevölkerung ließen Istanbuls Stadtbevölkerung auf die Hälfte schrumpfen. Waren es 1914 noch 1,2 Mio. Einwohner, lebten 1950 nur mehr 650.000 in der ehemaligen Hauptstadt. In den folgenden Jahren sah sich Istanbul mit den Problemen einer ‚shrinking City‘ konfrontiert.²⁶ Die Nachfrage am Wohnungsmarkt sank und Investoren verloren ihr spekulatives Interesse an der Stadt. Durch die Emigration der nicht-muslimen Bevölkerung (vorrangig griechisch-orthodox) wurde diese weitgehend homogener und Istanbul verlor damit sein kosmopolites Image und seinen Status als Weltstadt.²⁷

21 Vgl. Weibel 2004, 17.

22 Vgl. Tekeli 2011, 212.

23 Vgl. Ebda.

24 Vgl. Bickerman 2009, 29.

25 Vgl. Sudjic 2011, 206.

26 Vgl. Tekeli 2010, 36.

27 Vgl. Ebda.

Ankara reagierte auf diese Umstände mit einem neuen Stadtentwicklungskonzept für Istanbul. Die neue Stadtplanung des französischen Architekten Léon-Henri Prost²⁸ sollte dieses Problem beseitigen und der Stadt zu neuem Aufschwung verhelfen. Er entwarf einen gesamtheitlichen Entwicklungsplan für Istanbul für den Zeitraum 1936-1958. Auf das schrumpfende Istanbul reagierte Prost in erster Linie mit der Errichtung moderner Wohnblocks. Diese neuen, stark verdichteten Blöcke konzentrierten sich entlang der neu entstandenen Atatürk Boulevards, in den Gegend rund um den Taksim Platz und dessen umliegenden Vierteln bis zum Goldenen Horn und dem Bosphorus. Gleichzeitig wurden die landwirtschaftlichen Flächen zwischen Kadıköy und Pendik auf der asiatischen Seite Istanbuls zu permanenten Wohngegenden deklariert.²⁹ Das Ziel dieses ambitionierten Entwicklungsplans war eine rasche Urbanisierung und Industrialisierung, um Istanbul wieder zum Wirtschaftszentrum innerhalb der Türkei zu machen. Istanbuls Stadtbevölkerung stieg gegen Ende des Zweiten Weltkrieges wieder an, international gesehen verblieb Istanbul jedoch eher provinziell.³⁰

Die Entwicklung der modernen Architektur- und Kunstszene in der Türkei hatte einen völlig anderen Ausgangspunkt als ihr Pendant in Europa. Während die Moderne in Europa aus den gesellschaftlichen und kultu-

rellen Veränderungen heraus entstand, folgte der Modernisierungsprozess in der Türkei weniger autonomen Prinzipien und wurde von Beginn an nicht von der Gesellschaft, sondern der Regierung implementiert und instrumentalisiert. Die ‚importierte Moderne‘ manifestierte sich daher rein formal und nicht in der Gesellschaft oder der Kultur.³¹

Atatürk, der selbst Architektur studiert hatte, brachte zahlreiche ausländische Architekten in das Land, um seine Visionen einer modernen Türkei zu realisieren. Die Stadt- und Entwicklungspläne wurden von den auswärtigen Architekten der Bevölkerung (allen voran den türkischen Planenden) vorgestellt und in Vorträgen zum Thema „Moderne Architektur und Stadtentwicklung“ vermittelt.³²

Die importierte Formensprache und der Städtebau dienten vorrangig der Etablierung einer neuen modernen Gesellschaft und Lebensweise. Für diesen gesellschaftlichen Wandel wurden Gemeinschaftszentren etabliert, sogenannte *Halkevleri*, in denen der Umgang mit der modernen Lebensweise der Bevölkerung näher gebracht wurde.³³ Jedoch ohne Erfolg. Zumindes in Istanbul, denn der Modernisierungs- und Fortschrittsglaube entstand aus den ländlichen Provinzen der Türkei heraus und nicht aus den osmanischen Metropolen.³⁴

28 Léon-Henri Prost ist vor allem für seine modernistischen Masterpläne diverser Städte, wie zum Beispiel Casablanca bekannt. in: http://en.wikipedia.org/wiki/Henri_Prost, Zugriff: 18.3.2012

29 Vgl. Tekeli 2010, 36.

30 Vgl. Kormaz/ Ünül-Yücesoy 2009, o.S.

31 Vgl. Nicolai 2004, 175.

32 Vgl. Tekeli 2011, 212.

33 Vgl. Ebda. 2010, 36.

34 Vgl. Eckardt 2009, 59.

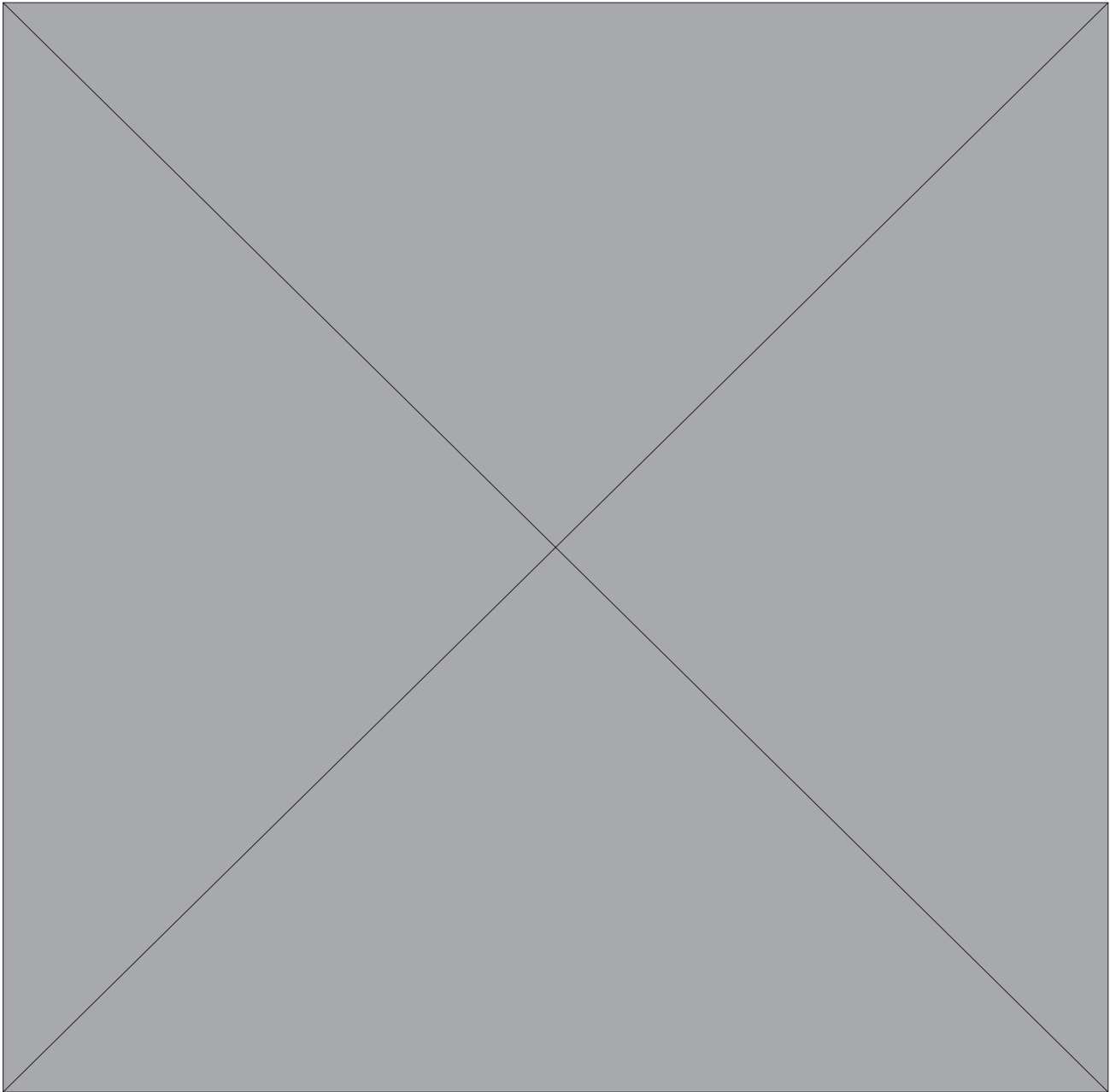


Abb. 18: *Istanbul Eyüp 1975*, von Ara Güler

FORTSETZUNG DER RADIKALEN MODERNISIERUNG NACH DEM ENDE DES ZWEITEN WELTKRIEGES

Die 1950 abgehaltenen Wahlen bewirkten eine Veränderung in der politischen Führungsebene der Türkei. Die türkische Regierung wechselte von einem Einparteiensystem zu einem Mehrparteiensystem. Dies verlieh dem Projekt der ‚Radikalen Modernisierung‘ einen populistischen Charakter.³⁵

Doch die Veränderungen blieben nicht nur in der politischen Landschaft sichtbar. Durch die Modernisierung der Landwirtschaft veränderte sich diese von einer lokalen traditionellen zu einer industrialisierten, exportorientierten Landwirtschaft. Die aufkommende Arbeitslosigkeit am Land als Folge der Einführung der maschinellen Produktion führte vermehrt zu einer Flucht in die wachsenden Industriemetropolen des Landes. Man erhoffte sich dort bessere Bedingungen und eine Arbeit in den Fabriken.³⁶ Um die immer stärker werdende Landflucht zu minimieren, verhängte der Staat drastische Maßnahmen um diese zu verhindern. Denn die Städte sollten allein den bereits ‚urbanisierten‘ und ‚modernen‘ Menschen gehören und nicht durch die oft tradierten Sitten der Landbevölkerung verunreinigt werden.³⁷ Doch der Erfolg dieser Maßnahmen blieb aus.

Dank landesinterner Migration, insbesondere aus der Schwarzmeerregion, wuchs der nationale Bevölkerungsanteil in Istanbul stark an. Lag er 1945 bei 4,5%, stieg er 1980 auf 10,4%.³⁸ Dieser Trend allein hatte weit

mehr Auswirkungen auf die Entwicklung von Istanbul als die staatlich verordnete Wirtschaftspolitik. Die Stadt entwickelte ihr eigenes unabhängiges marktwirtschaftliches Zentrum, indem sie ihre Märkte auf nationaler und internationaler Ebene sowie seine eigenen menschlichen Ressourcen voll ausschöpfte. Die schnell fortschreitende Expansion der Stadt war das Resultat eines sozialräumlichen Prozesses, der als Folge hohe Investitionen im Industrie- und Service-Sektor benötigte, um Arbeitsplätze für die neu ankommende Bevölkerung sicherzustellen.³⁹

Als Konsequenz dieser einseitigen Investitionen wurde zwar das industrielle und wirtschaftliche Wachstum in den Städten gefördert, jedoch die Planung und der Bau von Wohnquartieren weitgehend vernachlässigt. Die Folge waren steigender Siedlungsdruck und Wohnungsmangel. Da die finanziellen Mittel für eine formelle Lösung nicht vorhanden waren, konnte die Stadt ausschließlich durch informelle Mechanismen wachsen. Die Immigranten besetzten zum Großteil öffentliches Land und freistehende Räume innerhalb und außerhalb der Städte und nahe der Fabriken, die als potentielle Arbeitsplätze dienten.⁴⁰ In Istanbul entstanden diese Entwicklungen generell in den nicht kontrollierten ländlicheren Außenbezirken nördlich und westlich des historischen Stadtzentrums auf der europäischen Seite und nordöstlich von Kadıköy und Üsküdar auf der asiatischen Seite des Bosphorus.⁴¹

35 Vgl. Tekeli 2011, 212.

36 Vgl. Ebda. 2010, 36.

37 Vgl. Tuğal 2009, 29.

38 Vgl. Tekeli 2011, 213.

39 Vgl. Tekeli 2011, 213.

40 Vgl. Kormaz/Ünül-Yücesoy 2009, o.S.

41 Vgl. Tuğal 2009, 29.

Diese informellen Arbeitersiedlungen wurden als *ad-hoc*-Lösungen in Form von einfachen Behausungen erbaut. Man nennt sie *Gecekondus*, was übersetzt so viel wie „über Nacht erbaut“ bedeutet. Dabei beruft man sich auf ein altes islamisches Gewohnheitsrecht, dem zu Grunde liegt, dass alles, was über Nacht erbaut wird, vier Stützen und ein Dach hat, nicht wieder abgerissen werden darf.⁴² Den 1960 veröffentlichten Daten des Ministeriums für *Aufbau und Siedlungswesen* zufolge bestand Istanbul zu 40% aus diesen *Gecekondu* Vierteln.⁴³

Der Wohnungsmangel wirkte sich aber nicht nur auf die unteren Arbeiterschichten, sondern auch auf die gebildete Mittelklasse aus. Das Gesetz erlaubte zwar den Besitz von einzelnen Wohneinheiten auf einer Parzelle Land, die steigenden Landpreise machten es für die Hausbesitzer allerdings unmöglich, ihre Eigenheime weiterhin zu finanzieren. Die Lösung schien daher in mehrgeschossigen Appartementhäusern zu liegen, die auf den Parzellen der privaten, zumeist auf den bestehenden eingeschossigen Häuser aufgestockt wurden. Kleine lokale Bauunternehmen errichteten diese Apartmenthäuser. Die Landbesitzer erhielten eine dem Grundstück entsprechende Anzahl an Wohneinheiten. Die restlichen Wohnungen wurden am freien Markt verkauft. Dies ermöglichte den Baufirmen genug finanzielle Mittel, um in weitere Projekte investieren zu können und dem Landbesitzer, weiterhin an seinem Ort zu bleiben. Diese Mechanismen führten zu Apartmenthausentwicklungen in der gesamten Stadt, die sich unkontrolliert ausbreiten konnte und in ihren Zügen ebenso radikal und informell waren wie die

der *Gecekondus*. Der einzige Unterschied der ‚Aufstockungen‘ zu den ‚Neubauten‘ (*Gecekondus*) war die Maximierung des Tauschwertes über die Verdichtung von Raum im Gegensatz zu einer einfachen Lösung für eine benötigte Behausung, weshalb auch diese Entwicklung im Gegensatz zu den *Gecekondus* unterstützt wurde, da sie den grundlegenden Idealen des kapitalistischen türkischen Staates entsprachen.⁴⁴

Neben den informellen Praktiken der lokalen Baubranche etablierten sich ab den 1960er Jahren einige formelle und großräumige nationale Wohnbauprojekte, die einen neuen exklusiven und modernen Luxus, außerhalb des Stadtzentrums, für Mittel- und Oberklasse anboten. Mit dem wirtschaftlichen Wachstum ändert sich auch das Konsumverhalten der Menschen. Die Mittel- und Oberklasse wird durch ein neues Bild vom ‚idealen Heim‘ geprägt. Neue Konstruktionsweisen und Materialien verpacken platzsparende Apartmentblocks, die das moderne Wohnbild der oberen und mittleren Gesellschaftsschichten repräsentieren.

[...] they are not practical solutions for a single building lot, but project(ion)s of the ideal life visions. Though they are upper-middle class neighborhoods, their architectural language is that developed by European Modernism for social housing. [...] they were designed as sterile, homogeneous enclaves within invisible boundaries: ‘ideal’ environment for ‘ideal’ inhabitants. Their design approach was based on the exclusion of any surprises, contamination, anything but the ‘ideal’.⁴⁵

42 Vgl. IRPUD 2008, 25.

43 Vgl. Atayurt/Çavdar 2009, 57.

44 Vgl. Tekeli 2011, 213f.

45 Kormaz/Ünül-Yücesoy 2009, o.S.

Weder der moderne Masterplan noch die kreativen informellen Praktiken boten funktionierende Lösungen, um dem unkontrollierten Wachstum der Stadt entgegenzuwirken. Die Stadtregierung begann damit, die informellen Strukturen nachträglich zu legalisieren und diese planerisch zu erfassen. Der bestehende Masterplan wurde dahingehend immer inkonsequenter verfolgt. Die Folge der zunehmenden vorwiegend informellen Zersiedlung war die inadäquate öffentliche Versorgung bei steigendem Verkehrsaufkommen. Istanbul wurde damit zu einer komplexen und hybriden Stadt bestehend aus teilweise geplanten und teilweise ungeplanten Entwicklungen. Die monozentrale Stadt wuchs entlang unterschiedlicher Achsen und dehnte sich immer weiter aus. Diese zunehmende Last führte zu einer immer stärkeren Kompression des Stadtzentrums.⁴⁶ Die 1973 eröffnete erste Bosphorusbrücke zwischen Beşiktaş und Üsküdar verband physisch nicht nur die umliegenden Regionen, sondern auch die asiatische mit der europäischen Seite der Stadt. Der Bau der Brücke stellte damals einen wichtigen infrastrukturellen Entwicklungsschritt dar, indem die Schließung zu einem Autobahnring der Druck vom Zentrum genommen wurde und sich Subzentren entlang der Autobahn entwickeln konnten.

Istanbul war in der Zeit zwischen 1950 und 1980, trotz oder gerade wegen seines enormen Wachstums, keineswegs eine blühende Metropole. Durch den ständigen Ausbau von Infrastruktur, Wohn- und Indus-

triebauten wurde die Stadt bis zum Ende der 1980er Jahre vielmehr zu einer permanenten Baustelle. Istanbul entwickelte sich damals zu einer monströsen Industriestadt, die die gesamte Umgebung rund um das Goldene Horn und den Bosphorus überzog.⁴⁷

Gesellschaftlich dominierte die neu ankommende Bevölkerung das Leben in den Städten. Die Landbevölkerung war nicht wie die moderne Gesellschaft, sondern traditionell, religiös und zum Großteil ungebildet. Sie schlossen sich daher in Gruppen aus ihrer alten Heimat zusammen und etablierten ihre dörflichen Nachbarschaften innerhalb der ‚modernen‘ Stadt. Dies half der neuen Stadtbevölkerung wesentlich bei der Integration in die fremde Umgebung. Diese autonom funktionierenden Strukturen waren ein Dorn im Auge des modernen Staates und widersprachen jeder klaren, effizienten und modernen Weltanschauung. Politisch waren die gutgläubigen, leicht manipulierbaren und zu jeder Arbeit bereiten neuen Stadtbewohner jedoch willkommene Wählerstimmen und wurden daher zu passiv akzeptierten anstatt zu bekämpften Bewohnenden.⁴⁸ Doch anstatt sich zu isolieren, integrierten sich die informellen Gemeinschaften zunehmend in das moderne Stadtbild. Informelle Praktiken breiteten sich bald in allen Aspekte des urbanen Lebens aus. Straßenarbeit, Musik (*Arabesque*) und informelle Bautätigkeit (*yap-satçılık*) eroberten das gesamte urbane Feld.⁴⁹ Auch dringend nötige Infrastruktur wie der öffentliche Transport wurde infor-

46 Vgl. Tekeli 2011, 213f.

47 Vgl. Tekeli 2011, 215.

48 Vgl. Tuğal 2009, 29.

49 Vgl. Tekeli 2011, 213.

mell organisiert. *Dolmuş* (Sammeltaxi) und Minibusse wurden eingerichtet, um die Wege zwischen Heim und Arbeitsplatz zu optimieren.⁵⁰ Von diesen informellen Mechanismen profitierten und profitieren alle Bewohner der Stadt. Die informellen Transportmittel sind bis heute aus Istanbul nicht wegzudenken. Sie kompensieren weiterhin den unzureichend ausgebauten und zum Teil nicht funktionierenden öffentlichen Verkehr in der Stadt.

In den 1970er Jahren entwickelten sich zunehmend oppositionelle linke Gruppierungen innerhalb der *Gecekondu*-Viertel, die von der rechtsgerichteten Regierungspartei, der ‚Nationalen Front‘ aktiv unterdrückt wurden, was oft auch zu blutigen Auseinandersetzungen führte.⁵¹ Es folgte eine zunehmende Kompromittierung der *Gecekondu*, indem diese immer mehr als ein ‚Problem‘ in den Augen der modernen Stadtbevölkerung angesehen wurden und dadurch die stille bestehende Vereinbarung zwischen den Einwohnern von Istanbul, den Neuankömmlingen und den Behörden, zunichte machte.⁵²

Die zwanghafte Zuwendung der türkischen Regierung zu modernen Lebensweisen unter dem nationalistischen Kontext führte zu einer Missbilligung der ihr vorangegangenen, für Istanbul typischen, sanften osmanischen Modernisierung. Der Großteil der ‚modernen‘ Bevölkerung Istanbuls bestand allerdings aus nichtmuslimen Immigranten, während die traditionelle Bevölkerung

hauptsächlich türkischer Abstammung war. Dies zeigt den Widerspruch in der Idealvorstellung der damaligen Regierung von einer nationalistischen und modernen Gesellschaft.

In Istanbul konnte sich daher das Idealbild einer rationalen modernen *türkischen* Stadt nie durchsetzen, da die Stadtentwicklung nicht einem zentral gesteuerten großmaßstäblichen Masterplan folgte, sondern vielmehr sich über komplexe lokale Dynamiken aus der heterogenen Bevölkerung heraus entwickelte.⁵³ Die türkische Regierung kann die Entwicklung Istanbuls daher im Gegensatz zu der Ankaras weder ganzheitlich steuern noch kann sie die Wichtigkeit der Metropole in seiner wirtschaftlichen und geopolitischen Rolle für die Türkei ignorieren.

50 Vgl. Kormaz/Ünül-Yücesoy 2009, o.S.

51 Vgl. Atayurt/Çavdar 2009, 57.

52 Vgl. Kormaz/Ünül-Yücesoy 2009, o.S.

53 Vgl. Kormaz/Ünül-Yücesoy 2009, o.S.

POSTNATIONALE ENTWICKLUNG

Die instabile politische und wirtschaftliche Lage der Nation führte am 12. September 1980 zum dritten Putsch und zur Übernahme der türkischen Regierung durch das Militär. Sämtliche politische Organisationen wurden im Anschluss der Machtübernahme verboten. Am 9. November 1982 trat die bis heute gültige Verfassung der Republik Türkei in Kraft.⁵⁴

Zunehmende strukturelle Anpassungen, Liberalisierung und Privatisierungen zeigen, dass ein internationaler kapitaler ‚flow‘ bereits Realität war und dass die kapitalistische Welt zunehmend von Privatkapital abhing.⁵⁵ Seit den frühen 1980er Jahren verfolgt die seit 1982 amtierende neue türkische Regierung einen wirtschaftlich globalisierten und neoliberalen Weg und schlüpft damit in eine extrovertierte und Export orientierte wirtschaftspolitische Rolle. Dabei vollzieht sie den Wechsel von einem modernen fordistischen staatlichen System zu einer flexibleren privatisierten Wirtschaftsformen und vollzieht somit den Wandel von einer industriellen Gesellschaft zu einer Dienstleistungs- und Kommunikationsgesellschaft.⁵⁶ Der wirtschaftliche Aufschwung resultiert neben der Globalisierung unter anderem auch aus dem Zusammenbruch des sowjetischen Regimes 1989 in Osteuropa und Russland. Die Transformation der osteuropäischen Wirtschaft öffnet neue Märkte, von denen die Türkei, aber vor allem Istanbul durch seine strategische Lage am Bosphorus

profitiert.⁵⁷

Zum global formell erwirtschafteten Vermögen gesellt sich auch ein globaler informeller Markt, ohne den der wirtschaftliche Erfolg Istanbuls nicht erklärbar wäre. Internationaler Drogen- und Falschgeldhandel, aber auch ein informeller Textil- und Teppichexport unterstützen den wirtschaftlichen Boom der Stadt wesentlich.⁵⁸

Die einstige Weltstadt Istanbul wandelt sich seit Beginn der 1990er Jahre wieder zu einer globalen Stadt. Grund dafür sind nicht nur deren wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungen, sondern auch der starker Zuzug von ausländischen Firmen und Investoren. Ausgehend von diesem Wandel entstand Mitte der 1990er die Vision einer ‚liveable World City‘, die durch die politische und wirtschaftliche Elite Istanbuls geprägt wurde.⁵⁹ Sicher ist aber auch, dass diese *lebenswerte Weltstadt* für einen immer kleiner werdenden Teil der Stadtbevölkerung zutrifft. Der Spalt zwischen Arm und Reich vergrößert sich durch das systematische und politische Eingreifen der Regierung zunehmend. Zu Gunsten von Luxuswohnen innerhalb der Stadt, Tourismus und Wirtschaft werden gut erschlossene und zentral liegende Viertel der unteren Arbeiterklasse immer mehr durch sogenannte ‚Sanierungs- und Transformationsprojekte‘ ausradiert, immer mit dem Vorwand, die Lebensqualität der dort ansässigen Bevölkerung zu verbessern und das Viertel aufzuwerten. Dabei geht neben der kulturellen Vielfalt auch der

54 Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Türkei>, Zugriff: 18.3.2012

55 Vgl. Keyder 2004, 39.

56 Vgl. Tekeli 2011, 214.

57 Vgl. Tekeli 2011, 214.

58 Vgl. Keyder 2004, 41-43.

59 Vgl. Tekeli 2011, 215.

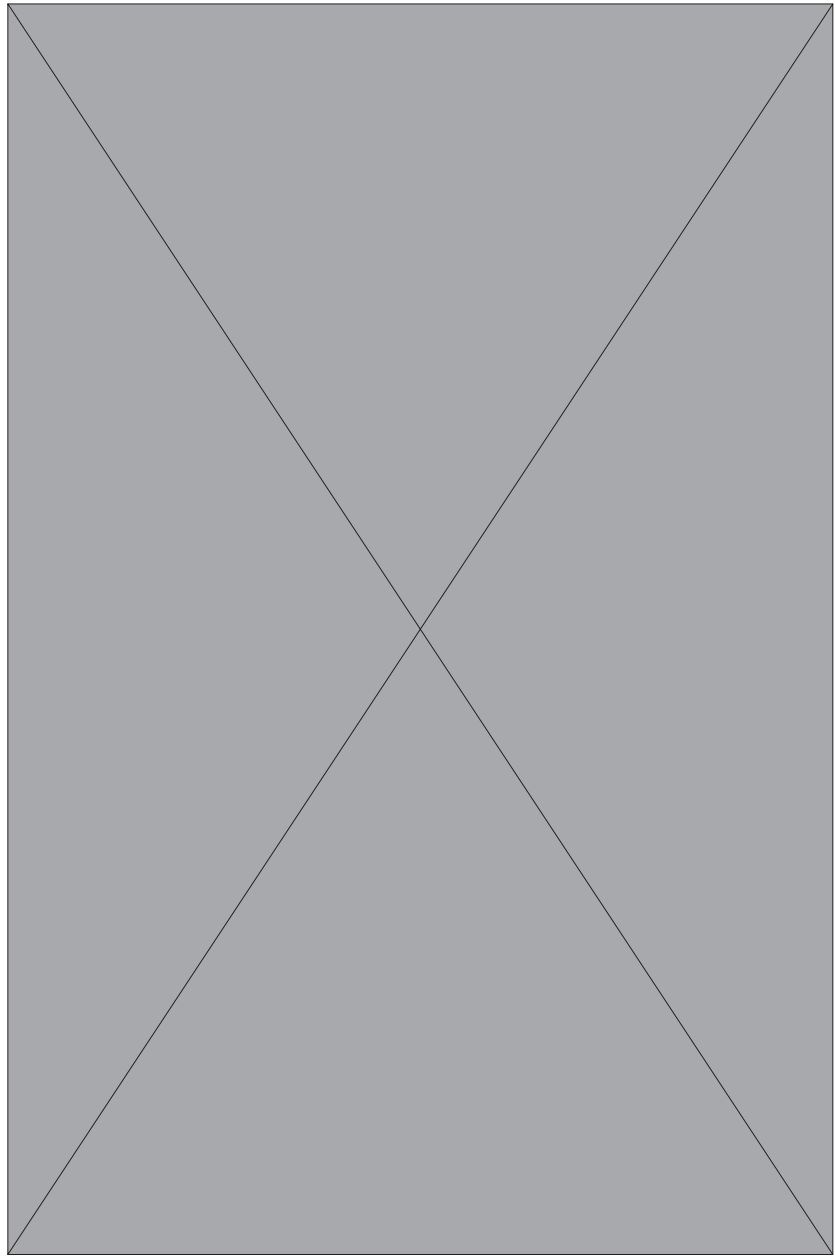
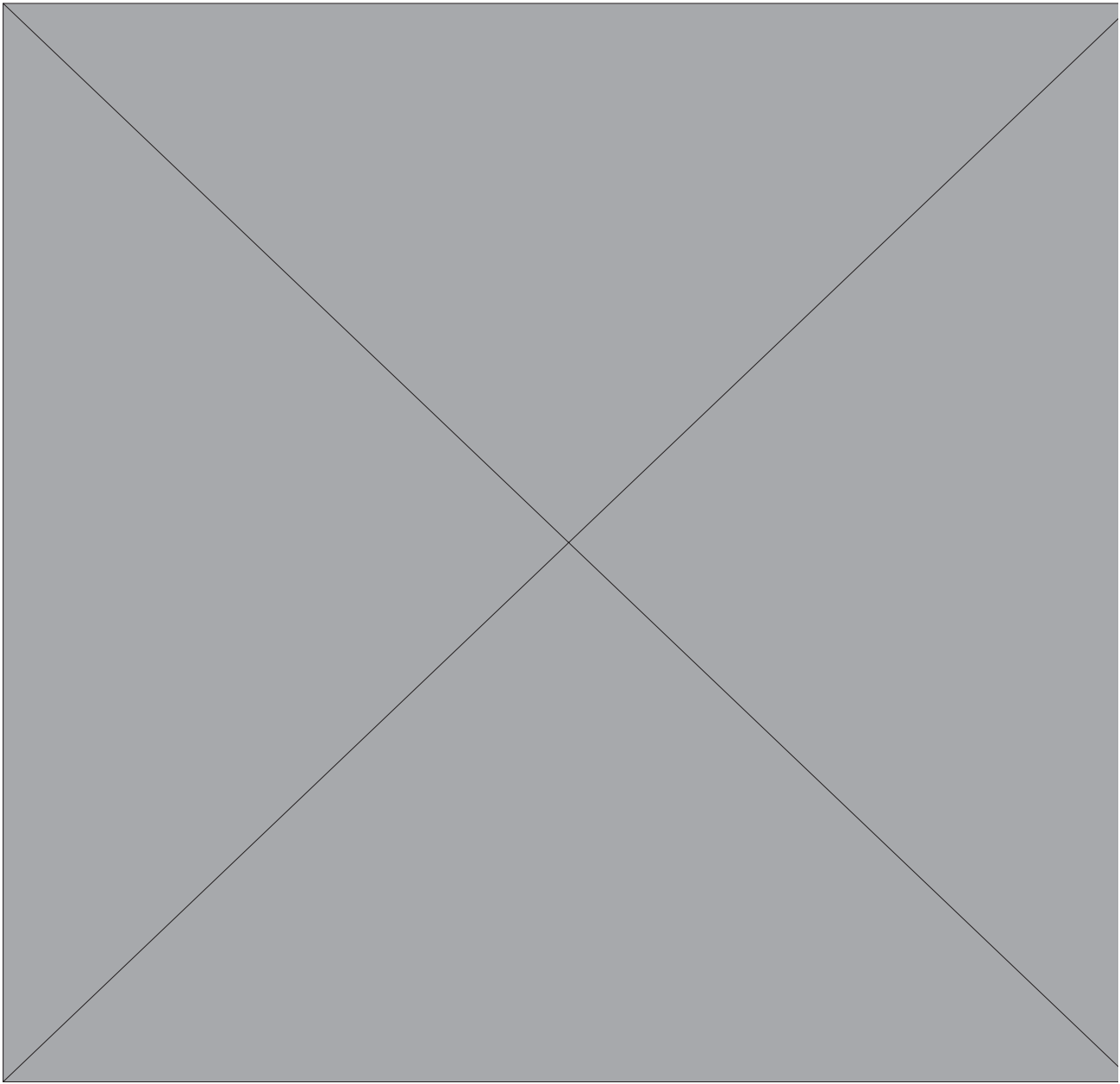


Abb. 19 (links): Ataköy, Bakırköy, 1971, von Ara Güler

Abb. 20 (rechts): Kazlıçeşme, Zeytinburnu, 1970, von Ara Güler



soziale Zusammenhalt der Nachbarschaften zu Grunde und die Stadt läuft Gefahr, sich wieder einmal mehr von einer kosmopoliten Metropole zu einer homogenen globalen *Langeweile* zu entwickeln.

Seit 2005 steht die Türkei in Beitrittsverhandlungen mit der Europäischen Union. Istanbul dient der Türkei dabei als Zugpferd für einen vollen Beitritt. Auch wenn das Bild der Stadt und ihrer Menschen nicht dem Rest des Landes entspricht, steht sie doch für einen Großteil der türkischen Bevölkerung (ca. 20%), die in dieser Stadt lebt und arbeitet. (siehe im Kapitel Mapping Istanbul) Dieser große Bevölkerungsanteil macht die Stadt daher politisch nicht nur auf lokaler und nationaler, sondern auch auf internationaler Ebene interessant, vor allem in Hinsicht auf den EU-Beitritt, vor allem da die Metropole einen großen Meinungsanteil und dementsprechend viele Wählerstimmen innerhalb der Türkei behält. Vielleicht erlaubt sich die Stadt gerade deswegen ihre Ausnahmerolle innerhalb der sonst eher konservativ regierten Türkei. Die wirtschaftspolitischen Veränderungen seit den 1980er Jahre haben auch zu Veränderungen in der Stadtentwicklung, von einer monopolen hin zu einer multipolaren Stadt, geführt. Seit den 1980ern kommt es zu einem innerstädtischen Wachstum des Service-Sektors und zur Dezentralisierung von kleinen und mittelständischen Industriebetrieben.⁶⁰ Wirtschaftlich soll dadurch ein Wandel zu einer dienstleistungsorientierten

Stadt erfolgen.⁶¹

Hüseyin Kaptan, ehemaliger Koordinator der IMP (Metropolregion Istanbul) und Professor für Städtebau an der Technischen Universität Yıldız von Istanbul, äußert sich über diese Entwicklung bedenklich. Denn die Entwicklungen im Dienstleistungssektor geschehen rasend schnell und stellen keinerlei Bezug zu den alten Industrien mehr her.

„[...] from an aesthetic point of view, the bulidings are amazingly [sic!]. From the viewpoint of a city planer, this is a disaster. There is nothing but a chaos of high technology and architecture.“⁶²

Wurden städtische Entwicklungen vor 1980 durch kleine lokale Bauunternehmen Stück für Stück realisiert, sind es seit 1980 nur noch große nationale und internationale Unternehmen und Institutionen, die ein Megaprojekt nach dem anderen aus dem Boden stampfen.⁶³ Der Immobilienmarkt boomt.

Die Öffnung des Immobilienmarktes für den internationalen Markt und ausländische Investoren, welche am Transformationsprozess der Stadt einen großen Anteil haben, führt zu einem immer schnelleren räumlichen Wandel. Der türkische Bausektor wurde seit der Öffnung des Marktes zu einem der produktionsintensivsten Bausektoren der Welt.⁶⁴ Die Globalisierung bringt dabei neue, bauliche Phänomene mit sich: *Gated Communities*, Gentrifizierung der innerstädt-

61 Vgl. Istanbul Masterplan Summary 2007, 12.

62 Hüseyin Kaptan, zit. n. Balanlı 2009, o.S.

63 Vgl. Tekeli 2011, 216.

64 Vgl. Ebda.

60 Vgl. Balanlı 2009, o.S.

tischen Altstadt und ihrer Nachbarschaften sowie eine aufkommende Kunst und Kulturindustrie. Luxushotelkomplexe, glänzende Büro- und Geschäftstürme runden das Bild der globalen Stadt ab. Diese sozialräumlichen Differenzierungen sind dabei Teil des neuen *Lifestyles* der globalen Metropole und eine Reaktion auf das veränderte Konsumverhalten ihrer Bewohnenden.⁶⁵

Der Bau der zweiten Bosphorusbrücke 1988 und des zweiten städtischen Autobahnringes brachte indessen eine enorme Ausdehnung der formellen und informellen Stadt in Richtung Norden, die heute an die 8 Mio. Menschen fasst und mit ihrer Ausdehnung gefährlich nahe an die Wasserreservate der Stadt heranreicht.⁶⁶

Illegale Zersiedlung, die damit verbundene Ausdehnung der Stadt, das Verkehrsproblem und die überstrapazierte städtische Infrastruktur haben die Stadtentwicklung Istanbuls zu einer dauerhaften Baustelle werden lassen. Aber auch zukünftig muss sich die Stadt mit weiteren drohenden Gefahren auseinandersetzen: mögliche Erdbeben, zunehmende Überbevölkerung, Bedrohung der natürlichen Ressourcen im Norden und die überwiegend marode Gebäudesubstanz der Nachkriegszeit stellen nur einige dieser zukünftigen Aufgabenfelder der Stadtplanung von Istanbul dar.

Um dem drohenden Verkehrskollaps zu entgehen, wird viel Hoffnung in den, sich derzeit im Bau befindlichen, Ausbau der Metro und das damit zusammenhängende *Marmaray*-Projekt gelegt. Mit dessen Hilfe soll einerseits der bislang zu kurz gekommene öffentliche Schienenverkehr innerhalb der Stadt nachgerüstet werden und andererseits dem ewigen Traum einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Paris und Bagdad nachgegangen werden.

Im August 2007 präsentiert die IMP (*Istanbul Metropolitan Planning Association*) den derzeit gültigen Masterplan im Maßstab 1:100.000 (siehe Anhang 2), der neben der Weiterentwicklung einer multipolaren dienstleistungs- und tourismusorientierten Metropole auch zunehmend eine *creative*

Klasse anlocken möchte.⁶⁷ Neben den auf der historischen Halbinsel innerhalb der byzantinischen Stadtmauer gelegenen Entwicklungsgebieten beschäftigen die Stadt zahlreiche weitere ‚marode‘ Zonen. *Urban Renewal* und *Urban Transformation* heißt es. Damit sollen in erster Linie die historische Altstadt von informeller Bebauung und Wildwuchs befreit werden, gleichzeitig aber auch nicht erdbebensichere Bebauung in der ganzen Stadt ersetzt werden.

„Transformation of the unplanned and unhealthy settlements into healthy settlements and developing long term financial options.“⁶⁸

Das mag teilweise zutreffen, doch in Wirklichkeit handelt es sich dabei nicht nur um den Austausch der ‚maroden Architektur‘ unter der Berücksichtigung der dort ansässigen sozialen Strukturen, vielmehr geht es um das Wegräumen der Arbeiter- und niederen Gesellschaftsschicht. Diese ‚Aufwertungen‘ betreffen reguläre Stadtteile wie Beyoğlu, doch vor allem die *Gecekondus*, die durch das Wachstum der Stadt immer mehr in Zentrumsnähe gerieten und nun lukrative, attraktive und begehrte Stadträume bilden. Es kann davon ausgegangen werden, dass von diesen Umstrukturierungen ca. 60% der bebauten Flächen von Istanbul betroffen sind und noch sein werden.⁶⁹ Die Ausrichtung dieser Transformationen zielt dabei auf ein Luxussegment ab. Ein neues Phänomen sind dabei innerstädtische *Gated Communities*. Denkmalschutz wird eher locker behandelt. Ganze Blöcke werden geschliffen und durch neue mit historisierenden Fassaden geschmückte Blöcke ersetzt.⁷⁰ Die neue Architektursprache nimmt dabei vor allem eine neo-osmanische Formensprache an, welche von der Stadtplanung gefördert werden. Sie sollen die typischen modernen Bauformen aus der Nachkriegszeit in Istanbul ersetzen und ein einheitliches Stadtbild erzeugen. Denn in der Türkei besteht immer noch der Glaube, dass Einheitlichkeit

65 Vgl. Kormaz/Ünül-Yücesoy 2009, o.S.

66 Vgl. Balanlı 2009, o.S.

67 Anmerkung: Dabei kommt der Gedanken einer „sanften Gentrifizierung“ auf.

68 Istanbul Masterplan Summary 2007, 99.

69 Vgl. Johnson/Adanali 2009, o.S.

70 Vgl. İslam 2009, 90f.

tatsächlich existiere und Vielfalt unter dem Einfluss ‚fremder Mächte‘ stehe.⁷¹ Dies zeigt wieder deutlich den Widerspruch zwischen politischen und religiösen Ansichten des Landes. Immer noch wird von einer idealisierten Einheitlichkeit ausgegangen, anstatt die reale Vielfalt einfach zu akzeptieren. Im Streben nach städtebaulicher Einheitlichkeit „[...] verändert die Stadt sich ständig und wandelt sich dabei kaum [...]“.⁷² Oder anders gesagt, wird die Stadt, ihre eigene Geschichte sowie ihr historisches Erbe durch die ständige Umstrukturierung immer wieder neu überschrieben. Die baulichen Strukturen Istanbuls werden dabei immer jünger und jünger, was auf lange Sicht gesehen zum Verlust von Authentizität und Identität der gebauten Umgebung führen kann, denn im Gegensatz zu anderen Metropolen dieser Welt hat Istanbul aufgrund immer neuer radikaler baulicher Umstrukturierungen bislang noch keine eigene architektonische Sprache für sich entwickelt.⁷³

Bei den Umstrukturierungsprozessen übernimmt TOKI (die staatliche *Mass Housing Administration*, kurz MHA) eine entscheidende Rolle. TOKI ist die Nationale Wohnbau-Entwicklungsbehörde. Sie ist direkt dem Premierminister unterstellt und soll seit ihrer Gründung 1984 das Land mit Millionen von Wohneinheiten für eine aufkommende Mittel- und Unterschicht versorgen. TOKIs gigantisches Wohnbauprogramm bestimmt mittlerweile beinahe alle städtischen Entwicklungen im staatlichen Wohnungsbau - aber auch im kommerzi-

ellen Sektor und ist eines der mächtigsten „Unternehmen“ der türkischen Bau- und Immobilienbranche.⁷⁴

Doch Fakt ist auch, dass bislang sämtliche für Istanbul entwickelte Masterpläne in ihrer ganzheitlichen Ausführung gescheitert sind. Der mangelnde Erfolg in der Ausführung solcher Planungsmethoden lässt sich durch den großen Erfolg von ‚ad-hoc‘ entwickelten Strategien erklären auf denen die Metropole basiert. Ungeplante und unregulierte Mechanismen sind in Istanbul allgegenwärtig. Sie zeigen sich nicht nur in Form der *Gecekondus*, sondern in allen anderen Teilen der Stadt und betreffen den Bau von Wohnungen, Hotels und Firmensitzen.⁷⁵ Hüseyin Kaptan, oberster Stadtplaner von Istanbul, beschreibt dies folgendermaßen: „Wir fangen schon mit einer Niederlage an.“⁷⁶ Die Bevölkerung bleibt resistent gegenüber den Entwürfen der Stadt und gestaltet ihren urbanen Raum weiterhin vorwiegend selbst.⁷⁷

Diese sozialräumlichen Differenzierungen aber auch neue Konsummuster beinhalten eine neue Vorstellung von *Lifestyle* (also wie man leben soll). Mit diesem Image wird versucht im globalen Wettbewerb der Städte mitmischen zu können.⁷⁸ Eine Folge dieser neoliberalen Politik in Istanbul, wie auch in vielen anderen schnell aufsteigenden Städten, ist die Vergrößerung von sozialen und wirtschaftlichen Ungleichheiten inner-

71 Vgl. Tanju 2009, 36.

72 Ebda., 37

73 Vgl. Sudjic 2011, 208

74 Vgl. Tekeli 2011, 216.

75 Vgl. Ebda., 217.

76 Staud 2006, 82.

77 Vgl. Ebda. 2010, 57

78 Vgl. Kormaz/Ünül-Yücesoy 2009, o.S.

halb der Metropole. Einige Unternehmer, die Anschluss an den globalen Markt hatten, stiegen rasch in ein Luxussegment auf. Die Mehrheit, bestehend aus einer mittleren und unteren Arbeiterschaft, blieb hingegen vom globalen Einfluss weitgehend unberührt. Das Versprechen der Moderne von sozialer Angleichung hat in der Postmoderne keinen Bestand mehr. Soziale Dienstleistungen werden zunehmend privatisiert, wovon vor allem Schulen, Kindergärten, Universitäten und die Gesundheitsversorgung betroffen sind.⁷⁹ Die Stadt segregiert sich dabei *freiwillig und unfreiwillig* in sich voneinander abstoßende Zonen ohne öffentliche Räume, die als Zwischenräume dienen und ein Durchmischen von Unterschieden erlauben und ein Aufeinandertreffen ermöglichen würden. Während die reiche Gesellschaftsschicht sich zunehmend in aufwendigen Grünanlagen hinter Mauern aufhält, entstehen außerhalb der Stadt Sozialgettos für die ärmeren Schichten.

Und wieder einmal teilt sich die Stadt in zwei sich widersprechende Seiten: auf der einen Seite das offenkundig Islamische mit seinen traditionellen moralischen Grundsätzen und auf der anderen Seite das Moderne, säkulare Globale.

„Diese Polarität, lässt offenkundig kaum Chancen für die Formulierung einer oppositionellen Agenda, die zugleich säkular und für die marginalisierten Bevölkerungsschichten attraktiv ist.“⁸⁰

In den vergangenen knapp 200 Jahren spaltete sich Istanbul mehr denn je in zwei Hälften. Symbolisch und geographisch trennt der Bosphorus die Stadt, mental verläuft die

Grenze jedoch ganz wo anders, denn wäre die Barriere nur geographisch, ließe sie sich ohne weiteres überwinden.

Istanbul boomt. Es ist eine ‚coole‘ Stadt. Reisebroschüren werben mit Clubs, Bars und Nightlife, aber auch mit Geschichte, Kultur und Kunst. Tradition und Zeitgenössisches treffen hier aufeinander. Diese Hybridität der Stadt wird vor allem in der Metapher ‚Brücke zwischen zwei Welten‘, einer vielmehr geopolitischen Aussage als einer rein geographischen, deutlich. Diese Metapher beinhaltet also weit mehr. Alt und Neu, Tradition und Moderne, lokale Kultursprache und globale Form. Ebenso wie diese metaphorische ‚Brücke‘ die beiden Welten verbindet, trennt sie diese auch⁸¹; die eine Welt nach wirtschaftlichem Erfolg strebend und die andere ein natürlich gewachsener Organismus, der mit seiner unvorhersehbaren Art parallel zum globalen Code wächst und seine traditionelle Rolle verteidigt.

79 Vgl. Keyder 2004, 43.

80 Ebda., 45.

81 Vgl. Özkan 2008, 72.

Global versus lokal

DER EINFLUSS VON GLOBALER TRANSFORMATION AUF DIE LOKALE DYNAMIK VON ISTANBUL

Wie aus der Geschichte bereits hervorgeht, verändert sich Istanbuls sozialräumliche Struktur unter anderem als Reaktion auf den globalen Einfluss auf die Stadt. Dabei spielen vor allem die immer stärker international in Mode kommenden urbanen Transformationen (Urban Transformation), Sanierungen (Urban Renewal) oder Aufwertung (Gentrifizierung) eine immer wichtigere Rolle. Es lässt sich jedoch feststellen, dass nicht alle dieser Transformationsprozesse einzig und allein Folgen der Globalisierung sind und der Verbesserung des ‚Lifestyle‘ dienen. Auch lokale Faktoren, wie marode Nachkriegsbausubstanz oder Erdbebenschäden, fließen dabei ein. Dennoch ist der Einfluss des globalen Codes deutlich spürbar und wirkt sich vor allem auf das soziale Ungleichgewicht innerhalb der Stadt aus und fragmentiert diese zunehmend in unterschiedliche ‚Lifestyle‘- und kulturelle Bereiche. Dadurch entstehen wiederum neue Probleme, wie Diskriminierung, Ausgrenzung, Arbeitslosigkeit und Segregation innerhalb der Stadt. Frank Eckardt begründet

diese Entwicklung in Istanbul in seiner Habilitation *Die komplexe Stadt* folgendermaßen:

„Die ungenügende Reflexion über die nicht-linearen Bezüge zwischen *global* und *lokal* und das Aussparen der historischen Strukturierungen, führen [...] zu einer subkomplexen Annäherung an die städtische Wirklichkeit Istanbuls und dementsprechend zu Planungsfallen.“⁸²

Die lokale (und auch nationale) Stadtplanungspolitik muss sich im Balanceakt zwischen globalen Einflüssen und lokalen Eigenheiten Istanbuls bewegen, um die als Folge der Globalisierung und des ihr folgenden Wachstums der Stadt entstandenen Probleme - wie Verkehr, Zersiedlung oder die Gefährdung der Trinkwasserreservate, sowie Arbeitslosigkeit, Wohnungsmangel, soziale Ungleichheiten und Ungerechtigkeiten - zu bewältigen.

⁸² Eckardt 2009, 61.

GLOBAL VERSUS LOKAL ODER KONSUMRAUM VERSUS ÖFFENTLICHER RAUM

Inwieweit beeinflussen also globale und lokale Prozesse die lokale Dynamik Istanbuls? Ist die Polarität zwischen global und lokal zwingend eine oppositionelle? Inwieweit bestimmen und beeinflussen diese globalen und lokalen Faktoren das alltägliche Leben der Stadt? Die wichtigste Frage für die Stadtplanung, die sich im Diskurs dieses Gegensatzpaares stellt, ist die nach der Manifestierung und Verräumlichung der globalen wie auch lokalen Einflüsse im öffentlichen Raum der Stadt, ihren Konflikten und auch deren Potentialen einer fruchtbaren Koexistenz.

In den vergangenen knapp 200 Jahren, von Beginn des Modernisierungsprozesses der Türkei bis heute, entwickelt sich zunehmend eine Spalt in der Nation. Dieser Spalt wird gern auf Istanbul übertragen, spiegelt die geographische Situation der Stadt doch gerade diese Symbolik wider. West und Ost, Europa oder Asien, Christentum und Islam, Moderne und Tradition, Türken oder Kurden sind nur einige dieser Gegensätze. Zusammengefasst entsprechen diese Gegensatzpaare alle größtenteils einem *Lokal versus Global*.

Istanbul war dabei immer Brennpunkt dieser Polarität. Eine Vielfalt, die nicht dem erwünschten Bild der Türkei entspricht, denn Einheitlichkeit ist immer noch das gehegte Ziel der Politik. Doch absolute Einheitlichkeit ist eine Utopie und kann nie erreicht werden.⁸³ Sie konnte weder durch die radikale Modernisierung der Nationalisten noch durch den Versuch der Re-Islamisierung der konservativen AKP erreicht werden. In

⁸³ Vgl. Tanju 2009, 35f.

diesem Streben nach Einheitlichkeit „[...] verändert die Stadt sich ständig und wandelt sich dabei kaum, [...]“.⁸⁴

Der globale Einfluss wächst in Istanbul seit den 1980ern und lässt sich vor allem an den internationalen Luxushotelketten, internationalen Unternehmen oder am ‚Global Trade‘ erkennen. Dabei erlebt Istanbul in seinen 80er Jahren eine eigene Version des „[...] Kasino-Kapitalismus und Yuppie-Luxus“.⁸⁵ Konsumstraßen der wohlhabenden Gegenden, wie etwa das auf der asiatischen Seite gelegene Bostancı, bestehen faktisch nur mehr aus globalen Marken wie ‚Louis Vuitton‘, ‚H&M‘, oder ‚Zara‘. Dazwischen gesellen sich internationale Café- und Restaurantketten wie ‚Starbucks‘, ‚Häagen Dazs‘ oder ‚Ben & Jerry‘, die zu internationalen Preisen ihre Produkte anbieten. Hinzu kommen einige wenige nationale Ketten, die nach dem selben Konzept ihrer internationalen Vorbilder funktionieren. Hier kann man durch die konsumkontrollierten Straßen flanieren, in einem Café sitzen und sich dabei der Illusion eines einheitlichen, dekontextualisierten und homogenen urbanen Raumes hingeben.⁸⁶ Man trifft hier kaum auf ein traditionelles lokales Gewerbe. Kein Schlüsseldienst, keine traditionellen kleinen Bäckereien oder Konditoreien. Die Straßenoberfläche ist perfekt asphaltiert und die Gehwege weisen nicht die geringste Unebenheit auf.

„Eine klassenspezifische Kultur wird durch das Medium des Konsums neu definiert.“⁸⁷

Durch das veränderte Konsumverhalten gewinnen Konsum- und Freizeiträume unter dem Einfluss einer Konsum- und Freizeitindustrie immer mehr an Bedeutung. Sie „gaukeln“ einen idealisierten öffentlichen Raum vor und verhindern zufällige Begegnungen und Auseinandersetzungen unterschiedlicher Menschen in Istanbul und anderswo.⁸⁸ Jeder nicht kontrollierte oder nicht privatisierte Raum, an dem ein zufälliges Begegnen möglich wäre, bietet Platz für Konflikte zwischen globalen und lokalen Identitäten. Denn nahezu alle ideologischen Kämpfe über die öffentliche Moral laufen über die Beherrschung des öffentlichen Raumes, sei es das Tragen von Kopftüchern, der Standort von Moscheen, Nacktheit auf Reklametafeln, Alkoholausschank in den Straßenbars oder Rockmusik auf öffentlichen Plätzen.⁸⁹

Öffentliche Räume müssen, um Konflikten aus dem Weg zu gehen, in Istanbul daher unter ständiger Kontrolle stehen, ob das nun Überwachung durch den Staat oder durch private Sicherheitsorgane bedeutet. Einen Hinweis darauf bieten die in der gesamten Stadt verteilten kleinen Plastikhütten, die auf den ersten Blick wie chemische Baustellen-toiletten aussehen, doch in Wirklichkeit kleine Wachhäuschen sind. Eine andere Form der Kontrolle von öffentlichen Räumen sind die als *öffentlicher Raum getarnten* privatisierten Räume, die von Shoppingmalls

84 Vgl. Tanju 2009, 37.

85 Keyder 2004, 41.

86 Vgl. Ebda.

87 Keyder 2004, 44.

88 Vgl. Kormaz/Ünüü-Yücesoy 2009, o.S.

89 Vgl. Keyder 2004, 44.

bis zu ganzen Straßenzügen reichen. Diese Art der Kontrolle umfasst offensichtliche Umzäunung und damit Ausgrenzung von unerwünschtem Konfliktpotential. Die auf Freizeit ausgerichteten urbanen Zonen und deren hohe „Sicherheit“ durch Privatisierung beschleunigen das Loslösen ihrer Zielgruppe vom realen öffentlichen Raum und ihren ursprünglichen Wurzeln und begünstigen damit eine Entfremdung eines Großteils der Stadtbevölkerung vom öffentlichen Leben und öffentlichen Erfahrungen innerhalb der Stadt.⁹⁰

Die neuen Konsummuster und gesellschaftlichen Erwartungen schaffen neben Shopping Malls auch private Universitäten, private Krankenhäuser und andere privatisierte soziokulturelle öffentliche Einrichtungen, welche das Interesse von Investoren erweckten, in den profitabelsten Gebieten der Stadt den öffentlichen Raum zu privatisieren. Diese Entwicklungen wurden durch politische Entscheidungen des Staates, in den meisten Fällen durch die Bereitstellung von öffentlichem Bauland, unterstützt.⁹¹ Die Privatisierung öffentlicher Einrichtungen verschlimmert dabei besonders die Situation für die ärmere Stadtbevölkerung, für jene, die es sich entweder nicht leisten können oder von der Nutzung dieser privatisierten öffentlichen Räume ausgegrenzt werden. Die formelle Stadtraumpolitik der regionalen Regierung ist ein Mix aus unterschiedlichen Modellen, die allesamt verschiedene politische Zielen und ideologische Standpunkte vertreten, aus denen unvereinbare urbane Probleme und Vorzüge resultieren. Dies führt zu unterschiedlichen Wert- und Zielvorstellungen innerhalb der städtischen Organisation. Im Fall von Istanbul scheint es fast so, als ob zentralstaatliche Entscheidungen mehr zählen würden als regionale.⁹² So wurden beispielsweise heruntergekommene Straßenzüge in *old Pera*, einem Teil von Beyoğlu, einem Transformationsprozess unterzogen. Die *French Street* ist ein aktuelles Beispiel für einen solchen Konsum- und freizeitorientierten Raum in Istanbul. Nicht

nur im Sinne von Privatisierung und Themen orientiertem Marketing im öffentlichen Raum, sondern auch im Bezug auf das sogenannte *place making*, dem Aufpolieren von öffentlichem Raum und der dazu passenden Namensveränderung des Ortes.⁹³ *Algeria Street* wird zu *French Street*, bestehende Restaurants, Skulpturen und sämtliche eigenständige Kultur wich einer mehr oder weniger guten Kopie einer globalen (im Sinne von homogenisierten) Variante von Paris. Die einst öffentliche Straße verwandelt sich in einen durch Konsum bestimmten Raum, verwaltet von Kapital und privaten Firmen.⁹⁴

Ein weiteres Beispiel dafür ist die *Kanyon Shopping Mall*. Im Gegensatz zu einem herkömmlichen Shoppincenter wird hier ‚echter‘ öffentlicher Raum suggeriert. Der ‚Freiraum‘ (im Bezug auf Himmel und Frischluft), schlängelt sich durch eine vom Konsum kontrollierte *canyonartige* Landschaft, umgeben von einem ‚Mixed-Use‘-Programm bestehend aus Shopping, Gastronomie, Office und Wohnen. Die Zugänge werden durch Sicherheitsschleusen markiert und von privaten Sicherheitsfirmen kontrolliert. Zwischen ‚Starbucks‘ und vorgetäuschter Tradition entsteht der Eindruck einer basarähnlichen Landschaft.

„[...] What Kanyon offers [...] is a new interpretation and a new culture of the experience of the city and its variety of street vendors sell traditional food from design carts [...]“⁹⁵

Alle neuen Sanierungs- und Wohnungsprojekte verbindet ein gemeinsames Streben nach einer homogenen urbanen Kultur, die in diesem neuen Bezug mit ‚Lifestyle‘ gleichgesetzt wird.⁹⁶ Der ‚Lifestyle‘ ist dabei Teil einer neuen globalen Kultur und misst sich an internationaler Beliebtheit von globalen Städten und nicht an der eigenen regionalen Entwicklung und Lebensweise.

90 Vgl. Ünül-Yücesoy 2008, 31.

91 Vgl. Erkip 2000, o.S.

92 Vgl. Ebda., o.S.

93 Vgl. Ünül-Yücesoy 2008, 31.

94 Vgl. Aksoy 2011, 236.

95 Ebda.

96 Vgl. Ebda.

GLOBAL VERSUS LOKAL
ODER
TRADITION TRIFFT AUF
'URBAN RENEWAL'

Die Globalisierung im Zuge des Neoliberalismus ist vorrangig ein wirtschaftliches Phänomen, dessen ökonomische Bedeutung für eine Stadt immer in seiner Wichtigkeit über die soziale und kulturelle Bedeutung gestellt wird.⁹⁷ Doch Fakt ist, dass neben den ökonomischen Transformationsprozessen durch den Einfluss einer globalen Wirtschaft auf eine lokale diese auch tiefgreifende kulturelle und soziale Folgen nach sich zieht, nämlich die Transformation von einem Nebeneinander hin zu einem System der zunehmenden Polarisierung der Gewinner und Verlierer in Folge des sozialen wie wirtschaftlichen Wandels.⁹⁸

Zwar ist Istanbul eine globalisierte Stadt im Sinne eines Ortes, an dem globale Ströme von Geld, Kapital, Menschen, Ideen, Zeichen und Information sichtbar sind, dennoch entwickelt sie sich aber nicht zu einer vorbildlichen ‚global City‘.⁹⁹ Denn immer noch bestimmen lokale Funktionen und Dienstleistungen die Richtung dieser Entwicklungen. Im Gegensatz zu einer modellhaften ‚global City‘, in der laut Keyder die Mehrheit aller lokalen Identitäten die Vorteile globaler Vernetzung und ihrer Wirtschaft direkt oder indirekt nutzen, nutzen in Istanbul nur sehr wenige diese Vorteile.¹⁰⁰ Dafür fehlt auf politischer Ebene die Einführung wirklicher liberaler Rahmenbedingungen auf nationaler Ebene. Viel zu gern wird an dem zentral regierten, populistischen Regime der Vergangenheit

festgehalten. Ebenso mangelt es jedoch an verbindenden unternehmerischen Visionen auf lokaler Ebene.¹⁰¹ Laut Keyder entsteht aus diesem unverbindlichen Nebeneinander „[...] der Anblick von privatem Reichtum und öffentlicher Armut.“¹⁰²

Diese zwei Sphären (arm und reich, privatisiert und öffentlich) sind innerhalb der Stadt isoliert, ohne dabei Zwischen- und Kommunikationsräume aufzuspannen. Jedoch sind diese öffentlichen Räume für eine Integration und das Verhandeln von Konflikten innerhalb der Stadt und der Nachbarschaft notwendig, um ein soziales Gleichgewicht aufbauen zu können und Segregation entgegenwirken zu können.

Diese Isolation innerhalb der Stadt betrifft heute vor allem Migranten aus den östlichen Regionen der Türkei, einer neuen Generation von Zuwandernden. War die Landflucht früher durch die Industrielle Revolution der Türkei bedingt, sind heute das in allen Bereichen vorherrschende West-Ost-Gefälle und der Bürgerkrieg im Osten Hauptmigrationsgründe, welche zu einer vermehrten Flucht in die westlichen Städte der Türkei führen. Jährlich erfährt Istanbul einen Zustrom von ca. 200.000 mehr oder weniger gut alphabetisierten Menschen. Dies sollte eigentlich zu einer Durchmischung der Bevölkerung führen. Die Neuankömmlinge jedoch schließen sich heute, wie damals, in lokale Nachbarschaften zusammen, mit dem Unterschied, dass sich früher diese Nachbarschaften in die ‚moderne‘ Stadt integrieren konnten und so Teil des soziourbanen Raumes wurden. Heute sind die Migranten allerdings gezwungen sich in völlig anderen Kulturkreisen an den Stadträndern in ‚dichten Sozialgettos‘ ohne Zwischenräume für ihre sozialen und kulturellen Bedürfnisse anzusiedeln und isolieren sich so immer weiter von der Stadt.¹⁰³ Der Verlust der Zugänglichkeit von öffentlichen Räumen und die Vertreibung der unteren und arbeitenden Klassen an den Stadtrand führt zu der Befürchtung eines „*degraded right to the*

97 Vgl. Alkan 2008, 51.

98 Vgl. Ebda.

99 Vgl. Keyder 2004, 43.

100 Vgl. Ebda.

101 Vgl. Keyder 2004, 43.

102 Ebda.

103 Vgl. Ebda., 44.

City“.¹⁰⁴

Durch die Ausgrenzung aus dem soziourbanen Kontext der Stadt, bleiben den meisten die Vorteile transurbaner oder globaler Netzwerke weitgehend verschlossen. Diese lokalen oder traditionellen Identitäten nehmen daher immer weiter zu und gewinnen in ihrer Masse zunehmend an politischer Bedeutung.¹⁰⁵

Auf dem Weg zu globaler Einheit und sozialer Isolation bewegt sich Istanbul immer weiter weg von dieser modellhaften ‚global City‘ und schafft sich dadurch weit mehr Probleme sozialer Natur, als sie eine heterogene Konfliktdebatte jemals heraufbeschwören würde. Bestehende Probleme werden nicht gelöst, sondern schlichtweg an den Stadtrand und damit aus den Augen der reichen Stadtbevölkerung geschoben und verursachen damit neue Probleme anderswo.

Bereits erwähnte Mechanismen wie ‚Gentrifizierung‘, ‚Urban Renewal‘ und ‚Urban Transformation‘ bilden hier den Deckmantel, unter dem, neben zentral gelegenen, heruntergekommenen Vierteln vor allem die *Gecekondu*s (informell entstandene Siedlungsform), zunehmend transformiert oder erneuert werden. Dabei kommen neben Gentrifizierungen im klassischen Sinn auch inversivere Methoden wie Massenumsiedlungen oder Zwangsenteignungen zur Anwendung. In all diesen Fällen werden vorhandene Nachbarschaften zerschlagen. Diese funktionieren seit ihrem Entstehen durch lokale Selbstorganisation und diverse informelle Praktiken und können so mit ihren eigenen Problemen, wie Arbeitslosigkeit, Armut und soziale Differenzierung, selbst fertig werden.

Ein Beispiel dafür ist das ehemalige auf der historischen Halbinsel gelegene Sulukule, das seit Jahrhunderten durch die Musik- und Tanzkultur der Roma geprägt wird. Neben teils landwirtschaftlicher Nutzung der Höfe und anderer Restgrünflächen wie beispielsweise der historischen Stadtmauer, kleinen Werkstätten und Betrieben existiert hier ein lokales Wirtschaftssystem, das den Men-

schen ermöglicht, Nahrung und Kleidung günstiger und zu für sie erschwinglichen Preisen zu erstehen.¹⁰⁶ Diese jahrzehntelange lokale Selbstorganisation soll durch die vorherrschende Stadtentwicklungspolitik unterbunden werden. Dabei wird klar, wie systematisch

„[...] das Prinzip der ökonomischen Selbstorganisation der unteren Einkommensschichten außer Kraft gesetzt werden soll [...]“.¹⁰⁷

Bis in die 1980er wurden die *Gecekondu*-Bewohner und ihre kulturellen und wirtschaftlichen Aktivitäten als Bestandteil innerhalb der Stadt toleriert. Nach 1980 jedoch machten die eingeschossigen innerstädtischen Notbehausungen einen Imagewechsel durch und wurden dadurch zunehmend zum ‚Problem‘ für die Stadtverwaltung und im weiteren Sinne für die öffentliche Meinung. Der kulturelle Verfall der *Gecekondu*s in der Meinung der Stadtbevölkerung macht es der Stadtverwaltung einfach, dieses ‚neuentstandene Problem‘ zu lösen. (siehe Kapitel: *Die Gecekondu-Problematik: Von der vernetzten Nachbarschaft in die Isolation der Vorstadt*)

Vorhandene Nachbarschaften werden zuerst isoliert und dann korrumpiert, um sie durch ein privatisierte öffentliche Räume und ‚Lifestyle-Nachbarschaften‘ zu ersetzen.¹⁰⁸ Diese künstlichen Nachbarschaften besitzen nie die Stärke und den Willen, der für Selbstorganisation notwendig ist, da sie von einer ‚unechten‘ Identität zehren. Sicherheit muss durch Überwachung anstatt durch nachbarschaftliche Selbstkontrolle erfolgen. Der öffentliche Raum verschwindet im Konsum- und Erlebnisrausch, denn nur so funktioniert er und gaukelt dabei ein falsches Bild von städtischer Dynamik vor. Die neue ‚globale‘ und homogene Identitätsproduktion läuft damit Hand in Hand mit den großmaßstäblichen räumlichen Umstrukturierungsprojekten.¹⁰⁹

104 Don Mitchell, zit. n. Ünül-Yücesoy 2008, 31.

105 Vgl. Keyder 2004, 44.

106 Vgl. Heubrandtner 2010, o.S.

107 Beyer 2009, 21.

108 Vgl. Özkan 2008, 75f.

109 Vgl. Ebda.

GLOBAL VERSUS LOKAL - ODER DOCH NICHT?

Die vorangegangenen Kapitel haben beschrieben, inwieweit die globale Kultur in Istanbul Einfluss auf die lokale Kultur nimmt. Es soll durch Privatisierung und Kommerzialisierung eine homogene Kultur und Standardisierung des sozialen Lebens entstehen.

Diese kulturelle Vereinheitlichung könnte durch zwei Szenarien erreicht werden und dadurch unterschiedliche Formen annehmen. Im ersten Szenario verschmelzen alle heterogenen Kulturen, die an das globale System assimiliert werden, zu einer einzigen globalen homogenen Kultur. Konkurrierende Systeme müssten sich folglich - nach dem neoliberalen Leitspruch „there is no alternative“¹¹⁰ - auslöschen. Das zweite Szenario geht davon aus, dass unterschiedliche Kulturen nebeneinander existieren und sich an bestimmten Punkten innerhalb der Stadt konfrontieren. Dadurch ergibt sich eine Vielzahl von Möglichkeiten in diesem Szenario¹¹¹, also eine kulturelle Heterogenität der Unterschiedlichkeiten, im Gegensatz zu einer homogenen Masse.

Spricht man von Kultur, beinhaltet diese jedoch immer fundamentale, kulturelle, wirtschaftliche und politische Diskrepanzen. Diese führen zu einem Paradoxon in der Globalisierung. Auf der einen Seite präsentiert sich eine globale, einheitliche Kultur,

auf der anderen Seite existiert eine andere Kultur, die sich aus globalen Elementen aber auch aus Werten eines bestimmten Ortes zusammensetzt.¹¹²

Im Falle von Istanbul und der Türkei wird das Lokale immer noch als etwas Statisches, Abgeschlossenes und Begrenztes, das sich außerhalb der Logik des Globalen befindet, betrachtet. Das bedeutet, dass die lokale Kultur und ihre Idee, für die sie eintritt, in einer Oppositionsrolle zur globalen Umstrukturierung der Gesellschaft und ihres Raumes steht. In diesem Sinne lässt sich behaupten, dass Globalisierung Lokalität überschreibt. Dieser Ansatz zeigt sich in dem Streben nach Einheit in der türkischen Politik und Stadtplanung, gilt jedoch als eine viel zu einfache Sichtweise der Dinge und entspricht daher keinem zeitgemäßen Ansatz.¹¹³

Ein anderer Ansatz hingegen definiert Lokalität nicht als abgeschlossenes statisches System, sondern sieht die ablaufenden Vorgänge in viel komplexeren Bahnen. Der Ansatz geht davon aus, dass ‘lokal’ und ‘global’ in ständiger Beziehung zueinander stehen und sich gegenseitig beeinflussen. Vielmehr sind die beiden Begriffe heute unzertrennlich ineinander verwoben (und überschreiben sich nicht wie ursprünglich angenommen).¹¹⁴

110 "Der politische Slogan *there is no alternative* wurde von der britischen Premierministerin Margaret Thatcher in der Anfangszeit ihrer Regierung wiederholt verwendet, um ihre Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik (vgl. Thatcherismus) zu legitimieren, welche durch den Abbau des Sozialstaates und wirtschaftsliberale Reformen bei gleichzeitig konservativen Gesellschaftsvorstellungen geprägt war." in: <http://de.wikipedia.org/wiki/TINA-Prinzip>

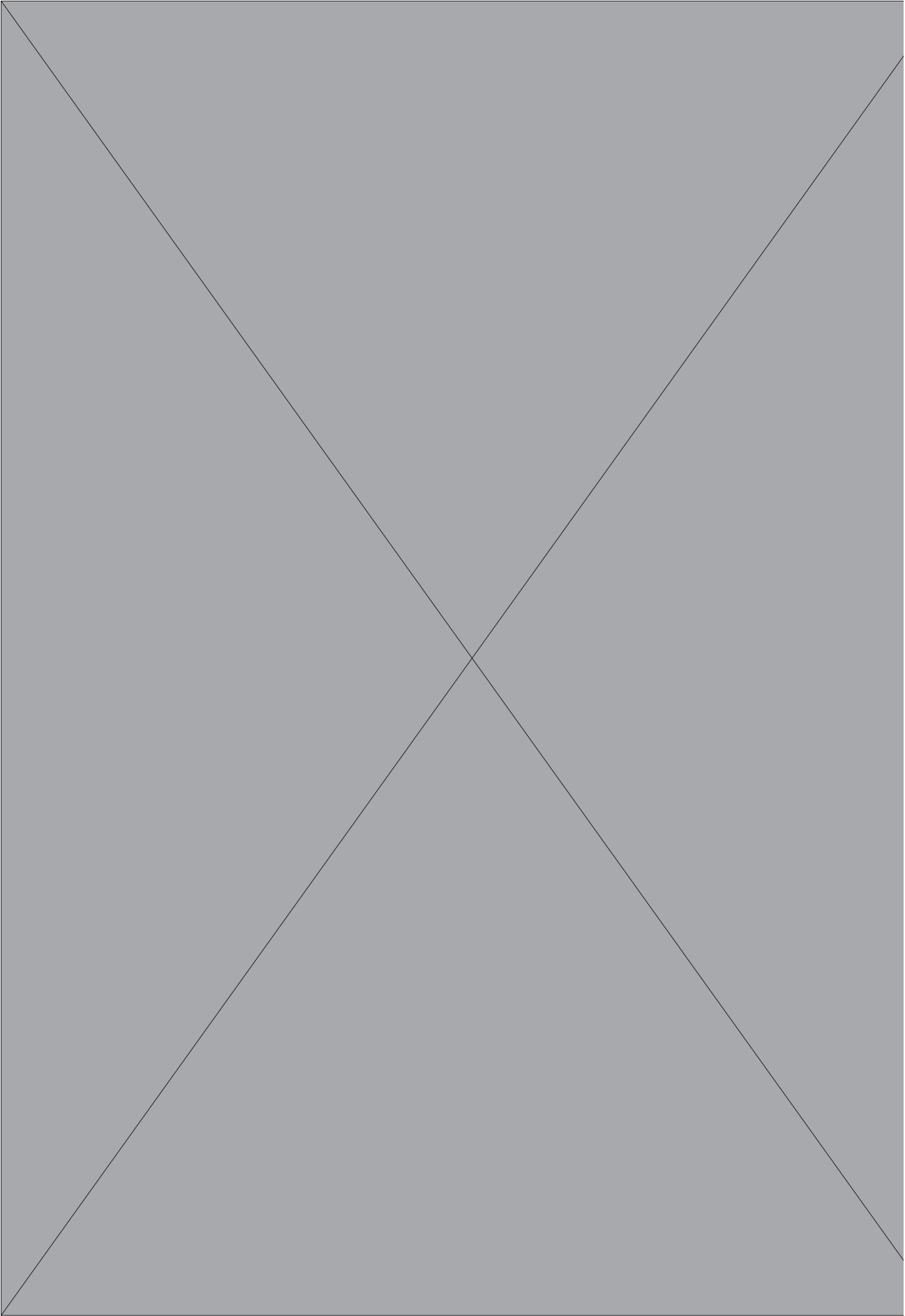
111 Vgl. Alkan 2008, 53.

112 Vgl. Alkan 2008, 53.

113 Vgl. Ebda., 56.

114 Vgl. Ebda.

Abb. 21: *İstiklâl Caddesi, Beyoğlu*, 1958, von Ara Güler



Globalisierung im 'Idealfall' wäre eine globale Vernetzung lokaler Einheiten. Diese Vernetzung ist nicht statisch, sondern verändert sich ständig. Dem Lokalen wird in Istanbul und der Türkei im politischen Sinn noch zu wenig Bedeutung zugesprochen. Dennoch können selbstorganisierte lokale Einheiten (gemäß einer neoliberalen Wirtschaft) wesentlich schneller flexibler auf lokale Veränderungen reagieren, da diese nicht zentral gesteuert werden, sondern sich selbst dezentral immer aus dem lokalen Kontext heraus steuern und organisieren.

„[...] local situations are transformed by becoming part of the wider *global* arenas and processes, while *global* dimensions are made meaningful in relation to specific *local* conditions and through the understanding and strategies of *local* actors [...]“¹¹⁵

Das bedeutet im Bezug auf lokale Kulturen, dass diese in jedem Fall mit globalen Kulturen in Kontakt treten, diese filtern und

adaptieren und so Teile dieser in ihre eigene Kultur integrieren, denn Globalisierung und Lokalisierung sind komplizierte heterogene Begriffe, die nicht einfach als oppositionell gesehen werden dürfen.¹¹⁶ Dabei spielt die Kommunikation zwischen Stadt, Bezirk und Straße eine wichtige Rolle, um nachhaltige Lösungen erarbeiten zu können. Entgegen der Meinung, dass durch Globalisierung der lokal begrenzte Akteur seine Relevanz in einer 'unbegrenzten Welt' verliert, gewinnt diese in Wirklichkeit an Relevanz innerhalb der urbanen Szenerie.¹¹⁷

In einer *case study* zu Karanfilköy, einem nördlich des bereits gentrifizierten und boomenden Beşiktaş´ s gelegenen Gecekondus, das auf einer der drei Entwicklungsachsen von Istanbul liegt, zeigt Sevil Alkan, dass ein lokaler Akteur in der urbanen Szenerie durchaus zu einer starken mitbestimmenden Stimme werden kann. Für das koordinierte

116 Vgl. Alkan 2008, 56.

117 Vgl. Ebda., 60.

115 Long 1996, 47.

Vorgehen spielte die Selbstorganisation und der gemeinschaftliche Zusammenhalt der Nachbarschaft eine wichtige Rolle.

„[...] their mobilization was the result of very well prepared and supported kinds of conscious acts, which are realized by the possibilities that are again available with the global processes. They offer the solution to the problems when the state fails to provide, they can easily react whenever the state politics do not match with their future vision.“¹¹⁸

Die begriffliche Zweiteilung von 'lokal' und 'global' muss also in ihrer oppositionellen Rolle in Frage gestellt werden. Ein Begriff, der dies beispielsweise versucht, ist *Glokalisierung*. Man kann also davon ausgehen, dass lokale Elemente innerhalb einer globalen Stadt durchaus existieren und sich ihrer Methoden bedienen, ja sogar wachsen und sich in ihr weiter entwickeln können. Diese Konsensfindung trifft meiner Meinung nach auch auf Begriffspaare wie 'Tradition' und 'Moderne', 'Islam' und 'Christentum'

oder 'privat' und 'öffentlich' zu. Lokale Einflüsse werden in einer 'global City' immer mehr an Bedeutung gewinnen, da sie der komplexen Heterogenität von Metropolen entsprechen und so die Chance bieten, subjektive Identitäten zu stiften, entgegen einer homogenen Langeweile eben.

„Eine solche Stadt wäre jener Topos, jener Ort, in dem Verschiedenes zusammenfließt. Ist die Stadt nicht der eine Ort, den viele miteinander teilen? Eine solche Stadt wäre eine Heterotopie, eine Utopie, die nicht irgendwo, sondern hier und jetzt, innerhalb der realen Gesellschaft stattfindet. Ein wirklicher Ort, der, wie Foucault feststellte, in die Gesellschaft hineingezeichnet ist. Eine tatsächliche Utopie, 'in der die wirklichen Plätze innerhalb der Kultur gleichzeitig repräsentiert, bestritten und gewendet sind, gewissermaßen Orte außerhalb aller Orte, wiewohl sie tatsächlich geortet werden können'.“¹¹⁹

118 Alkan 2008, 61.

119 Weibel 2004, 25.

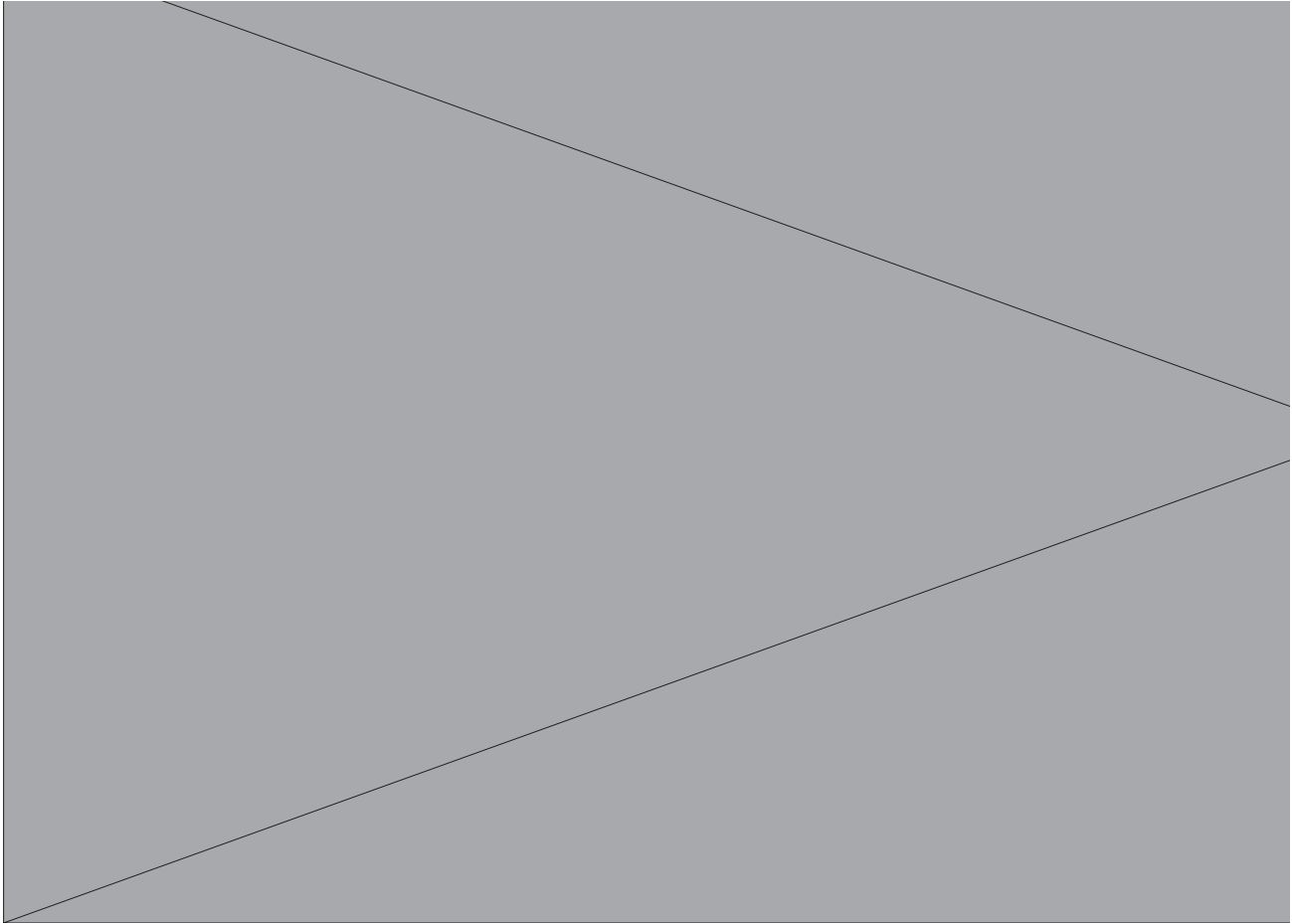
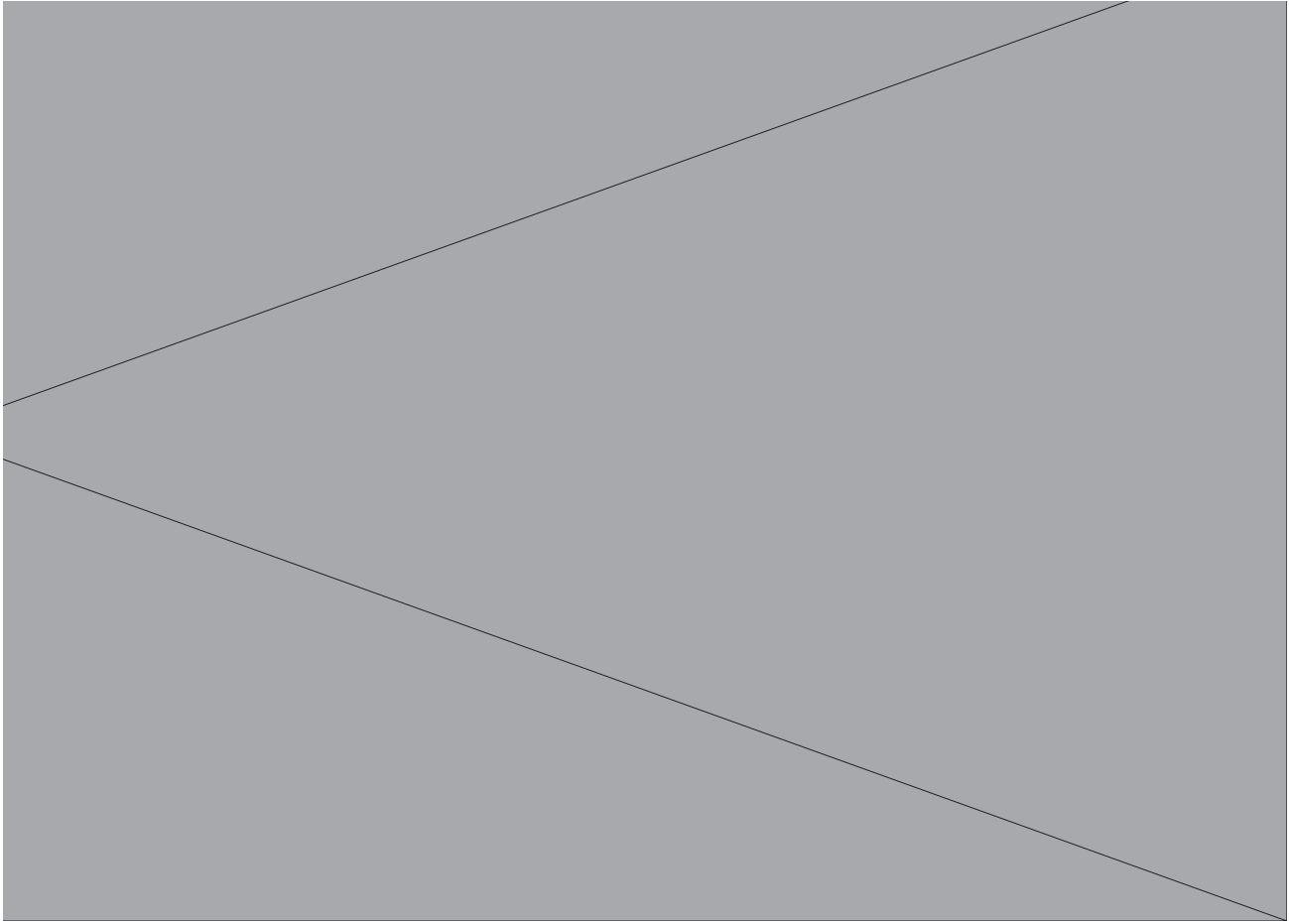


Abb. 22: *Moda*, 2010



Selbstorganisation Istanbul: Von der alltäglichen Stadtraumgestaltung

SELBSTORGANISATION ALS POTENTIAL IN DER STADTPLANUNG: AM BEISPIEL VON ISTANBULS NACHBARSCHAFTEN

Ausgehend von den informellen Siedlungsstrukturen, den *Geceondus*, die durch informelle Praktiken sich selbst, ihre nähere Umgebung, aber auch die gesamte Stadt formen und bespielen, gehe ich in diesem Kapitel der Frage nach, inwieweit man aus diesem vornehmlich durch Selbstorganisation funktionierenden System innerstädtischer Nachbarschaft lernen kann. Wie funktionieren Nachbarschaften in der Stadt und wie werden ihre Netzwerke geformt? Kann das Gecekondu als hybrider Prototyp dienen, der zwischen lokalen und globalen

Netzwerken kommuniziert, ja sogar virtuelle Nachbarschaften ausbildet und dadurch politische Partizipation erlangt?

Die Naivität und traditionelle Haltung der Gecekondubewohner wurde und wird immer wieder politisch ausgenutzt. Die Städte der Türkei bestehen zu über 40% aus informellen Siedlungen. Die Stadtregierung beeinflusst dabei nur einen begrenzten Teil der städtischen Dynamik. Die Stadt teilt sich in formelle und informelle Bereiche. Die informellen Zonen werden durch unterschied-

lichste wirtschaftliche, soziale und kulturelle Gruppen bestimmt.¹²⁰ Der Anteil der in Städten wohnenden Bevölkerung macht ca. 75% der Gesamtbevölkerung in der Türkei aus. Istanbul selbst hat dabei einen Anteil von 20%. Der politische Wähleranteil ist daher dementsprechend groß.

Die zunehmende Hinwendung zu globalen Wirtschaftsformen verlangt dezentrale, flexible und neoliberale politische Systeme, um soziale Ungleichheiten und Segregation auszugleichen. Der überdurchschnittliche Verbrauch von global geförderten Waren und 'Lifestyle' fördert zudem diese soziale Segregation. Diese Ungleichheiten nehmen weiterhin zu, verschlimmern sich und werden von Staat und regionalen Autoritäten weitgehend ignoriert.¹²¹

Dieser sozialen Fragmentierung ist man sich in allen politischen Gruppierungen der Türkei, beginnend bei den Sozialdemokraten bis hin zu den rechts-religiösen Parteien, durchaus bewusst. Dennoch existieren keinerlei Pläne der lokalen Regierung, um der zunehmenden Fragmentierung der Stadt in Form von sozialen Ungleichheiten entgegenzuwirken. Zwar will die türkische Regierung einen neoliberalen Weg beschreiten, ist jedoch immer noch durch zentral regierte populistische Züge gebrandmarkt. Die Unfähigkeit der lokalen Regierung begründet sich daher in ihrer traditionellen Rolle auf national politischer Ebene. Auch sind die administrativen Bezirke in Istanbul viel zu groß, um lokal flexibel handeln zu können. Es würde viel kleinerer und flexiblerer Verwaltungseinheiten bedürfen, um gezielter auf die Probleme in den Vierteln eingehen zu können.

Diese Unfähigkeit auf regionaler Ebene führt in jüngster Zeit zur Gründung unterschiedlichster lokaler Dynamiken wie der Gründung von Bürgerinitiativen, NGOs und Gemeinschaften bestehend aus unterschiedlichsten Individuen, die an den Transformationsprozessen in und um Istan-

bul mitzureden beginnen.¹²² Diese fordern mehr Partizipation bei lokalen Anliegen und unterstützen die Kommunikation zwischen regionaler Politik und den Bürgern.¹²³ Bei dieser Art der Selbstorganisation spielt die Kommunikation im öffentlichen Raum, als Grundlage für politische Partizipation, eine entscheidende Rolle.

Dabei übernimmt ein Organ aus vergangenen Zeiten eine neue wichtige Rolle. Der *Muhtarlik* (gewählter Vertreter von Dörfern und Nachbarschaften) hat heute die Funktion eines Mediators und vermittelt zwischen Stadt, Staat und der Bevölkerung, obwohl ihm dabei keine offizielle Rolle in der städtischen Administration zukommt.¹²⁴

Die gemeinschaftlich organisierte politische Macht, die Flexibilität der kleinen Einheiten und die ständige Dynamik der Nachbarschaften und Initiativen machen sie zur ausschlaggebenden Stimme auf regionaler, aber auch nationaler Ebene.

Diese lokalen innerstädtischen informellen Strukturen haben somit das Potential für ein sozial nachhaltiges Modell. Dichotomien wie 'global' und 'lokal', aber auch 'privat' und 'öffentlich' müssen deshalb hinterfragt werden, um die inneren und äußeren Einflüsse der regionalen Selbstorganisation verstehen zu können.

Neben den informellen Nachbarschaften der *Gecekondus* soll noch eine weitere, ältere Form des sozialen Zusammenlebens innerhalb der osmanischen Städte als Beispiel für sozial nachhaltige Systeme dienen: Die *Mahalle*, aus dem Arabischen stammend bedeutet so viel wie Quartier oder Nachbarschaft. Im Gegensatz zum *Semt* (Bezirk), der keine gesetzlich formulierte administrative Einheit war, fungierte die *Mahalle* als eine solche Einheit und verteidigte die Interessen ihrer Bewohner gegenüber der Stadt. Die *Mahalle* war immer beides, sozialökonomische und urbane administrative Einheit.¹²⁵

120 Vgl. Erkip 2000, 374.

121 Vgl. Ebda., 375.

122 Erkip 2000, 374.

123 Vgl. Ebda., 376.

124 Vgl. Ebda.

125 Vgl. Behar 2003, 6.

SOZIALES LEBEN INNERHALB DER MAHALLE

Die osmanische Stadt gliederte sich ursprünglich in drei Funktionen: Markt, Religion und Wohnen. Wohnen wurde in kleine Verwaltungseinheiten, die sogenannte *Mahalle* - *Neighbourhood* oder Nachbarschaft - unterteilt.¹²⁶

Diese Art des Quartiers galt im osmanischen Reich im 15. Jhd. bis zum Ende der osmanischen Herrschaft und im frühen 19. Jhd. als eine typische osmanische, aber auch arabische gemeinschaftliche Wohnform. Die *Mahallen* zählten gegen Ende des Ersten Weltkrieges durchschnittlich ca. 1500 Einwohner und gliederten sich im Normalfall in 10 bis 15 Straßenzüge, die sich um einen kleinen Platz mit einer Moschee (Kirche oder Synagoge je nach religiöser Mehrheit) gruppierten. Die Nachbarschaft besaß dabei einen oder zwei öffentlich zugängliche Brunnen sowie kleine Gemischtwarenhandlungen, die der Grundversorgung dienten. Auch konnten öffentliche Einrichtungen wie Schulen oder öffentliche Bäder Teil der Nachbarschaft sein.¹²⁷ Die Bereiche und Grenzen, die einzelne Mahallen abdeckten, waren dabei nie strikt gezogen und konnten sich von Zeit zu Zeit verändern.¹²⁸ Der Anfang und das Ende der Mahalle innerhalb des Stadtraumes wurde vielmehr durch eine psychologische als durch eine physische Grenze geformt. Das Durchlaufen einer Mahalle durch nicht Ansässige war zwar möglich, wurde jedoch missbilligt, außer wenn es notwendig war.¹²⁹

Die Nachbarschaften - *Mahallen* - etablierten sich als lokale Gemeinschaften in der Stadt und waren ausschlaggebend für Identitäts- und Solidaritätsbildung. Diese Solidarität führte in der Gemeinschaft zu einem guten Zusammenhalt und brachte neben kollektiver Selbstverteidigung auch eine Reihe an Mechanismen zur Selbstkontrolle und Selbstüberwachung, vorwiegend zur Aufrechterhaltung öffentlicher Moral mit sich.¹³⁰

Die Mahalle bildet eine wirtschaftliche und soziale Einheit innerhalb der Stadt, in der das tägliche Leben der Bewohner das kulturelle Milieu prägt. Die Mescit (kleine Moschee), das Hamam (türkisches Bad) und später das Café waren die wichtigsten öffentlichen Treffpunkte, um das lokale Bewusstsein innerhalb der Mahalle durch regelmäßige Treffen zu fördern.¹³¹ Die Straßen der Mahalle bildeten Orte der sozialen Interaktion und standen neben Plätzen und Moschee vornehmlich ihren Bewohnern und nicht der gesamten Umgebung zur Verfügung.¹³² Der Architekturhistoriker Uğur Tanyeli sieht die Mahalle als gutes Beispiel für die Vielschichtigkeit sozialer Räume in der osmanischen Kultur außerhalb der Dichotomie von 'öffentlich' und 'privat' der internationalen Moderne. In ihr überlagern sich unterschiedliche Intimitäts-Sphären neben- und übereinander.¹³³ In dieser Hinsicht kann man hier nicht von Straßen,

126 Vgl. Koca/Karasozen 2011, 145f.

127 Vgl. Behar 2003, 4.

128 Vgl. Ebda.

129 Vgl. Tanyeli 2005, 214f.

130 Vgl. Behar 2003, 4.

131 Vgl. Ebda., 6.

132 Vgl. Tanyeli 2005, 214f.

133 Vgl. Ebda.

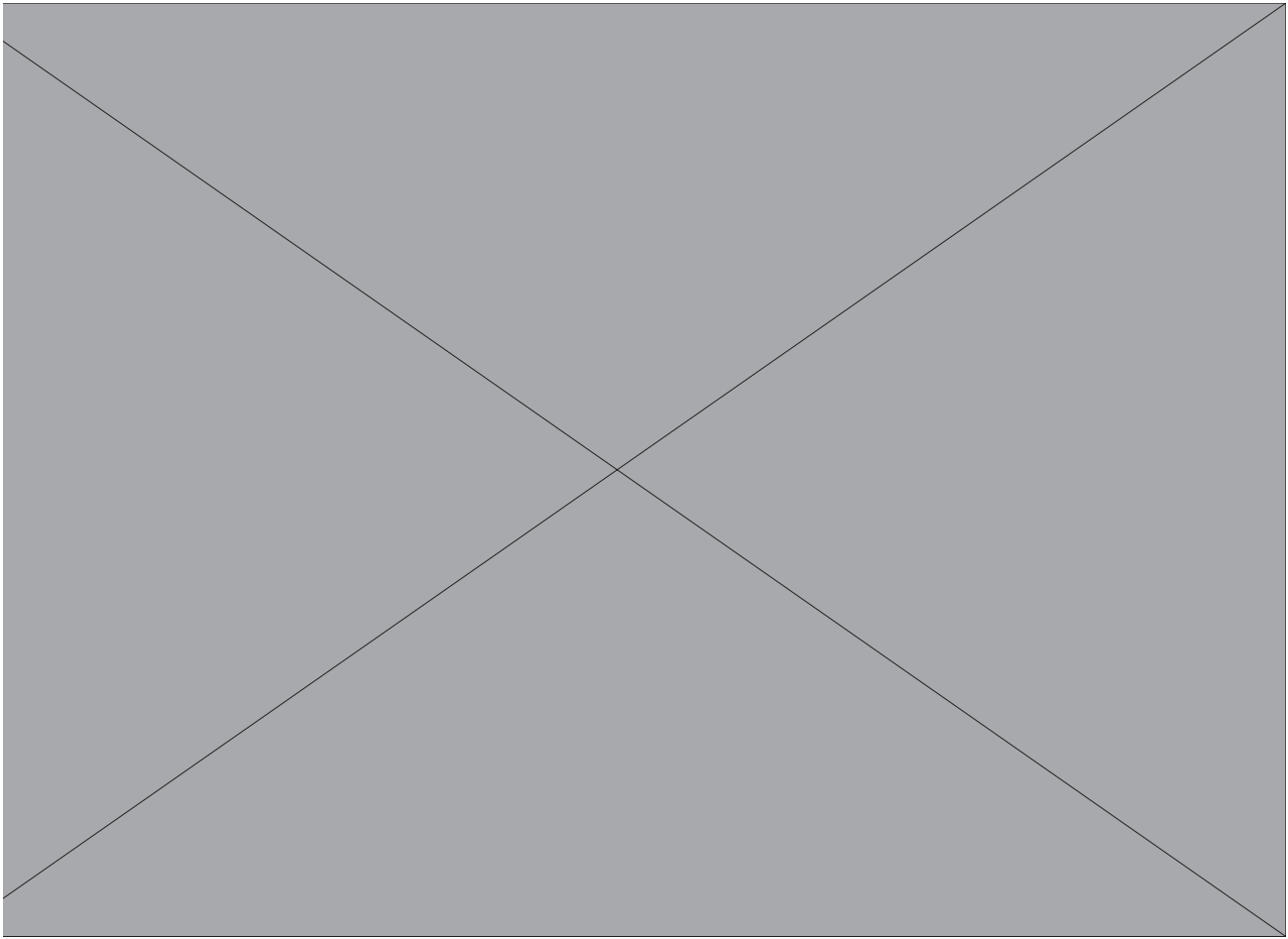


Abb. 23: Zeyrek, Fatih, 1964, von Ara Güler

Plätzen und Moscheen als öffentlichen Orten sprechen wie wir sie in der westlichen Welt kennen.

Die traditionellen Mahallen in Istanbul waren generell sehr heterogen, nicht nur in ihren Nutzungen sondern auch in ihrer sozialen Durchmischung von unterschiedlichsten sozialen Klassen und sozialen Ständen. Obwohl das Bewohnermuster generell ethnisch und religiös eher homogen war, gab es durchaus nicht selten ethnisch oder religiös durchmischte Mahallen, selbst in Zeiten früher osmanischer Herrschaft. Das Bild eines völlig homogenen islamischen Quartiers, in Bezug auf dessen soziale Zusammensetzung, wurde durch umfassende Studien über osmanische Städte weitgehend widerlegt.¹³⁴

Das Osmanische Reich wendete sich im Laufe der Geschichte hin zum Kapitalismus. Immobilienspekulation und spekulative Bauvorhaben hielten Einzug in die Städte. Die Einführung der *Tanzimat Reformen* (1839) legte den Grundstein für die zuvor nie da gewesenen Besitzansprüche. Basierend auf diesen beiden Wendepunkten entstand ein neues soziales Milieu, welches als Folge des sozialen Wandels durch moderne Konzepte und den Einzug der Dichotomie von 'öffentlich' und 'privat' im Stadtraum hervorging. Im zunehmenden Modernisierungsprozess begannen sich deshalb die Mahallen aufzulösen. Die Nachbarschaften zerstreuten sich in die neu aufkommenden suburbanen Zonen der schnell wachsenden Stadt. Mit der Zeit verlor die Mahalle ihre

gesellschaftliche Akzeptanz, unter anderem durch die Hinwendung der Gesellschaft hin zu neuen Lebensstilen und Wohnformen. Die Reicheren verschafften sich moderne Wohnungen im aufstrebenden westlich orientierten Beyoğlu und die ärmeren Bevölkerungsschichten, sowie auch die Mittelschicht, drängt sich in standardisierte Wohntürme zwischen dicht befahrenen Straßen, was das Ende der traditionellen Gemeinschaftsstruktur – der Mahalle – war.¹³⁵

Die Grundstruktur der Mahalle, Selbstorganisation und Administration, findet man heute innerhalb der Stadt in der ihr später folgenden Gecekonduentwicklung. Die nachhaltige Selbstorganisation innerhalb der Mahalle (und auch den Gecekondus) funktionierte bis zur Auflösung ihrer nachbarschaftlichen Identität. Diese Auflösung von gemeinschaftlichen Interessen in individuelle Interessen führt schlussendlich zu einer Schwächung der nachbarschaftlichen Selbstorganisation. Als Folge dessen verwahrlosen ohne das Eingreifen von außen die Straßen und die Kriminalität nimmt zu. Dieses Erkenntnis zeigt vor allem der Umgang mit den Gecekondus und deren Bewohnern.

134 Vgl. Behar 2003, 5.

135 Vgl. Tanyeli 2005, 217f.

DIE GECEKONDU PROBLEMATIK: VON DER VERNETZTEN NACHBARSCHAFT IN DIE ISOLATION DER VORSTADT

Wie bereits im vorangegangenen Kapitel beschrieben, sind die *Gecekondu*s informelle Siedlungen innerhalb der Stadt. Der Prozess der Landnahme unterscheidet sich jedoch wesentlich von gewöhnlicher Slumifizierung, da in der Türkei, wie beinahe in allen nicht europäischen Kulturen, ein anderer Bezug zum öffentlichen Besitz bestand und teilweise, unabhängig von den mittlerweile angelegenen Gesetzen, immer noch besteht.

Die *Gecekondu*s basieren vorwiegend, ähnlich wie die *Mahalle*, auf Selbstorganisation. Dies macht sie zu prototypischen Nachbarschaften und damit, so die Theorie, zu sozial nachhaltigen politischen Systemen.

Die türkische und kurdische Arbeiterschaft setzte sich in ihren ursprünglichen dörflichen Strukturen aus Bekannten, Freunden und Familie aus ihrer Heimat zu Nachbarschaften zusammen, innerhalb welchen ihre oft konservativen Traditionen überlebten. Das kollektive Zusammenleben stärkte auch den Zusammenhalt innerhalb der Nachbarschaften.¹³⁶

Ursprünglich waren ihre *Squats* bescheidene Hütten, denen es an Infrastruktur fehlte, jedoch entwickelten sie sich im Laufe der Zeit zu einfachen, aber funktionalen Behausungen. Grünräume wie Höfe und Gärten wurden zu kultivierten Agrarflächen innerhalb der Stadt und versorgten die *Gecekondu*bevölkerung. Der starke traditionelle nachbarschaftliche Zusammenhalt hat auch Auswirkung auf das gepflegte Stra-

ßenbild der *Gecekondu*s und die Sicherheit im Viertel. Denn wo man sich mit seiner Umgebung identifizieren kann, wo man sich zu Hause fühlt, wo die eigenen Kinder zur Schule gehen und wo Selbstverwaltung groß geschrieben wird, da ist es einem auch nicht egal, wie diese Umgebung aussieht. Stadtbewohner sind (egal wo auf der Welt), unabhängig von anderen Straßen oder Vierteln, an der Atmosphäre ihres Bezirkes oder ihrer Straße, in der sie wohnen, interessiert.¹³⁷

Diese Art der Selbstorganisation geht über lokal ökonomische Netzwerke hinaus bis hin zu überregionalen Verkehrsnetzwerken, welche die gesamte Stadt betreffen. Wie bereits erwähnt, breiteten sich die informellen Praktiken der *Gecekondu*bewohner in alle Aspekte des urbanen Lebens aus: Straßenarbeit, Musik (*Arabesque*) und Bauarbeiten (*yap-satçılık*).¹³⁸

Aber auch politische Selbstorganisation ist ein Thema. Parallel zu einem weltweiten Aufstieg linker und sozialistischer Gruppierungen in den 1970er Jahren erstellten diese zusammen mit den *Gecekondu*-Bewohnern alternative Stadtentwicklungskonzepte. Es folgten planmäßige *Gecekondu*sierungen. Das Viertel *Kapanağılı* wurde beispielsweise nach solchen Planungsgrundsätzen verwirklicht.¹³⁹

„[...] Jeder Familie ein *Gecekondu*, gerechte Aufteilung der Grundstücke in Abhängigkeit vom jeweiligen Wohnraumbedarf, Entwicklung gesunder Häuser unter Einbeziehung von [...] Architekten und Ingenieuren, Angleichung der Beiträge für Gemeinschaftsausgaben und -gebäude.“¹⁴⁰

Der Bodenspekulation wurde dadurch ein Riegel vorgeschoben und der in den 70er Jahren zusammen mit der Gendarmarie agierenden Mafia Widerstand geleistet.¹⁴¹

Aber auch das Wählerpotential der konservativ und traditionell verwurzelten Arbeiterklasse wurde erkannt. Da Istanbul aus

136 Vgl. Koca/Karasozen 2011, 149.

137 Vgl. Jacobs, 81.

138 Vgl. Tekeli 2011, 213.

139 Vgl. Atayurt/Çavdar 2009, 57.

140 Ebda.

141 Vgl. Ebda.

beinahe 70% informellen Siedlungen besteht, gehört die Befriedigung derer Bedürfnisse vor allem vor bevorstehenden Wahlen zum politischen Programm. Zu Wahlzeiten wurden zunehmend Verbesserungen der Wohn- und Infrastruktursituation in den Gecekondu versprochen, doch realisiert wurde von den dann gewählten Politikern kaum eines der Versprechen.

Dies zeigt vor allem die Aufstiegs- geschichte der regierenden AKP, aber auch ihrer Vorgängerpartei, der Refah Partisi (RP).¹⁴²

Die 'Motherland Party' (ANAP) bewirkte Anfang der 1980er eine Legalisierung der Gecekondu und ihre Integration in den formellen Wohnungsmarkt. Zudem wurde ein Gesetz erlassen, das den Umbau der Gecekondu in mehrgeschossige Appartementshäuser ermöglichte. Auf diese Art verloren die Gecekondu ihren Status als 'einfache Behausung' und wurden zu einem kommerziellen Phänomen.¹⁴³

„Die Gecekondu-Viertel verwandelten sich darauf durch intensive Infrastrukturarbeiten in Zentren der Umverteilung urbaner Renditen. [...]“¹⁴⁴

Durch den Ausbau und durch enorme infrastrukturelle Nachrüstung seitens der Stadt wurden die nun formellen Gebiete einem Mittelschichtstandard angenähert. Dieser wahlweise Wechsel zwischen Formalität und

Informalität, von Landbesetzern zu Landbesitzern erfolgte mit Hilfe einer bestehenden oder durch die Gründung einer eigenen Bezirksverwaltung. Das brachte neben der Legalisierung auch die Möglichkeit, dieses vormals öffentliche Land in einen informellen Wohnungsmarkt umzustrukturieren.

Einige der mittels Wohneinheiten ausbezahlten Grundbesitzer schafften den Sprung in die Mittelschicht und zogen in bessere Mietwohnungen. Sie vermieteten ihre alten Behausungen an Neuankömmlinge, die durch die weiterhin grassierende Landflucht in die Städte strömen. Dieses 'zirkuläre System' verschiebt nun die Armut an die nachkommende Generation.¹⁴⁵

Dahingehend kann man Gecekondu auch in gesellschaftlichen Ebenen denken, die Raum für soziale Reproduktion bereitstellen. Dieser Prozess zwischen Formalität und Informalität spiegelt das lokale Establishment wider. Auf dieser Basis werden Gecekondu materielle, aber auch diskursive, Orte an denen soziale und räumliche Spannungen gegeneinander antreten und Kompromisse verhandelt und reguliert werden.¹⁴⁶

Nach 1980 verloren die Gecekondu ihre eigentliche Notwendigkeit, die in der Wohnungsnot begründet lag. Dies führte zu einem Imagewechsel der Gecekondu in der politischen Debatte, aber auch in der Bevölkerung. Begriffe wie 'illegal Gecekondu', 'gecekondu invasion', 'illegal construction',

142 Vgl. Atayurt/Çavdar 2009, 57.

143 Vgl. Alkan 2008, 57.

144 Atayurt/Çavdar 2009, 57.

145 Vgl. Atayurt/Çavdar 2009, 57.

146 Vgl. Tok 2005, o.S.

’invasion and occupation of public lands’ und ‘land mafia’ veränderten das Bild der ‘einfachen Behausung’.¹⁴⁷

Um die Massen, die sich nicht durch die Einnahmen aus Immobilien aus der Armut retten konnten, zu versorgen, verteilte die damalige RP staatlich organisierte Lebensmittel-, Kleider- und Arzneispenden. Diese Tat wirkt zwar auf den ersten Blick sozial anmutend, führte aber letztendlich zur Zerstörung der bestehenden Solidaritätsstruktur¹⁴⁸ und der damit verbundenen ökonomischen Selbstorganisation.

Bei Aufständen in den linken Hochburgen der Gecekondu am 1. Mai 1995 kamen während des Polizeieinsatzes mehrere Menschen ums Leben. Die Medien verwendeten damals erstmals den Term ‘varoş/vaoşlu’ im Bezug auf die Gecekondu¹⁴⁹ was eine negative Konnotation für ‘Vorstadt’ oder ‘Vorstädter’ beinhaltet und beschreibt damit eine ‘Unterschicht’, die zu kriminellen Handlungen und zu politisch radikalen Aktionen tendiert. *Varoş* also die Vorstadt ist jener Ort, der zwar auf die Stadt blickt, jedoch nicht Teil dieser ist. Der Terminus verweist also in negativer Weise auf eine die Stadt befremdende Kultur, einen Eindringling, der die soziale und kulturelle Struktur der Stadt gefährdet. Indem man die inneren Werte und die soziale Ordnung innerhalb der Gecekondu angreift, verlieren diese ihre unschuldige Rolle als Behausungen für die sich nur schwer in die Stadt integrierende Landbevölkerung. Im Gegenteil, diese Orte werden zu einer Bedrohung der modernen Stadtbevölkerung gemacht.¹⁵⁰

So wurde kurzerhand aus einer tolerierten, in die Stadt integrierten unteren Arbeiterklasse ein Problem gemacht, welches einiges an Konfliktpotenzial in der Synergie der Stadt führt. Die Stadtregierung profitiert von diesem ‘Gecekondu-Problem’, indem sie die durch die öffentliche Meinung die Legitimation erhalten diese zu ‚besseren‘ Vierteln zu transformieren. Daher werden meist unter dem Deckmantel des ‘Urban Renewal’ und ‘Urban Transformation’ ganze bestehende Viertel abgerissen und mit modernen homogenen Gebäuden für eine obere Mittelschicht ersetzt, während die ansässige Bevölkerung in ihre neuen standardisierten Wohntürme weit außerhalb der Stadt gezwungen ist umzusiedeln, da sie sich die Wohnungs- und Mietpreise nach der ‚Sanierung‘ nicht leisten kann.

147 Vgl. Alkan 2008, 57.

148 Vgl. Atayurt/Çavdar 2009, 58.

149 Vgl. Alkan 2008, 57.

150 Atayurt/Çavdar 2009, 57f.

SOZIO-URBANE FOLGEN DER URBANEN TRANSFORMATION IN ISTANBUL

„Nach den Worten Kadir Topbaş, dem derzeit amtierenden Oberbürgermeister Istanbuls, geht es darum „Istanbul mithilfe planvoller Vorgehensweisen wieder jenen historischen und zugleich modernen Status zurückzugeben, den es verdient.“¹⁵¹

Im Zuge des, während der Amtszeit von Kadir Topbaş, begonnenen Stadtumbaus wurden bisher über 9.000 illegale Bauten und Gecekondu abgerissen. Dabei fiel ein Drittel dieser Bauten dem Stadtentwicklungsprojekt von Küçükçekmece zum Opfer. Abrisse dieser Art sind ebenfalls für die Bezirke Kartal, Maltepe, Sarıyer, Ataşehir, Büyükkçekmece und Beyoğlu geplant.¹⁵²

Damit verbunden sind Zwangseignungs- und Umsiedlungsprozesse im großen Maßstab. Hauptakteur hierbei ist die MHA (Mass Housing Administration) oder auch TOKI genannt. Lokale und zentrale Verantwortliche gehen davon aus, dass ca. 60% des gesamten Gebäudebestandes von diesen Transformationen betroffen sein werden.¹⁵³

Diese Transformation erfolgt jedoch nicht planlos, sondern entlang dreier Hauptachsen. Die erste Achse verläuft entlang der Levent-Maslak Linie, entlang des zweiten Autobahnringes und der zweiten Bosphorusbrücke, die 1988 erbaut wurden.¹⁵⁴ Die zweite dieser drei Achsen orientiert sich mithilfe des Bosphorus Eisenbahntunnels entlang der lokalen Verdichtungen auf der historischen

Halbinsel und dem CBD (Central Business district) über den Bosphorus in Richtung Süden. Dabei liegen zahlreiche Gecekondu oberhalb der parallel zur Marmarameer-Küste verlaufenden Autobahn. Diese Gebiete sollen allesamt abgerissen und erneuert werden. Das Gebiet entlang der Achse soll in ein dienstleistungsorientiertes Viertel für die Mittel- und Oberschicht transformiert werden. Die Dezentralisierung der Industrie in diesen, zum Abbruch vorgemerkten, Gecekondu führte, so die offizielle Stellungnahme, zu einem Brachliegen der besagten Viertel. Die Realität sieht jedoch anders aus. Hunderttausende Menschen wären von diesen Transformationen hier betroffen.¹⁵⁵ Die dritte Achse erstreckt sich vom historischen Zentrum in Richtung Süden und entspricht der Gegend von Küçükçekmece, das bereits projektiert wurde, um es in Mittel- und Oberklassenquartiere, Einkaufszentren und Marinas umzuwandeln. Ebenso müssen andere Viertel auf dieser Transformationsachse mit Ähnlichem rechnen.¹⁵⁶

Diese bereits erwähnten Transformationen von 'unhealthy' zu 'healthy' bringen in den meisten Fällen eine tatsächliche bauliche Aufwertung der betroffenen Viertel. Das Problem dabei ist jedoch, dass die meisten Gecekondubewohner sich ihre Mieten in den neuen Vierteln nicht mehr leisten können und so zu Opfern von Umsiedlungen werden. Denn wie bereits Jane Jacobs feststellte, führt das plötzliche Zerreißen von

151 Atayurt/Çavdar 2009, 58.

152 Vgl. Ebda.

153 Vgl. Johnson/Adanali 2009, o.S.

154 Vgl. Atayurt/Çavdar 2009, 59.

155 Vgl. Atayurt/Çavdar 2009, 58.

156 Vgl. Ebda.

die Funktionstrennung und der fehlende öffentliche Raum widersprechen dieser Art der Lebenseinstellung.

gut funktionierenden Nachbarschaften, oft durch Sanierungsmaßnahmen ausgelöst, zu diesem Resultat:

„[...] zwar soll sie weitgehend die Gebäude und auch Teile der Bevölkerung erhalten, pflegt dafür aber den Rest der örtlichen Bevölkerung in alle Winde zu zerstreuen.“¹⁵⁷

Durch diese Umsiedlungen in moderne Geschosswohnbauten mit miserablen materiellen Qualitäten fern ab von jeder möglichen Arbeitsstelle und ohne Anschluss an den öffentlichen Verkehr werden unterschiedliche kulturelle Gruppierungen zusammen in gettoähnlichen Verhältnissen aus der Stadt gebracht. Diejenigen, die enteignet wurden, zahlen auf 15 Jahre befristete Kredite in der Höhe von ca. 200 €. Dazu kommen die erhöhten Lebenskosten in den Stadtrandgebieten wie Strom, Gas und Lebensmittel. Die schlechte Zugänglichkeit dieser Gebiete erschwert dabei die Arbeitssuche. Viele werden gezwungen, ihre neuen Unterkünfte aufzugeben und enden in der Obdachlosigkeit.¹⁵⁸ Der Umgang im öffentlichen Raum stellt ein Grundbedürfnis für das soziale Leben und die dörfliche Organisation dar. Soziale Einrichtungen und öffentlicher Raum existieren in den 'sozialen' Wohnbauten nicht. Damit werden gezielt Nachbarschaften zerstört und somit lokale soziale und ökonomische Netzwerke der Selbstorganisation unterbunden. Der moderne Lebensstil,

„Aus den Augen, aus dem Sinn“, so lautet das Motto. Roma, Kurden und Türken werden in mehrgeschossigen Anlagen zusammengesteckt. Dabei werden mehr als nur Konflikte geschürt. Die entstehenden kulturellen, religiösen und ethnischen Konflikte innerhalb der 'Sozialgettos' führen zu Problemen, die nicht mehr durch Selbstorganisation und Nachbarschaft gelöst werden können. Hier muss zunehmend der Staat eingreifen, um eine Eskalation zu verhindern. Diskriminierung, Gewalt, soziale Isolation, Depression, Arbeitsnot und finanzieller Ruin sind somit allgegenwärtig.¹⁵⁹ Die Menschen können keinerlei Zugehörigkeit in dieser neuen Umgebung aufbauen. Es sind Nachbarschaften, in denen man einander nicht kennt, im Gegensatz zu früher. Das Verantwortungsgefühl zueinander, das 'Aufeinanderschauen und Sich-gegenseitig-beschützen' geht dabei verloren.¹⁶⁰ Egal ob es sich um urbane Sanierungsmaßnahmen, Gentrifizierung oder Gecekondutrnasformation handelt, sie zielen alle auf eines ab:

„[...] all these situations are trying to create a new city for the benefit of capital and the rich, and at the same time, trying to evict the poor [...]“¹⁶¹

Die Transformationsmaßnahmen in Istanbul zum Vorteil der wenigen schafft der Stadt mehr Probleme, als sie löst. Denn durch die Sanierung werden nicht nur die Ärmern vertrieben, sondern es werden mit dem Einzug der Reichen weniger Wohnungen mit viel mehr Quadratmetern für weniger Menschen geschaffen. Bei einem jährlichen Zuzug von mehr als 200.000 Menschen und einer geografischen Begrenzung von potenziell bebaubarem Land scheint dies keine Lösung für die realen Probleme Istanbuls zu sein.

157 Jacobs 1963, 88f.

158 Vgl. Baysal 2009, o.S.

159 Vgl. Baysal 2009, o.S.

160 Vgl. Koca/Karasozen 2011, 146f.

161 Erdogan Yildiz, zit. n. Adanalı/Balancı 2009, o.S.

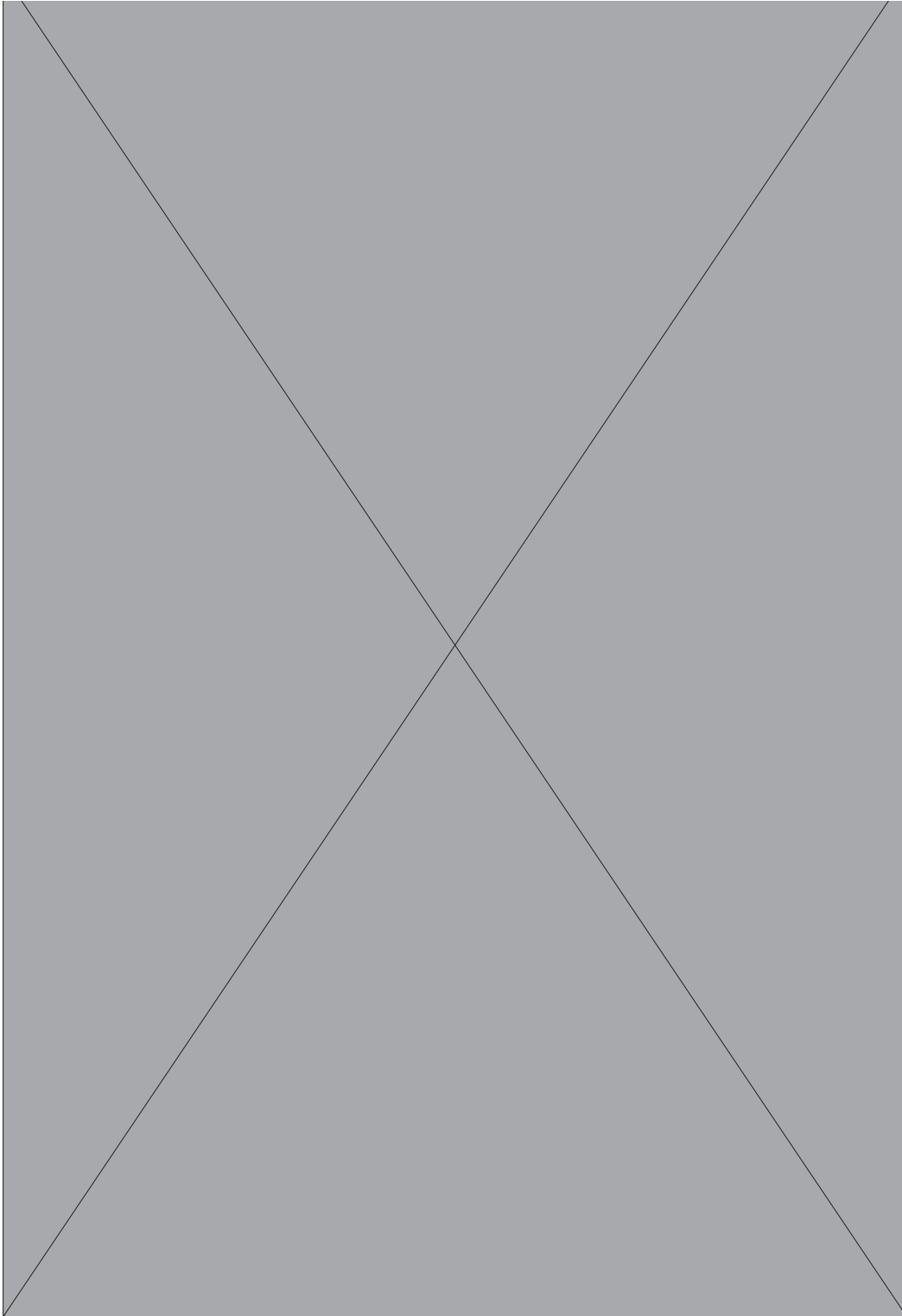


Abb. 24: *Auf der Galata-Brücke*, 1956, von Ara Güler

NACHBARSCHAFT ALS GRUNDLAGE FÜR SOZIAL NACHHALTIGE SYSTEME

In der 'global - lokal' Dichotomie und dem Diskurs daraus spielen funktionsfähige Nachbarschaften und Bürgerinitiativen bei der Integration von traditioneller Kultur und Praktiken in den globalen Alltag eine große Rolle.

Eine funktionsfähige Nachbarschaft erkennt man laut Jane Jacobs daran, dass sie ein Ort ist,

„[...] der seiner Probleme einigermaßen Herr wird und ihnen nicht erliegt. Eine funktionsunfähige Nachbarschaft ist ein Ort, der von seinen Schwierigkeiten und Problemen erdrückt wird [...]“¹⁶²

In Istanbul bilden sich solche funktionsfördernden Nachbarschaften in ärmeren Gegenden und Gecekondus aus. Denn sie bieten oft einen guten sozialen und auf Tradition basierenden Zusammenhalt als Grundlage, wobei man generell nicht davon ausgehen soll, dass ärmere Gegenden bessere Nachbarschaften generieren als mittel- oder oberständische Gegenden. Ebenso ist es ein Irrglaube, dass eine verbesserte Wohnsituation automatisch eine sichere und bessere Nachbarschaft zur Folge hat.¹⁶³

Die in Istanbul entstandenen Nachbarschaften wurden zumeist als 'Dörfer in der Stadt' gesehen. Diese Annahme von isolierten Nachbarschaften ist jedoch nicht haltbar, da es immer erstrebenswert für die Gecekondubewohner ist und war, Teil dieser Stadt zu sein und sich nicht in ihren Vierteln

zu verstecken. Als Beispiel dafür dient das bereits zu großen Teilen geschliffene Sulu-kule nördlich des historischen Stadtzentrums von Istanbul. Die dort seit hunderten Jahren ansässigen Roma trugen in der Vergangenheit durch ihre musischen und tänzerischen Wurzeln zum kulturellen Welterbe der Stadt entscheidend bei. Ihre Musik und der damit verbundene Bauchtanz sind wesentliche kulturelle Merkmale, die weit über die Grenzen der Stadt hinausragen.

Innerstädtische Nachbarschaften sind Organe der Selbstverwaltung, die sich im Gegensatz zu dörflichen oder kleinstädtischen Nachbarschaften mit Problemen wie zum Beispiel der Fremde auseinandersetzen müssen. Um mit großstädtischen Problemen umgehen zu können, können städtische Nachbarschaften gar nicht als autarke, introvertierte Einheiten funktionieren. Wäre es anders, würde dies die Aufteilung der Großstadt in isolierte Inseln und damit ihre Zerstörung als Einheit bedeuten.¹⁶⁴

„[...] ihre Qualitäten [...]“ nämlich die der Nachbarschaft „[...] dürfen der inneren Beweglichkeit [...] der Großstadt selbst – deren Teil sie ja sind –, nicht zuwiderlaufen.“¹⁶⁵

Dabei beschreibt Jacobs vor allem die Wichtigkeit des Zusammenspiels zwischen Stadt, Bezirk und Straße. Dies gilt im Besonderen für den Bezirk, der zwischen seinen unterschiedlichen Straßennachbarschaften und der Stadt einen Konsens

162 Jacobs 1963, 78.

163 Vgl. Ebda., 79

164 Vgl. Jacobs 1963, 80.

165 Ebda., 81.

finden muss. Je mehr politischen Einfluss der Bezirk dabei hat desto besser gelingt ihm dies.¹⁶⁶ Ebenso spielt der Zusammenhalt und politisches Engagement der kleinsten Einheit der Straße, des Quartiers oder Viertels eine wichtige Rolle. Zumeist aber dann, wenn eine Bedrohung der Nachbarschaft von der Ebene der Stadt herrührt.¹⁶⁷

Erdogan Yildiz, selbst in einem Gecekondu aufgewachsen, organisiert Bürgerinitiativen zum Schutz vor städtischen Erneuerungsprojekten. Dabei spielen politische Traditionen eine fördernde Rolle. Konservatismus und ethnische Unterschiede behindern hingegen den Handlungsraum. Die oft kurzfristig verlautbarten und wenig transparenten Planungsmaßnahmen erfordern schnelles und koordiniertes Handeln, um beispielsweise Unterschriftenaktionen und Demonstrationen organisieren zu können.¹⁶⁸

Ohne den Begriff der Nachhaltigkeit nun genauer unter die Lupe nehmen zu wollen, behaupte ich, dass diese Selbstorganisation in den Nachbarschaften die Grundlage für eine soziale Nachhaltigkeit innerhalb der Stadt bildet - nachhaltig im Sinne der Erfüllung von Grundbedürfnissen wie Nahrung, Kleidung und Arbeit (also menschenwürdige Existenz und Existenzsicherung); politische Partizipation; soziale Ressourcen und Chancengleichheit (bezogen auf Bildung und Arbeitsmarkt). Ein weiterer wichtiger Faktor dabei ist Kommunikation untereinander und

mit anderen, aber auch Zugänglichkeit zu Verkehrsinfrastruktur, zum Arbeitsmarkt aber auch zu modernen Kommunikationsmedien.

Unter *nachhaltig* versteht man eine lokale Vernetzung, die ein sozio-urbanes Umfeld generiert. Diese dynamischen Vernetzungen aus sich selbst-organisierenden Systemen bilden einen lebendigen urbanen Raum für soziale Interaktion. Neben sozialer Durchmischung ist auch funktionale Durchmischung ausschlaggebend, um Inselbildungen und Gebietsisolation innerhalb des städtischen Gefüges zu minimieren.

Die (historischen) Beispiele des Gecekondu und der Mahalle zeigen, dass eine gute Nachbarschaft hauptsächlich in ihrer kleinen Einheit auf Selbstorganisation und nicht auf sozialer Gleichheit basiert. Dadurch ist die Artikulation ihrer Belangen und Interessen gegenüber anderen einfacher. Die Gemeinschaft kann ihre Interessen an den Bezirk klar kommunizieren. Dieser wiederum kann dahingehend besser auf die Belange seiner Bewohner eingehen, sie filtern und politisch gegenüber der Stadt formulieren. Damit lassen sich Probleme von außerhalb erkennen und die Stadt kann reagieren. Ebenso kann die Gemeinschaft die Initiative ergreifen oder die Nachbarschaft schneller auf Probleme, die direkt seitens der Stadt auftreten, reagieren.

Ein Beispiel dafür stellen in Istanbul starke Nachbarschaften und Bürgerinitiativen, die sich gegen die Transformation und Umsiedlung für sich und andere stark machen. Ein erfolgreiches Beispiel dafür ist

166 Vgl. Jacobs 1963, 81-84.

167 Vgl. Ebda.

168 Vgl. Adanali/Balanci 2009, o.S.



- Stadt
- Auftretende Probleme
- Individuelle/Gemeinschaftliche Interessen
- Nachbarschaften
- Bezirk

Abb. 25: Funktionsunfähiges Nachbarschaftsnetzwerk



- Stadt
- Auftretende Probleme
- Individuelle/Gemeinschaftliche Interessen
- Nachbarschaften
- Bezirk
- Initiative

Abb. 26: Funktionsfähiges Nachbarschaftsnetzwerk

Karanfilköy.¹⁶⁹ Es zeigt vor allem gut, wie regionale und globale Medien, aber auch globale soziale Netzwerke dazu beitragen lokale Interessen darzustellen.

Nicht handelt es sich dabei um eine, mit den Worten von Jane Jacobs gesagt,

„Nachbarschaft [...] ein Wort, das den Klang einer Liebesbotschaft angenommen hat“¹⁷⁰,

sondern eine urbane lokal und global vernetzte Nachbarschaft ist gemeint, weder isoliert in ihrer Tradition noch überschrieben durch den globalen Code. Eine hybride Struktur, die sozial nachhaltig, durch Selbstorganisation mit ihren eigenen, aber auch mit von außen einfließenden Problemen mehr oder weniger fertig wird.

Gute Nachbarschaft lässt sich weder erzwingen noch planen, dennoch spielen dabei NGOs oder Bürgerinitiativen eine wichtige Doppelrolle. Sie vertreten einerseits nachbarschaftsübergreifende Interessen, können aber auch in der Förderung und Führung oder im Aufbau von Netzwerken innerhalb und außerhalb von Nachbarschaften helfen. Initiativen und NGOs fördern die Kommunikation zwischen den einzelnen Nachbarschaftsebenen (Stadt, Bezirk, Straße), aber auch zwischen virtuellen Nachbarschaften, die durch globale und soziale Netzwerke ermöglicht werden.

Der öffentliche Raum ist dabei ausschlaggebend für die Kommunikation innerhalb und außerhalb der Nachbarschaft. Diese sozialen Ressourcen erfüllen das grundlegende Bedürfnis, sich mit anderen Menschen austauschen zu können und bilden die Grundvoraussetzung für politische Partizipation.

169 Vgl. Alkan 2008, 59-65.

170 Jacobs 1963, 78.

Im Zwispalt zwischen Öffentlich und Privat

ÖFFENTLICH UND PRIVAT GENUTZTE RÄUME: AM BEISPIEL ISTANBUL

In den vorangegangenen Kapiteln hat sich unter anderem die Relevanz von öffentlichen Räumen innerhalb der Stadt herausgestellt, denn öffentliche Orte stellen wichtige Bereiche im sozio-urbanen Geflecht dar. Dabei umrahmen sie eine Vision von gesellschaftlichem Zusammenleben in der Stadt, eine Vision für diejenigen, die in der Stadt leben und arbeiten und tagtäglich in ihr und ihren öffentlichen Räumen interagieren. Die Vielfalt und die Unterschiede, welche in der Gesellschaft verankert sind, repräsentiert der öffentliche Raum durch eine Vielzahl

von Verhaltens- und Nutzungsmustern und die Art und Weise, wie dieser durch seine unterschiedlichen Nutzer und Nutzungsgruppen angeeignet wird.¹⁷¹

„[...] public spaces, are the only arenas in the city where conflicting groups and even countercultures, which compete with each other in the urban environment are co-present at the same time.“¹⁷²

¹⁷¹ Vgl. Ünlü-Yücesoy 2008, 43.

¹⁷² Ebda.

Diese Co-Präsenz passiert aber keineswegs passiv, auch wenn es manchmal den Anschein erweckt. Der öffentliche Raum unterliegt dabei einem ständigen Kampf durch Nutzung und Aneignung. Unterschiedliche Akteure und Interessen treffen hier aufeinander und verhandeln, erzeugen oder erneuern ständig ihre Grenzen und Anteile innerhalb der öffentlichen Sphäre.¹⁷³ Der öffentliche Raum dient so als eine Art sozialräumlicher Vermittler zwischen öffentlichen und privaten Akteuren oder Institutionen und bildet einen Kommunikationsraum für alte wie neue Mieter und Hausbesitzer und kann in manchen Fällen sogar als potenzielles Bindeglied zwischen diesen Akteuren fungieren.¹⁷⁴ Dieser 'Shared-Space' dient, wie bereits im vorangegangenen Kapitel erläutert, als Grundlage für die Formierung und zur Aufrechterhaltung von gemeinschaftlichen Strukturen wie etwa Nachbarschaften.

Flaniert man durch Istanbuls Straßen, über die westlichen Boulevards von Beyoğlu, durch den touristischen Teil von Sutlanahmet, durch das auf der asiatischen Seite gelegene Moda oder das boomende und beliebte Beşiktaş, springt einen das öffentliche Leben förmlich an. Überlaufene Fußgängerzonen, Menschen, die von einer Straßenseite zur anderen und von einem Schaufenster zum nächsten wechseln und, für eine stressgeplagte mitteleuropäische Gesellschaft, viel zu langsam ineinander verhakte Menschengruppen, die ein einfaches Umgehen dieser in den Massen beinahe unmöglich machen. Der umgebende Raum zieht dabei unterschiedlichste Menschen an, obere und mittlerer Schichten frönen ihrem Kaufrausch, während untere Schichten versuchen, sich ein Stück vom Kuchen abzuschneiden. Formelle und informelle Straßenverkäufer komplettieren das Bild des öffentlichen Raumes. Die Sichtbarkeit oder das Gesehenwerden im öffentlichen Raum sind dabei ausschlaggebend und führen auf der einen Seite zur Stereotypenbildung, wie ‚arm‘, ‚reich‘ oder ‚religiös‘ und auf der anderen Seite informiert diese Sichtbarkeit

wiederum die Bürger gegenseitig über einander.¹⁷⁵ Öffentlicher Raum kann als ein soziales Konstrukt, dem eine Vielzahl von sozialräumlichen Praktiken, denen unterschiedliche und widersprüchliche Interessen wiederum und Aktionen zu Grunde liegen und in dem sich verschiedene Identitäten zeigen, sich beobachten und vergleichen können, gesehen werden. Diese Beobachtung bedingt eine multivalente Darstellung von Raum, oder wie Lefebvre es beschreibt, aktiv, porös und untrennbar von Erfahrungen. Des Weiteren stellt Lefebvre fest, dass der soziale Raum aus einem Gerüst von alltäglichen rhythmisierten Abläufen, aber auch aus der (Re)produktion von sozialen Beziehungen besteht. Dabei ist die Bildung von sozialem Raum der Schlüsselprozess in Verbindung mit Lefebvres Konzept von *Right to the City*.¹⁷⁶ Vielmehr als nur das Recht auf Zugänglichkeit spielt das Recht auf Veränderung nach den Vorstellungen der Benutzer in den öffentlichen Räumen der Stadt eine Rolle.¹⁷⁷

Dennoch oder gerade deswegen gerät das Konstrukt der Öffentlichkeit in der Moderne immer mehr unter Druck. Wie bereits in der 'global versus lokal'-Debatte in vorangegangenen Kapiteln dieser Arbeit beschrieben, führt der zunehmende Homogenisierungsgedanke in Istanbul und der Türkei zunehmend zum Verlust allgemein zugänglicher öffentlicher Orte, sei es durch die Transformation in Konsum- und Freizeitorde oder durch direkte Privatisierung. Beides bewirkt den Ausschluss gewisser 'unerwünschter' urbaner Identitäten. Die Vertreibung der unteren und arbeitenden Klassen führt dabei zu einem „degraded right to the City“.¹⁷⁸

Aber auch abseits der Touristenpfade fällt der Mangel an qualitativen öffentlichen Orten und vor allem Grünräumen auf. Zwar ist die Stadt selbst überraschend grün, jedoch mangelt es dabei an öffentlich zugänglichen Flächen und undefinierten Räumen, die Aneignungen und meditative Konfliktaus-

173 Vgl. Ünlü-Yücesoy 2008, 43

174 Vgl. Ebda., 44.

175 Vgl. Ünlü-Yücesoy 2008, 44.

176 Vgl. Ebda., 31f.

177 Vgl. Ebda., 32.

178 Don Mitchell, zit. n. Ünlü-Yücesoy 2008, 31.

übung zuließen. Öffentlich zugängliche Grünflächen beschränken sich in Istanbul oft auf Restflächen und Verkehrsinseln zwischen Autobahnknoten und Straßenzügen. Obwohl die Stadt über eine kilometerlange Anbindung an das Marmarameer, den Bosphorus und das Goldene Horn verfügt, sind die dort in den 1980ern angelegten Uferparks und Promenaden oft schmale durch mehrspurige Straßen von der umgebenden Bebauung getrennte Grünstreifen und können somit nur in Einzelfällen als qualitative öffentliche Räume angesehen werden.¹⁷⁹ Zu Beginn des 21. Jhds. entdeckten Investoren das finanzielle Potenzial, das in diesen Uferzonen steckt. Dies führte dazu, dass sich ufernahe Parks, Plätze und andere unbebaute Flächen bald mit Hotels und Luxus-Apartments füllten.¹⁸⁰ Denn urbane Räume außerhalb von privatem oder staatlichem Einfluss gelten als 'nicht bezeichnete' Räume und stehen als solche für eine baldige Privatisierung zur Verfü-

gung.¹⁸¹ Was auf der einen Seite als Potenzial für den sozio-urbanen Raum ausgelegt werden kann, führt auf der anderen Seite zu einem gegenteiligen Problem. Während öffentliche Parkanlagen in London, Berlin oder New York ihre Grenzen quasi nie verändern, verändern sich in Istanbul diese Grenzen ständig. Diese 'nicht bezeichneten' Räume können nie eine gesicherte Rolle als langfristig beständige Freiräume einnehmen, da oft durch das Implementieren physischer Elemente die Potenziale in ihnen verloren gehen. In den vergangenen Jahren füllen sich Istanbul's Parks mit öffentlichen Gebäuden. Die sie umgebenden Grünflächen sind alles andere als frei begehbar. Streng angelegte Pfade und Routen kontrollieren das Verhalten in den Parks von Museen und Universitäten. Das Betreten dazwischen liegender Rasenflächen ist nicht erwünscht. Alles muss hier in der zugehörigen Zonierung passieren, der öffentliche Raum wird dabei durch das Werkzeug Architektur diszipliniert.¹⁸²

179 Vgl. Güner 2009, 79.

180 Vgl. Ebda.

181 Vgl. Güner 2009, 80.

182 Vgl. Tanyeli 2005, 220.

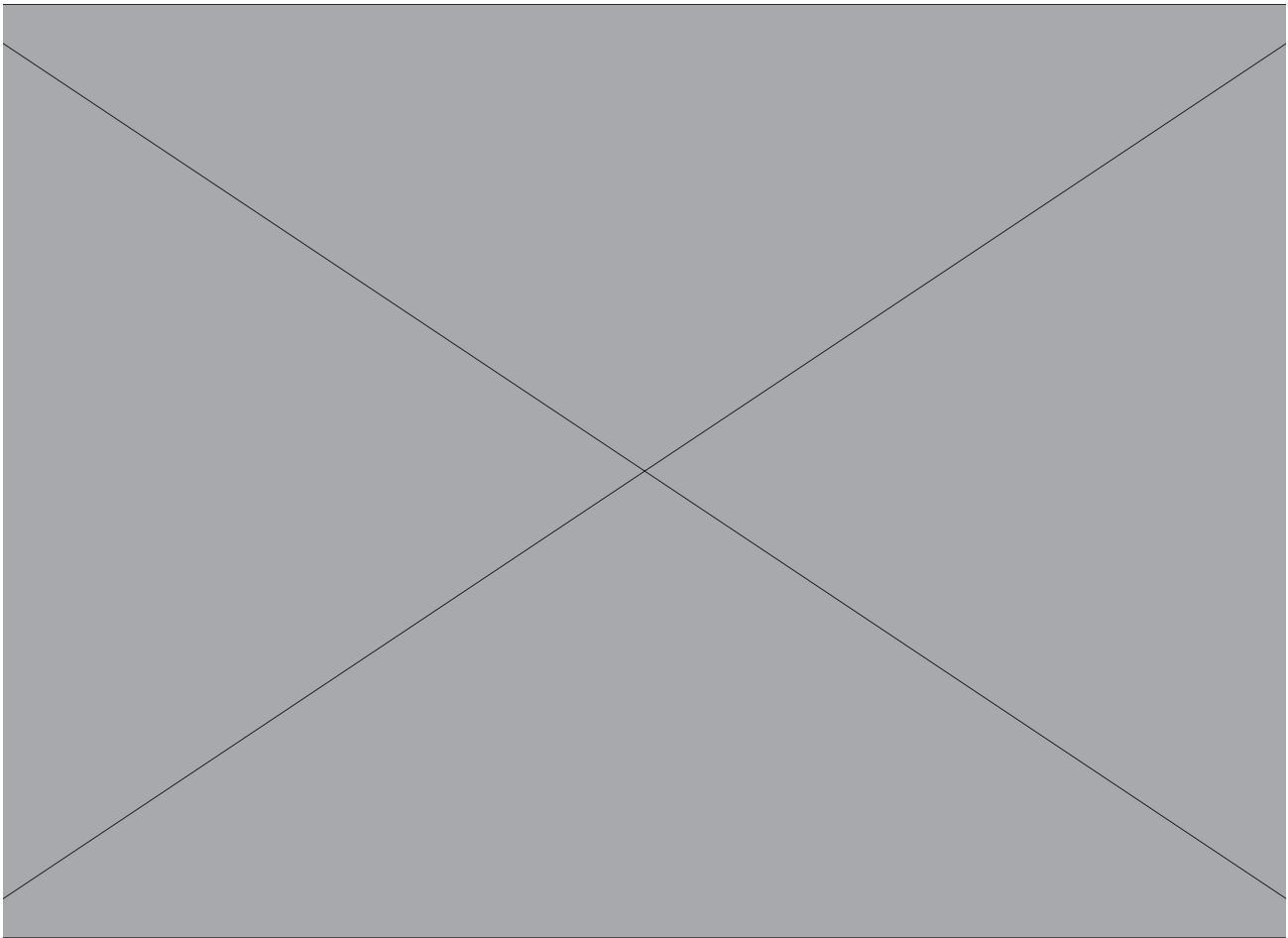


Abb. 27: Karaköy, 2010

DAS POTENZIAL UNPROGRAMMIERTER UND UNDEFINIERTER RÄUME

In diesem Sinne möchte ich zu allererst Abstand von der modernistischen Definition von öffentlichem Raum als ‚definierter funktionsorientierter Raum‘ nehmen. Dabei entwickelt sich das Konzept des ‘öffentlichen Raums’ aus theoretischen und empirischen Überlegungen, die die facettenreichen Dimensionen von komplexen Städten wie Istanbul negieren. Diese Eigenschaften wären: komplex, divers, vielschichtig, antagonistisch und überlappend, homogen und heterogen zur selben Zeit am selben Ort.¹⁸³

In diesem Zusammenhang interessieren mich hier vor allem die undefinierten oder unprogrammierten Räume der Stadt, was aber nicht bedeutet, dass ein unprogrammierter Raum nicht bereits eine Funktion zugewiesen bekommen hat. Vielmehr bedeutet es, dass seine Funktion und dessen Transformation von den Benutzern bestimmt und verändert wird. Unprogrammierter Raum ist nicht darauf angewiesen, dass man eine gewisse Art von Aktivität in ihm ausüben kann. Er ist einfach vorhandener Raum, ein Void, und birgt das Potenzial eines vorhandenen Freiraums in sich, der darauf wartet, entdeckt und improvisiert zu werden. Er organisiert sich selbst, ist instabil und variabel.¹⁸⁴

Mit anderen Worten: Unprogrammierter öffentlicher Raum ist frei zugänglich, nicht kontrolliert und erfährt durch seine Nutzer ständig Veränderung und Anpassung. Da-

durch und durch seine undefinierte Funktionalität beinhaltet er Heterogenität und steht zur Privatisierung durch Aneignung bereit.¹⁸⁵

Die Handlungen und alltäglichen Verhaltensmuster im öffentlichen Raum bilden nicht nur einen sozialen Raum, sondern geben ihm auch seine individuelle Bedeutung.

„People not only live their space through its associated images and symbols, they actively construct its meaning through cognitive and hermeneutical processes.“¹⁸⁶

Das sozialräumliche Verhalten an öffentlichen Orten ist daher eng mit den in ihnen agierenden Nutzern und ihrer eigenen Definition, Meinung und ihrem Verständnis im Bezug auf einen bestimmten Ort oder auf andere Orte hin verbunden. Die unterschiedlichen Individuen sind dabei Teil von sozialen Systemen und Normen. Diese Gruppen bedienen sich ihrer unterschiedlichen Gewohnheiten, die sich aus objektiven und kulturell geprägten Verhaltensmustern und individuellen Handlungen im öffentlichen Raum zusammensetzen. In dieser Hinsicht bewirkt das sozialräumliche Verhalten nicht nur eine differenzierte und widersprüchliche Entfaltung von öffentlichem Raum, sondern beherbergt zur selben Zeit auch unterschiedliche räumliche Gewohnheiten.¹⁸⁷

183 Vgl. Eckardt 2008, 17.

184 Vgl. Ertaş 2010, 53.

185 Vgl. Ertaş 2010, 57.

186 Henri Lefebvre zit.n. Ügül-Yücesoy 2008, 32f.

187 Vgl. Ebda., 32.

Die dabei entstehende Heterogenität wird durch eine Vielzahl unterschiedlicher Individuen mit ihren unterschiedlichsten Interessen in Gang gesetzt. Sie aktiviert und bespielt diese unprogrammierten Räume. Sie schaffen diese eigentlich erst und erzeugen dadurch eine spezifische sozio-urbane Sphäre und eine lokale Identität. Sie entziehen sich einer kapitalistischen Wertvorstellung und bilden so eine Alternative zum homogenen Konsum- und Freizeitraum.¹⁸⁸ Oder anders gesagt, das urbane Leben generiert sich durch seine Bewohner selbst. . Diese urbanen Räume sind hybrid und verändern sich ständig durch Interaktion mit ihren Nutzenden.¹⁸⁹

Diese Form der sozialen Raumgewinnung durch diese Vielzahl der Individuen ist in Istanbul vielerorts erfahrbar. Ein Beispiel dafür sind die zahlreichen Angler, die jeden Zentimeter der Uferzonen aber auch die Brücken, die sich über das Goldene Horn legen, besetzen. Das Angeln bedient dabei beides, private Freizeitaktivität und informelle wirtschaftliche Aktivität. Im Fall der berühmten Galata Brücke gesellt sich zur primären informellen Ebene der Angler eine informelle, in zweiter Reihe agierende Ebene von mobilen Simit- oder Çay-Verkäufern (*Simit* - Türkischer Sesam-Bagel, *Çay* - türkischer Schwarztee), die die erste Ebene versorgen. In einer dritten Ebene übernimmt die Brücke erst ihre eigentliche Funktion als Verkehrsverbindung der beiden Ufer.

Eine ebenfalls beliebte Variante der räumlichen Aneignung ist das Familienpicknick. Die Relevanz für die Familie spielt dabei eine wesentliche Rolle. Das Picknick beinhaltet aber neben seiner Rolle als Familienaktivität auch eine territoriale Abgrenzung, die eine temporäre Privatisierung von Raum gewährt.¹⁹⁰ Die Rolle des 'Picknicks' wird auch in einem Projekt zu den 17. europäischen Kunsttagen in Karlsruhe mit dem Thema 'Kunst und urbane Visionen einer Metropolis- Call me Istanbul ist mein Name', thematisiert.

Die Kunstinstallation 'Picnic City, in welcher Farbe würden Sie gerne Ihre Stadt anstreichen?' von Erik Gönrich verwendet dabei das Wort 'Picknick' referenzierend auf das

„[...] erfinderische und flexible Wesen dieser Stadt, und die Improvisations- und Adaptionenfähigkeit ihrer Bevölkerung“.¹⁹¹

Das Picknick steht hier also stellvertretend für eine durch die Individuen gesetzte Handlung im öffentlichen Raum. Diese urbanen Akteure werden überall dort aktiv, wo Raum vorhanden, zugänglich, undefiniert und variabel bleibt. Das können Promenaden, Plätze, Straßen, Baulücken, Höfe, Brücken oder Parks sein, sofern sie in ihrer Zugänglichkeit nicht eingeschränkt werden.

Die durch diese urbanen Akteure entstehenden sozio-urbanen Sphären können kommerzieller, aber auch privater Natur

188 Vgl. Özkan 2008, 192f.

189 Vgl. Ertaş 2010, 57.

190 Vgl. Güner 2009, 80.

191 Havemann 2004, 96.

sein. Kommerzielle Nutzung entsteht beispielsweise durch Restaurants oder Cafés, die sich in den Gehweg und Teile der Straße ausbreiten und diese Räume aneignen. Auch Fischer, mobile Händler, temporäre Grill- oder Teeverkäufer eignen sich öffentlichen Raum an. Aus diesen mobilen, temporären, ökonomischen Aneignungen entwickelten sich im Laufe der Zeit oft auch dauerhaft verortete Märkte oder Stände.

Private Ausbreitung kann im Rahmen häuslicher Tätigkeiten wie beispielsweise das Reinigen und Trocknen von Kleidung oder Teppichen erfolgen oder durch das Ausdehnen von freizeithlichen Aktivitäten auf die Straße. Studenten sitzen im Schatten auf den Gehwegen und lernen, Frauen- und Männerrunden hocken am Straßenrand bei einer Tasse türkischen Çay und vertiefen sich in Diskussionen und die Kinder spielen auf der Straße. Dabei darf natürlich die obligatorische Partie Backgammon der Männer nicht vergessen werden. Diese Beziehung zwischen Innen und Außen verleiht Istanbul seinen Charakter.

„This makes Istanbul beautiful!“¹⁹²

Im Zuge einer Studie mit dem Titel *Arkitera Spatial Study: Proactive Actions* setzt sich das in Istanbul ansässige Architekturbüro Superpool in ihrem Beitrag, ‚The other Half of Istanbul‘ mit dem Thema des öffentlichen Raumes und wie dieser genutzt wird, auseinander. Dabei erkennt man einige wie vorhin erwähnte, immer

wiederkehrende Habitus-Muster. Superpool führen in ihrer Präsentation zu dieser Studie diese für Istanbul charakterisierende Art der öffentlichen Raumanneignung erstens auf nomadische Wurzeln (die sich auch auf die Mahalle ausgewirkt haben), zweitens auf eine kulturell verwurzelte gesellschaftlich integrative Öffentlichkeitsarbeit (die sich in Form von Nachbarschaften auswirkt) und drittens auf einen alternativen Bezug zum Objekt (öffentlicher Raum) selbst zurück.¹⁹³ Dieser alternative objektive Bezug zum öffentlichen Raum begründet sich laut Uğar Tanyeli auf dem Fehlen einer konzeptionellen Dichotomie der Begriffspaare ‘öffentlich’ und ‘privat’.

¹⁹² Superpool 2008, o.S.

¹⁹³ Vgl. Superpool 2008, o.S.

ENTWICKLUNG EINER KONZEPTIONELLEN DICHOTOMIE

Der Architekt Uğur Tanyeli untersuchte die Bedeutungen der Begriffe *öffentlich* und *privat* in ihrer Übersetzung ins Türkische bzw. Alt-Türkische und stellte dabei fest, dass es in ihrer Kontextualisierung keine klare begriffliche Übereinstimmung im Türkischen gibt.

„[...] the terminological material that was used in Turkish in order to render the notions ‘Privat’ and ‘Public’, [...] hardly looks similar to the ones in English.“¹⁹⁴

Denn selbst der Begriff *özel*, der aus dem modernen Türkisch für den Begriff *privat* verwendet wird, scheint kein Synonym dafür zu sein. Die historische und semantische Entwicklung der Wörter *privat* und *öffentlich* haben sich in Westeuropa und der Türkei radikal voneinander unterschieden. Natürlich haben diese Begriffe Eingang in die moderne türkische Sprache gefunden, werden sie doch durch eine Vielzahl verwandter Wörter begleitet, die eine genauere Spezifizierung des Privaten oder Öffentlichen mit sich bringen. Hier wird bereits eine Art Vielschichtigkeit dieser beiden Begriffe innerhalb der türkischen Kultur klar. Einige türkische Begriffe beschreiben Aspekte, die man eher mit ‘Privatem’, andere Begriffe beschreiben Aspekte, die man eher mit ‘Öffentlichem’ assoziieren würde, und wiederum andere Begriffe beschreiben Aspekte beider Begrifflichkeiten. Dieses Dilemma entsteht vielmehr auf einer konzeptuellen Ebene als auf einer lexikalischen. Das führt zu einer Gesellschaft, die bis zur zweiten Hälfte des 19. Jhds. ohne diese konzeptionelle Dichotomie

von *öffentlich* und *privat* ausgekommen ist und damit auch keine, durch dieses Konzept repräsentierten, architektonischen und urbanen Gegebenheiten produziert hat.¹⁹⁵

Der stärker werdende Einfluss des Kapitalismus und die damit verbundenen wirtschaftlichen Kontakte zur westlichen Welt in der zweiten Hälfte des 19. Jhds. integrierten zunehmend dieses neue Konzept einer Spaltung von *öffentlich* und *privat*. Die damalige Bevölkerung kam dabei mit vielen kulturellen und wirtschaftlichen Konzepten in Berührung, die bis dato keine konzeptionelle Bedeutung in ihrem Kulturkreis hatten. Dabei ist zu erwähnen, dass dieses fehlende Konzept der Dualität von *öffentlich* und *privat* und die damit verbundene Dualität von öffentlichen und privaten Räumen in ihrer physischen Auseinandersetzung ein rein westliches Konzept ist. Das Fehlen dieses Konzeptes in der türkischen Kultur bedeutet auch nicht, dass es eine Verunsicherung in der Definition zwischen *öffentlich* und *privat* gibt, vielmehr lag und liegt das Problem an der physischen Teilung der Welt in eine öffentliche und eine private Hälfte, was in der osmanischen Kultur nicht ganz so einfach war/ist. Denn in der osmanischen Denkweise ist die soziale Welt und auch ihre physische Umgebung als ein viel komplexeres System organisiert, als es diese beiden Begriffe überhaupt beschreiben können. In sozialer Hinsicht bilden beispielsweise *öffentlich* und *privat* keine Polarität, wie es in der westlichen Kultur der Fall wäre. Im

194 Tanyeli 2005, 210.

195 Vgl. Tanyeli 2005, 212.

Hinblick darauf geht Tanyeli davon aus, dass in einer osmanischen Gesellschaft das öffentliche Leben gleichzeitig aus privaten und öffentlichen Aspekten besteht und es daher unmöglich ist, eine Trennung der beiden Begrifflichkeiten zu erzielen.¹⁹⁶

Nur weil die Komplexität der physischen und urbanen Umgebung in der osmanischen Welt nicht durch das Begriffspaar *öffentlich/privat* erklärt werden kann, soll das nicht bedeuten, dass es sich dabei um ein monolithisches und undifferenziertes räumliches Ganzes handelt. Anstatt dieser Dichotomie definieren zahlreiche Verhaltensregeln und räumliche Arrangements die unterschiedlichsten Formen und Ebenen von Intimität und Zusammenleben, verbunden mit komplexen Choreographien und sozialen Praktiken.¹⁹⁷

Die Diskussion über öffentlichen Raum ist in Istanbul an einem Punkt angelangt, an dem sich diese, im modernen Sinne, klar definierten Begriffe und Polaritäten - wie 'die begrenzte Stadt'; 'Zentrum/Peripherie' oder Istanbul als 'administrative, kulturelle, politische, soziale und wirtschaftliche Einheit' - zu überlagern, zu vermischen beginnen und damit zunehmend für Verwirrung sorgen. Das Ablegen von modernen Begrifflichkeiten in diesem Zusammenhang könnte Abhilfe verschaffen, um die komplexen und widersprüchlichen Vorgänge innerhalb der öffentlichen Sphäre zu verstehen.¹⁹⁸

In der Moderne manifestieren sich die unterschiedlichsten öffentlichen und privaten Räume oder Funktionen durch eine harte,

in Karten und Plänen als Linie dargestellte, Grenze. In der ottomanen Welt bis zur ersten Hälfte des 19. Jhds. gab es kaum solche Grenzen. Vielmehr kann man von einem territorialen Mächtekonflikt ausgehen.¹⁹⁹ Es gab eine zerbrechliche Balance zwischen den Bereichen, in denen soziale und staatliche Interaktionen möglich waren, und den Bereichen, in denen ein Eingreifen nicht möglich war. So bildeten sich Sphären von Intimität, die in ständigem Konflikt mit dem gemeinschaftlichen Leben standen.²⁰⁰ Dies erklärt beispielsweise die Ausdehnung von privaten und geschäftlichen Tätigkeiten in den öffentlichen Raum, also eine Art temporäre Aneignung, die hier stattfindet. Diese Aneignungen führten teilweise dazu, dass ganze Gassen im Zuge der Privatisierung versperrt wurden, das war keineswegs illegal. Das *Finâ*-Recht beispielsweise erlaubte jedem Bürger einen umgrenzten Raum vor dem eigenen Haus.²⁰¹ In der osmanischen Welt galten Straßen sowie alle offen zugänglichen Räume, darunter auch die Höfe von Moscheen, als räumliche Reserven. Mit etwas Anstrengung konnten diese Räume durch die intime Sphäre von Personen oder Personengruppen eingenommen werden. Es existierten auch keinerlei rechtliche Grundlagen, die Grundstücksbesitzverhältnisse klären würden. Weder Grundbuch noch Kataster wurden bis ins 19. Jhd. angelegt. Angeeignet wurde nur so viel Raum, wie die individuelle Person benötigte, ohne dadurch diese fragile Balance zu stören.²⁰²

196 Vgl. Tanyeli 2005, 212.

197 Vgl. Ebda., 214.

198 Vgl. Eckardt 2008, 18.

199 Vgl. Güner 2010, 80.

200 Vgl. Tanyeli 2005, 214.

201 Vgl. Güner 2010, 80.

202 Vgl. Tanyeli 2005, 214.



Abb. 28: Ayazma Moschee innerhalb eines Wohnviertels in Üskütar, 2010

CONCLUSIO

Informelle Praktiken bestimmen, bewusst und unbewusst, den Alltag der Istanbuler Stadtbevölkerung, sie dringen in alle möglichen Bereiche des täglichen Lebens ein, sei es nun Arbeit, Wohnen, Kunst, Kultur, Politik, Service oder Wirtschaft. Diese allumfassende Selbstorganisation liegt in der neueren Geschichte der Stadt Istanbul verwurzelt und kompensiert vor allem jene Lücken im sozialen Netzwerk Stadt, die die formelle Politik bislang offen gelassen hat.

„Experience (social practice) shows, in our opinion, that management associations – in their simplest and most interesting form, namely *autogestion* – appear in the weak points of existing society. In every society we can perceive the strong points, the whole of which constitutes its frameworks or, if you prefer, its structure. [...] The existing State is grounded upon these strong points. [...] Once they [the strong points, Anm. d. Autors] are consolidated, nothing happens around these reinforced places. Between them are found zones of weakness or even lacunae. This is where things happen. Initiatives and social forces act on and intervene in these lacunae, occupying and transforming them into strong points or, on the contrary, into ‚something other‘ than what has a stable existence. Weak parts, voids, are revealed only in practice, through the initiative of individuals who have the capacity for the latter, or through the haphazard investigations of groups that have the capacity to intervene.“²⁰³

Dabei greifen, so meine These, die informellen Gewohnheiten in Istanbul auf vergangene einst formelle Praktiken zurück, wie zum Beispiel die *Mahalle*.

Soziale Interaktion innerhalb und außerhalb des gebauten Raumes folgen nicht den westlichen Konzepten von öffentlich und privat, Privateigentum und öffentlichem Eigentum, sondern wesentlich komplexeren Zusammenhängen, die in der türkischen Kultur verankert sind. Dahingehend ist es auch logisch, warum die vom Staat induzierten Konzepte der Moderne nicht dieselben Handlungsweisen im urbanen Raum wie in der westlichen Welt zur Folge haben.

Um also auf die komplexen Probleme Istanbul im Bereich Stadtplanung und Stadtgestaltung adäquat in einem konkreten Planungsprojekt eingehen zu können, muss man sich primär dessen bewusst sein, dass die westlichen Konzepte der Moderne nicht dieselben Auswirkungen auf den Istanbuler Stadtraum und dessen Bevölkerung haben wie in Mitteleuropa. Vielmehr sollte man sich mit den kulturellen Eigenheiten der Stadt vertraut und sie sich zu Nutze machen.

Diese kulturelle Veranlagung in Form von informellen Praktiken, die kulturell verankerte Privatisierung von öffentlichem Raum und die lokale Selbstorganisation beschreiben einen ‚Genius Loki‘ innerhalb der heterogenen und komplexen Stadt Istanbul. Sie formen den Charakter und erzeugen eine subjektive Identität.

²⁰³ Lefebvre 2009, 144.

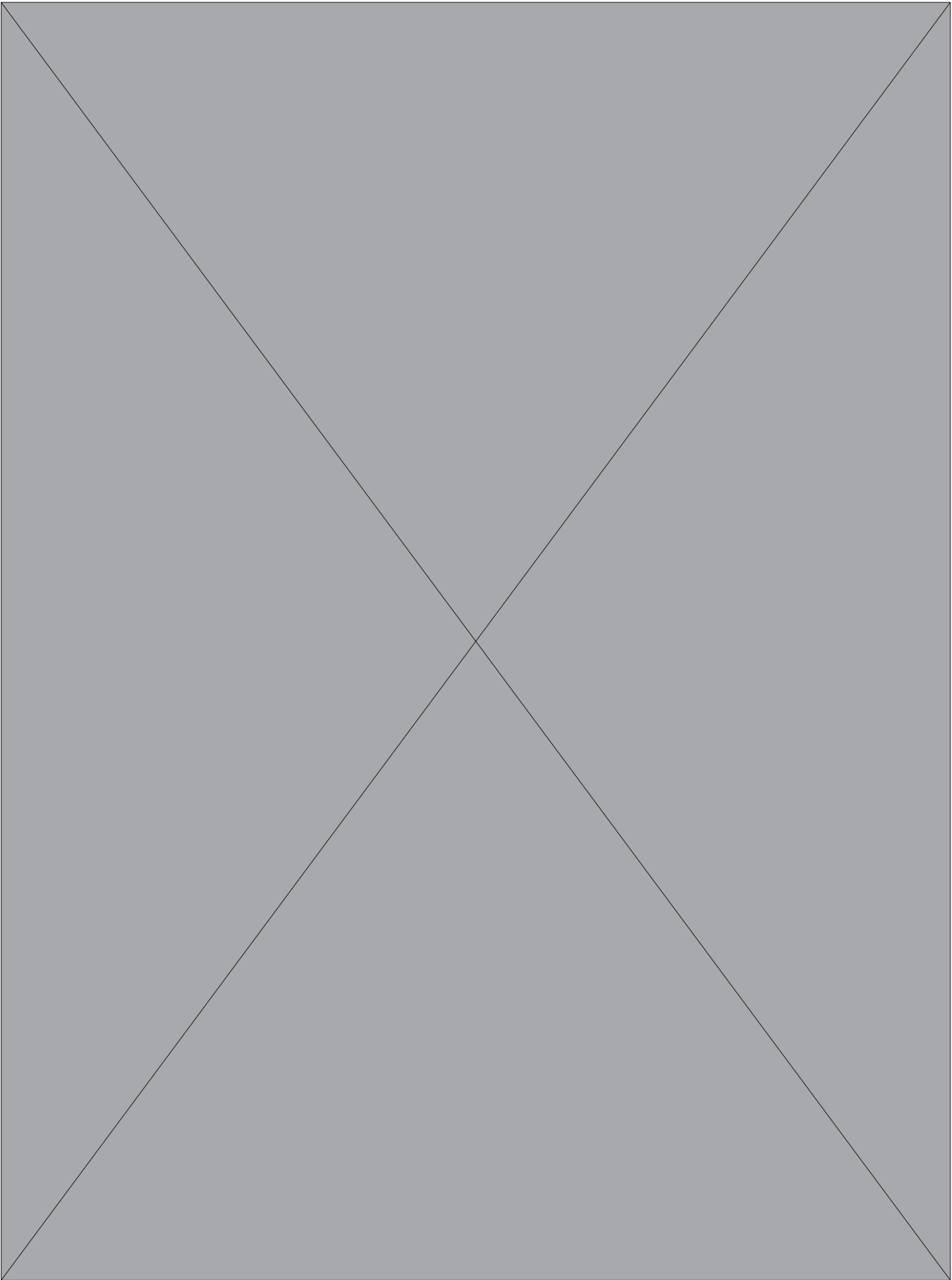


Abb. 29: *Kumpapı*, 1950, von Ara Güler

Haydarpaşa^M

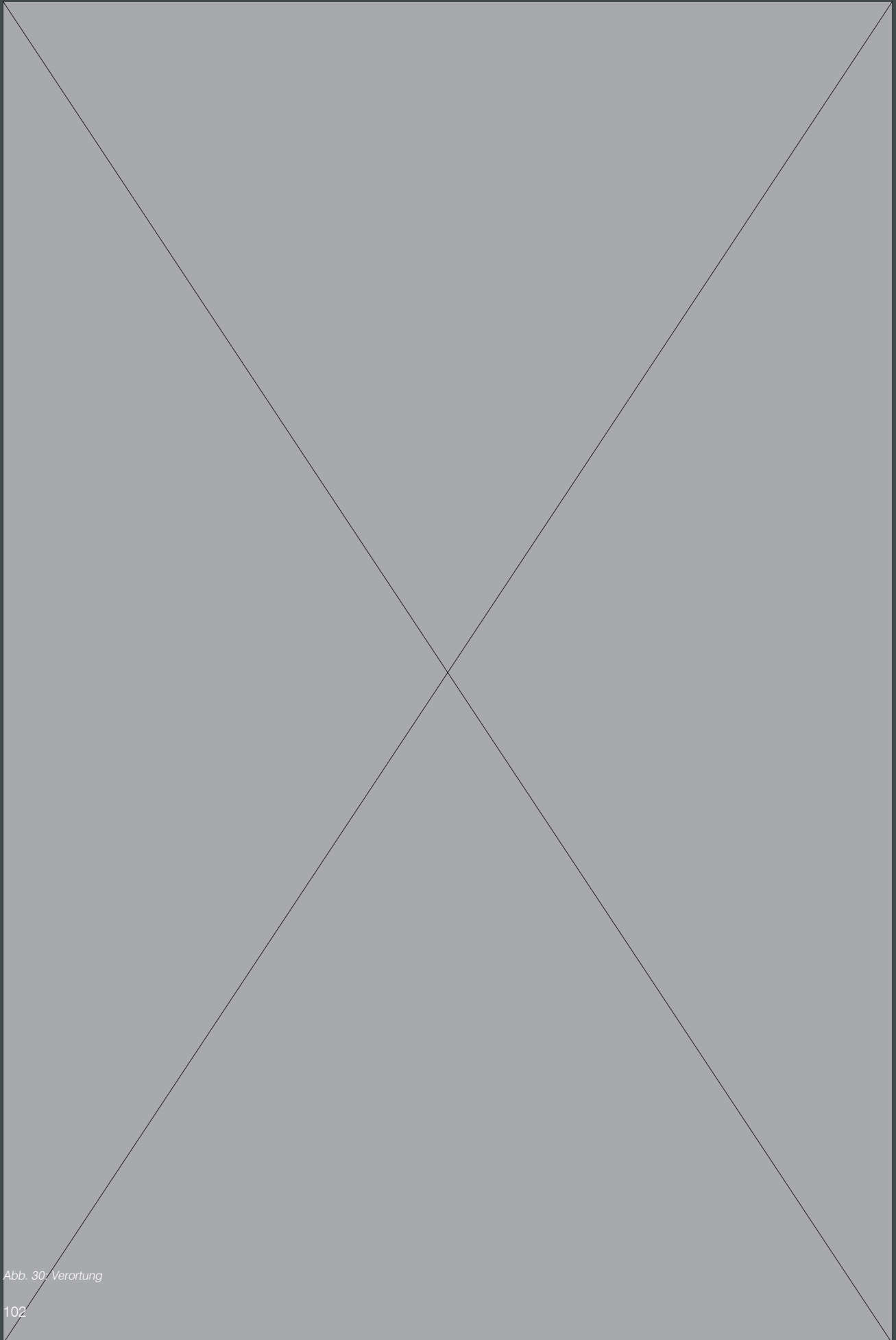


Abb. 30. Verortung

Verortung

Das Projektgebiet liegt auf der asiatischen Seite zwischen den beiden Bezirken Kadıköy und Üsküdar und trennt die Wohn- und Geschäftsviertel von Rasimpaşa und Haydarpaşa. Das schlecht zugängliche Gebiet trennt die beiden Bezirke physisch voneinander und behindert den Zugang von den dahinter liegenden Wohngebieten zur Küste beinahe gänzlich. Die ansonsten durchlaufende Uferpromenade der beiden Bezirke wird durch die Bahnhof- und Hafennutzung (Privatisierung) ebenfalls unterbrochen.

Die politische Bezirksgrenze von Kadıköy und Üsküdar verläuft durch Haydarpaşa und teilt das Viertel in zwei Hälften, wodurch beide Bezirke Mitspracherecht an den Gebieten besitzen. Zum Problem wird dies erst aber durch die ökonomischen, kulturellen und sozialen Unterschiede dieser beiden Bezirke:

Kadıköy ist modern, säkular und ist geprägt durch die frühe Besiedelung durch die türkische Republik, die frühe Ansiedelung religiöser Minderheiten (religiöse Durchmischung) und durch ein innovatives Bürgertum.

Üsküdar hingegen erscheint traditionell, islamisch, monoreligiös (Islam), konservativ (provinziell) und ist ein klassisches Beispiel für die osmanische Besiedelung durch das Osmanische Reich.²⁰⁴

Die Areale zwischen den beiden Verwaltungsbezirken sind für Friedhofs-, Militär-, Ausbildungs-, Erholungs- und allgemeine Wohnnutzung gewidmet. Den größten Anteil bildet jedoch die Fläche des zurzeit größten Containerhafens der Stadt. Daran angeschlossen befindet sich der historische Kopfbahnhof von Haydarpaşa mit angeschlossenem Güterbahnhof.

Die Stadtplanung von Istanbul sieht in ehemaligen Industriearealen in Zentrumsnähe, vor allem an den Uferzonen des Haliç (Goldenes Horn) und des Bosphorus, großes Umnutzungspotenzial. Im Falle Haydarpaşas steht dabei die Zugänglichkeit der Uferzone mit dem Gedanken die beiden Bezirke Kadıköy und Üsküdar zu verbinden im Vordergrund.

Zur Umnutzung und Transformation des Hafensareals und des Bahnhofes wurden bislang zwei offizielle Szenarien entwickelt:

Das erste Szenario in Form eines 2001 ausgeschriebenen Wettbewerbes behandelte das Gebiet einschließlich der Bucht von Kadıköy, der gesamten Küstenlinie bis Harem und das nach Osten weg von der Küstenlinie ins Hinterland verlaufende Bahnhofsareal. Erwartete Ziele der Jury waren: die Entwicklung eines Entwurfes, der mit den übergeordneten Macroplänen der Stadt korreliert; die Integration der beiden unterschiedlichen Bezirke und des Areals dazwischen; die Küstenlinie zwischen Kadıköy und Üsküdar im Hinblick auf die vorliegenden Planungsentscheidungen für die asiatische Seite zu gestalten; Überlagerung der infrastrukturellen Entwicklungen auf der

²⁰⁴ Vgl. Işıkkaya 2010, 4.

Macroebene; Renovierung und Identifikation des Kadıköy-Platzes; Hervorheben der historischen und multikulturellen Identität des Projektgebietes; und das Ermutigen zu schönen Künsten im öffentlichen Raum. Jedoch wurde von den jurierten Projekten bislang keines umgesetzt.²⁰⁵

Das zweite Szenario sieht ein *Tourismuszentrum* auf der asiatischen Seite vor. Das Projekt mit dem Titel „Haydarpaşa Complex“ wurde vom Architekten Sefik Birkiye und in seinem in Brüssel verorteten Büro *Atelier D'art Urbain* entwickelt und sah einen Yacht Club, Marinas, ein Convention Center, ein Sports Center, ein Museum, unterschiedlichste Quartiere wie beispielsweise Luxus Hotels und Residenzen, ein Veranstaltungs- und Shopping Center, ein Spital- und Rehabilitationscenter sowie unterschiedlichste Erholungsräume vor.

Das Projekt wurde von der Architektenkammer und den Teilnehmern des ersten Wettbewerbszenarios harsch kritisiert, da es unter anderem in der Ausschreibung und Entwicklung an Transparenz fehlte, aber vor allem auch deswegen, weil sich das Projekt nach außen hin abkapselt und keine Beziehungen zu den umliegenden Gebieten aufnimmt. Es minimiert den öffentlichen

Raum durch die Schaffung von innerstädtischen *Gated Communities*, ignoriert die vorliegenden sozialen und physikalischen Gegebenheiten völlig und bildet somit eine Grundlage für den Aufbau eines „Gentrifikationsmodells“. Des Weiteren entspreche die architektonische Sprache weder der einer zeitgenössischen noch der einer regional traditionellen Formensprache.²⁰⁶

Derzeit gehen Gerüchte über eine bereits in Auftrag gegebene Entwicklungsstudie und den Verkauf des gesamten Areals an arabische Investoren um. Das Verfahren läuft in keiner Weise transparent ab und wird daher von der Architektenkammer nicht unterstützt.

Die Zukunft von Haydarpaşa ist also ungewiss. Die Nutzung des Areals hängt vor allem von der Entwicklung des *Marmaray Projektes* ab. War 2001 der Ausbau des Bahnhofes und dessen Anbindung an das U-Bahnnetz ein Thema, wird heute über dessen Umnutzung diskutiert. Das Obsolewerden des Bahnhofareals öffnet das Gebiet für eine völlig neue Nutzungstransformation und ermöglicht eine bessere Anbindung an das durch Hafen, Militär und Bahnhof isolierte Gebiet zwischen Kadıköy und Üsküdar.

²⁰⁵ Vgl. İşikkaya 2010, 5.

²⁰⁶ Vgl. Ebda. 2010, 6.,

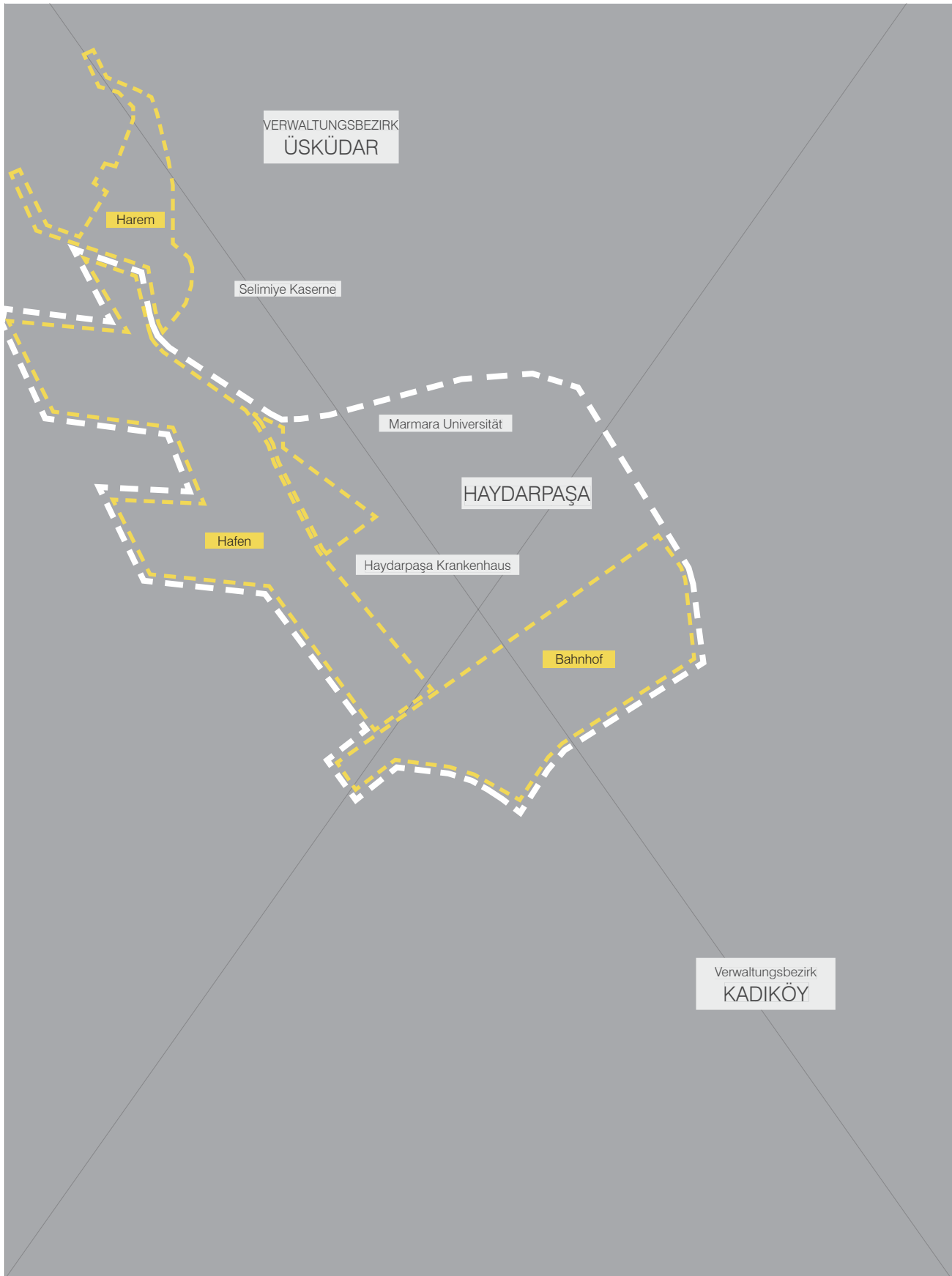


Abb. 31: Luftbild Haydarpaşa



Abb. 32: Haydarpaşa Projektgebiet

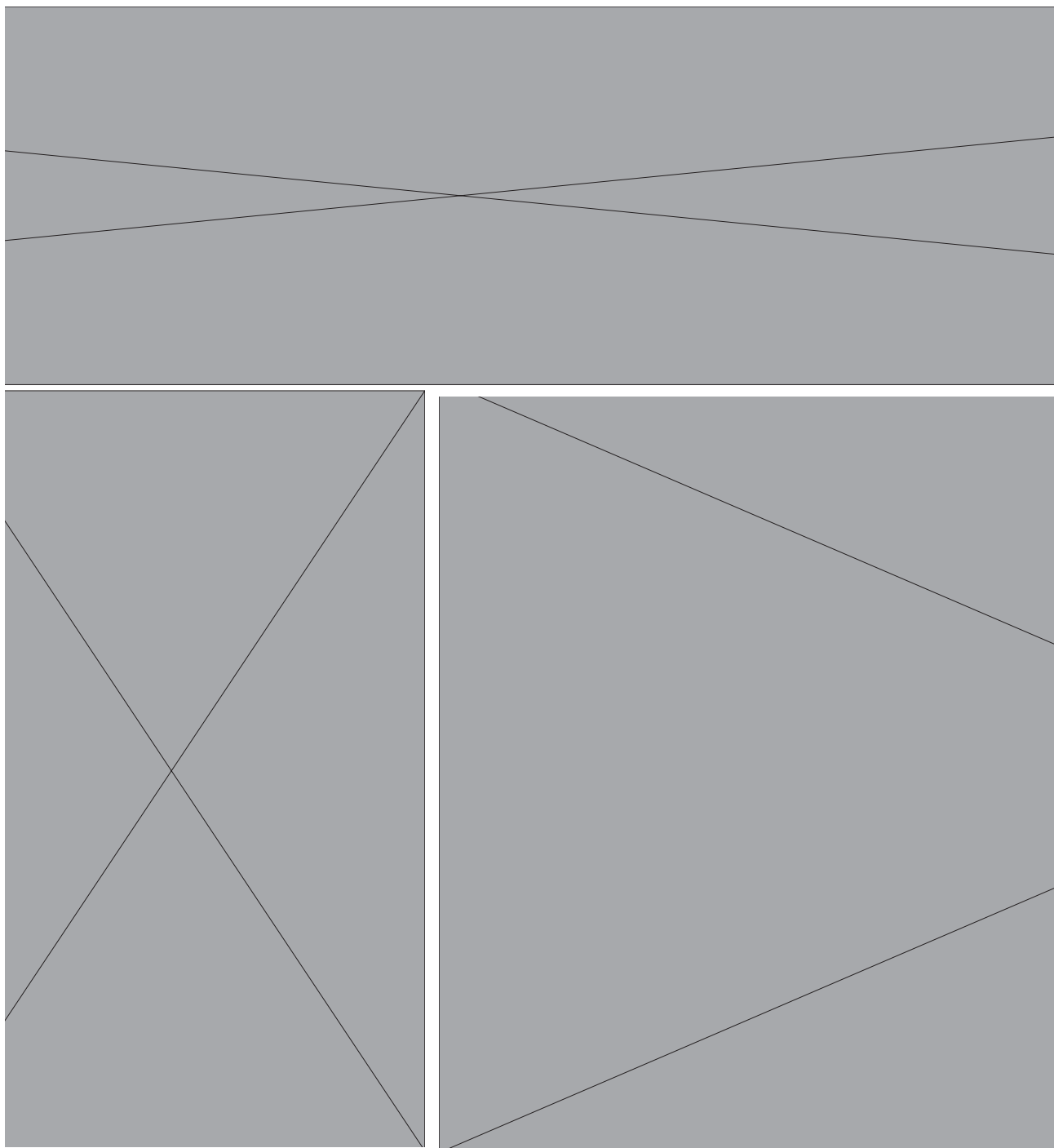
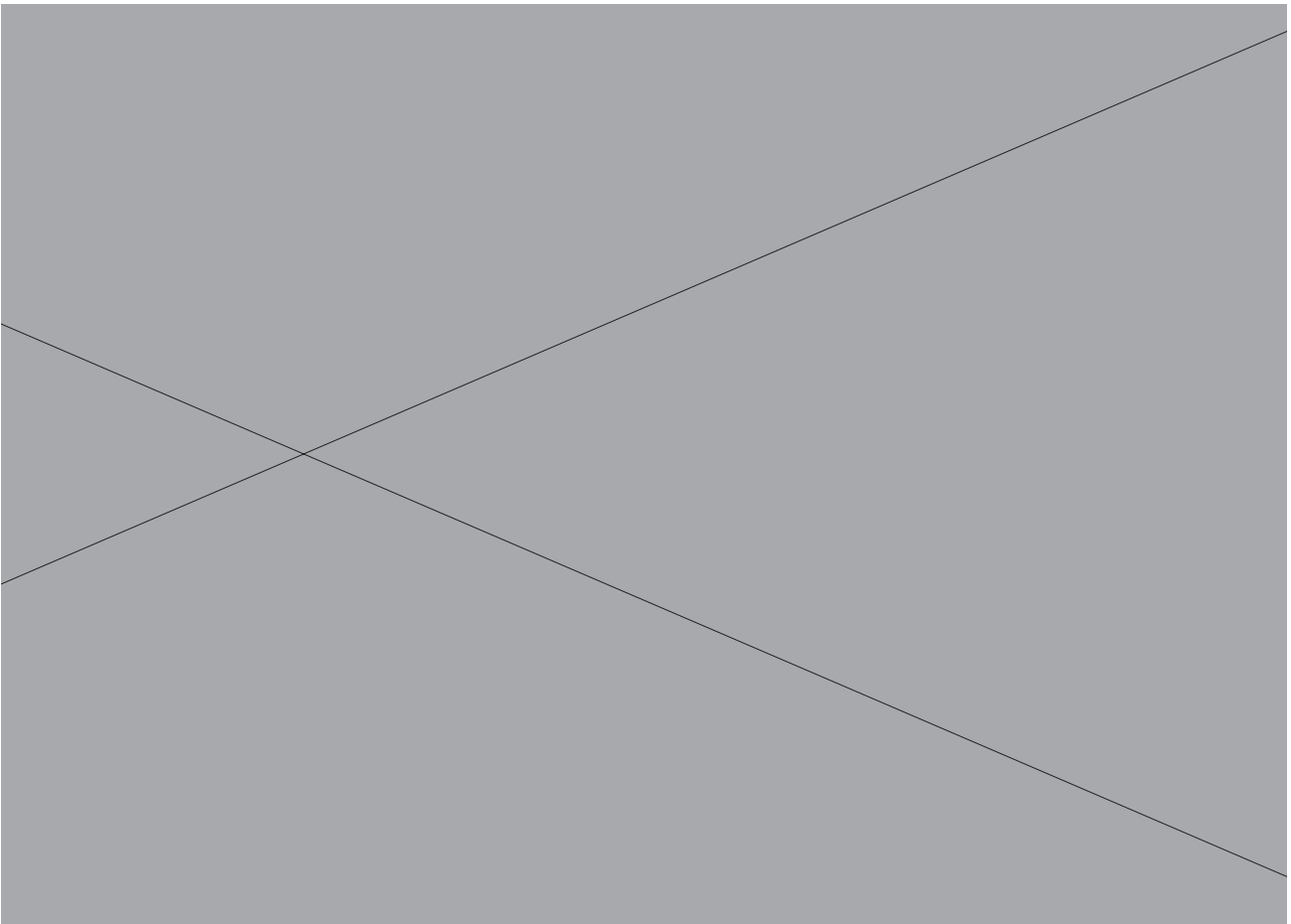
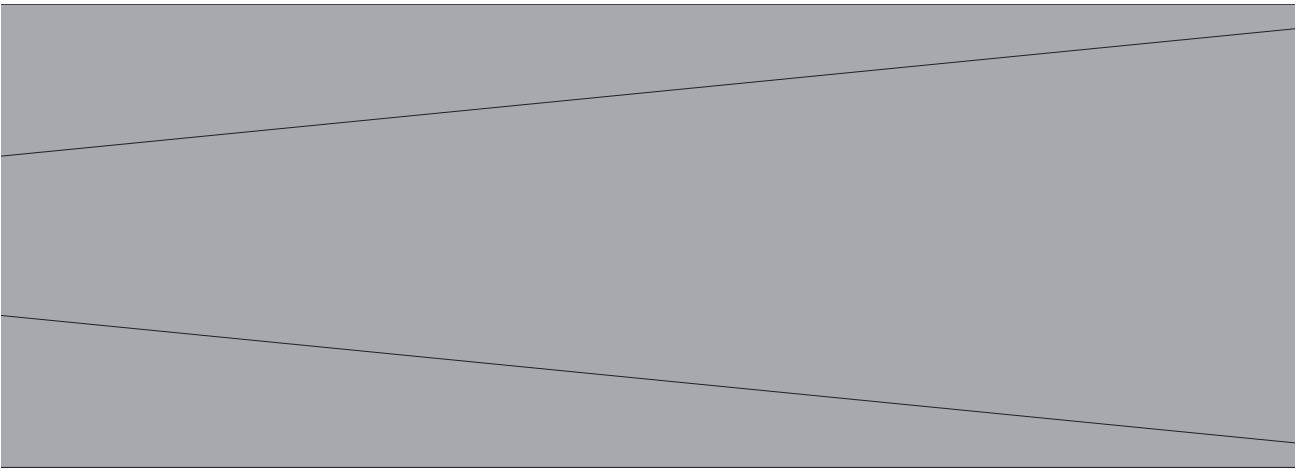


Abb. 33 (oben): Haydarpaşa, Bahnhofsareal, dahinter Rasimpaşa Mahallesi

Abb. 34 (unten li.): Getreide Silo (Förderturm)

Abb. 35 (unten re.) Haydarpaşa Bahnhofgebäude und Kadıköy Bucht



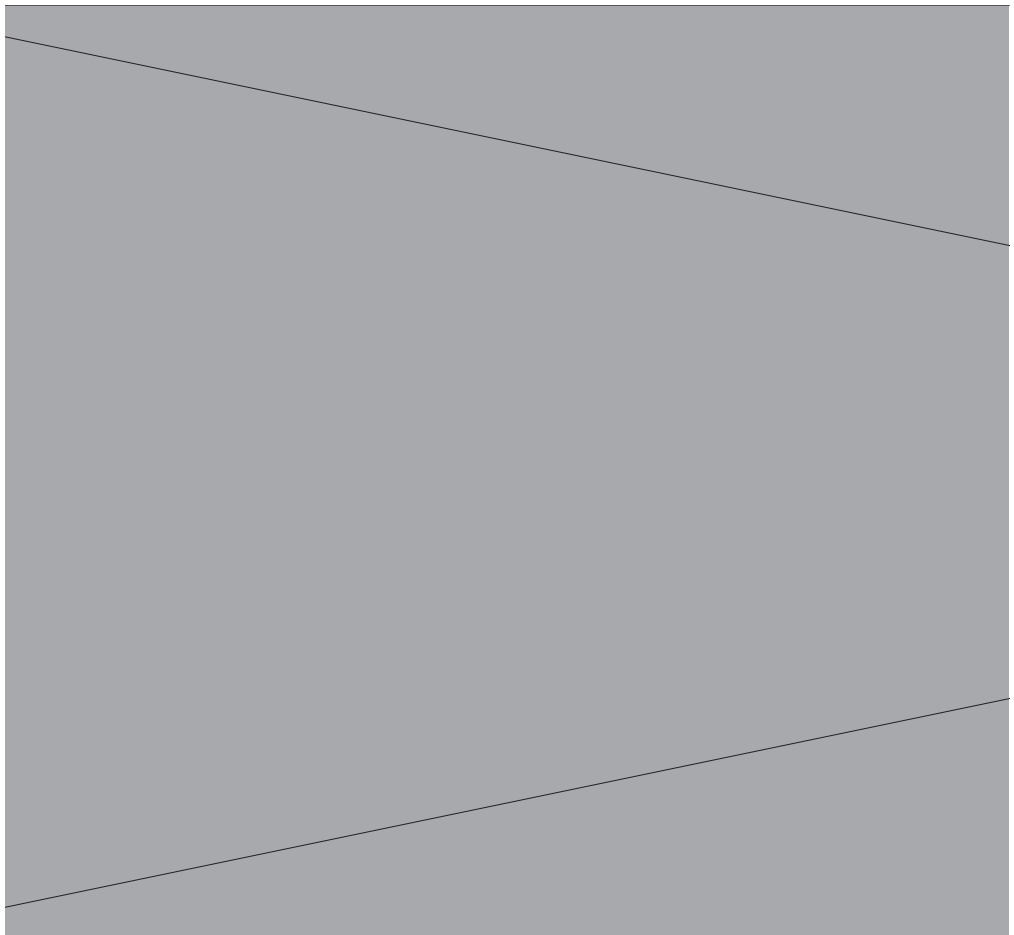
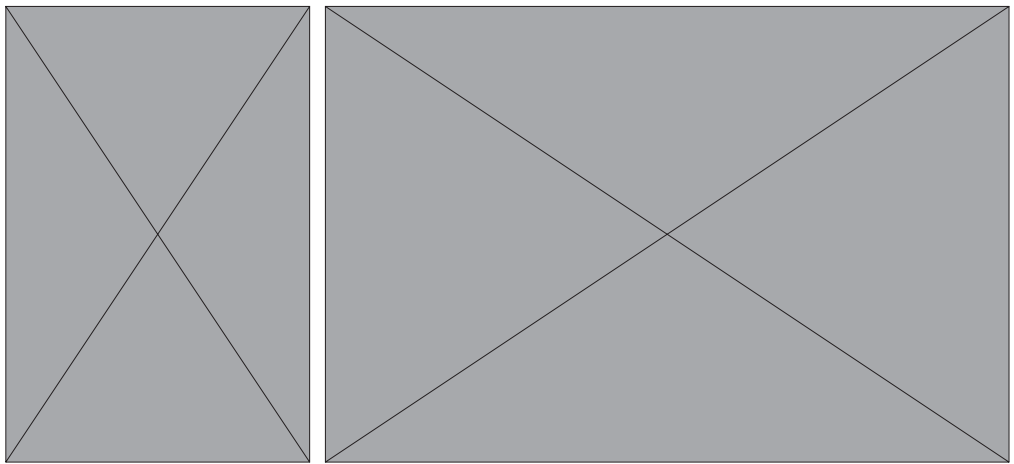
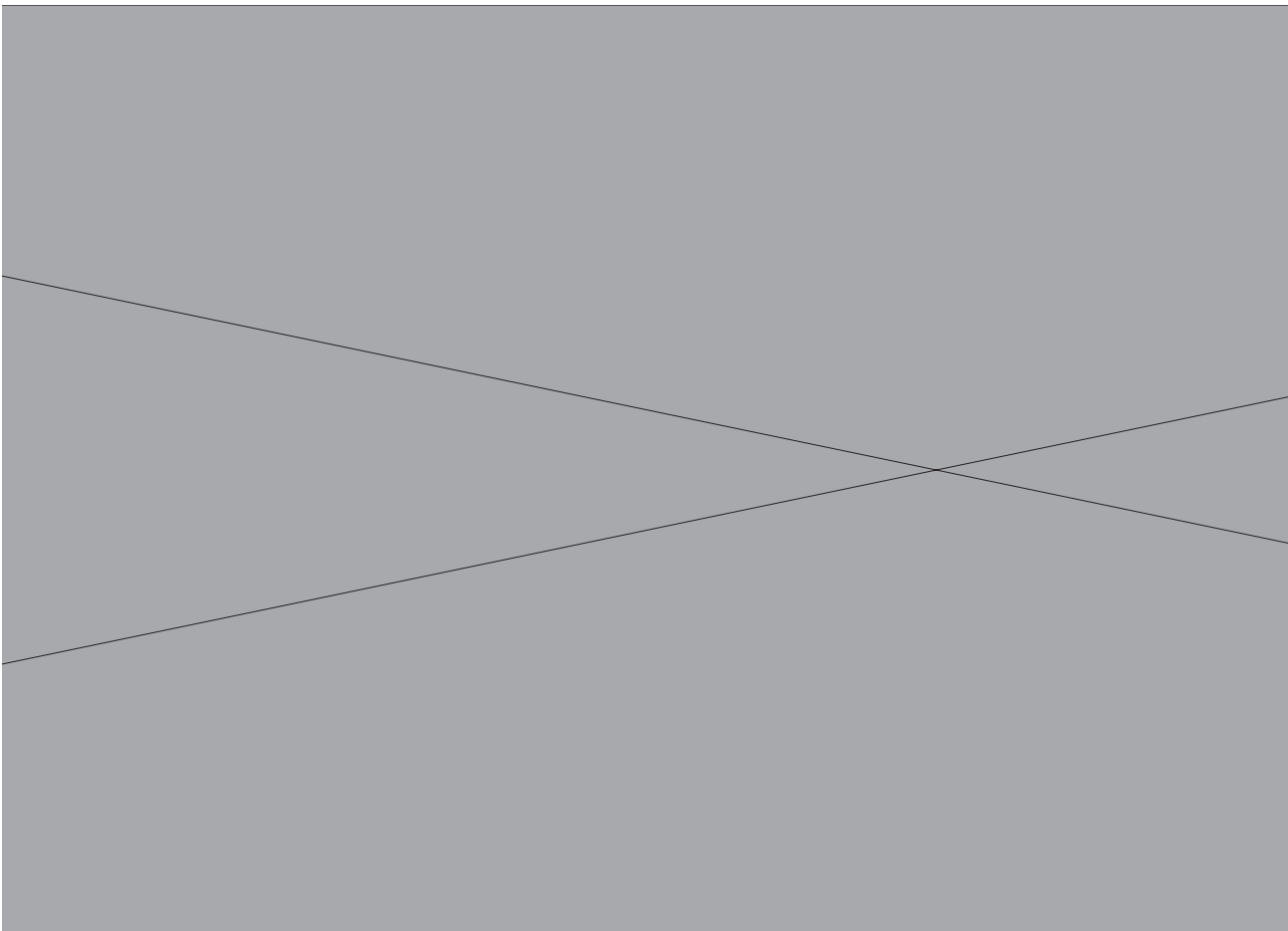
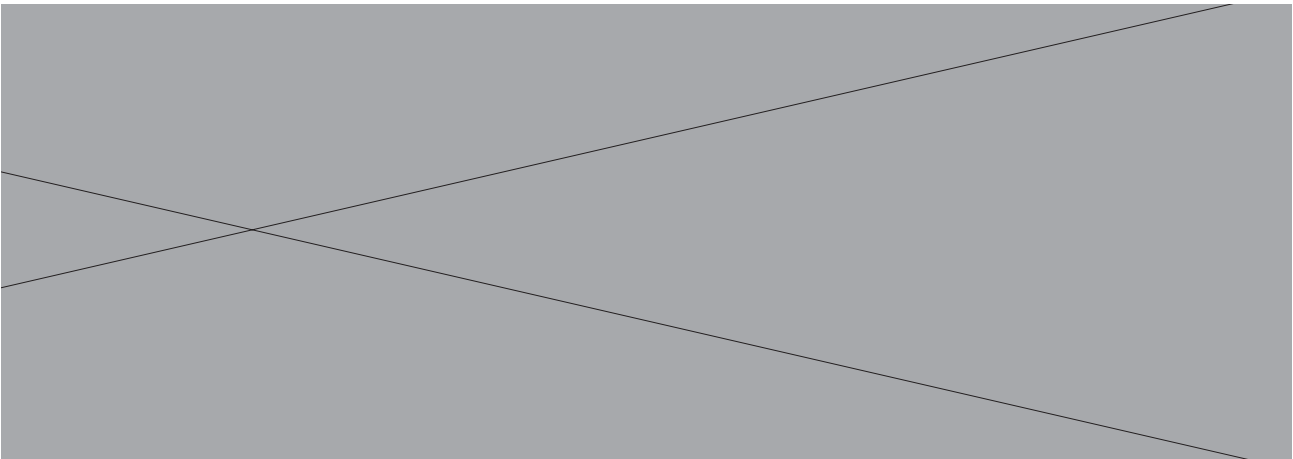


Abb. 36 (oben li.): Harem Hotel

*Abb. 37 (oben Mitte): D100 Auto-
bahnzubringer Richtung Harem*

*Abb. 38 (oben re.): Harem Intercity
Busterminal*

*Abb. 39 (unten): Haydarpaşa
Bahnhof*



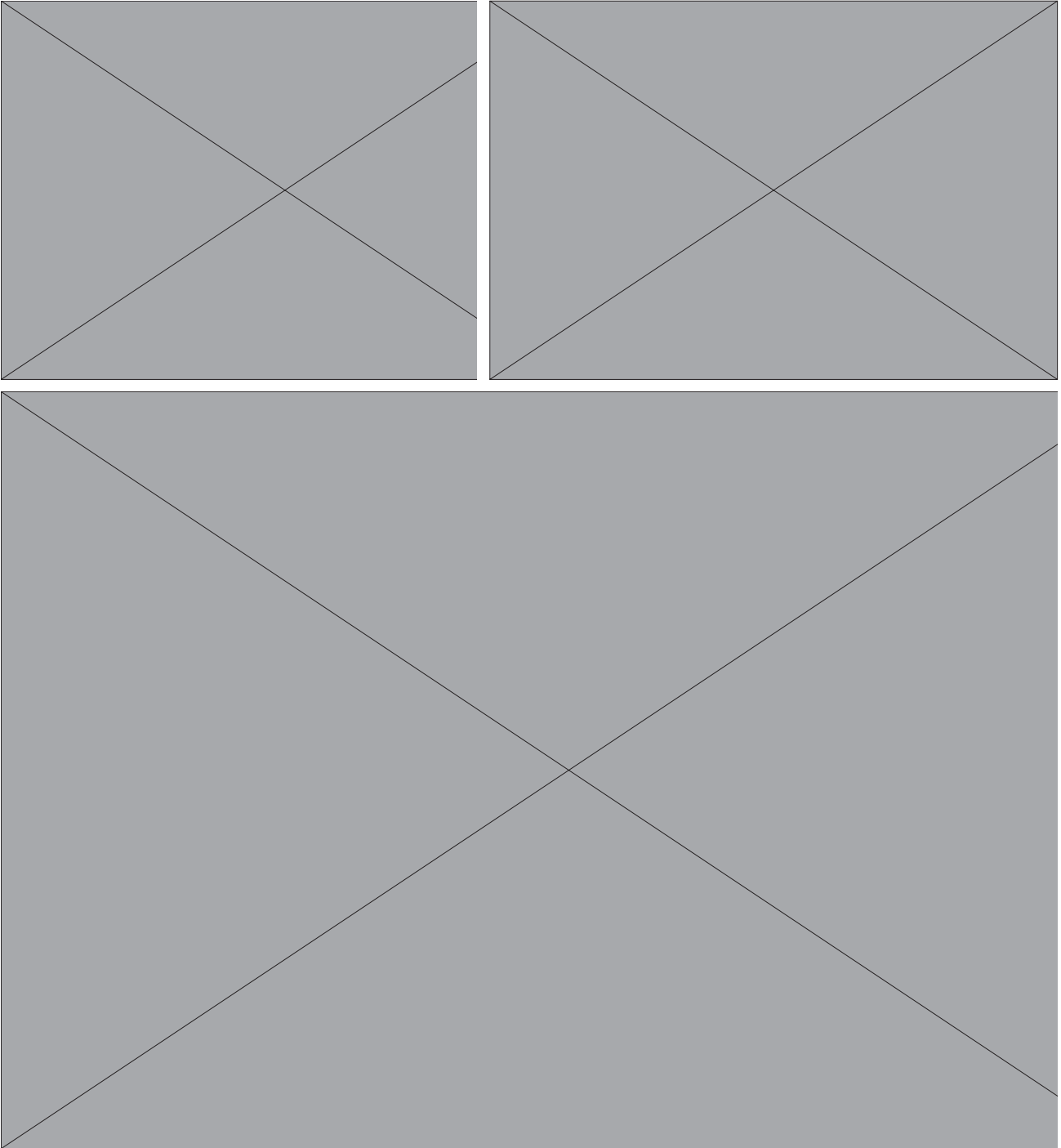


Abb. 40 (oben Mitte): Informelle Bootsanleger in Üsküdar

Abb. 41 (oben li.): Promenade von Üsküdar

Abb. 42 (unten li.): Haydarpaşa Containerhafen

Abb.43 (re.): Selimiye Kaserne



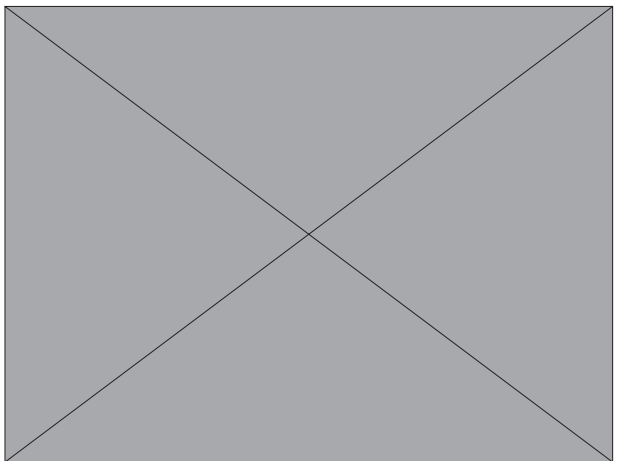


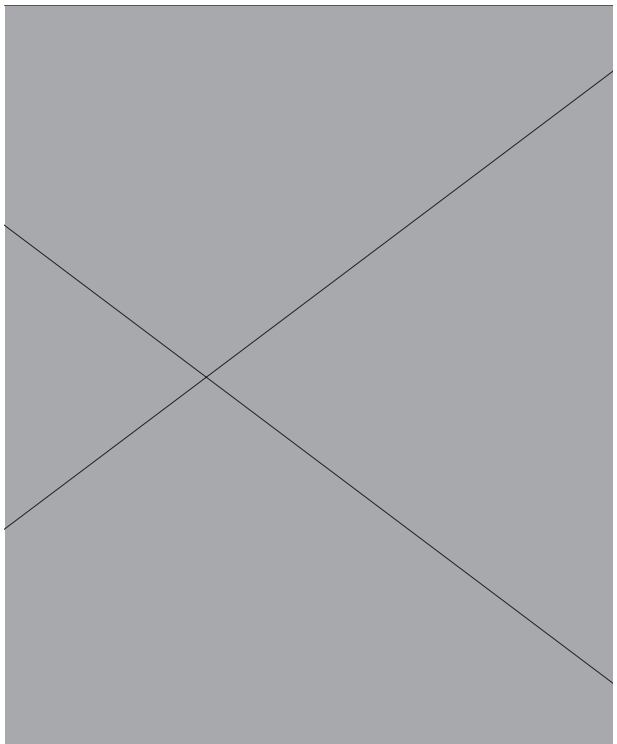
Abb. 44 (oben li.): Güterbahnhof, dahinter die Beiden Beton Silos

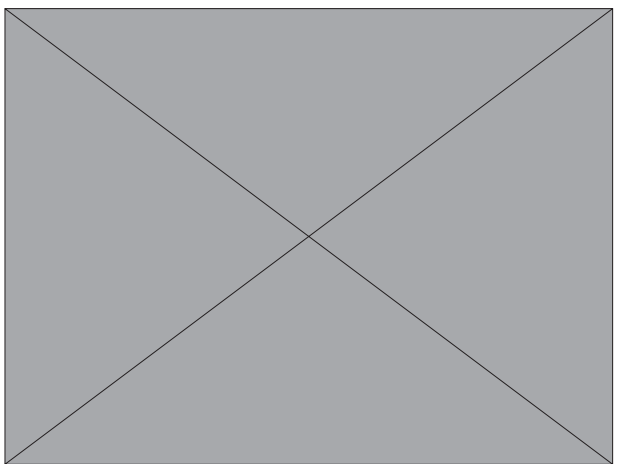
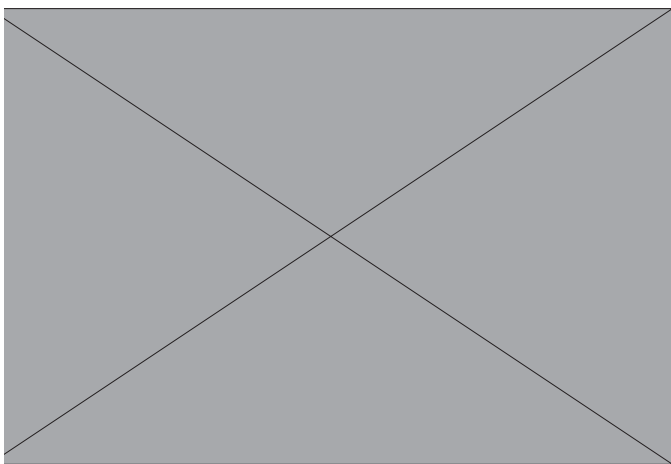
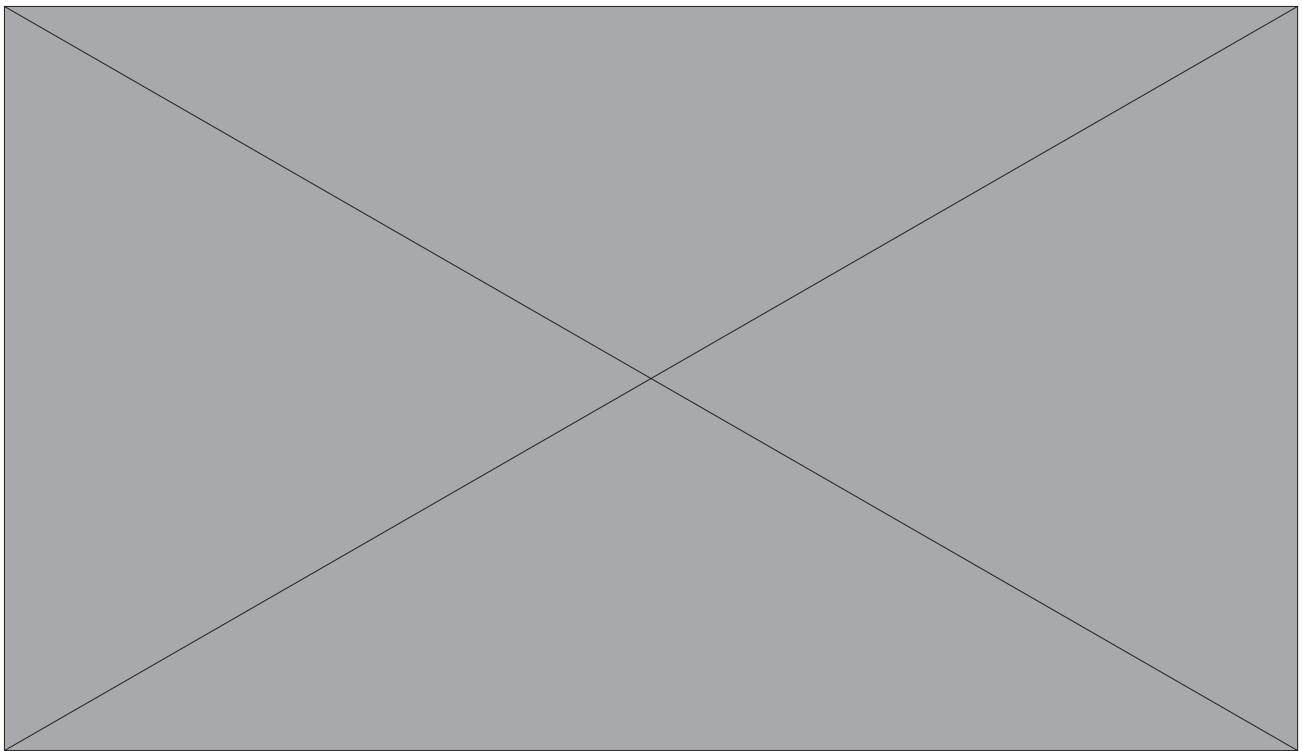
Abb. 45 (unten li.): Containerhafen

Abb. 46 (oben re.): Soldatenfriedhof aus dem Krimkrieg, davor das Denkmal geschützte "Migrant House"

Abb. 47 (unten Mitte): Fischfabrik in der Bucht von Kadiköy

Abb. 48 (unten re.): Industriebestand hinteres Bahnhofsareal





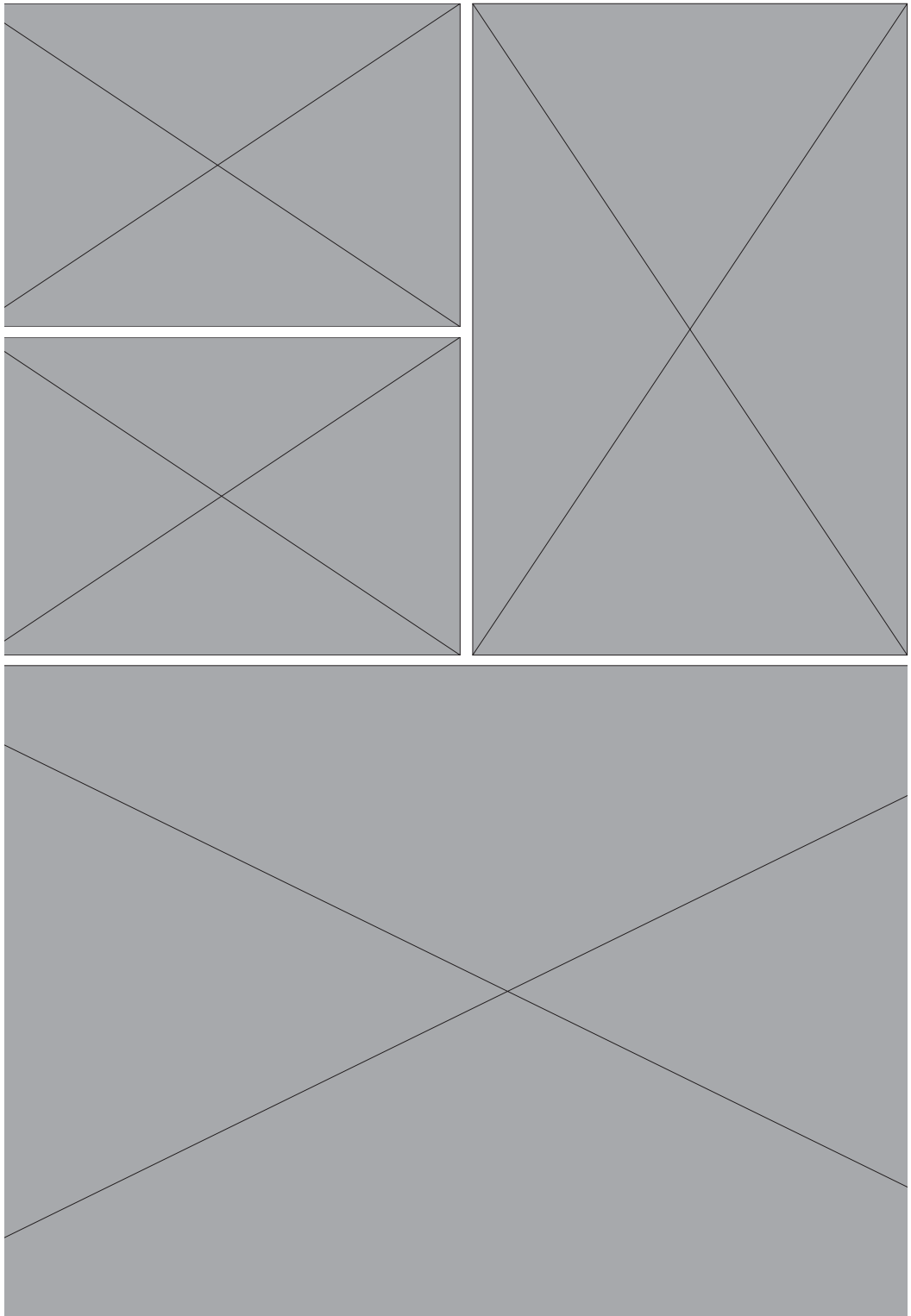


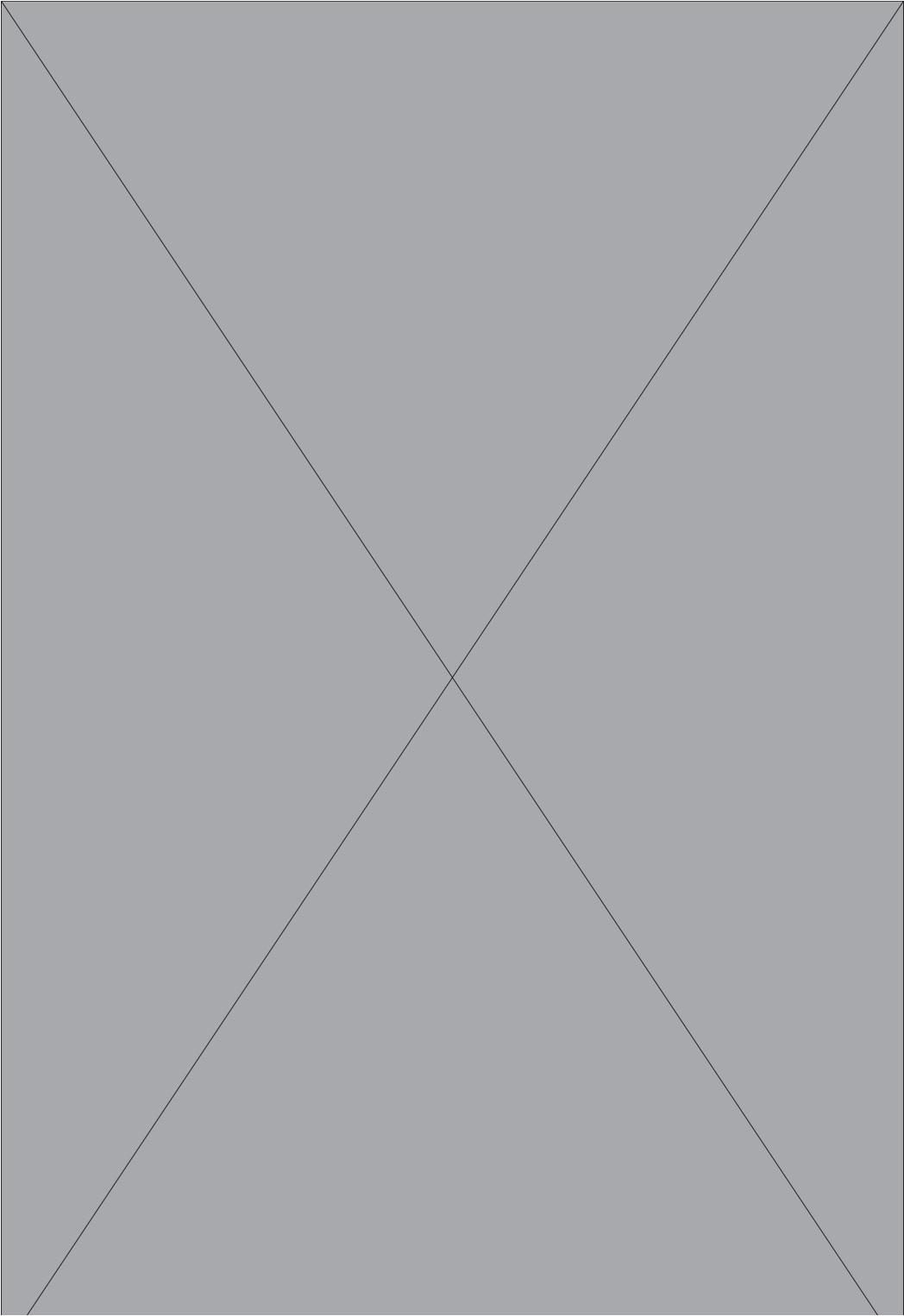
Abb.49 (oben li.): Harem Promenade, informeller Bootsanleger, Üsküdar

Abb. 50 (oben Mitte): Harem Promenade

Abb. 51 (2. v. oben li.): Leuchtturm an der Kadiköy Bucht

Abb. 52 (unten li.): Harem, Blick auf den Leanderturm (Mädchenturm)

Abb. 53 (re.): Harem Promenade



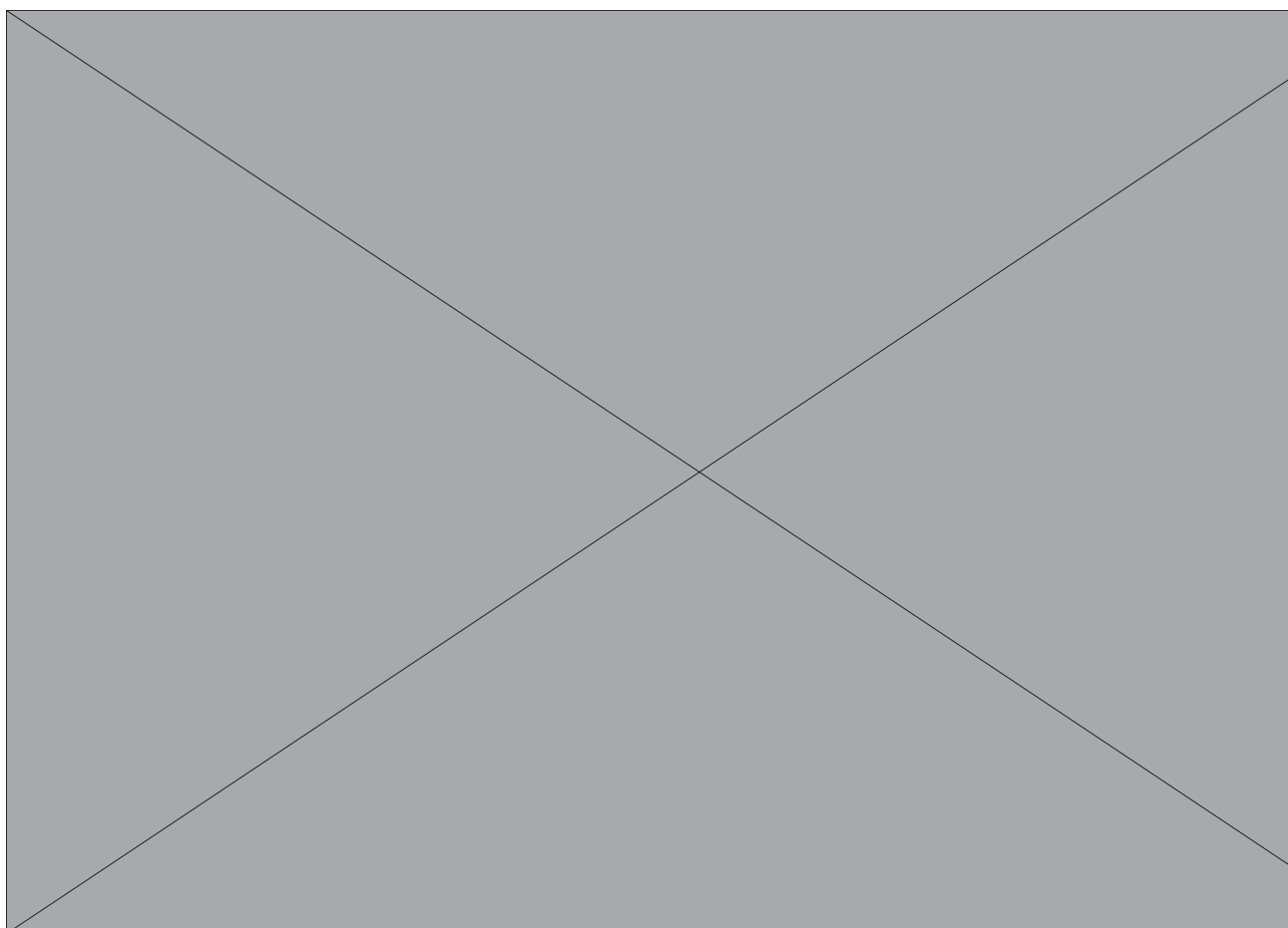
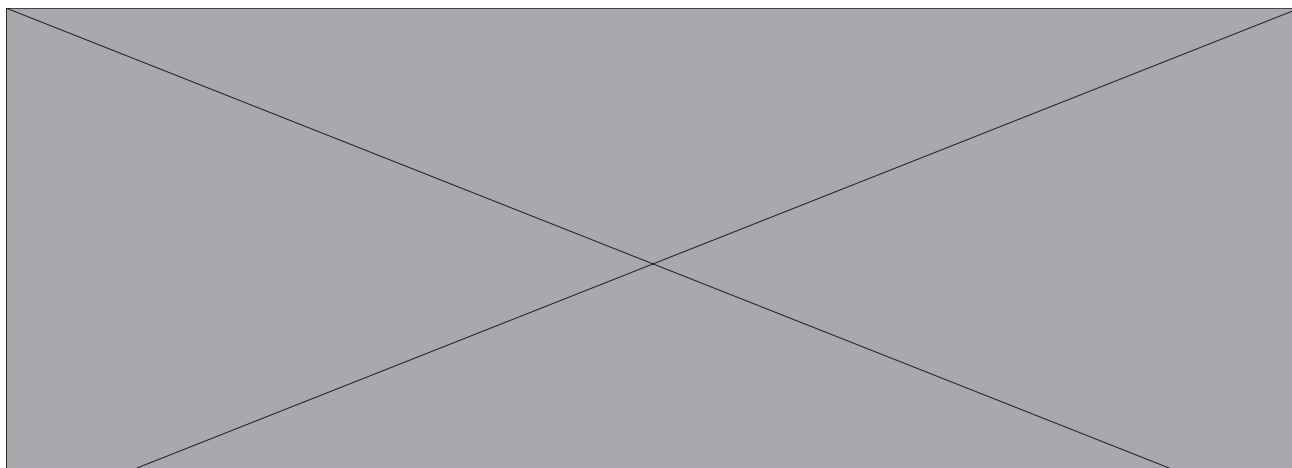
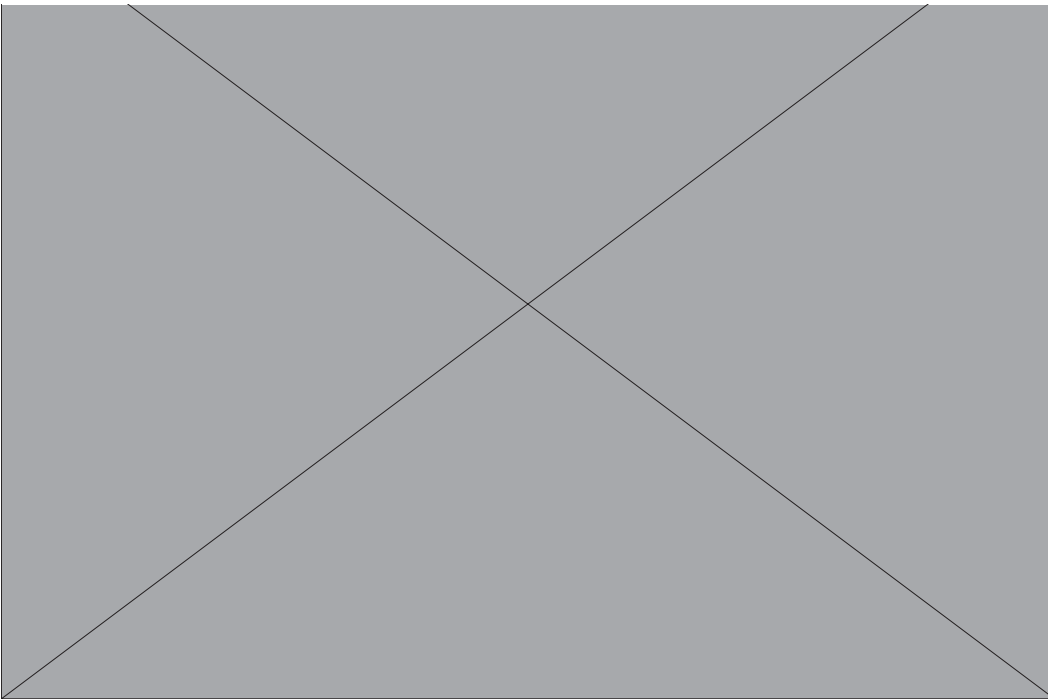
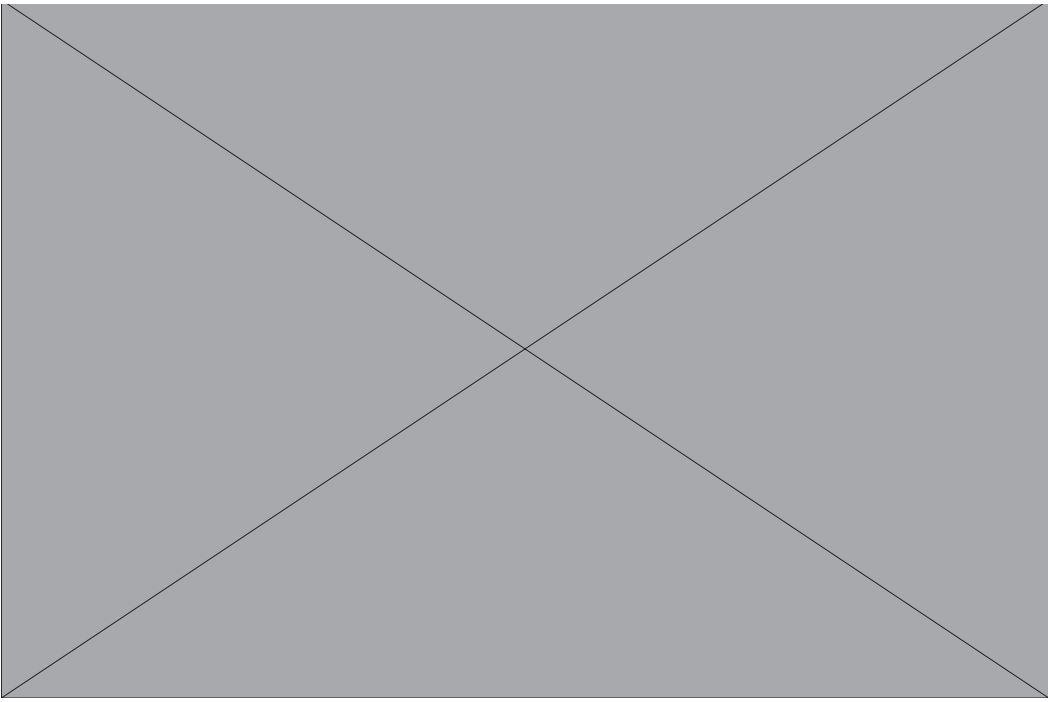


Abb. 54 (oben li.): Haydarpaşa Bahnhofsgebäude, Haupthalle

Abb. 55 (oben re.): Harem Bootsanleger

Abb. 56 (unten li.): Promenade von Moda, Im Hintergrund der Haydarpaşa Containerhafen

Abb. 57 (unten re.): Rıhtım Cad. (Kadıköy Bucht)





- Historische Gebäude
- erhaltenswerte Industriegebäude
- Projektgebiet



Abb. 58: Lageplan Projektgebiet und Umgebung

Analyse

In diesem Teil der Analyse fällt das Augenmerk auf die gegenwärtig genutzten Flächen und ihre strukturelle Ausformung in und um Haydarpaşa. Eine ausführlichere Beschreibung der unterschiedlichen Areale soll einen Überblick des direkten und weiteren Umfeldes rund um das Projektgebiet geben. Die Areale unterscheiden sich in Raumnutzung, Zugänglichkeit, Bebauungsdichte oder Öffentlichkeit. Das Strukturspektrum reicht von Blockrand-, Punkt- und Siedlungsbebauung bis hin zu einzelnen Solitären mit hoher oder geringer Körnung. Auch die Höhenentwicklung differiert zwischen flacher, mittlerer und hoher Bebauung. Diese Varianten, vor allem bezogen auf die Körnung, hinterlassen ein zerrissenes Stadtbild, welches vor allem von der Ansicht der Wasserseite aus und damit von der historischen Halbinsel aus zum Tragen kommt.

Das erweiterte Projektgebiet (siehe gelbe Markierung) umfasst ca. 110ha und teilt sich in den Haydarpaşa Containerhafen, den Haydarpaşa Bahnhof und das T.C.D.D Areal hinter dem Bahnhofgebäude. Das erweiterte Gebiet umfasst zusätzlich das Harem Busterminal (Istanbuls zweitgrößtes Intercity Bus Terminal)²⁰⁷ sowie das Gebiet zwischen Marmara Universität und Hafenummauer.

²⁰⁷ Vgl. Cavusoglu, o.S., 2010

HAYDARPAŞA: DAS PROJEKTGEBIET

Anteil an Haydarpaşa besitzen Selimiye (Üsküdar) und Rasimpaşa (Kadıköy).

Das Areal gliedert sich in mehrere großräumige, vorwiegend durch Solitäre bebaute Gebiete mit unterschiedlichen Funktionen. Die Hauptstrukturen werden durch einzelne großformatige Objekte mit Landmarkcharakter gebildet: Selimiye Kaserne, Marmara Universität, der Betten-Komplex des Ausbildungsspitals, die Getreidesilos im Hafen sowie der „Lebkuchenbahnhof“ (Haydarpaşa) dominieren die Uferkante. Den größten Flächenanteil bilden der Containerhafen und das daran anschließende Bahnhofsbereich, welches das eigentliche Projektgebiet beinhaltet. Dieses nahezu ebene Areal trennt entlang einer stark ansteigenden Böschung das Hinterland vom Ufer.

QUARTIERE UND KASERNE VON HAYDARPAŞA - Die bewaldete Hügelkuppe im Hintergrund beinhaltet den Karacaahmet Friedhof. Dem Friedhof vorgelagert befindet sich ein dicht bebautes, klar durch Blockrandbebauung aus dem 18. Jhd strukturiertes Wohngebiet, das sich Richtung Norden (Salacak) bis ins Zentrum von Üsküdar

ausdehnt. Das Gebiet liegt auf einer langgestreckten Hügelkuppe, die in Richtung Meer stark abfällt und sich damit von der aufgeschütteten Uferpromenade abtrennt.

Im Süden schließt das Gelände der 1800 durch Sultan Selim III erbauten Selimiye oder auch Scutari Baracken an. Die Baracken wurden während des Krimkrieges von der britischen Armee bezogen und als Lazarett genutzt. Derzeit wird das Areal durch das türkische Militär verwaltet.²⁰⁸

Die Lage und der direkte Anschluss an die Universität im Süden, das Wohnquartier im Norden und das zu revitalisierende Hafengelände zeigen das enorme Potenzial, das in dem derzeit militärisch abgeriegelten Gebiet steckt. Der öffentliche Druck auf das Areal lässt eine Umwidmung in allgemeines Wohngebiet früher oder später für wahrscheinlich erscheinen. Der unmenschliche Maßstab der Kaserne und die Größe des zu umgehenden Areals bewirken eine

²⁰⁸ Vgl. http://en.wikipedia.org/wiki/Selimiye_Barracks, Zugriff: 30.4.2012

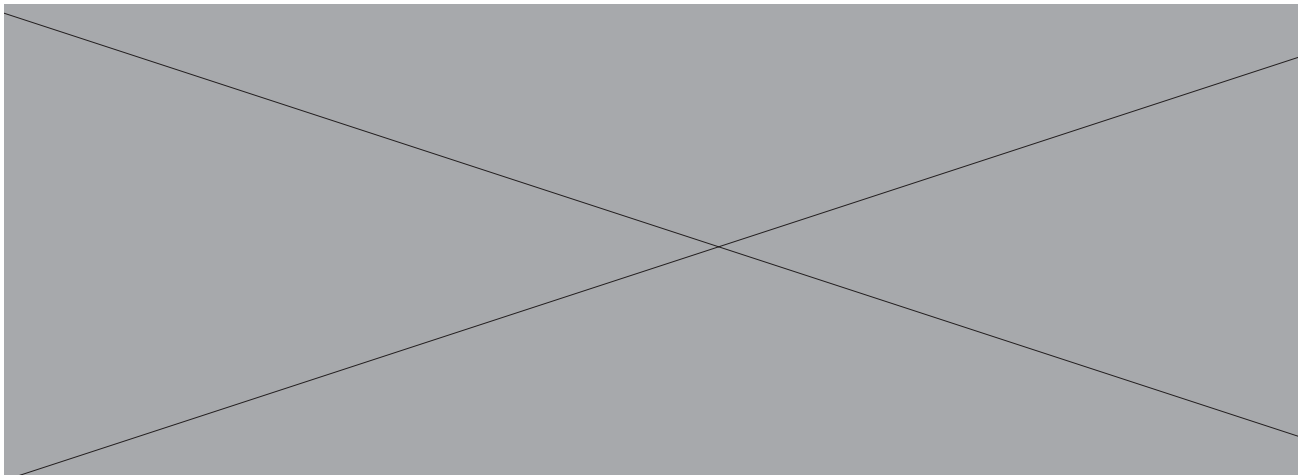


Abb. 59: Haydarpaşa Bahnhof und Getreidesilos

optische und physische Unterbrechung der unterschiedlich genutzten Flächen und der Uferzone. Eine Öffnung des Geländes würde dem entgegenwirken und die Zugänglichkeit von der Stadt aus, vor allem zum Wasser hin, verbessern.

HAYDARPAŞA CONTAINERHAFEN UND BAHNHOF - Das ca. 110ha große Areal verläuft von Norden nach Süden entlang der Bosphorus-, Marmarameermündung und sticht im südlichen Abschnitt des Güterbahnhofes nach hinten ins Landesinnere und trennt damit das Wohnquartier Rasimpaşa vom Krankenhaus und Bildungseinrichtungen auf dem Hügel hinter dem Hafen. Das Gebiet selbst wird durch die Bezirksgrenze von Üsküdar und Kadıköy auf Höhe der Getreidesilos geteilt. Das Gelände besteht aus mehreren Abschnitten: dem Personenbahnhof mit den dahinter liegenden Güterterminals und Werkshallen, dem Areal der stillgelegten Getreidesilos und dem Containerhafen. Im Norden an den Hafen schließt der Regionalbusbahnhof mit horizontaler Park-and-Ride Anlage und das Autofährterminal von Harem an.

Südlich des Bahnhofes liegt getrennt durch das Areal der alten Fischfabrik die Bucht von Kadıköy.

Die Areale des Bahnhofes und des Containerhafens befinden sich derzeit im Staatsbesitz und werden von den türkischen Staatsbahnen betrieben. Der Containerhafen wartet auf seine Auflösung. Aufgrund keiner Möglichkeit einer Erweiterung für Containerlagerplätze kann der Hafen das immer größer werdende Containeraufkommen nicht mehr bewerkstelligen und läuft daher zur Zeit defizitär. Daran angekoppelt ist ebenfalls die Funktion des Güterbahnhofes.

Die Funktion des Haydarpaşa Personenbahnhofes wird im Zuge des *Marmaray High Speed Train* Projektes, welches um diesen herumgeführt wird, obsolet.

Mit den Flächen des nördlichen Busbahnhofes und Fährterminals von Harem, dem Areal der Fischfabrik im Süden und dem Streifen zwischen Bahnhofsareal und Behiç Bey Cad., bilden die Areale des Containerhafens zusammen mit dem Bahnhof das zu transformierende Bearbeitungsgebiet für diese Arbeit.

ISTANBUL TAKSIM
UND ISTIKLAL CAD.
8.1 ha

BERLIN FRIEDRICHSHAIN VOLKSPARK
47.5 ha

TIERGARTEN BERLIN
264 ha

HAYDARPAŞA
110 ha

VENEDIG MARKUSPLATZ
1.4 ha

GRAZ STADTPARK
23.2 ha



Abb. 60: Größenvergleich Projektgebiet

HAMBURG HAFEN CITY
157 ha

BARCELONA POBLE NOU
84.5 HA

ROM PETERSPLATZ
3.6 ha

NEW YORK CENTRAL PARK
340 ha

RUND UM DAS PROJEKTGEBIET

KRANKENHAUS UND BILDUNGS-CAMPUS [1] - In dem Gebiet südlich der D-100 Schnellstraße, zwischen Hafen und Dr. Eyüp Aksoy Cad. befinden sich ein Krankenhauskomplex (bestehend aus Haydarpaşa Numune Hospital mit der Siyami Ersek Gögüs ve Kalp Damar Chirurgie und dem militärischen Gülhane Ausbildungsspital), ein Bildungscampus (bestehend aus dem Hauptkomplex der Marmara Universität, des Haydarpaşa technischen Gymnasiums und dem Üsküdar-Haydarpaşa Bülent Akarcalı Sağlık Mes. Gymnasium) und der Friedhof für die im Krimkrieg gefallenen britischen Soldaten.

Das schlecht erschlossene Gebiet ist durch seine großzügig umgrenzten Areale sehr weitläufig und zu Fuß nur schwer zu durchlaufen. Hauptsächlich bewegt man sich auf schmalen Gehwegen neben breiten mehr oder weniger stark befahrenen Hauptverkehrsachsen umringt von Mauern, Zäunen und Stacheldraht.

HAREM BUS TERMINAL [2] - Das Harem Bus Terminal (Harem Otogari) liegt am nord-westlichen Ende des Hafensareals von Haydarpaşa. Es ist ein Hauptverkehrsknoten für Intercity-Busverbindungen, die hier halten oder enden. Auch private regionale Minibusse halten hier kreuz und quer. Daneben liegt ein Auto- und Personen-Fähranleger der IDO (private Fährgesellschaft), der den Bosphorus zum Sirkeci Pier quert. Ebenso befinden sich horizontal verteilte Park-and-Ride-Anlagen an jeder nur erdenklichen freien Restfläche. Das Areal ist schlecht gegliedert. Ein Durchqueren zu Fuß wird durch die abgeschlossenen Parkieranlagen erschwert. Der Platzverbrauch könnte durch eine Neuorganisation des Areals und durch das Etablieren von Parkhäusern optimiert werden um somit die Weitläufigkeit der abgezaunten Areale minimieren und ein Durchqueren des Infrastrukturknotens zu Fuß erleichtern.

2

1

7

4

5

3

6

0 500m

Abb. 61: Schwarzplanplan Projektgebiet und Umgebung

- Friedhof
- Park
- Militär
- Wohnen
- Krankenhaus
- Hafen
- Bahnhof
- Infrastruktur
- Bildung
- Kultur
- Handel

0 500m



Abb. 62: Zonierung

KADIKÖY ZENTRUM [3] - Das Zentrum des Bezirks bildet die Bucht von Kadıköy. Sie ist neben Üsküdar der wohl wichtigste öffentliche Verkehrsknoten auf der asiatischen Seite Istanbuls. Neben dem städtischen Busverkehr, stehen hier noch Minibusse (privates Busnetz), Dolmuş (Sammeltaxi), Taxis, die städtischen Fähren sowie private IDO Fähren zur Verfügung. Beide Flughäfen sind von hier aus erreichbar - der auf der asiatischen Seite gelegene Flughafen Istanbul-Sabiha Gökçen (SAW) ist direkt mittels Expressbus erreichbar und der auf der europäischen Seite gelegene Atatürk Flughafen via IDO und Flughafenshuttle. Das Hinterland wird hauptsächlich über Busse erschlossen. Der Bucht immanent liegt der Haydarpaşa Bahnhof, von dem eine Regionalbahn in Richtung Süden das Hinterland erschließt. Metro existiert bislang noch keine. Im Zuge des Marmara-Projektes entstehen zwei Metrolinien, die die asiatische Seite mit der europäischen Seite über einen Tunnel durch den Bosphorus verbinden. Diese erschließen einerseits den Süden entlang der ehemaligen Bahnstrecke und andererseits das Hinterland.

Neben der städtischen Infrastruktur bietet das Zentrum südlich des Busbahnhofes einen gut frequentierten öffentlichen Platz, einen Treffpunkt für Kleinkünstler und das Theater im Hafen. Im Süden schließt die Promenade von Moda an, die in dem Bezirk den wohl meist genutzten öffentlichen Erholungsraum bildet. Das Zentrum umgeben mehrere Wohn- und Geschäftsviertel wie Rasimpaşa, Osmanağa, und Caferğa.

RASIMPAŞA MAHALLESİ [4] - Das vorrangig mit Wohnnutzung und Kleingewerbe, welches sich vor allem im Dienstleistungssektor abspielt, angelegte Quartier von Rasimpaşa wird im Norden durch die Org. şahap Gürler Cad. vom Haydarpaşa und dem Bahnhofsareal getrennt. Im Westen befindet sich, getrennt durch die stark befahrene Kadıköy Haydarpaşa Rıhtım Cad., die Bucht von Kadıköy, das Verkehrszentrum des Bezirks. Im Westen begrenzt die tiefer gelegte Bahntrasse das Quartier. Südlich grenzt Rasimpaşa an Osmanağa, ein Quartier, welches sich vorrangig durch Handel auszeichnet.

Die Bebauungsstruktur beginnt im Norden mit relativ klarer Blockrandbebauung aus dem Ende des 19., Anfang des 20. Jhds. und durchmischt sich weiter südlich mit Bauten der 50er und 60er Jahre sowie vereinzelt Neubauten. Die Blockrandgröße beträgt durchschnittlich ca. 80m. Die Gebäudehöhen variieren zwischen 1 und 8 Geschossen. Das klare Raster beginnt sich im mittleren Teil des Quartiers zu verändern. Die Blöcke werden länglicher, aufgrund größerer privater und halb öffentlich genutzter Innenhöfe. Nicht jedes Haus besitzt einen Zugang zu den Höfen. Oft werden die schmalen Höfe sowie Baulücken im Blockrand als Parkplätze genutzt, da die geringe Straßenbreite der Einbahnstraßen Parken nicht zulässt.

Der Zustand der einzelnen Gebäude ist desolat, häufig findet man Baulücken und halb abgerissene Strukturen. Dies kann auch auf Erdbebenschäden hinweisen. Die offen

liegende Verkabelung entlang der Gebäudefassaden lässt auf gröbere Infrastrukturmängel schließen.

Das Areal steigt vom Wasser aus auf ca. 30m an und fällt zur Bahntrasse wieder leicht ab. Trotz, oder wegen, der heterogenen Höhenstaffelung der Gebäude bildet sich ein für Istanbul typisches Küstenbild in diesem Bereich ab (Strukturstapel).

OSMANAĞA MAHALLESİ [5] - Osmanağa liegt zwischen Rasimpaşa und Caferağa und erstreckt sich entlang der zuführenden Hauptachse der Söğütlü Çeşme Cad.. Die Gegend um die Achse definiert sich hauptsächlich durch Handel und Gastronomie. Vor allem auf der nördlichen Seite der Söğütlü Çeşme Cad. prägen schmale Einkaufspassagen und tiefe Arkaden die Bebauung. Den zentralen Punkt des Viertels bildet der Kreuzungspunkt an der Söğütlü Çeşme Cad. ca. 500m östlich. Der bronzene Stier markiert den Platz und ist Treffpunkt für Jung und Alt, denn von hier aus beginnt Moda. Moda bezeichnet man die Halbinsel

südlich der Bucht von Kadıköy bestehend aus Caferağa und dem südlichen Teil von Osmanağa.

MODA [6] - Moda beinhaltet den ältesten Teil des Bezirks. Kadıköy wurde 675 v. Chr. als megarische Kolonie Kalchedon, später Chalkedon, unter den Römern Chalcedon, im damaligen Bithynien gegründet.²⁰⁹ Das ehemalige Fischerdorf ist heute größtenteils eine Fußgängerzone und besteht hauptsächlich aus Restaurants, Märkten, Bars und Geschäftslokalen. Die kleinteilige Struktur in Form kleiner Blöcke weist viele historische im osmanischen Stil erbaute Gebäude vor. Kurze schmale Gassen und niedrige Bebauung (2-4 Geschosse) generieren eine lebenswerte Nachbarschaft und versprühen den Charme des Viertels. In vielen Gassen stehen halb verfallene Gebäude. Viele historische Gebäude wurden bereits durch Neubauten ersetzt. In Moda lässt sich allerdings auch ein

²⁰⁹ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Stadtteile_von_Istanbul#Kad.C4.B1k.C3.B6y, Zugriff: 30.4.2012



Abb. 63: Nutzungsdichte (Legende siehe Anhang 1)



— 2 Gehminuten

- - - 10 Gehminuten

- · - 30 Gehminuten

0  500m

Abb. 64: Öffentlicher und Individualverkehr, Transport
(Legende siehe Anhang 1)

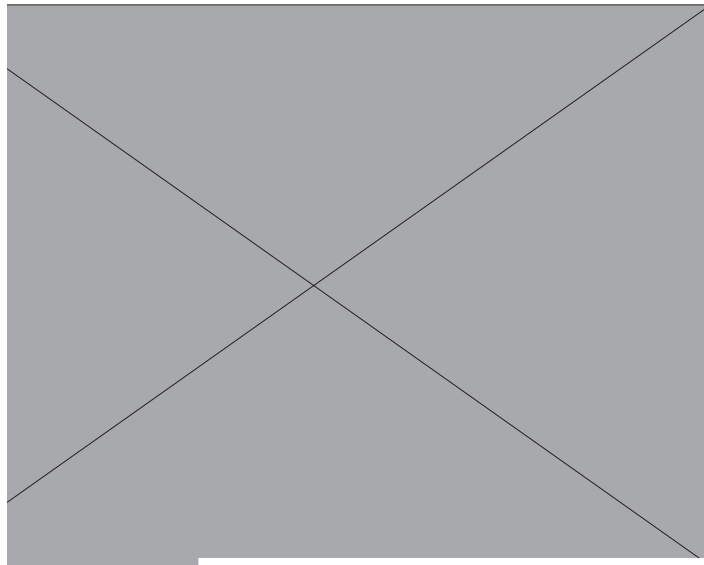
beginnender Gentrifizierungsprozess erkennen. Historische Gebäudesubstanz entlang der Hauptachsen wird restauriert, globale Konzerne wie Starbucks, Mc Donalds oder Burger King eröffnen Filialen an den Einkaufsstraßen. Kadıköy selbst, aber vor allem Moda, ist ein sehr kosmopolitischer Stadtteil. Historisch bedingt stehen hier Moscheen neben orthodoxen Kirchen und Synagogen. Nicht zuletzt die ruhige Lage in Küstennähe macht das Viertel vor allem auch für mittel- und nordeuropäische Einwanderer attraktiv. Die Gentrifizierung zeigt sich auch an den Mietpreisen in diesem Viertel, die ohne weiteres mit Preisen in Beşiktaş oder Beyoğlu vergleichbar sind.

ACIBADEM MAHALLESİ [7] - Das Wohngebiet östlich der Bahntrasse wird geprägt durch höhere Punktbebauungen und Siedlungsstrukturen unterschiedlichster Typologien. Erbaut wurden sie zwischen 1980 und 1990. Die bis zu 10-geschossigen Gebäude im Hintergrund versinken in der Topographie des Geländes und gliedern sich daher relativ gut in die umliegende Bebauung ein.

Das Zentrum der Wohnanlage bildet Kindergarten, Grund- und Mittelschule. Versorgt wird das Gebiet durch die ca. 100.000m² große im Westen gelegene Tepe Nautilus Shopping Mall, an welcher westlich, an das Projektgebiet anschließend, derzeit der Bau eines zukünftigen Metro-Knotens stattfindet. Die Anbindung an das Ufer ist zu Fuß denkbar schlecht und führt über die wenigen Übergänge der Bahntrasse durch das Quartier von Rasimpaşa.

Im Norden neben der D-100 Schnellstraße befinden sich kleinere Industrieanlagen (Firmensitz von Buderus, Atabay Brauerei).

Die Zwischenräume und Restbereiche um die Bebauung bestehen größtenteils aus horizontalen Parkflächen oder bilden mehr oder weniger genutzte halb öffentliche Grünanlagen.



BARRIEREN UND GRENZEN

Barrieren durch Verkehr

Barrieren unterscheiden sich in erster Linie durch natürlich entstandene und durch künstlich geschaffene Barrieren. Natürliche Barrieren oder auch Grenzen bilden unter anderem Flüsse, Seen, Meere sowie Berge, Gräben oder Felsen, also natürlich entstandene Topographien, die sich im Laufe der Zeit durch Erosion verändern. Der Eingriff des Menschen in diese natürlich entstandenen Hindernisse wird vor allem in urbanen Räumen sichtbar.

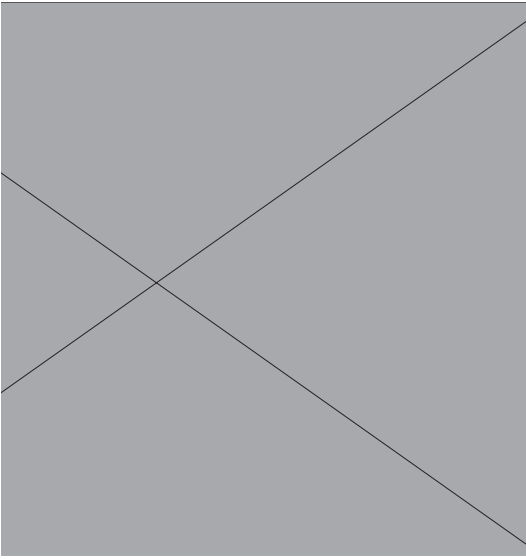
In den letzten 100 Jahren sind durch die künstlich veränderte Topographie, die Industrialisierung und die Privatisierung von Land, neue physische als auch mentale Grenzen entstanden.

Physische Barrieren sind Hindernisse im öffentlichen Raum, welche man selbst leicht, nur schwer oder gar überhaupt nicht überwinden kann. Nicht überwindbare Hindernisse sind in den meisten Fällen harte Grenzen zwischen öffentlichem und privatem Raum. (siehe Nolliplan verglichen mit Schwarzplan)

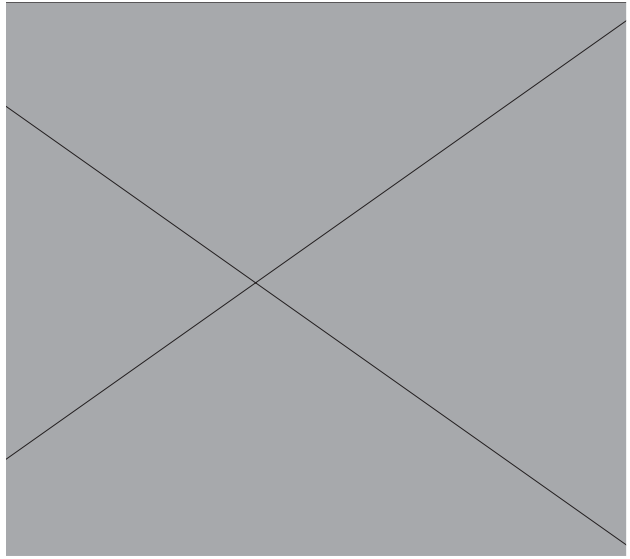
Unter mentalen Barrieren verstehe ich in diesem Zusammenhang Grenzen, die jeder für sich selbst abwägen muss, da ihre Übertretung physische, strafrechtliche oder finanzielle Folgen mit sich bringen kann. Dies trifft hier in erster Linie auf jenen öffentlichen Raum zu, der dem Straßen- und Schienenverkehr gewidmet ist, aber auch auf nicht physische Schwellen zwischen öffentlichen und privaten Räumen.

Die Leichtigkeit, mit der man solche Barrieren (physisch oder mental) bewältigt, ist alles andere als objektiv, da ein junger gesunder Mensch diesbezüglich die Situation anders als ein älterer oder gar körperlich beeinträchtigter Mensch einschätzen würde. Dennoch zeichnet sich durch Überlagerung verschiedener Barrieren ein Trend in dem zu analysierenden Gebiet ab, der ohne weiteres ein aussagekräftiges Ergebnis zur Folge hat.

Nach ausführlicher Begehung des näheren Umfeldes rund um das Projektareal gehe ich in der Analyse von häufig wiederkehrenden Hindernissen aus, welche in den folgenden Kartografien beschrieben werden.



Schwarzplan



Nolliplan (Barrieren durch Privatisierung)

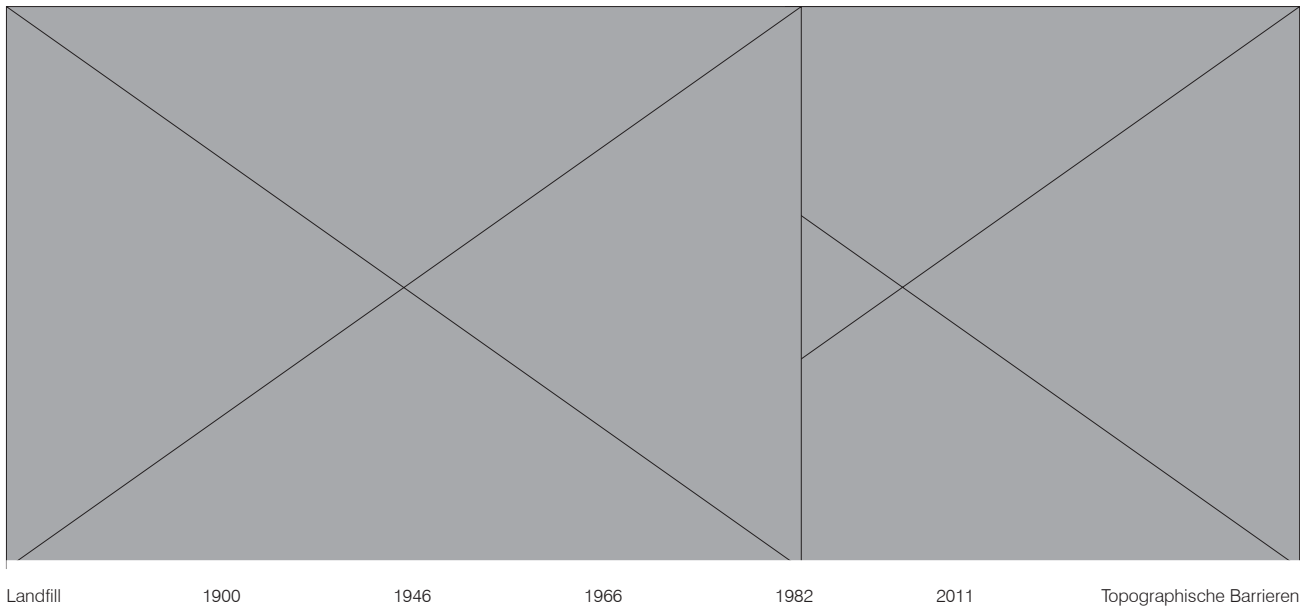
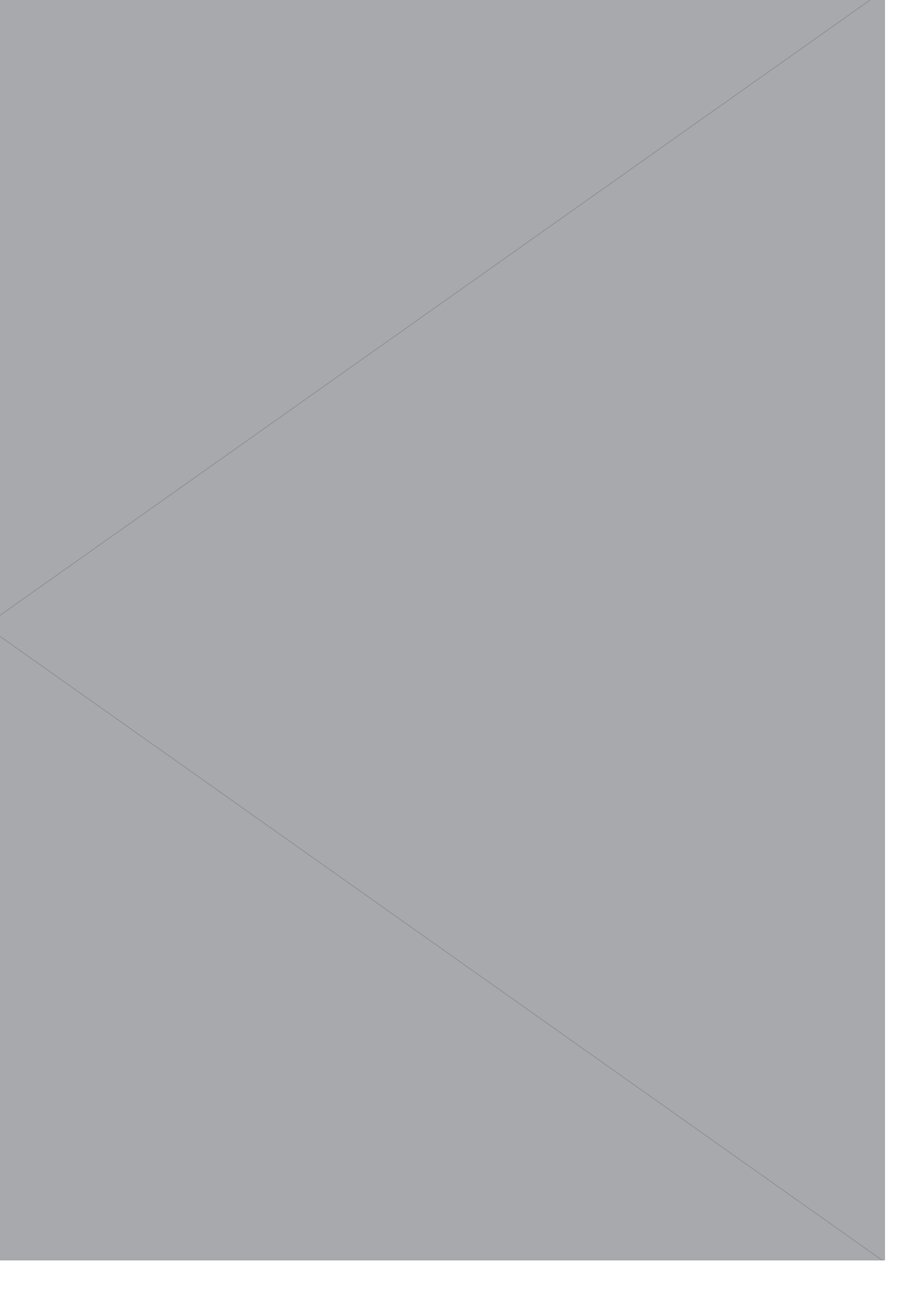


Abb. 65: Barrieren und Grenzen

ZUGÄNGE UND FILTER

Öffentliche Funktionen unterscheiden sich unter anderem auch durch ihre Zugänglichkeit. Nicht jede programmierte öffentliche Funktion bedeutet einen freien Zugang. Filter für die Zugänglichkeit in einem Gebiet können zeitliche, personenbezogene Beschränkungen oder beides sein (z.B.: ein Friedhof, der tagsüber geöffnet und abends abgeschlossen ist oder ein Metrozugang der zusätzlich nach einem gültigen Fahrausweis innerhalb der Betriebszeiten verlangt). Das bedeutet also nicht, dass diese Flächen oder Funktionen keine öffentlichen Orte sind, sondern lediglich, dass der Zugang zu ihnen nicht für jeden gleichermaßen gilt.

Diese zweite Analyse des Projektgebietes und seiner näheren Umgebung soll zeigen, dass die in der vorangegangenen Analyse dargestellten Grenzen und Barrieren zu relativiert sind und im Zusammenhang mit der jeweiligen räumlichen Programmierung des Gebiets und der damit verbundenen Zugänglichkeit gesehen werden müssen. Auch lässt sich feststellen, dass die zeitlich unterschiedlich genutzten Funktionen bei teilweiser oder voller Deaktivierung in den Nachtstunden eigentlich zu großen zusammengeschlossenen Barrieren werden und so einen dynamischen Faktor innerhalb der vorangegangenen Analyse bilden.





VERNETZUNG DER UMGEBUNG

Der dritte Punkt soll die Vernetzung der einzelnen Quartiere mit den umliegenden öffentlichen Funktionen darstellen. Hierbei soll vor allem die Qualität der fußläufigen Erschließung der einzelnen Areale sichtbar werden. Wie bei der Analyse der Barrieren zuvor sind auch hierfür einerseits persönliche Begehung und Erfahrung der direkten Umgebung, Luftaufnahmen des Gebiets aber auch Flächen und Raumpläne der Stadt Istanbul Grundlage für die Analyse.

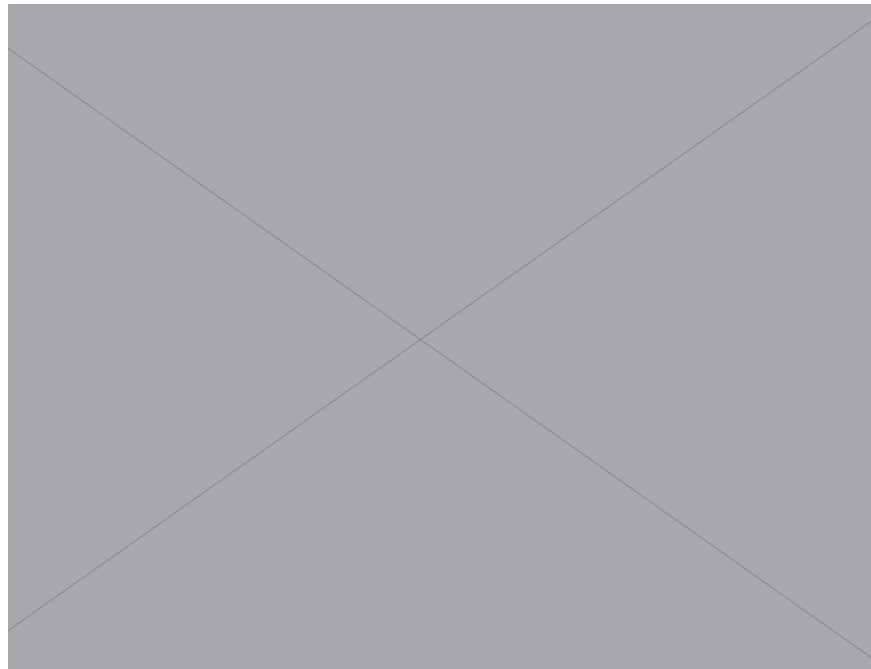
Große Bereiche des Bahnhofes, des Hafens und des Militärs sind beschränkt bis nicht zugänglich. Die teilweise mit öffentlichen Nutzungen (Universität, Krankenhaus) programmierten Solitäre umgibt ein üppiger Grünraum. Physische Barrieren umgrenzen diese Funktionsräume, bewacht durch private oder staatliche Sicherheitsorgane und mittels Überwachungskameras. Der Zugang zu den Funktionen passiert ausschließlich an den öffentlichen Einlässen, an denen automatisch oder durch Personal gefiltert wird. Das Universitätsgelände verlangt einen zugehörigen

Studenten- oder Mitarbeiterausweis, das Krankenhaus einen ihm immanenten Grund seines Besuchs.

In Haydarpaşa selbst konzentrieren sich auf relativ großem Raum mehrere unterschiedlich gefilterte, öffentliche Funktionen, die nur schlecht erschlossen und von unzugänglichen Arealen und Barrieren umgeben werden und sich dadurch von den naheliegenden Wohn- und Geschäftsquartieren isolieren. Die Isolierung, aber auch die temporäre Nichtnutzung vor allem in den Abend- und Nachtzeiten, führt dazu, dass der übrigbleibende öffentliche Raum beinahe ausschließlich der Erschließung dient und zu gegebener Zeit wenig bis gar nicht genutzt wird. Dadurch und durch die weitläufigen Wege zwischen den Arealen überkommt einen beim Durchwandern des Gebietes ein Gefühl von Unsicherheit. Dieses Gefühl wird von den bewachten und umzäunten Arealen noch verstärkt. Sofern man hier keine der für den Zugang nötigen Bedingungen erfüllt, ist man hier ‚falsch‘.

Abb. 67 (li.): Vernetzung der umgebenden Bezirke nach außen und untereinander

Abb. 68 (re.): Vernetzungskonzept der umgebenden Bezirke mit Haydarpaşa



RESÜMEE

Aus den Analysen der Zugänglichkeit und die Vernetzung lässt sich folgende Schlussfolgerung ziehen: Haydarpaşa trennt die beiden politischen Bezirke Üsküdar und Kadıköy nicht nur räumlich voneinander, sondern auch in ihrer Vernetzung zueinander und verhindert somit einen strukturellen und sozialen Zusammenhalt der beiden direkt anschließenden Wohngebiete.

Das kaum zugängliche Gebiet bildet eine mentale und physische Barriere nicht nur zwischen den umgebenden Vierteln, sondern auch zwischen der Umgebung und dem Wasserzugang und somit auch zu einem wichtigen Naherholungsbereich und einer schnellen Verkehrsanbindung (Fähren) innerhalb der Stadt.

Diese absolute Trennung der beiden umgebenden Gebiete wird allerdings immer wieder von temporären öffentlichen Funktionen durchbrochen, die von der Umgebung genutzt werden (Friedhof, Personenbahnhof, Fähre, etc.), deren Potenzial durch die umliegenden abgeschlossenen Areale beeinträchtigt wird.

Daher komme ich zu dem Schluss, dass eine Verbindung der beiden Bezirke nicht nur über die Ausdehnung der bestehenden Quartiere, sondern ebenso über eine funktionale Vernetzung des isolierten Gebietes mit der Umgebung entstehen muss. Als Potenzialraum für die städtische Entwicklung kommen daher 3 Areale zum Zug: Der Bahnhof mit dem Güterterminal, der Containerhafen und das Gelände der Selimye Baracken.

Der Bahnhof und der Containerhafen stellen derzeit eine Nord-Süd-Barriere dar und unterbrechen einerseits die an sich durchgängige Uferpromenade, aber sie isolieren auch Krankenhaus und Universität vom öffentlichen Raum und dem Wasser. Das Güterterminal trennt die südlichen Gebiete und das von den Gesundheits- und Bildungseinrichtungen ab. Das östlich gelegene Siedlungsgebiet wird durch den Güterbahnhof, aber auch die Schnellstraße, von einem direkten Zugang zum Wasser abgetrennt.

Der Bahnhof, das Güterterminal sowie der Containerhafen werden bereits seit längerem als Entwicklungsgebiet behandelt, das Kasernenareal jedoch nicht. Für eine erfolgreiche inhaltliche und physische Verbindung der beiden Bezirke wäre eine Umnutzung der Kaserne empfehlenswert. Durch die Öffnung der militärisch genutzten Flächen und durch die Umnutzung in allgemeine Wohnnutzung ergäben sich zahlreiche Möglichkeiten für eine starke Anbindung der Gesundheits- und Bildungseinrichtungen und zu den dann öffentlich genutzten Uferzonen. Ohne die Miteinbeziehung dieses Areals zu einem späteren Zeitpunkt wäre die konzeptionelle Entwicklung des Gebietes, vor allem des nördlichen Teiles, geschwächt.

Der südliche Teil des Projektgebietes wird hingegen, vor allem durch das Großinfrastrukturprojekt der Metro und die damit einhergehenden Transformationen des Zentrums von Kadıköy, die Bucht und den östlich angrenzenden Bezirk Acıbadem zu einem potenziellen Erweiterungsgebiet des Zentrums.

Um aber den nördlich gelegenen Üsküdar mit Kadıköy zu verbinden, wird das Ufer und die Nord-Süd-Achse des Projektgebietes zu einem wichtigen Faktor in der Entwicklung des gesamten Projektgebietes in Zusammenhang mit dessen umgebenden Vierteln.

STRUKTURSTUDIE

Die gebaute Struktur rund um das Projektgebiet zeichnet sich durch ihre Heterogenität aus: dicht bebaute Wohnquartiere mit kleinteiligen Strukturen und Gebäudehöhen von einem bis zu acht Geschossen oder Siedlungsbauten (vorwiegend Punktbebauung) mit bis zu 15 Geschossen. Dazwischen gesellen sich die locker mit Solitären bebauten Areale der Kaserne, der Universität oder der Krankenhäuser.

Die umgebenden Strukturen variieren also in Alter der Bausubstanz, Stil, Höhe, Bauweise, Dichte und Art der Bebauung: Punktbauten, Blockrand, Zeilenbebauung, Solitäre oder Reihenhäuser. Doch grundlegend gibt es einerseits Straßenraum bildende und andererseits reine raumbildende Volumen. Die Wohnquartiere aus der Periode der osmanischen Modernisierung in den Vierteln Selimiye (im Norden), Rasimpaşa, Osmanağa und Moda (im Süden) werden durch klar bebaute Blöcke definiert. Sie orientieren sich an einem Achsraster, welches sich zwischen den Hauptverkehrswegen aufspannt, während die Wohnquartiere in Acıbadem (im Osten) ein typisches Beispiel moderner Punktbebauung der 80er und 90er Jahren des 20. Jahrhunderts sind und keine klaren Straßenräume, sondern vielmehr undefinierte Zwischenräume bilden.

Die Küstenlinie selbst, ein durch Landfill erweitertes Gebiet, und der Bezirk Haydarpaşa selbst bestehen zum Großteil aus unzusammenhängenden Solitären. Diese dienen in den meisten Fällen öffentlichen Nutzungen. Im Falle des Hafensareals wird die Zugänglichkeit jedoch unterbrochen.



0 500m

Abb. 69: Schwarzplan

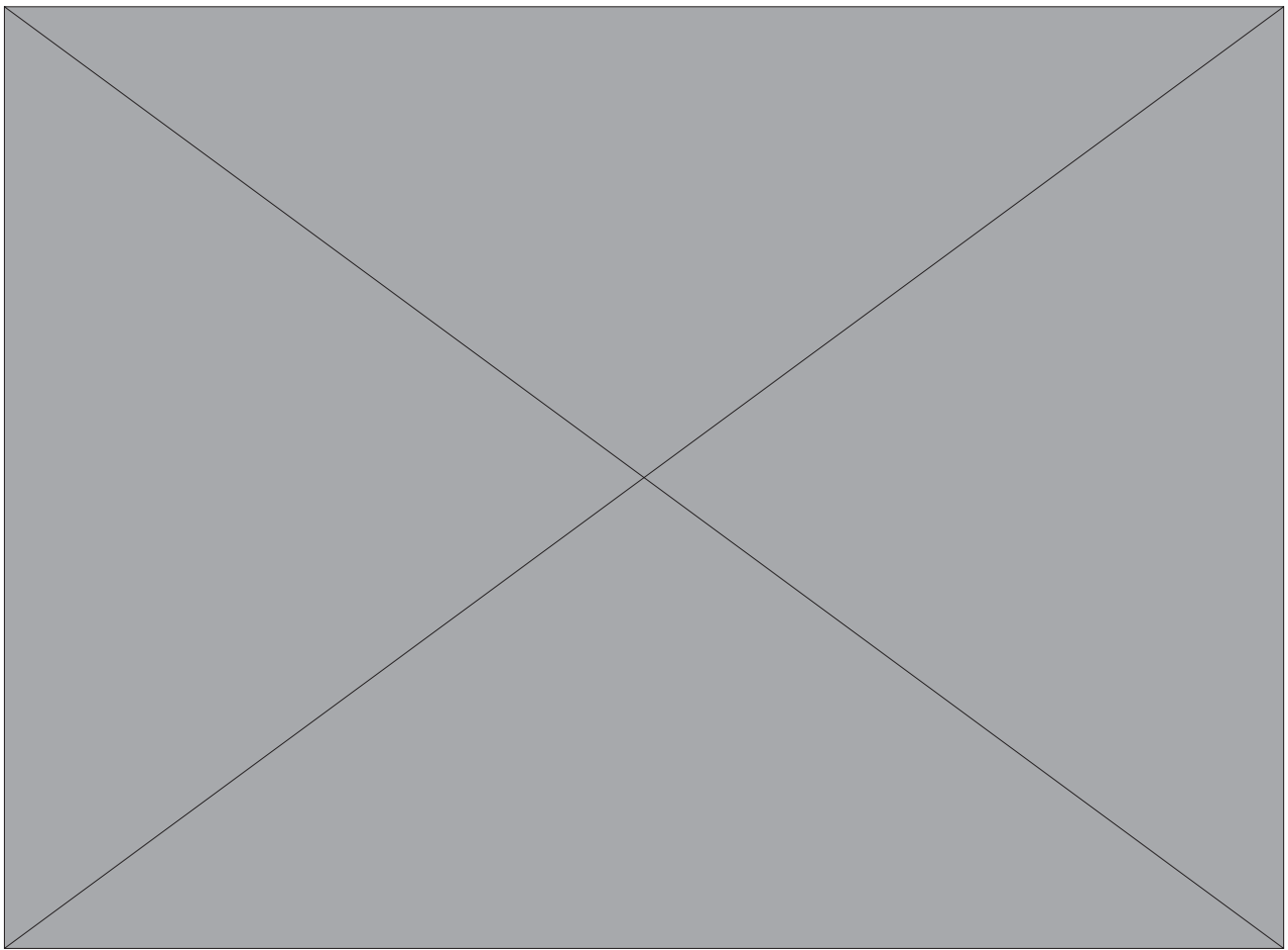


Abb.70: Potenzialschizze

HAYDARPAŞA^M

Potenziale

Aus der Feldrecherche vor Ort und der vorangegangenen Analyse des Projektgebietes und des Umfeldes leite ich hier mögliche Potenziale, die für die Entwicklung des Gebietes relevant sind, ab:

[1] BESTEHENDER GRÜNRAUM

Auch wenn es an öffentlichen Parkanlagen mangelt, verfügt das Gebiet über üppige Vegetation. Vor allem zwischen den Solitären der Universität, der Kaserne und des Hospitals, aber auch auf dem Bahnhofareal und der Bahntrasse, die vom Gebiet weg in Richtung Süden führt.

Da parallel zur Bahntrasse der U-Bahntunnel entsteht, soll der Betrieb dieser eingestellt werden. Die Trasse erhält somit das Potential eine fußläufige Anbindung des Areal mit dem dahinter liegende Quartier zu schaffen und verbindet dann das Fenerbahçe Stadion mit dem Haydarpaşa Bahnhof.

[2] ANBINDUNG AN DIE BENACHBARTEN QUARTIERE

Die Öffnung des Gebietes ermöglicht eine Erweiterung des bestehenden Quartiers von Rasimpasa und eine Anbindung an das isolierte Areal von Haydarpaşa.

[3] ERWEITERUNG UND ZUGÄNGLICHKEIT DER UFERZONE

Das Hafenareal bietet Zugang zum Bosphorus. Der Bezug zum Wasser ist in Istanbul enorm wichtig. Die Uferzone soll einen öffentlichen Charakter bekommen.

[4] VERKEHRSANBINDUNG DES WEITEREN UMFELDES

Die Siedlungsbezirke östlich des Bahnhofareals sind derzeit durch dieses vom Bosphoruszugang abgetrennt. Auch der Zugang zum öffentlichen Verkehr wird dadurch erschwert. Die Öffnung des Areal würde diese Situation entschärfen.

[5] PARK

Das Areal hat das Potenzial, ein großer, zusammenhängender und öffentlicher Erholungs- und Grünraum zu werden. Grund dafür ist die isolierte Lage direkt am Bosphorus ohne dessen Durchschneidung durch eine stark befahrene 4-spurige Küstenstraße. Daher wäre eine Durchquerung des Gebiets durch eine Verkehrsachse meiner Ansicht nach kontraproduktiv für das Gebiet an sich, da dies auch keine Erleichterung für den Verkehr bringen würde. Vielmehr würde es die Verkehrssituation im Zentrum von Kadıköy intensivieren, den Zusammenhang des Areal zerstören und eine zusätzliche Barriere für den Zugang zur Uferzone bilden.

[6] PROMENADE

Die Durchwegung von Nord nach Süd am Bosphorusufer entlang ermöglicht ein Zusammenchließen der Promenaden von Moda und Üsküdar.

[7] AUTOFREIE STADT

Die optimale Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz an 4 Punkten (Harem im Norden, Kadıköy Zentrum im Süden, Haydarpaşa Bahnhof und Fähranleger im Westen und der sich im Bau befindliche U-Bahnknoten im Osten neben der Nautilus Shoppingmall) erschließen das Gebiet optimal. Die Quartiersausbildung hätte die Möglichkeit einer autofreien Entwicklung.

[8] INDUSTRIEKULTUR

Der industrielle Charakter des Areal ist identitätsstiftend und soll beibehalten werden, indem der Bestand in jede weitere Entwicklung mit integriert wird.

Haydarpaşa Mahallesi^{S, XS}

Städtebauliches Konzept:



ZONIERUNG UND DURCHWEGUNG

Ausgehend von den Analysen im vorangegangenen Kapitel sieht das städtebauliche Konzept ein auf den Potenzialen aufbauendes Durchwegungs- und Zonierungskonzept vor. Die vorhandene Grünachse entlang der ehemaligen Bahntrasse bildet parallel zur Promenade eine Verbindung zwischen Norden und Süden, zwischen Rasimpaşa und Harem.

Diese beiden Hauptachsen sowie die Hauptdurchwegungslinien bilden grundlegend eine Zonierung im Gebiet aus. Mit

der Berücksichtigung des erhaltenswerten Industriebestandes innerhalb der Grünachsen, entstehen rund um diese zentrale Plätze und Parkzonen, welche zusammen mit der Umnutzung zu öffentlichen Gebäuden, diesem eine neue Wertigkeit geben.

Da der Küstenstreifen nicht bebaut werden soll, entsteht die Bebauungszone für ein neues Quartier im süd-östlichen Bereich des Projektgebietes zwischen den Hauptachsen und Plätzen.

ZONIERUNG

BESTAND

Folgender Industrie- und Bahnbestand bleibt erhalten, wird in die Neubabauung integriert und mit neuen Nutzungen versehen.

- Projektgebiet Haydarpaşa Mahallesi
- Schienen
- Bestandsgebäude



Abb. 71

DURCHWEGUNG

Als Verbindungsglied der umgebenden Viertel mit und rund um Haydarpaşa dienen die Durchwegungen durch das Gebiet, bestehend aus Hauptverbindungsachsen zwischen Norden und Süden sowie zwischen den östlichen Wohnvierteln und den Uferzonen im Westen

- - - - - Hauptverbindungsachse
- - - - - Nebenverbindungen
- Projektgebiet Haydarpaşa Mahallesi

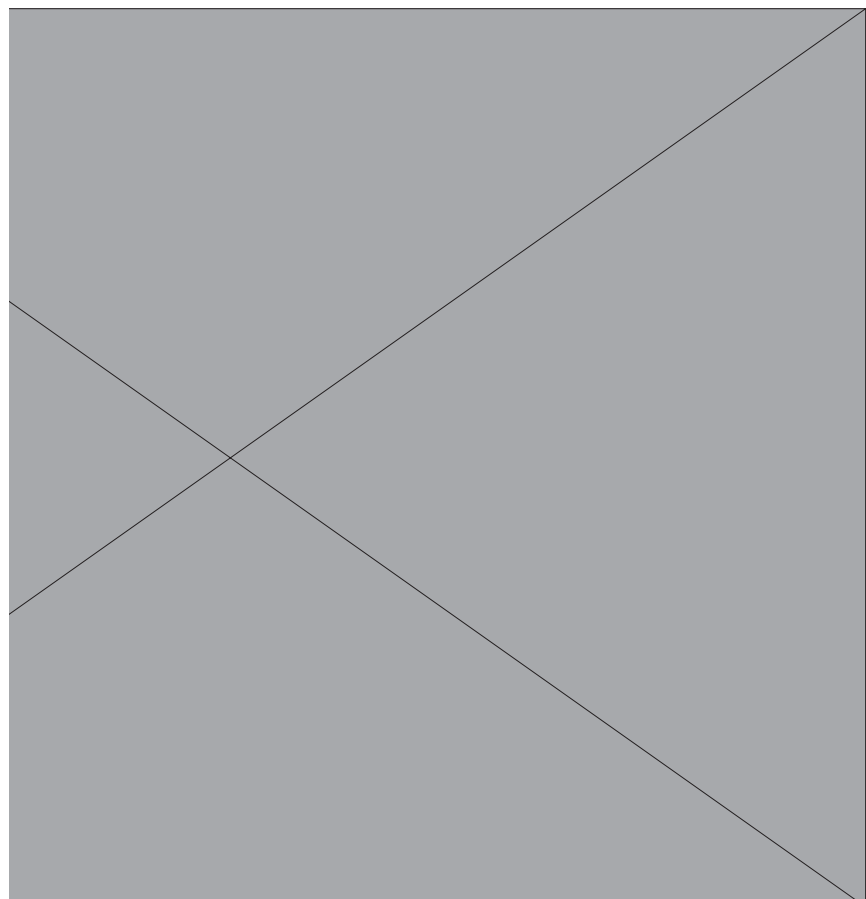


Abb. 72

GRÜNRAUM

Der Grünraum soll einer Nord-Südachse entlang die Viertel Harem und Rasimpaşa miteinander, sowie das östliche Wohngebiet Acıbadem mit dem Bahnhof und der Uferzone, verbinden.

Dazwischen erweitert sich die Achsen zu größeren, über das gesamte Gebiet verteilte, Parks, welche nähere und kleinere sowie weiter entfernte und größere Einzugsbereiche (je nach Verkehrsanbindung) haben.

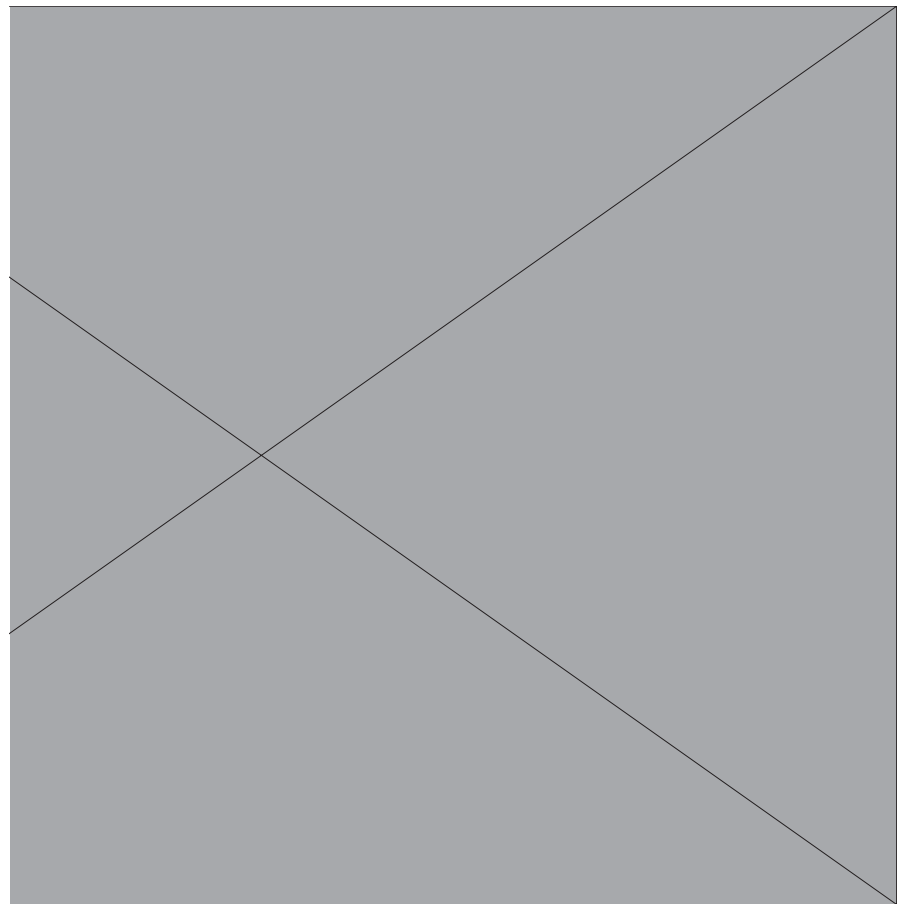


Abb. 73

- Grünachsen
- Projektgebiet Haydarpaşa Mahallesi
- Grünraum (Park)
- Grünraum Einzugsbereich
- Grünraum Einzugsbereich lokal

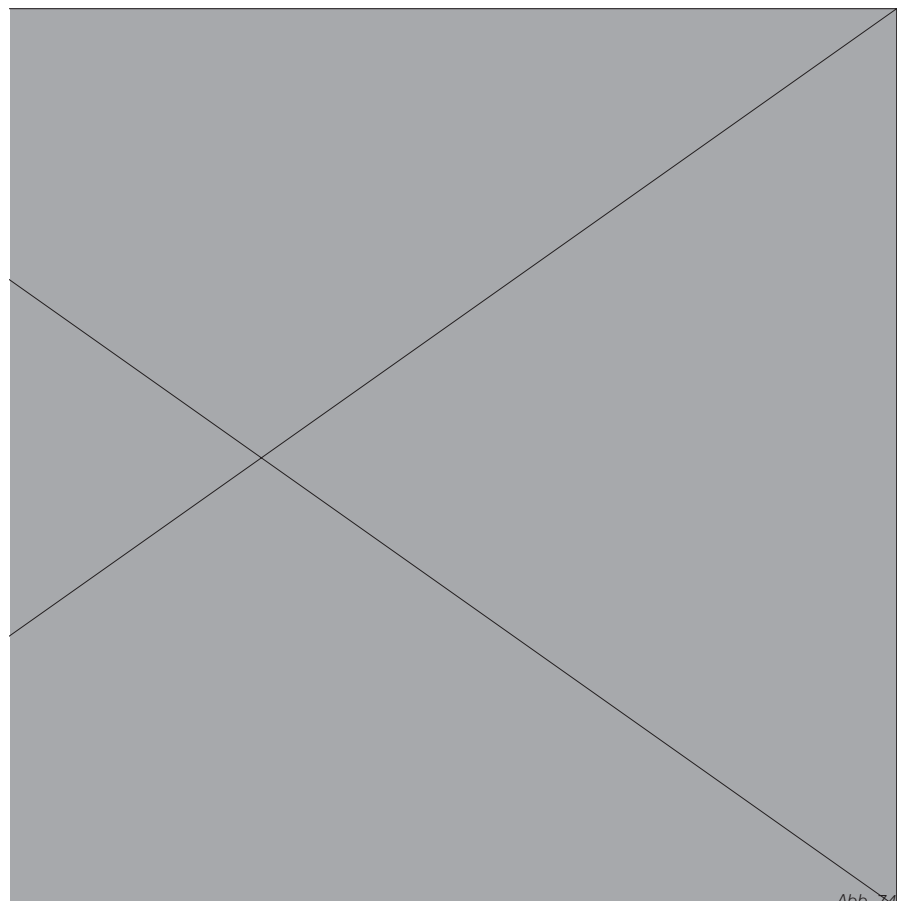


Abb. 74

ZONIERUNG

Ausgehend von der Erweiterung der Bebauung vom südlichen Viertel Rasimpaşa in Richtung Universität und Krankenhaus im Norden und von der Shopping Mall im Osten, legt sich die zu bebauende Zone zwischen die Parks und entlang der Grünachse.

- Projektgebiet Haydarpaşa Mahallesi
- Schienen
- Bestandsgebäude
- Bebauungszone Neubau
- Bebauungszone Umnutzung Industriebestand
- Grünraum
- Grünraum mit Industriebestand
- Infrastruktur

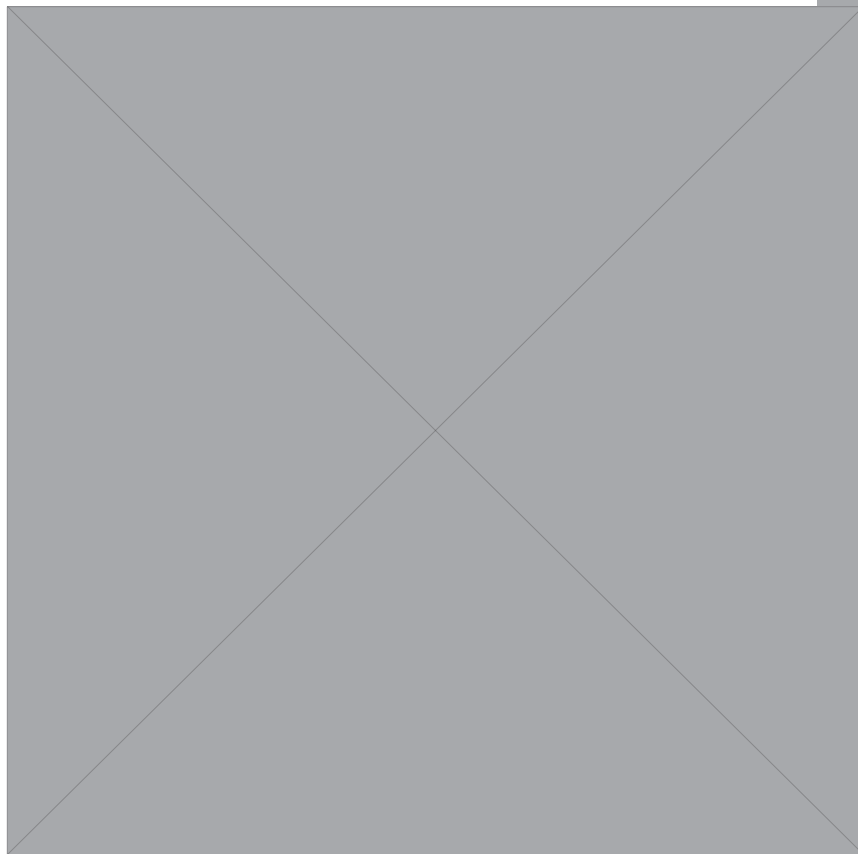


Abb. 75 - 76



GRUNDBEBAUUNGSTYPUS

Abb. 77: Mikroskopische Aufnahme eines Blattes des Gummibaums - *Ficus elastica*

BEBAUUNGSTYPEN BEISPIELE

In den folgenden Schwarzplänen werden mögliche, uns bekannte, städtebauliche Strukturen innerhalb der Bebauungszone des Projektgebietes Haydarpaşa aufgezeigt. Dies dient einerseits als eine maßstäbliche Grundlage und andererseits dazu, unterschiedlich dichte Bebauungsweisen gegenüberzustellen.

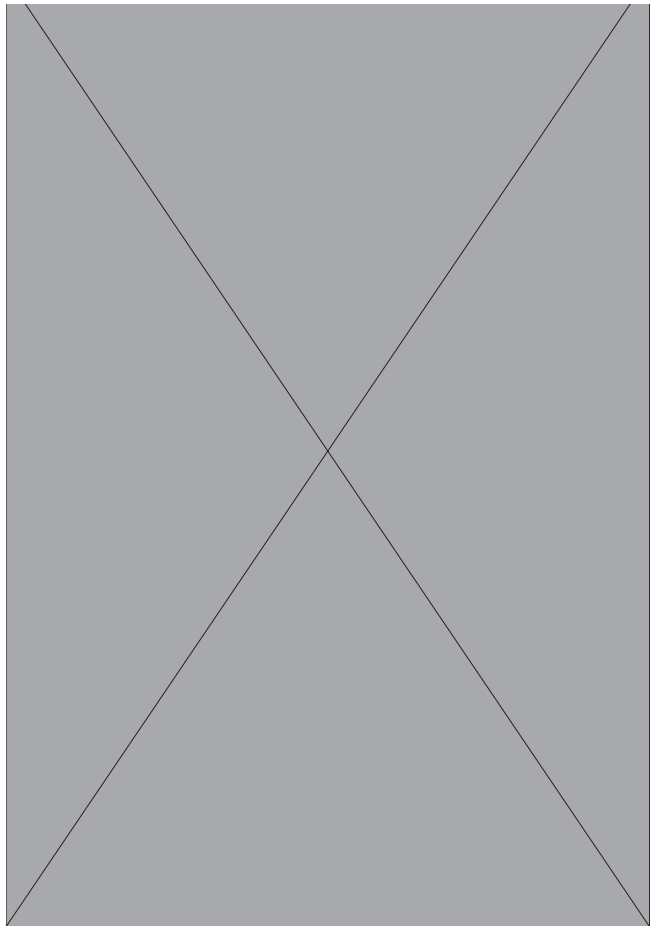


Abb. 78: Struktur Rasimpasa Block

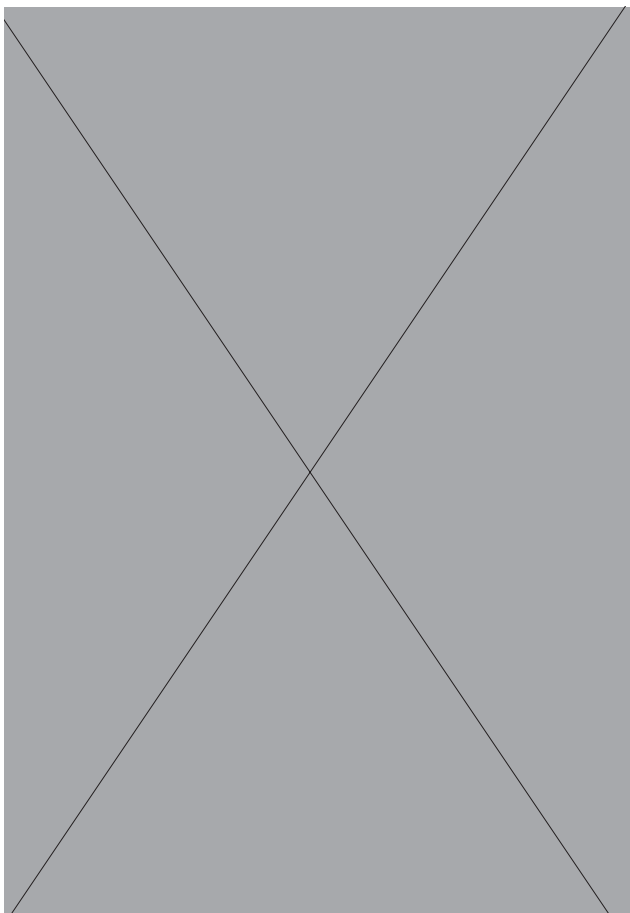


Abb. 79: Struktur Berliner Mietskaserne

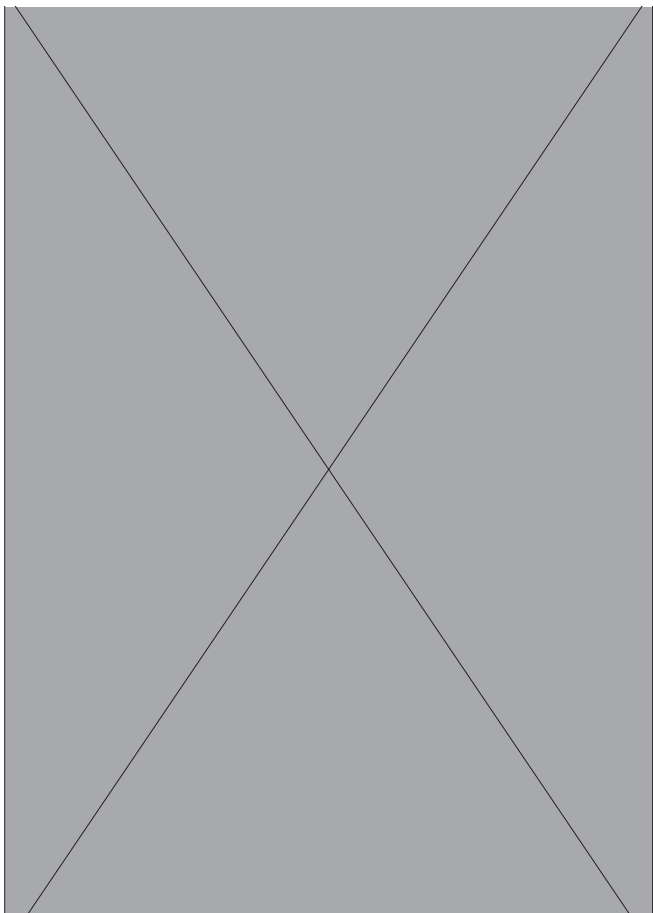


Abb. 80: Struktur Grazer Gründerzeitblock

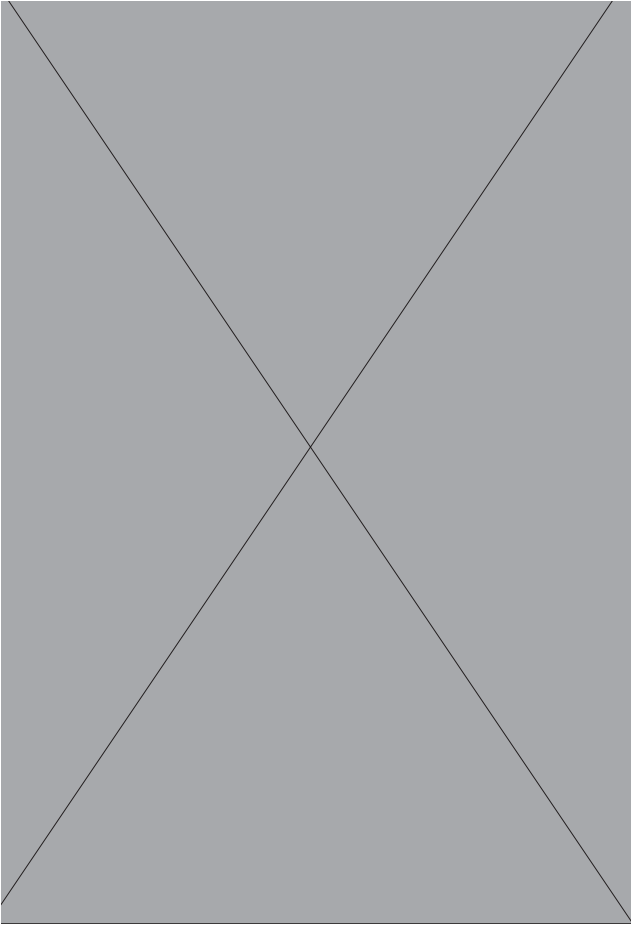


Abb. 81: Struktur New York Block

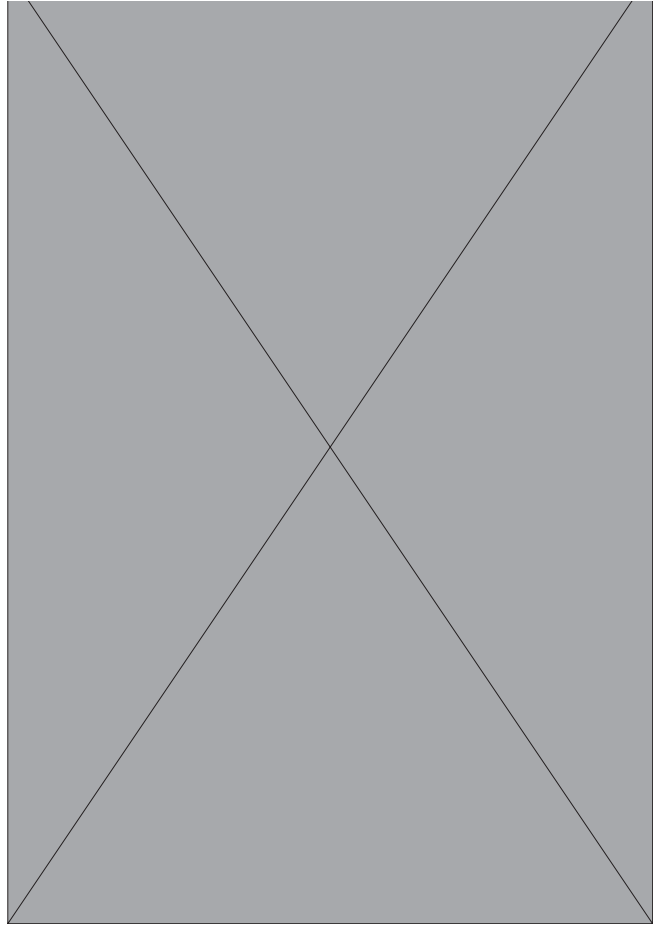


Abb. 82: Struktur Venedig

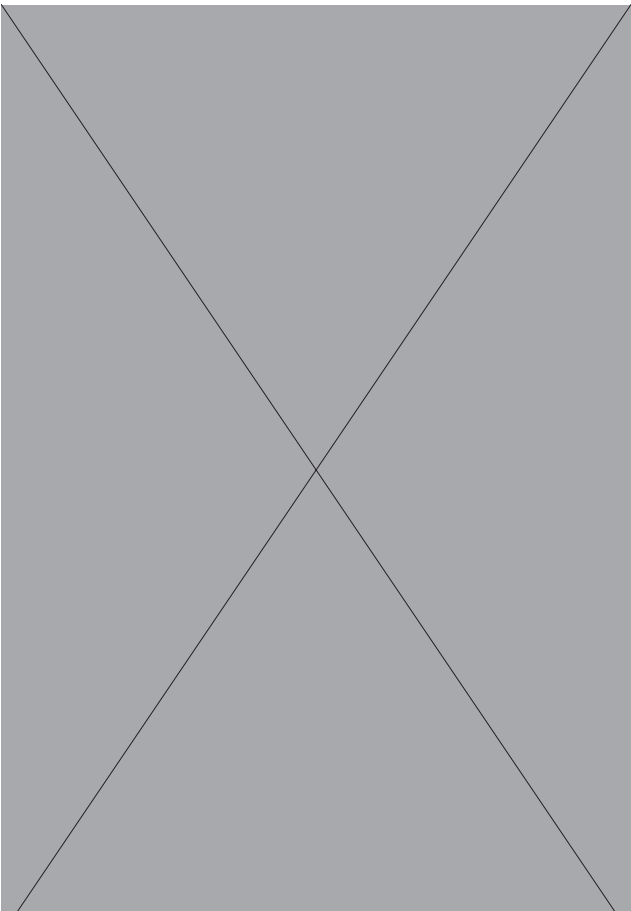


Abb. 83: Struktur Suleymaniye

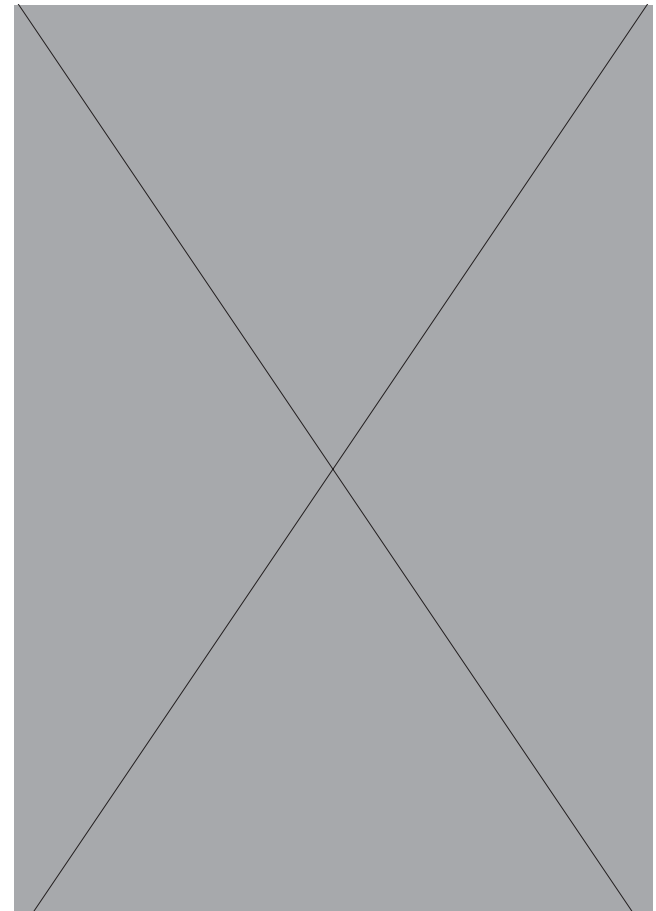
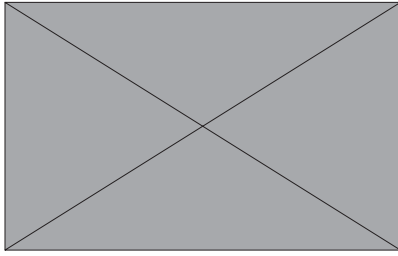
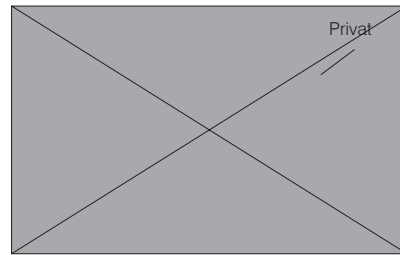


Abb. 84: Struktur Barcelona Block

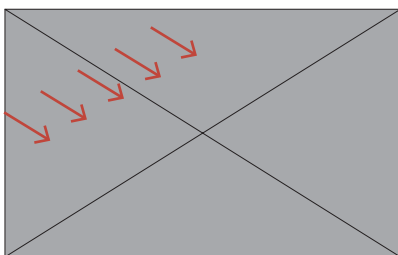
Die bestehende Blockrandbebauung von Rasimpaşa wird fortgesetzt. (siehe Bebauungstypen Beispiele)



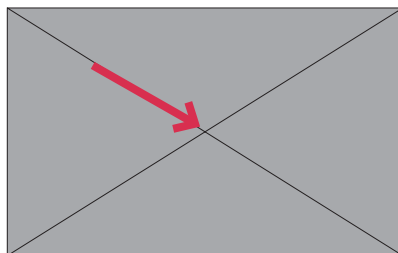
Die bestehende Struktur verfügt über eine große Fläche privater Innenhöfe.



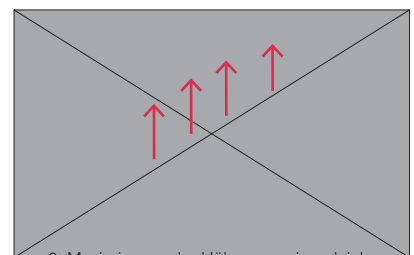
BEBAUUNGSTYP 01
BLOCKRANDBEBAUUNG:



1. Weggehen vom Blockrand, hin zu einer Zeilenbebauung



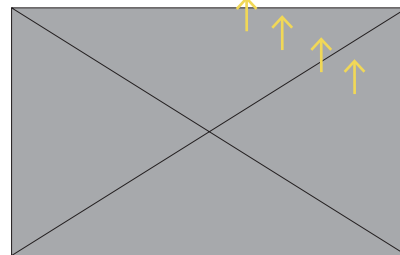
2. Maximierung der öffentlichen Zonen und Minimierung der privaten Zonen



3. Maximierung der Höhen um eine gleichbleibende Bebauungsdichte, wie Blockrand, zu erlangen

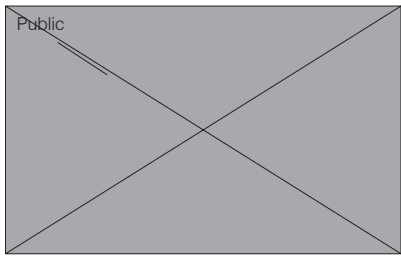


BEBAUUNGSTYP 02
PUNKTBEBAUUNG:

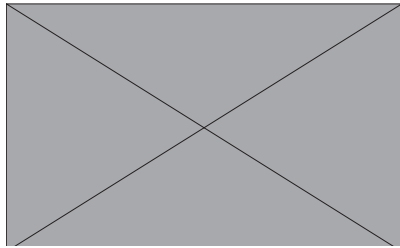


Um eine höhere Dichte zu bekommen wird der private gebaute Raum maximiert und der private Freiraum minimiert.

Die öffentliche Fläche der Blockrandbebauung (die Straße) ist im Verhältnis zur privaten Fläche sehr viel geringer.



BEBAUUNGSTYP 03
NETZWERKBEBAUUNG:



Mit der vernetzten Bebauung wird der Freiraum maximiert, welcher nicht als *privat* oder *öffentlich* definiert ist. Freiraum und Bebauung verweben sich miteinander. Das Netzwerk lässt Hierarchien zu, ohne diese aber zu determinieren (wie öffentlich und privat).

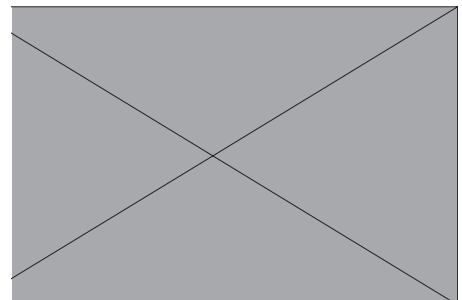


Abb.85: Constant Nieuwenhuys' New Babylon

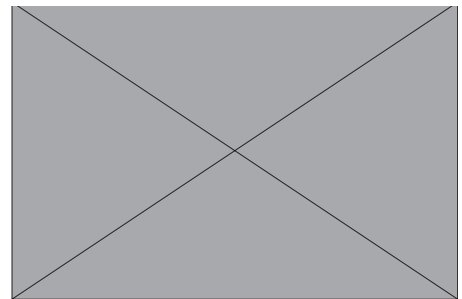
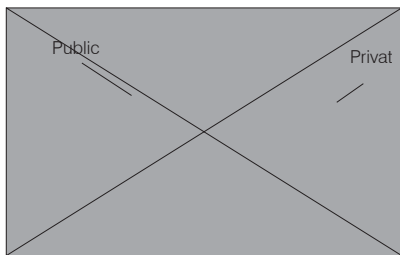


Abb. 86: typische Wohnbebauung in der Türkei entwickelt von TOKI



4. Dachnutzungen als privater Freiraum implementieren



Der öffentliche Freiraum wird vom gebauten Raum getrennt. Die Gebäudevolumen bilden reine gerichtete Straßenräume aus. Privater Freiraum ist nur am Dach möglich.

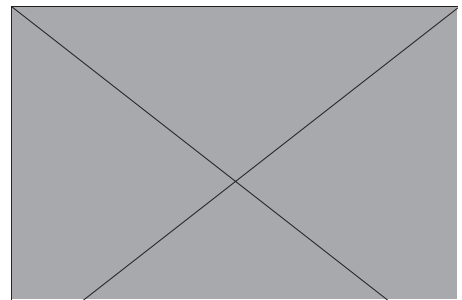
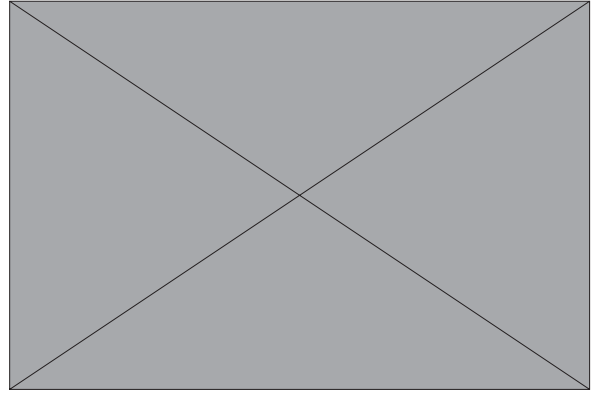
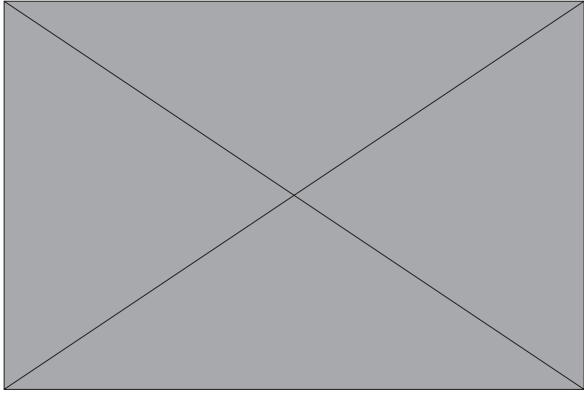
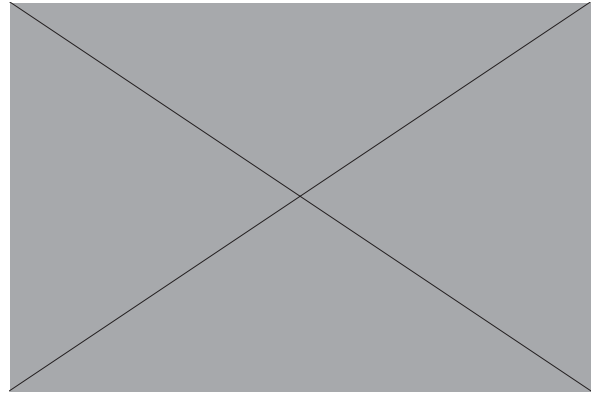
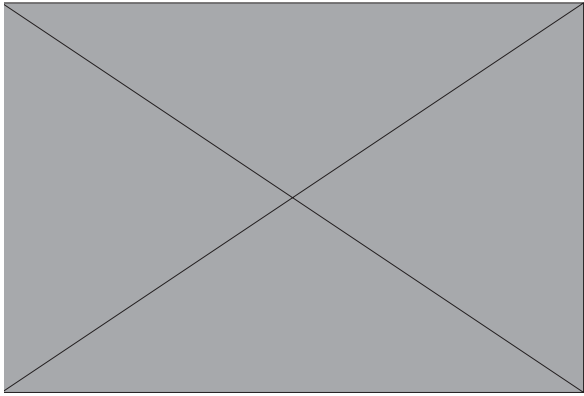


Abb. 87: Barceloneta, Barcelona, Spanien

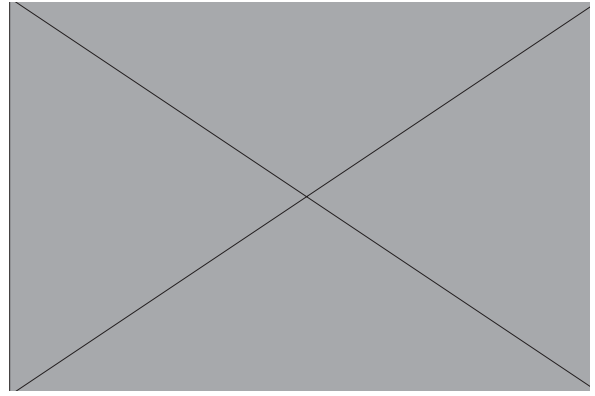
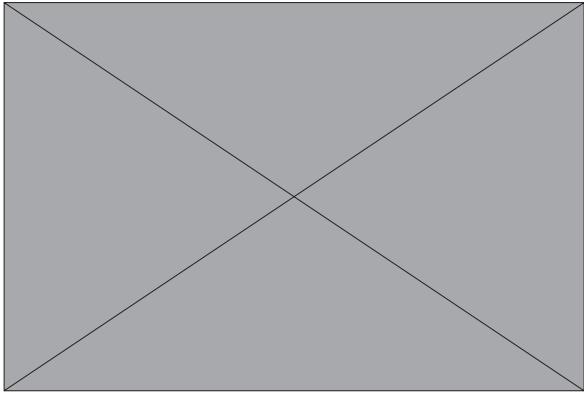
BEBAUUNGSTYP 04
ZEILENBEBAUUNG:



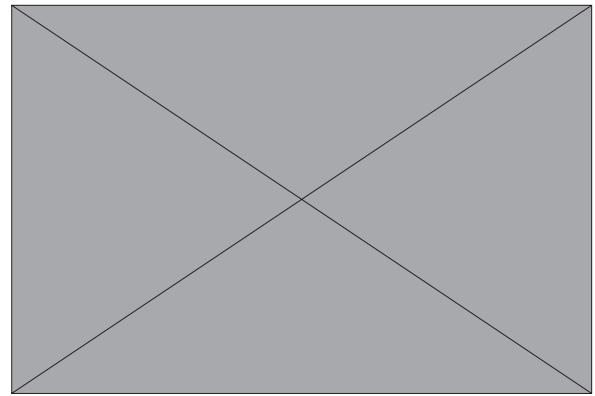
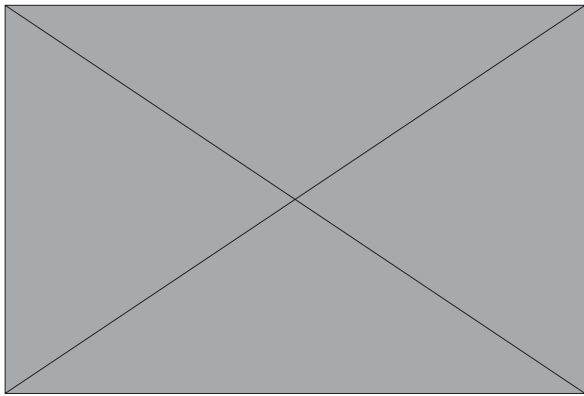
BEBAUUNGSTYP 03
NETZWERKBEBAUUNG:

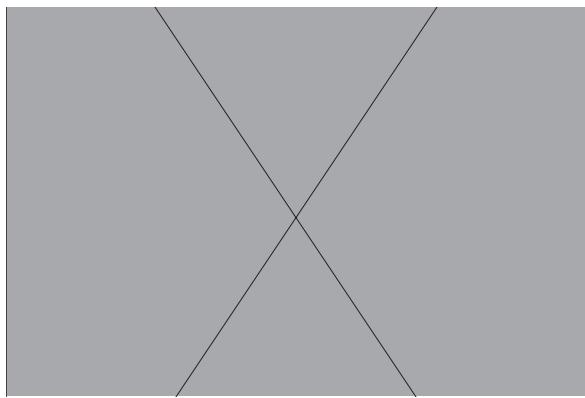
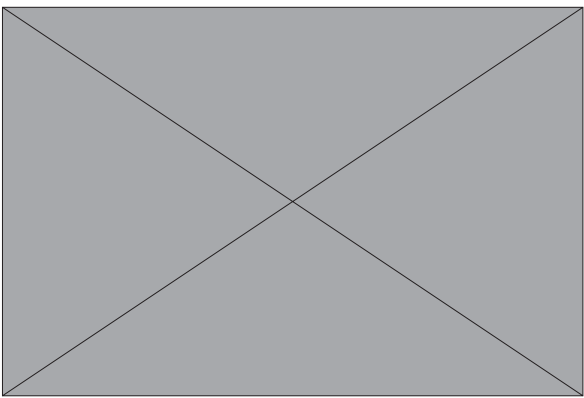
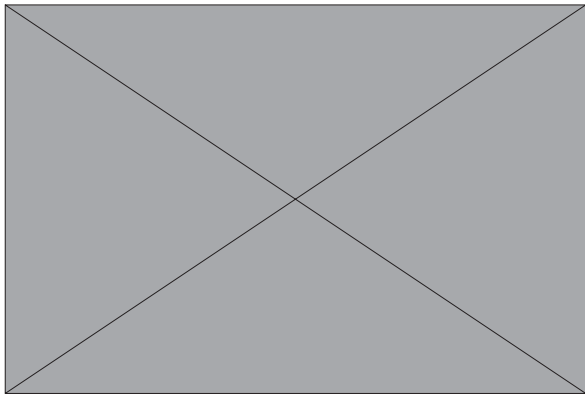
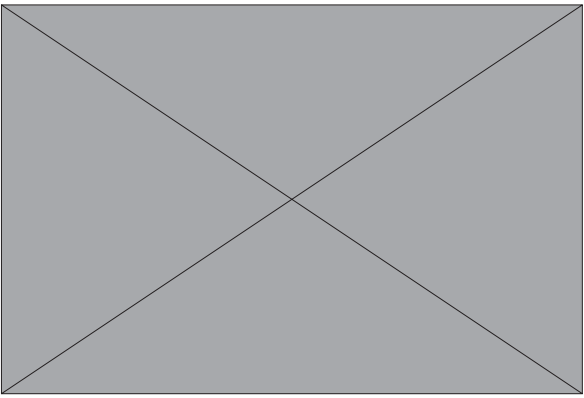
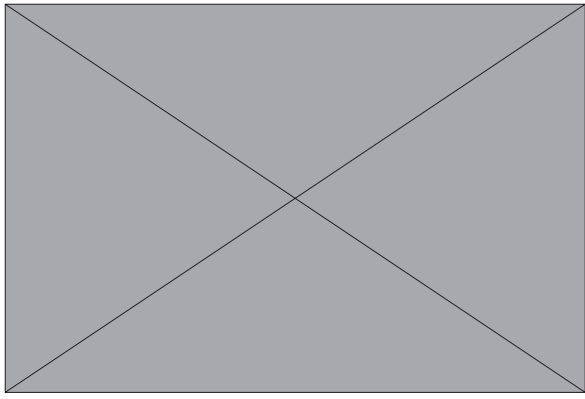
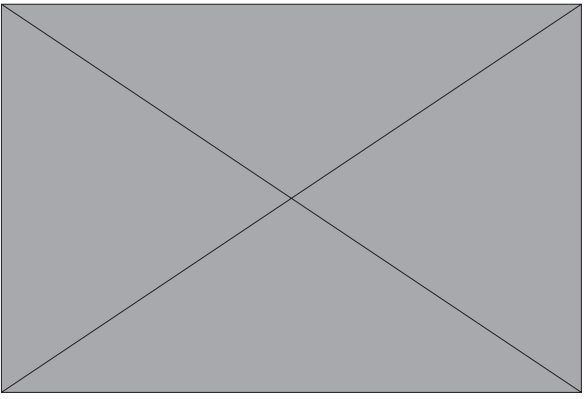


BEBAUUNGSTYP 02
PUNKTBEBAUUNG:



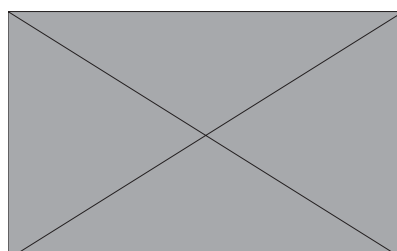
BEBAUUNGSTYP 01
BLOCKREANDBEBAUUNG





GRUNDBEBAUUNGSTYPUS FÜR HAYDARPAŞA MAHALLESİ

BEBAUUNGSTYP 03
NETZWERKBEBAUUNG:



Für den Netzwerkbebauungstypen gibt es 2 grundlegende Möglichkeiten der Durchwegung. Bei Blockrandbebauung ist die Durchwegung, von den Volumina getrennt, im Zwischenraum (der Straße). Im Falle der Netzwerkbebauung geschieht die Erschließung entweder unterhalb der Volumina auf einer freien Fläche oder durch definierte Durchgänge. Der Typus lässt damit eine völlig neue noch nicht vordefinierte Art der Erschließung zu. Dabei wird auf einen herkömmlichen Straßenraum verzichtet. Die Frage, in wie weit eine Hierarchisierung der Intimitätsbereiche innerhalb der Durchwegungsebene möglich ist, ist also vom Entwurf abhängig.

Der Grundbebauungstypus definiert noch nicht die Form der eigentlichen Volumina, sondern nur das Verhältnis und die Positionierung von Freiraum und gebautem Raum zueinander.

Ausgehend von der Idee der Auto-freien Stadt überlege ich hier, in wie weit dieses orthogonale Straßennetz überhaupt sinnvoll für ein solches Quartier wäre bzw. welche Alternativen es dazu gibt. Hierzu strebe ich Überlegungen zu Minimalflächen wie Seifenblasen oder Pflanzzellen an. Diese voroniartigen Systeme stellen optimierte Verbindungen (Wege) untereinander her. Sie orientieren sich also an natürlichen Systemen. Frei Otto skizziert in seiner Schrift „Occupying and Connecting“ unterschiedliche Muster solcher Systeme: Seifenblasen, Pflanzzellen und das Straßennetz von informellen Siedlungen in Istanbul (siehe Anhang 9). Seine Studien zielen dabei auf einem sechseckigen Rastersystem ab, welches den organischen Systemen nahe kommt.

Ausgehend davon entwerfe ich hier ein Raster basierend auf einem Fünfeck, welches neben der natürlichen Wegeführung unterschiedliche, wechselnde Orientierungen und alternierende Hofformen zulässt.

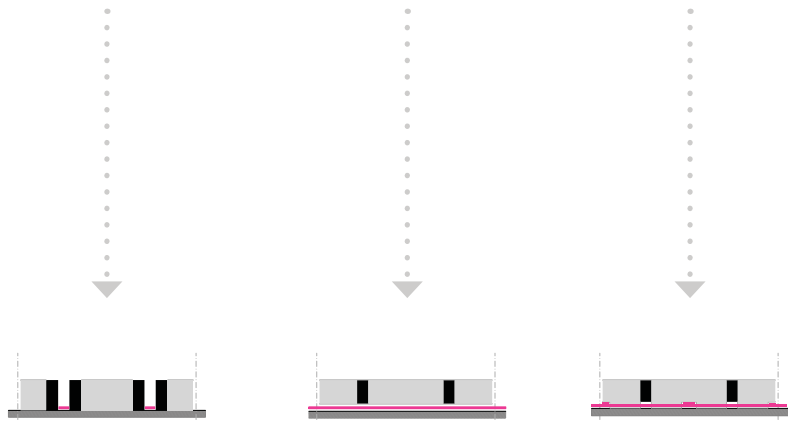
GRUNDFORM

RASTER

BLOCKRAND

INVERSER
BLOCKRAND
(FREIE WEGEWAHL)

INVERSER
BLOCKRAND
(EINGESCHRÄNKTE
WEGEWAHL)

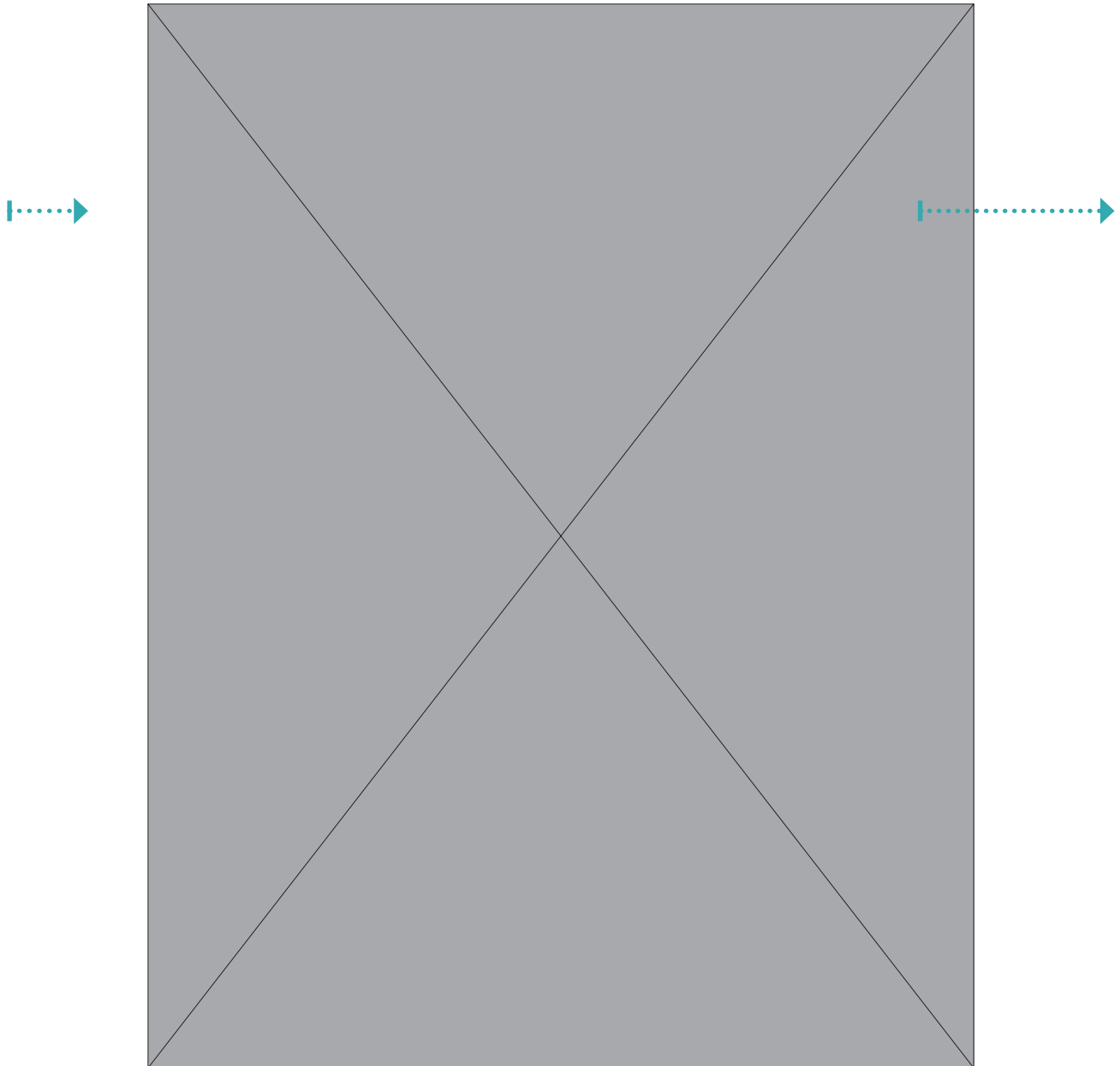


Figur 1 Zeigt eine herkömmliche Blockrandbebauung. Die Durchwegung funktioniert hier orthogonal. Sie lässt nur selten Abkürzungen oder Diagonalen zu.

Aufgesänderte Variante freie Wahl der Wege ist möglich. Überdachte Wegführung wäre allerdings wiederum orthogonal

Wegführung über Höfe. Durch Durchfahrten miteinander verbundene Höfe. (z.B. Berliner Block)

FORMFINDUNG GRUNDBEBAUUNGSTYPUS



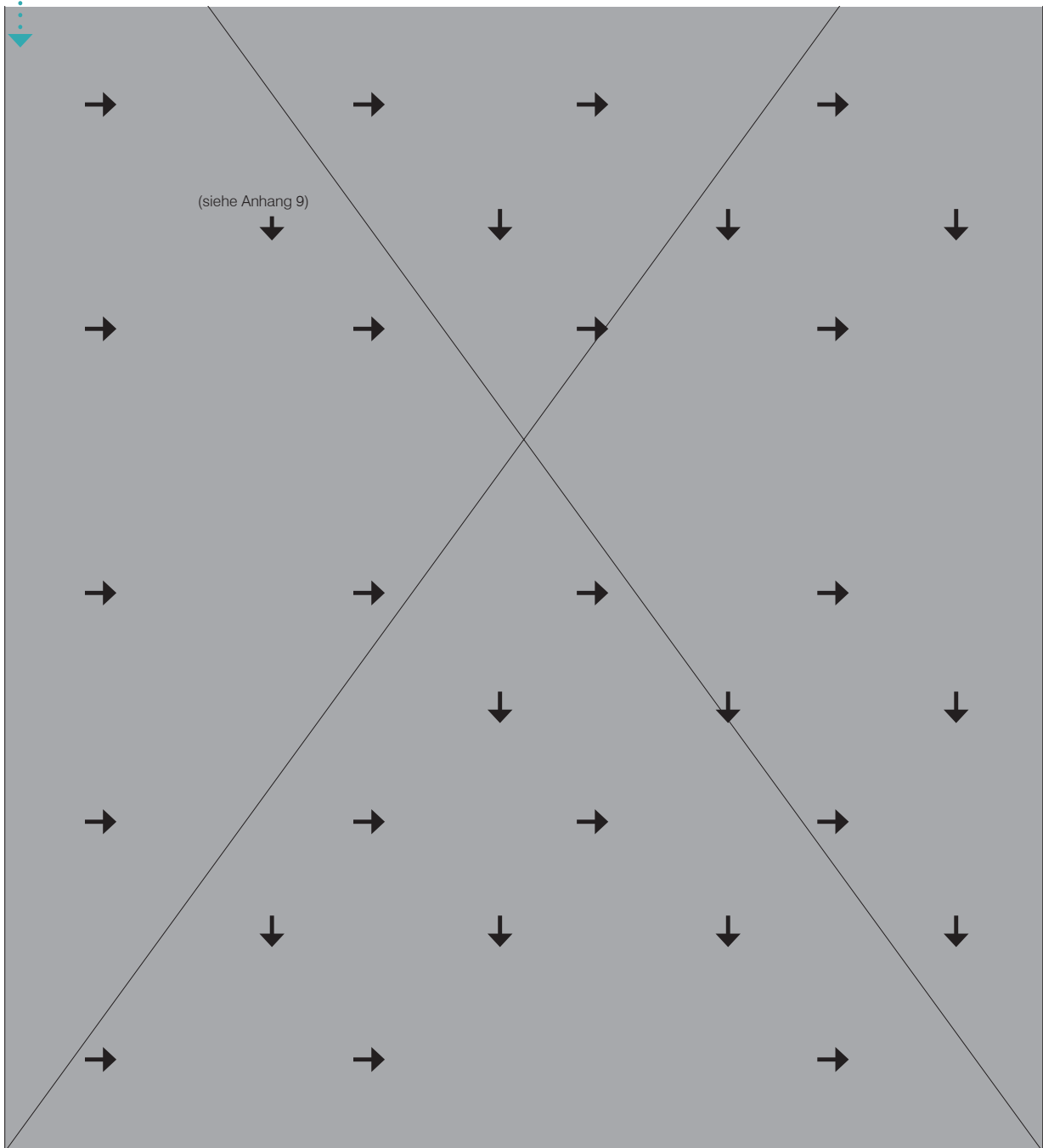
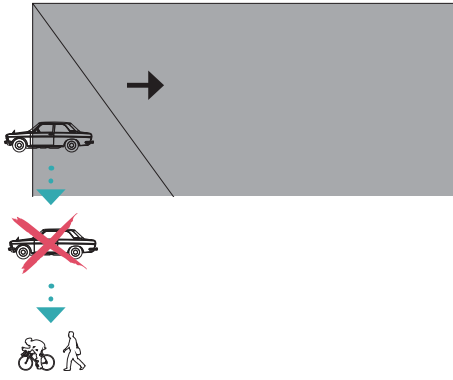
GRUNDFORM

RASTER

BLOCKRAND

INVERSER
BLOCKRAND
(FREIE WEGEWAHL)

INVERSER
BLOCKRAND
(EINGESCHRÄNKTE
WEGEWAHL)



Entwurf: Städtebau

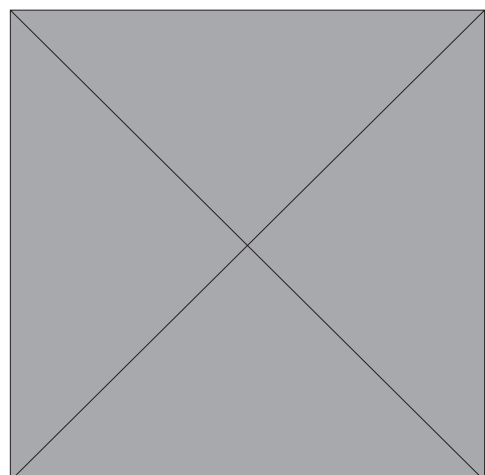
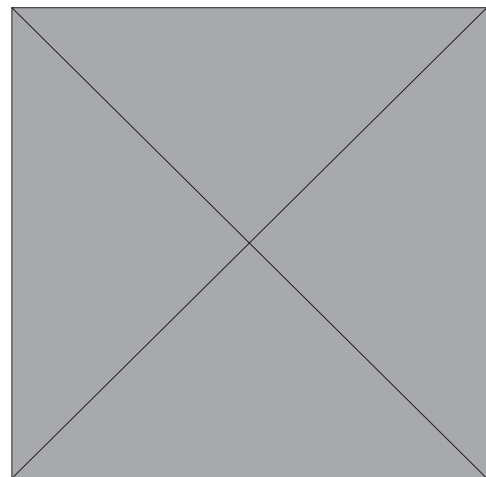
ENTWURFSZIEL

Das städtebauliche Konzept beinhaltet die grundsätzliche Vorstellung, der osmanischen ‚Mahalle‘, und interpretiert sie in Form einer zeitgemäßen ‚Mixed – Use‘ Programmatik. Dabei sollen ihre Grundzüge erkennbar bleiben, Trennung von Wohnstraßen und Einkaufsstraßen, Gemeinschaftliche kulturelle und religiöse Zentren und zugängliche Kommunikationsräume innerhalb und außerhalb der Nachbarschaft, in Form von Plätzen, Parks, Kaffeehäusern und Hamams. Vorrangig spielt im städtebaulichen Konzept der öffentliche Raum eine entscheidende Rolle. Er dient als Verbindungselement, physisch aber auch kommunikativ, zwischen der bestehenden Umgebung, den neuen

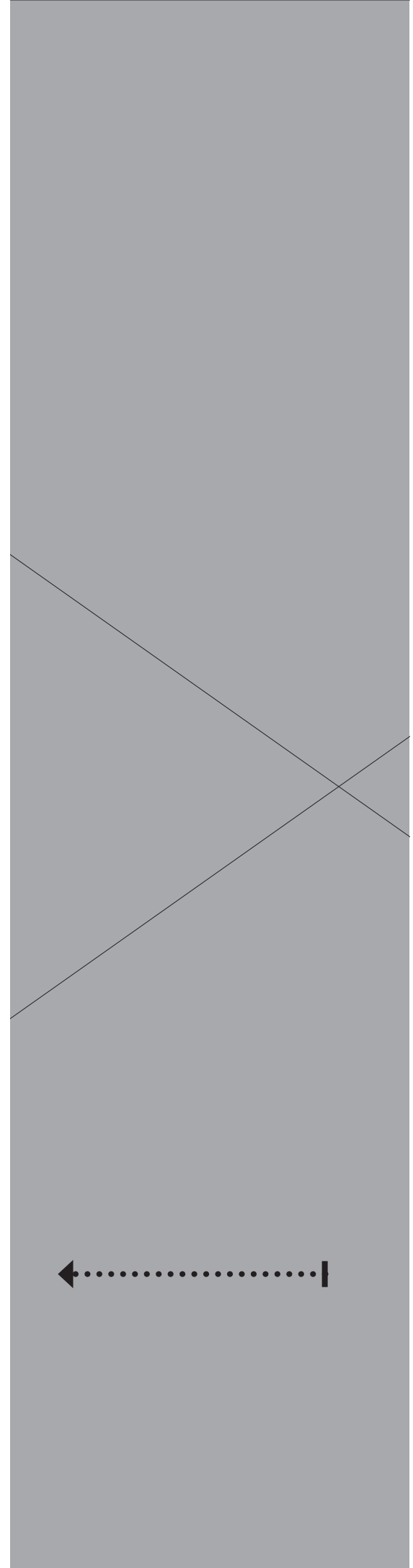
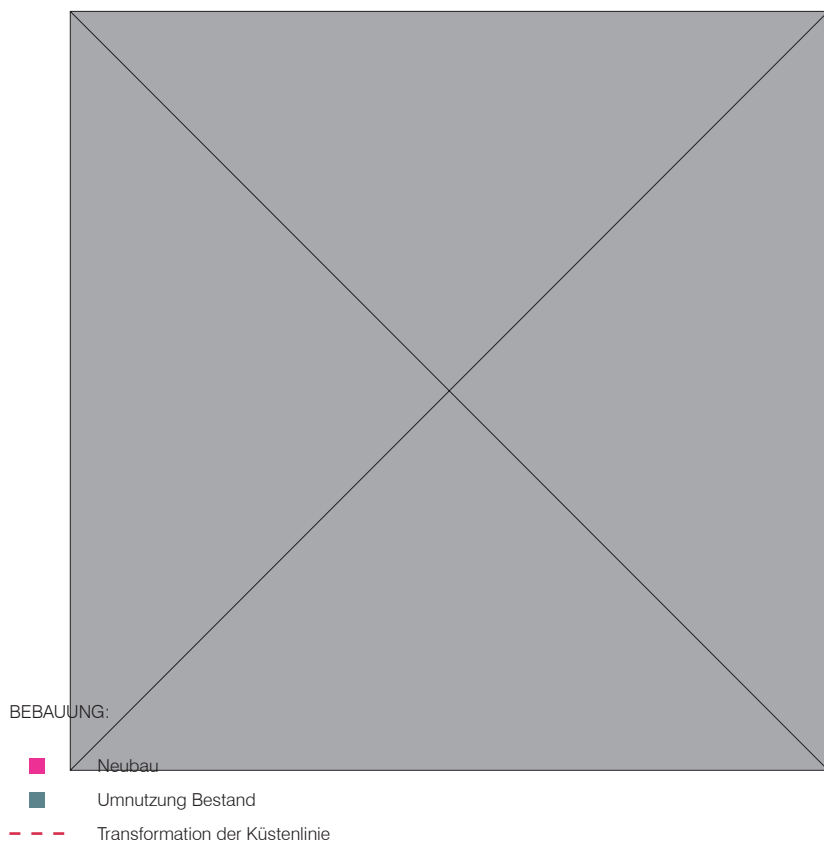
Entwicklungen und den Industriegebäuden, die weitgehend für öffentliche Nutzungen vorgesehen werden sollen. Dabei spielt die hierarchische Auffassung der unterschiedlich formulierten Räume eine entscheidende Rolle. Diese ‚sozialräumliche Zwiebel‘ schichtet sich dabei von außen nach innen in unterschiedliche Intimitätssphären.

Dies soll in erster Linie durch großräumige Grünraumachsen entlang der ehemaligen Bahngleise und der Uferkante entstehen. Entlang dieser Achsen sollen sich programmierte und unprogrammierte Räume abwechseln (ob in Form von Bestandsgebäuden oder in Form von Freiflächen).

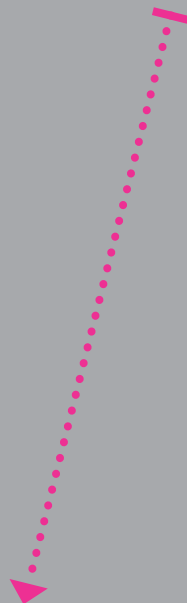
Implementierung Raster in Projektgebiet



Durch die Fünfecksform kann sich das Raster unterschiedlich entwickeln - konzentrisch oder linear. Dies ermöglicht mir in weiterer Folge eine bessere Anpassung an die Grundstücksform.



Bebauungstypus



VERKEHRSKONZEPT

Das Projektgebiet ist über öffentliche Verkehrsmittel - bestehende Fährverbindung, Busbahnhof und die geplante U-Bahnlinie - im Süden, Osten und Norden mit der Stadt verbunden. Die Verbindung der Nord- und Süd-Ost-Anbindung geschieht über das Projektgebiet mit zwei Tramlinien und einem „Rent-a-Bike-System“. Die Tramlinien verbinden, einerseits den Norden mit dem Süden, andererseits aber auch den als Fähranleger fungierenden Haydarpaşa Bahnhof mit dem südlich gelegenen Fenerbahçe-Stadion, entlang der ehemaligen Bahntrasse die eine Grünachse bildet, welche die an ihr gelegenen Parks im Großraum Kadıköy miteinander verbindet.

Erschließung und Durchwegung des Projektgebietes erfolgt primär über Geh- und Fahrradwege, sowie öffentliche Verkehrsmittel (Tramlinie).

Für größere Fahrzeuge ist die Durchwegung durch den Park zur Universität, zum Bahnhof und zu den Tourismus-Kultur-Einrichtungen (Silos) auf den breiten Hauptwegen möglich, jedoch nur für Anlieferung und Notfälle.

Die Zufahrt mit dem PKW oder LKW innerhalb des Quartiers ist ausschließlich für Anlieferung und Einsatzfahrzeuge auf Erdgeschossniveau möglich und erfolgt entlang der südlichen und nördlichen Randzone des Quartiers.

Der ruhende Verkehr befindet sich in großräumige Tiefgaragen unter den Haupt Wohnriegeln und den Bürozugängen. Die Parkdecks erschließen auch die beiden Supermärkte im Süden und Osten des Quartiers.

Der bestehende Anleger der Autofähre in Harem und die derzeit durch horizontale Parkierung gelöste Park-and-Ride-Anlage wird zusammen mit dem Intercity-Busbahnhof neu organisiert. Die fußläufige Durchwegung ist derzeit nur beschränkt möglich und soll durch die Neuorganisation als Promenade ermöglicht werden.

- »»»»»» Erschließung PKW (Tiefgarage und Zufahrt)
- - - - - Tiefgarage
- »»»»» Durchwegung PKW
- Tramlinie

Legende Icons siehe Anhang 1

NUTZUNGSKONZEPT

Das gesamte Gebiet besteht aus 4 unterschiedlichen Nutzungsbereichen: dem Park, der Infrastrukturbereich, öffentlichen Einrichtungen und dem Nutzungsdurchmischten Quartier.

Der Park setzt sich aus unterschiedlichen Naherholungsbereichen, Sportstätten, Veranstaltungsflächen, Bioreservaten und gepflegten Grünanlagen zusammen. Diese reichen von Nutzungsdefinierten bis zu undefinierten Orten.

Das Infrastrukturgebiet im Norden setzt sich aus dem Autofähranleger, dem Intercity-Busterminal, Park-and-Ride-Anlage und der Tramendstation zusammen.

Alle öffentlichen Einrichtungen innerhalb des Projektgebietes befinden sich als Umnutzung in den ehemaligen Industrie- und Bahnhofsgebäuden: der erweiterte Universitätscampus in den vormaligen Lagerhallen des Containerhafens, Kultur- und Tourismuseinrichtungen (wie Bibliothek, Museum, etc.) in den ehemaligen Güterbahnhofgebäuden (Silos, etc.), Veranstaltungszentren in der ehemaligen Fischfabrikshalle und der Remise.

Das exponierte Bahnhofgebäude behält seine Nutzung als Verkehrsstation (Tram und Fähre), erhält aber aufgrund seiner Größe ein Eisenbahnmuseum, Geschäftszonen und ein Stadthotel.

Das neue Quartier besteht generell aus einer Nutzungsdurchmischung von Wohnen, Büro, Versorgungseinrichtungen, sowie religiöse, soziale und kulturelle Einrichtungen. Die Nutzungen an den Randzonen sind

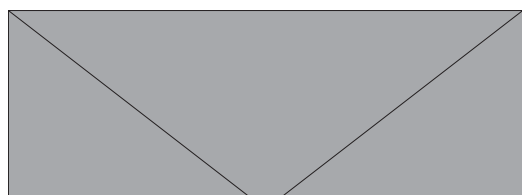
von Büro und Gastronomie bestimmt, die auch die Umgebung bedienen. In Richtung Park wird die Wohnnutzung und die für das Quartier wichtigen Versorgungseinrichtungen, soziale, religiöse sowie kulturelle Nutzungen immer stärker.

Legende der Icons siehe Anhang 1

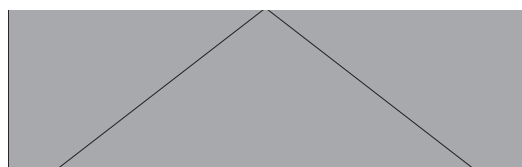
VOLUMENENTWICKLUNG



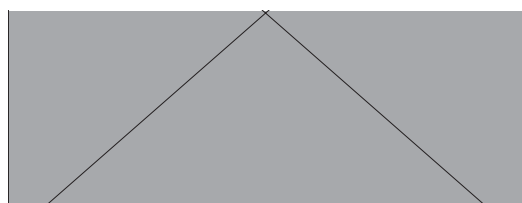
HÖHENENTWICKLUNG



Hügelige Topographie mit ihrer Bebauung prägt das Bild der Uferkante



Die Uferlinie wird durch einzelne Solitäre begleitet wie etwa des Bahnhofsgebäude. Das Bahnhofsareal selbst ist im Vergleich zu seiner umgebenden Topographie eher flach.



Das Höhenkonzept sieht eine topographische Angleichung an das umliegende Gebiet durch hügelartigen Bauungsstruktur vor.

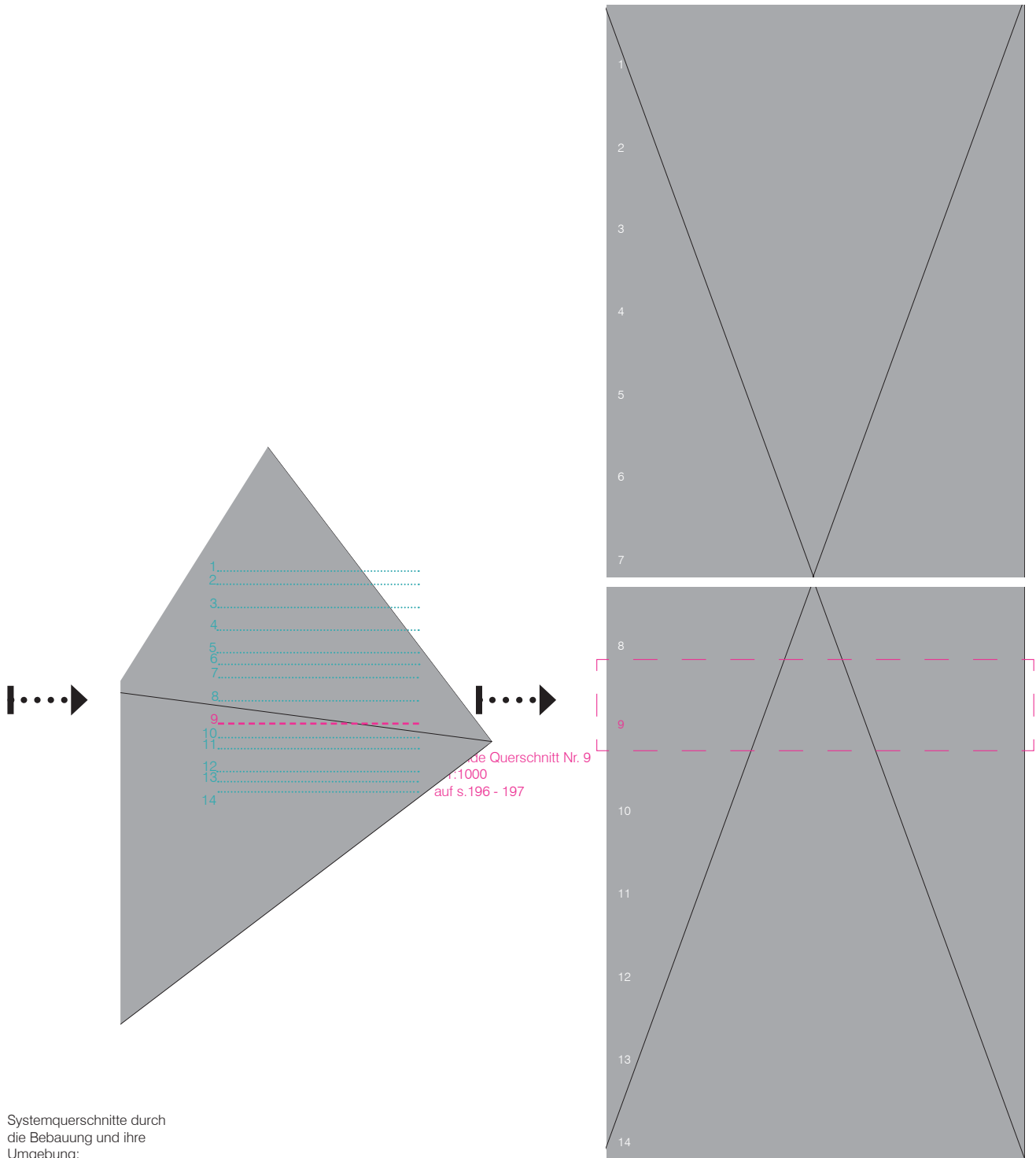
Die wechselnden hoch und tiefpunkte interpretieren die heterogenen Gebäudehöhen der umgebenden Bebauung und bieten Durchblicke.

Aufgrund der exponierten Lage zum Wasser hin und im Vordergrund der kleinteiligen Bebauung der umliegenden Hügel, soll die Neubebauung keine überdimensionale Skyline bilden, sich der Topografie anpassen und Ausblicke ermöglichen, trotzdem aber keine zu geringe Dichte aufweisen.

Der Entwurf sieht eine Höhenstaffelung vor, die einerseits sich mit dem Gelände bewegt,

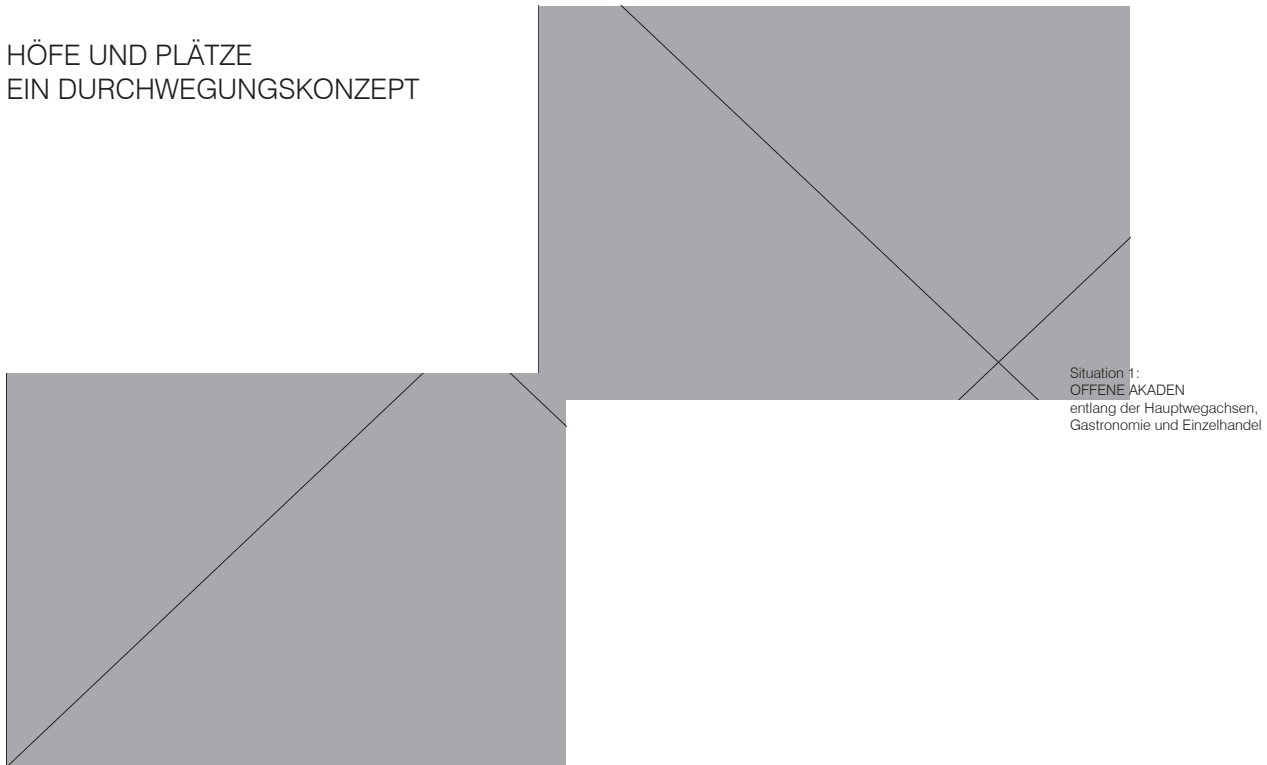
und andererseits nicht nur für das Quartier selbst, sondern auch für die Umgebung dahinter Ausblicke zum Ufer hin ermöglicht.

Der Höhenentwicklung liegt eine grundlegenden Bebauungstopografie zu Grunde, die sich an der Umgebung (den Hügeln und der Bebauung) orientiert. Die Höhen der Gebäude bilden Hochpunkte und niedere Punkte entlang dieser Bebauungstopografie aus.



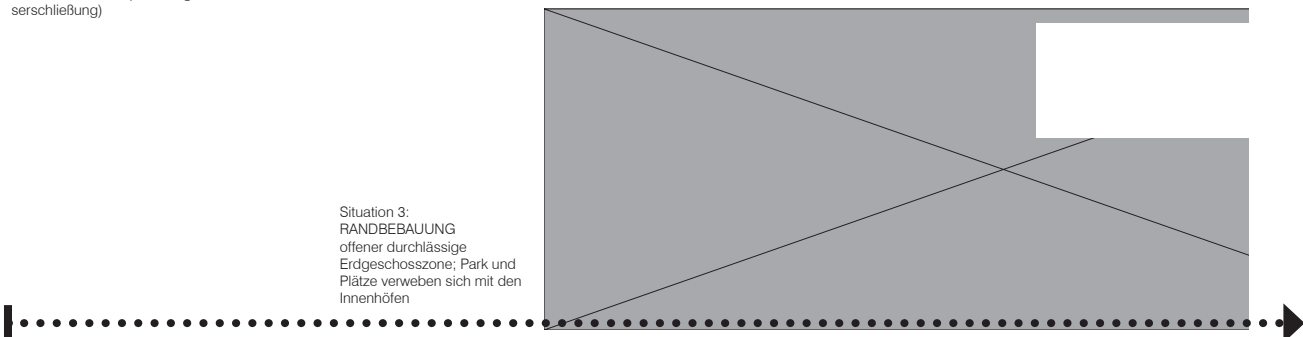
Systemquerschnitte durch die Bebauung und ihre Umgebung:

HÖFE UND PLÄTZE EIN DURCHWEGUNGSKONZEPT

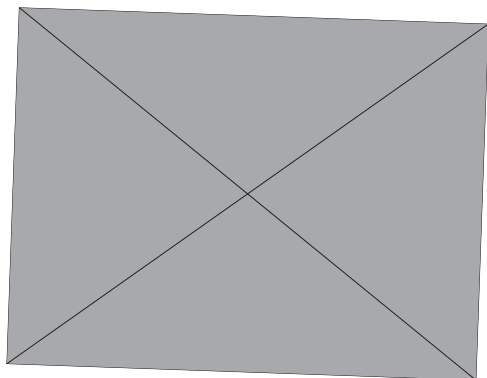


Situation 1:
OFFENE AKADEN
entlang der Hauptwegachsen,
Gastronomie und Einzelhandel

Situation 2:
GESCHLOSSENE AKADEN
intimerer Innenhof (Wohnung-
serschließung)



Situation 3:
RANDBEBAUUNG
offener durchlässige
Erdgeschosszone; Park und
Plätze verweben sich mit den
Innenhöfen



Situation 4:
ÜBERDECKTE NUTZUNG
Hofebene auf OG1, Private
Nutzung aus Wohnungen,
WG's oder aus Büros heraus.

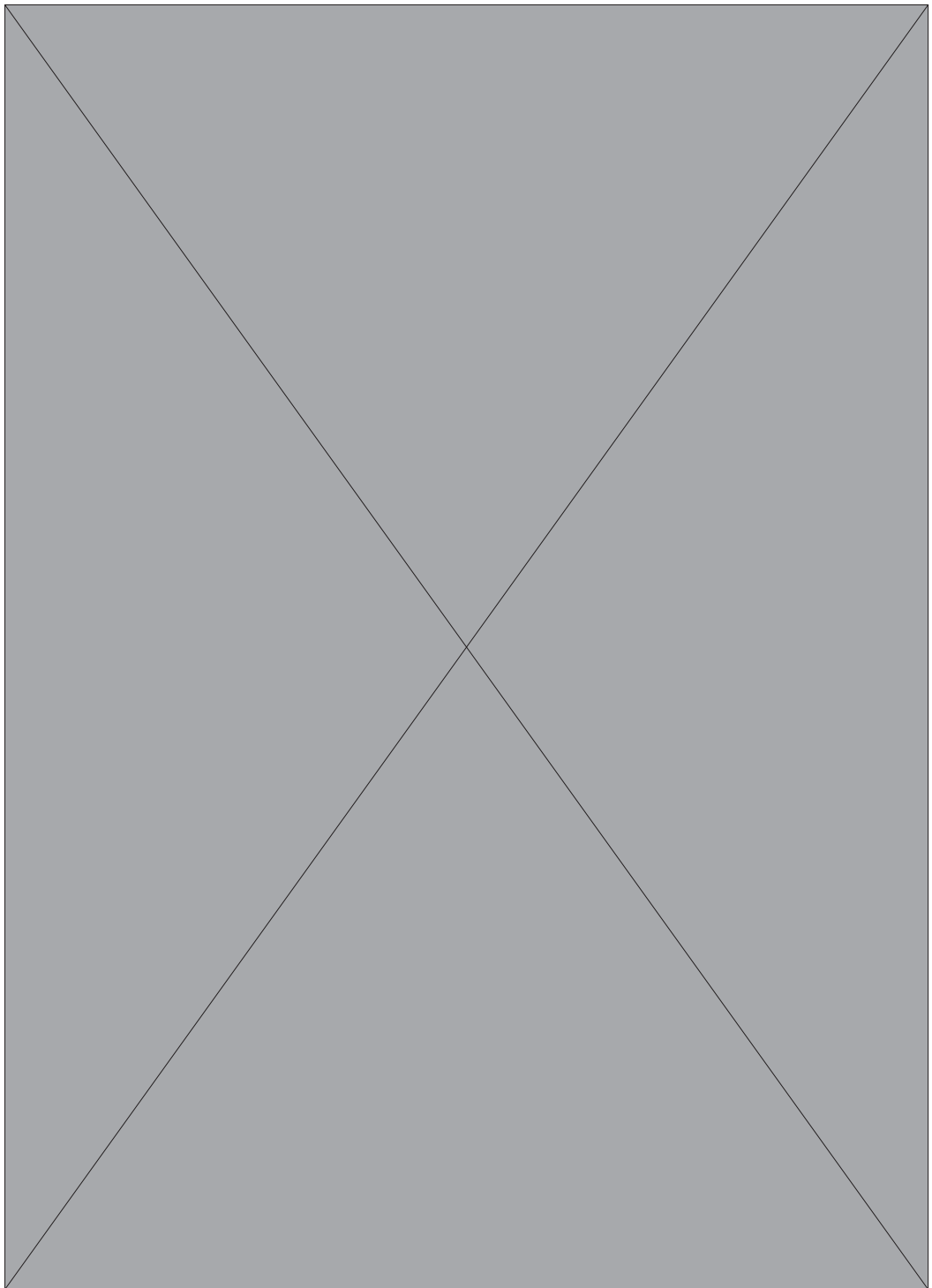
Netzwerkbebauungstypus

Lichthöfe und Hofer-
schließung innerhalb der
Kreuzungspunkte

Durchwegungsebene

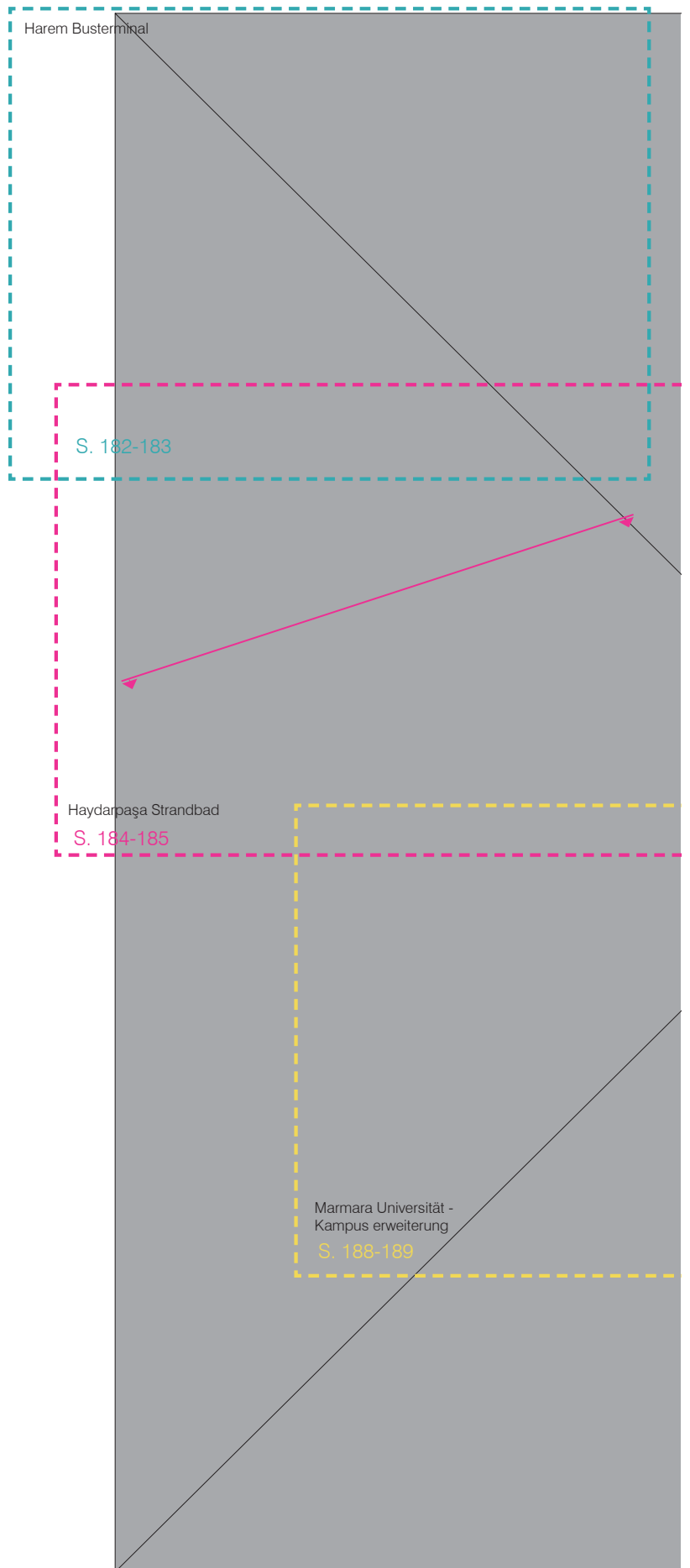
Angleichung der Höhen an
die umgebende Topographie

Verschwimmen der Grenzen,
Der Park zieht sich durch die
Randzonen in die Höfe.



STÄDTEBAULICHER ENTWURF





STERPLAN
M 1:2000

Geländequerschnitt
Strandbad
S. 186-187

Haydarpaşa Mahallesi II

S. 194-195

Haydarpaşa Bahnhof
Kultur- und Veranstaltungs Park
S. 190-191

Haydarpaşa Mahallesi I
S. 192-193

HAREM BUSTERMINAL

- 1 Intercity-Busterminal
- 2 Auto-Fähranleger / Passagierfähranleger
- 3 Park+Ride
- 4 Harem Pier
- 5 Hotel
- 6 Tram-Station
- 7 Tram-Endstation
- 8 Mini-Bus-Terminal
- 9 Rent-a-Bike Station
- 10 Sammeltaxi-Stand
- 11 Sport / Spielplatz
- 12 Park+Ride Erweiterungsgebiet
- 13 Strandbad
- 14 Gastronomie / Bar / Einzelhandel
- 15 Promenade
- 16 Marmara Universität Kampusenweiterung
- 17 Universitätsgebäude
- 18 öffentliche Bibliothek (Bücher Speicher)
- 19 Halle für temporäre Nutzungen
- 20 Archiv (Museum / Bibliothek)
- 21 Museum für zeitgenössische Kunst (Museums Speicher)
- 22 Haydarpasa Bahnhof
- 23 Veranstaltungszentrum (Kulturfabrik)
- 24 Haus der Zukunft
- 25 Mehrzweckhalle
- 26 Haydarpasa Mahallesi
- 27 Haydarpasa Moschee
- 28 Altes Heizhaus
- 29 Ehemalige Bahntrasse
- 30 Shortcut
- 31 Studentenwohnheim
- 32 Büro und Verwaltungsgebäude

4

15



S. 184-185
Haydarpasa Strandbad



3

2

10

1

6

8

9

7

12

HAYDARPAŞA STRANDBAD

1	Intercity-Buserminal		
2	Auto-Fähranleger / Passagierfähranleger		
3	Park+Ride		
4	Harem Pier	14	
5	Hotel		
6	Tram-Station		13
7	Tram-Endstation		
8	Mini-Bus-Terminal		11
9	Rent-a-Bike Station	13	
10	Sammeltaxi-Stand		
11	Sport / Spielplatz		
12	Park+Ride Erweiterungsgebiet		
13	Strandbad		
14	Gastronomie / Bar / Einzelhandel		
15	Promenade		
16	Marmara Universität Kampuserweiterung		
17	Universitätsgebäude		
18	öffentliche Bibliothek (Bücher Speicher)		
19	Halle für temporäre Nutzungen		
20	Archiv (Museum / Bibliothek)		13
21	Museum für zeitgenössische Kunst (Museums Speicher)		
22	Haydarpasa Bahnhof		
23	Veranstaltungszentrum (Kulturfabrik)		
24	Haus der Zukunft		
25	Mehrzweckhalle		
26	Haydarpasa Mahallesi		
27	Haydarpasa Moschee	14	
28	Altes Heizhaus		13
29	Ehemalige Bahntrasse		
30	Shortcut		
31	Studentenwohnheim		
32	Büro und Verwaltungsgebäude		



Platzhalter

11

9

15

6

11

14

11

185

Platzhalter

Schnitt 01



Platzhalter

ysgebau

17

17

16

17



11

16

30

11

17

19

18

15

189

19

↑ S. 188-189
Marmara Universität
Kampuserweiterung

18

HAYDARPAŞA BAHNHOF

Kultur- und Veranstaltungen Park

6

15

- 1 Intercity-Busterminal
- 2 Auto-Fähranleger / Passagierfähranleger 20
- 3 Park+ Ride
- 4 Harem Pier
- 5 Hotel 14
- 6 Tram-Station 21
- 7 Tram-Endstation
- 8 Mini-Bus-Terminal
- 9 Rent-a-Bike Station 20
- 10 Sammeltaxi-Stand
- 11 Sport / Spielplatz
- 12 Park+ Ride Erweiterungsgebiet 14
- 13 Strandbad
- 14 Gastronomie / Bar / Einzelhandel 14
- 15 Promenade
- 16 Marmara Universität Kampuserweiterung
- 17 Universitätsgebäude
- 18 öffentliche Bibliothek (Bücher Speicher)
- 19 Halle für temporäre Nutzungen
- 20 Archiv (Museum / Bibliothek) 14
- 21 Museum für zeitgenössische Kunst (Museums Speicher)
- 22 Haydarpasa Bahnhof
- 23 Veranstaltungszentrum (Kulturfabrik)
- 24 Haus der Zukunft 7
- 25 Mehrzweckhalle
- 26 Haydarpasa Mahallesi
- 27 Haydarpasa Moschee
- 28 Altes Heizhaus
- 29 Ehemalige Bahntrasse
- 30 Shortcut 2 22
- 31 Studentenwohnheim 14
- 32 Büro und Verwaltungsgebäude 9



31

6

25

14

5

30

27

26

5

5

15

23

S. 192-193 →
Haydarpaşa
Mahallesi I

24

191

↑ S. 194-195
Haydarpasa
Mahallesi II

HAYDARPASA MAHALLESİ I

30

11

31

30

25

6

11

27

26

5

23



← S. 190-191
Haydarpasa Bahnhof
Kultur- und Veranstaltungs Park

192

9

14

28

9

14

6

14

14

29

- 1 Intercity-Busterminal
- 2 Auto-Fähranleger / Passagierfähranleger
- 3 Park+Ride
- 4 Harem Pier
- 5 Hotel
- 6 Tram-Station
- 7 Tram-Endstation
- 8 Mini-Bus-Terminal
- 9 Rent-a-Bike Station
- 10 Sammeltaxi-Stand
- 11 Sport / Spielplatz
- 12 Park+Ride Erweiterungsgebiet
- 13 Strandbad
- 14 Gastronomie / Bar / Einzelhandel
- 15 Promenade
- 16 Marmara Universität Kampuserweiterung
- 17 Universitätsgebäude
- 18 öffentliche Bibliothek (Bücher Speicher)
- 19 Halle für temporäre Nutzungen
- 20 Archiv (Museum / Bibliothek)
- 21 Museum für zeitgenössische Kunst (Museums Speicher)
- 22 Haydarpasa Bahnhof
- 23 Veranstaltungszentrum (Kulturfabrik)
- 24 Haus der Zukunft
- 25 Mehrzweckhalle
- 26 Haydarpasa Mahallesi
- 27 Haydarpasa Moschee
- 28 Altes Heizhaus
- 29 Ehemalige Bahntrasse
- 30 Shortcut
- 31 Studentenwohnheim
- 32 Büro und Verwaltungsgebäude

HAYDARPASA MAHALLESİ II



194

S. 192-193
Haydarpasa
Mahallesi I



25

30

31

6

30

11

27

Platzhalter

26

32

14

28

14

9

14

14

6

Platzhalter

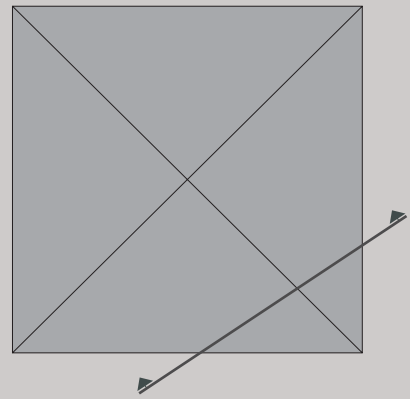
Schnitt 02

Platzhalter

Schnitt 03

Platzhalter





Technische Hochschule



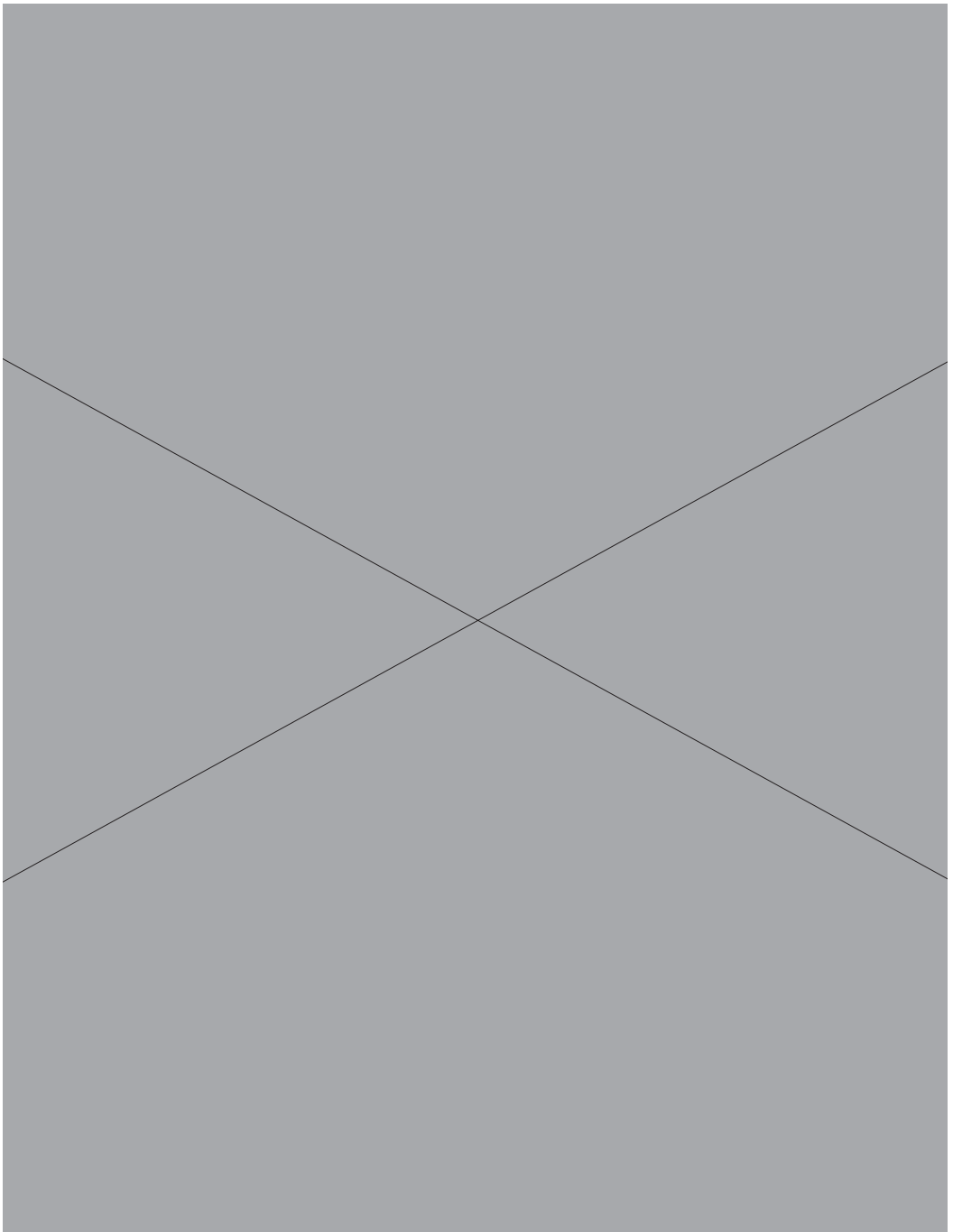
Haydarpaşa Mahallesi

Kommunikationsräume, öffentliche Orte, spielen in der Selbstorganisation und Formulierung der einzelnen Interessen innerhalb einer Nachbarschaft eine, für das Funktionieren dieser, ausschlaggebende Rolle. Diese Orte waren in der ‚Mahalle‘, die Gasse oder der Platz um die/den sich die Wohngebäude gruppierten, das Hamam und später die Kaffeehäuser in den Siedlungen.

Der gemeinschaftliche Zusammenhalt innerhalb der Nachbarschaften ist dabei ausschlaggebend für ihre Reputation innerhalb der Stadt. Diese war jedoch unabhängig von der sozialen, ethnischen oder religiösen Vielfalt innerhalb der Mahalle und steht damit im Gegensatz zu einem homogenen sozialen Stadtbild, wie es von einem politischen Islam verstanden wird. Ähnlich wie bei der osmanischen ‚Mahalle‘ hilft die Selbstorganisation und der Zusammenhalt der Gemeinschaft, in den istanbuler Gecekondu (informelle Siedlungen) und auch in organisierten und unorganisierten Nachbarschaften auf der ganzen Welt, dabei, mit Problemen die innerhalb der Nachbarschaft auftreten wie soziale Isolation oder Armut und mit Problemen, die von außerhalb herrühren - sei es von der Stadtregierung selbst (wie beispielsweise in Form von Zwangsumsiedlung oder Zwangsenteignung) oder aber wiederum durch informelle oder kriminelle Einflüsse, wie etwa Diebstahl oder Drogenhandel - mehr oder weniger fertig zu werden. Diese Probleme fallen in der Folge nicht oder nur selten auf die Stadt zurück. Dabei kann, so die These, von einer sozialen Nachhaltigkeit in der Stadtplanung gesprochen werden.

Diese kulturelle Veranlagung in Form von informellen Praktiken, die kulturell verankerte Privatisierung von öffentlichem Raum und die lokale Selbstorganisation dienen als Eckpfeiler für den folgenden Entwurf. Diese Punkte beschreiben für mich den ‚Genius Loci‘, innerhalb der heterogenen und komplexen Stadt Istanbul.

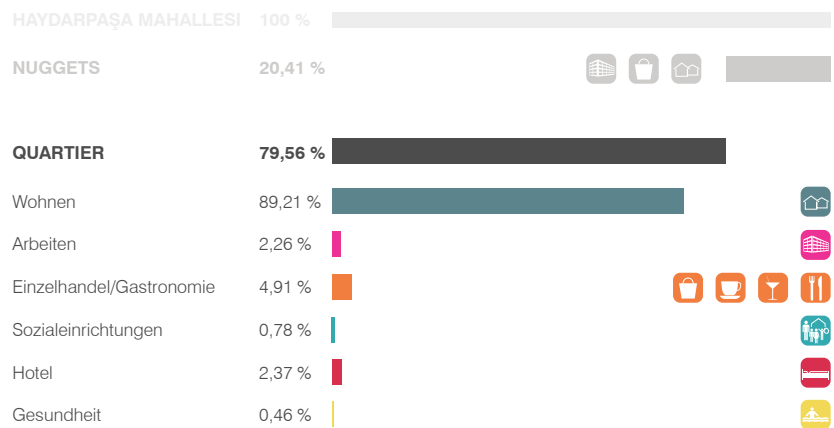
Die Architektur, so das Konzept, soll nun diese ‚Gewohnheiten‘ in der türkischen Gesellschaft aufnehmen und begünstigen und so zu einem Teilfragment innerhalb der Stadt werden. Sie soll im Idealfall bestehende Bürgerinitiativen berücksichtigen und in sich aufnehmen. Dabei soll sie keine utopischen Lösungsansätze in der Bekämpfung von Armut oder sozialer Ungleichheit, in Form von erzwungener sozialer Durchmischung, bieten, noch einen Touch von ‚Liebe deinen Nächsten‘ bekommen. Vielmehr spielt die sozialräumliche Integration innerhalb der fragmentierten Stadt und die Interaktion mit der bestehenden Umgebung eine Rolle und soll im Gegensatz zu zeitgenössischen Phänomenen wie Gated Communities oder Freizeit- und Konsumräumen stehen.



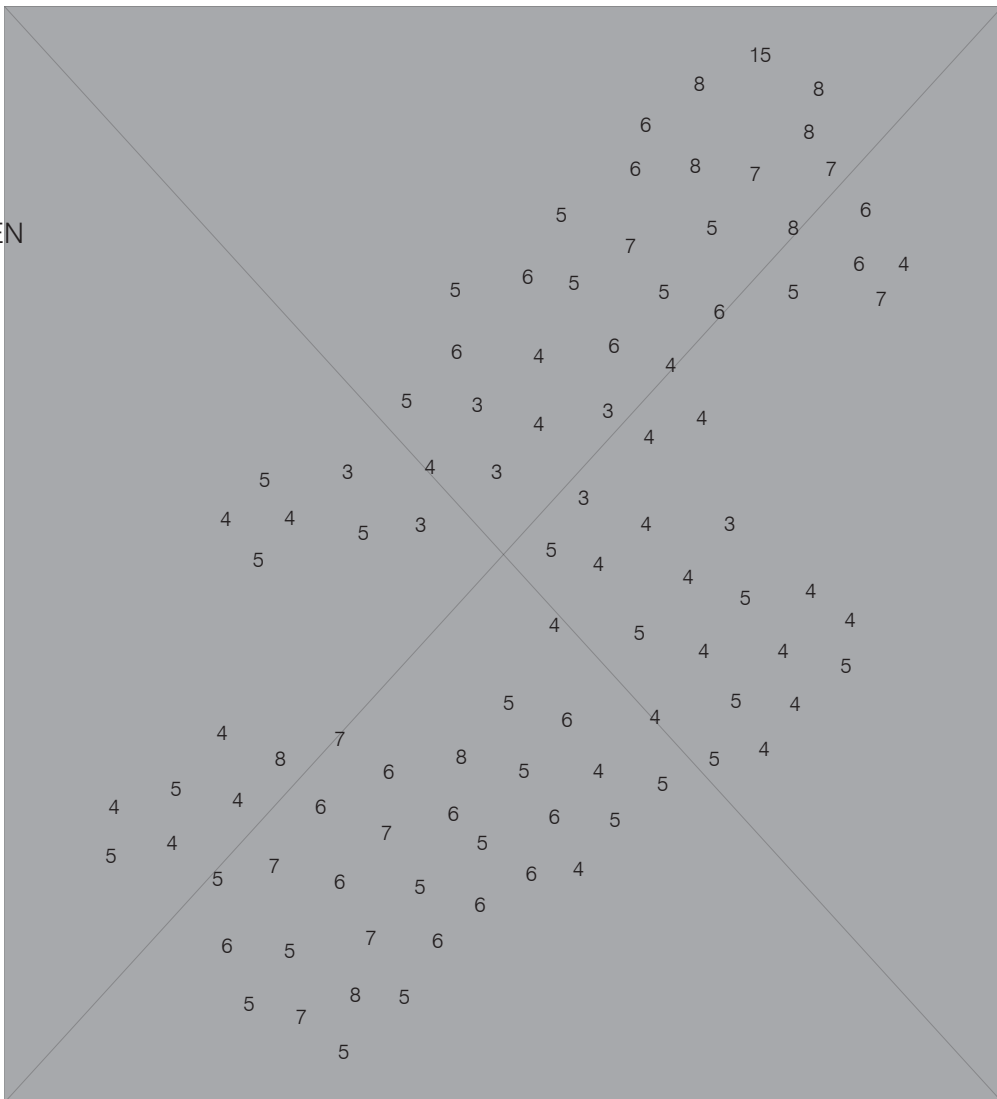
FLÄCHENAUFSCHLÜSSELUNG

BGF GESAMT	490.361 m ²
GESAMTFLÄCHE BEBAUUNGSZONE	238.854 m ²
EG BEBAUT	29.836 m ² (12,5% der Bebauungszone)
ÖFFENTLICHER RAUM QUARTIER	181.688 m ² (76 % der Bebauungszone)
DICHTE	2,05
ÜBERBAUTE FLÄCHE	65.675 m ² (27,5 %)
PERSONEN / HA	250 Personen / ha
WOHNEINHEITEN	2125
WE / HA	100 WE / ha
PARKPLÄTZE	0,7 / WE

NUTZUNGSMIX



GESCHOSSHÖHEN
M 1:5000



GESCHOSSÜBERSICHT

M 1:7500

ERDGESCHOSS + MEZZANIN
Gesamt: 43.217 m²

1. OBERGESCHOSS
Gesamt: 79.150 m²

5. OBERGESCHOSS
Gesamt: 54.271 m²

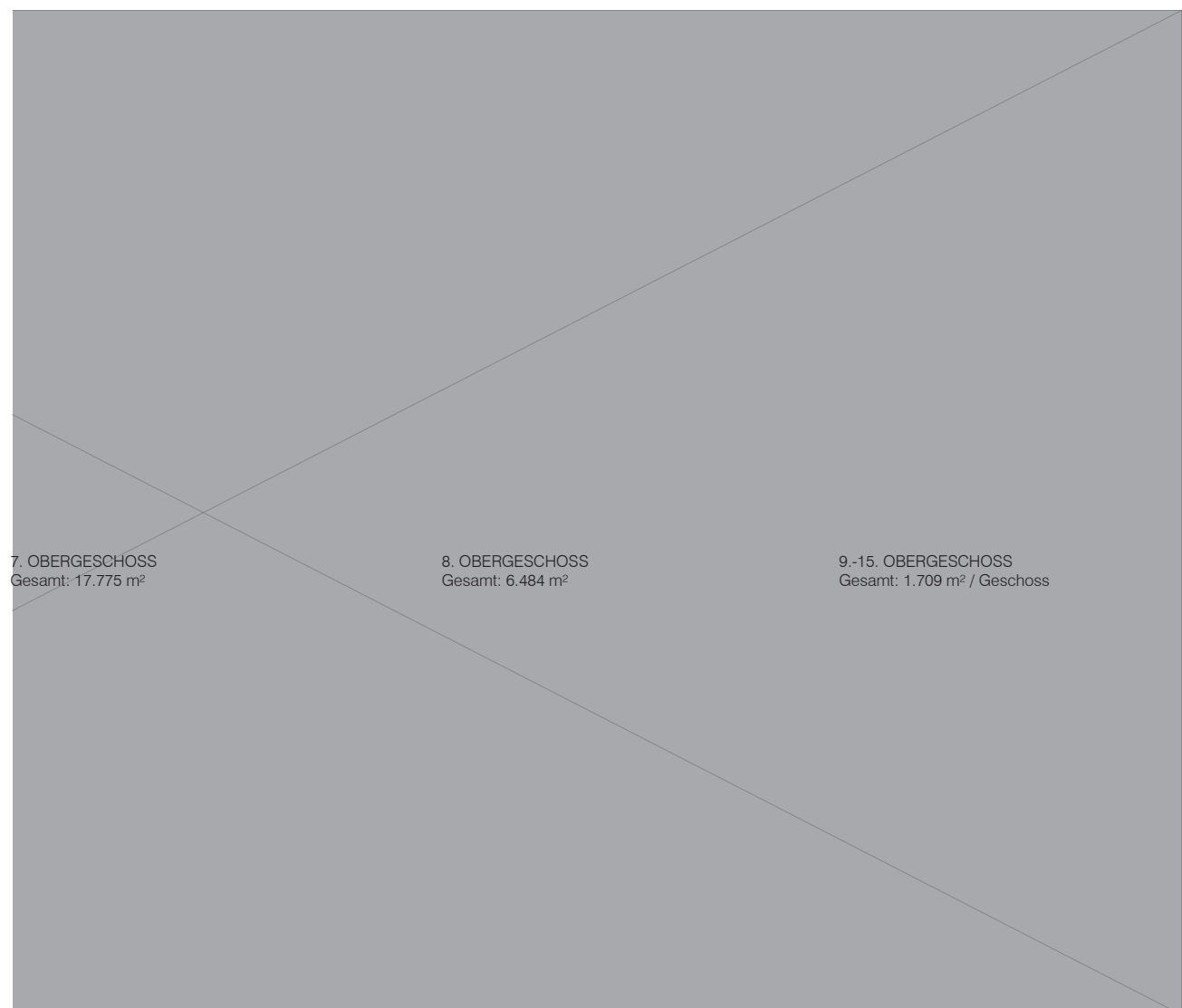
6. OBERGESCHOSS
Gesamt: 35.495 m²



2. OBERGESCHOSS
Gesamt: 78.877 m²

3. OBERGESCHOSS
Gesamt: 78.877 m²

4. OBERGESCHOSS
Gesamt: 74.343 m²



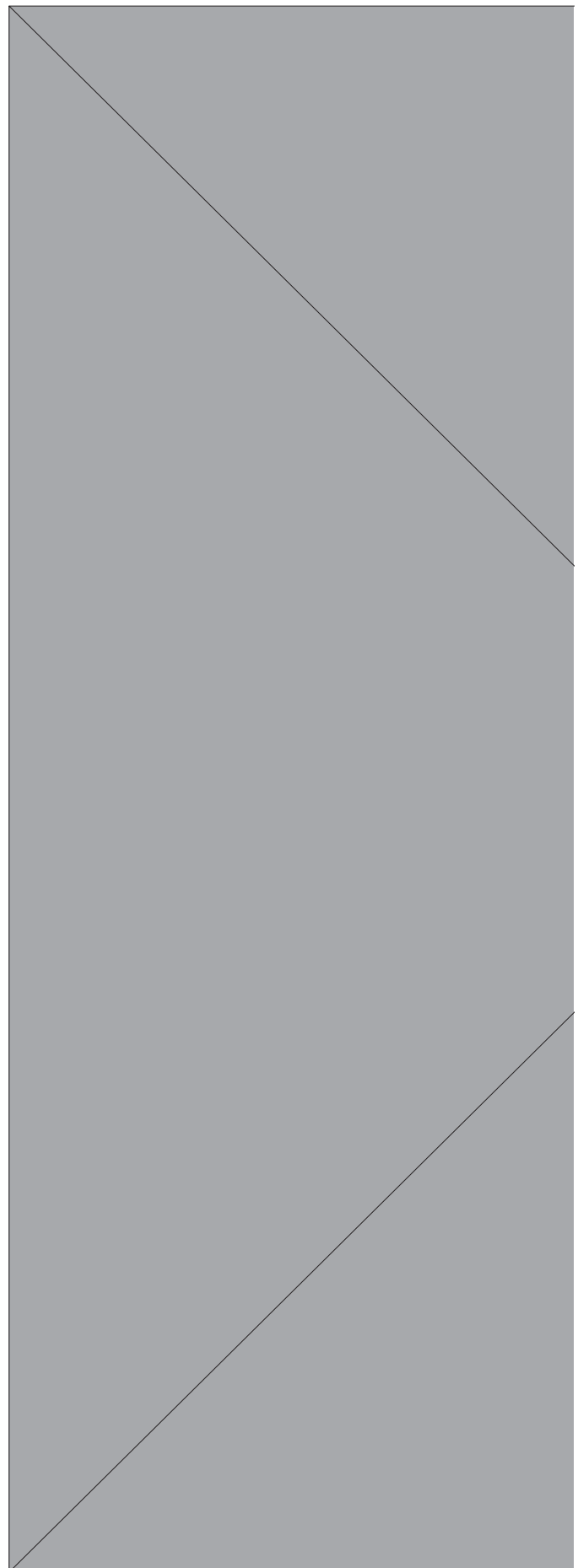
ERDGESCHOSS GRUNDRISS

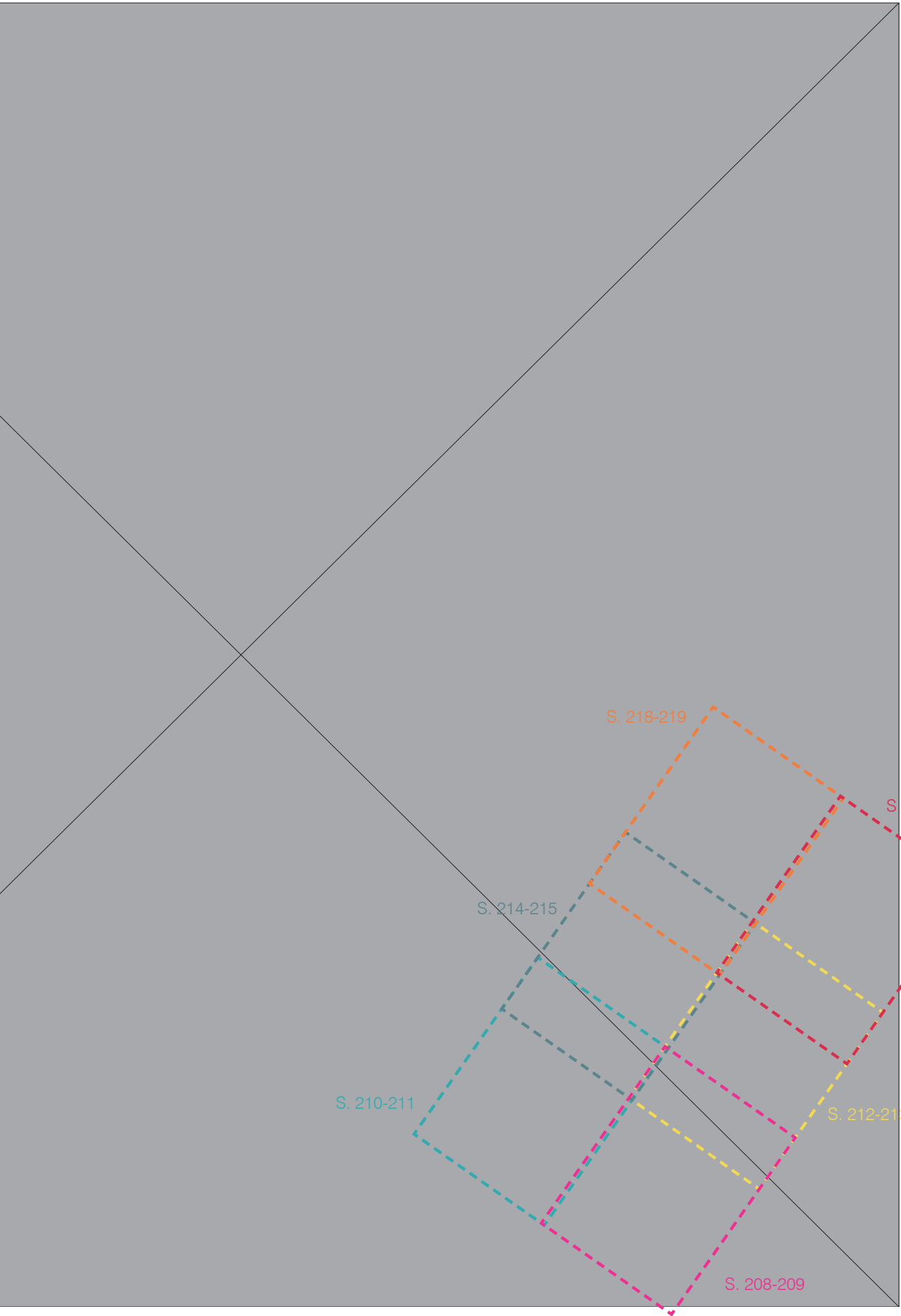
M 1:750

- 1 Kindergarten
 - 1.1 Gruppenraum / Ruheraum (Mezzanin)
 - 1.2 Bewegungsräume
 - 1.3 Küche / Verwaltung
- 2 Einzelhandel / Café / Bar / Gastronomie
- 3 Supermarkt
 - 3.1 Personal / Lager / Anlieferung
 - 3.2 Zugang Tiefgarage
- 4 Gewerbe (EG) und Wohnen (Mezzanin)
- 5 Hotel
 - 5.1 Lobby / Bar - Backbackers
 - 5.2 Lobby - Stadthotel
 - 5.3 Bar / Restaurant (Mezzanin) - Stadthotel
 - 5.4 Gemeinsamer Servicebereich
 - 5.5 Gemeinsamer Verwaltungsbereich
 - 5.6 Seminarräume
 - 5.7 Zimmer Stadthotel (OG)
 - 5.8 Zimmer Backbackers (OG)
 - 5.9 Apartements (Backbackers) (OG)
- 6 Hamam (Türkisches Bad)
 - 6.1 Zugang, Lobby
 - 6.2 Einzeltherapieräume
 - 6.3 Wäschelager
 - 6.4 Personal-, Büroräume
 - 6.5 Technikraum
 - 6.6 Hamam- Bar
 - 6.7 Zugang Frauen
 - 6.8 Zugang Männer
- 7 Studenten Wohnheim
 - 7.1 Heimbar
 - 7.2 Bibliothek / Lernraum
 - 7.3 Gemeinschaftsküche
 - 7.4 Wellness-, Fitnessbereich
 - 7.5 Wohngemeinschaften (OG)
- 8 Büro (Plan Libre)

Zugänge:

-  Büro
-  Wohnen allgemein
-  Studentenwohnheim
-  Hamam
-  Kindergarten
-  Supermarkt
-  Hotel

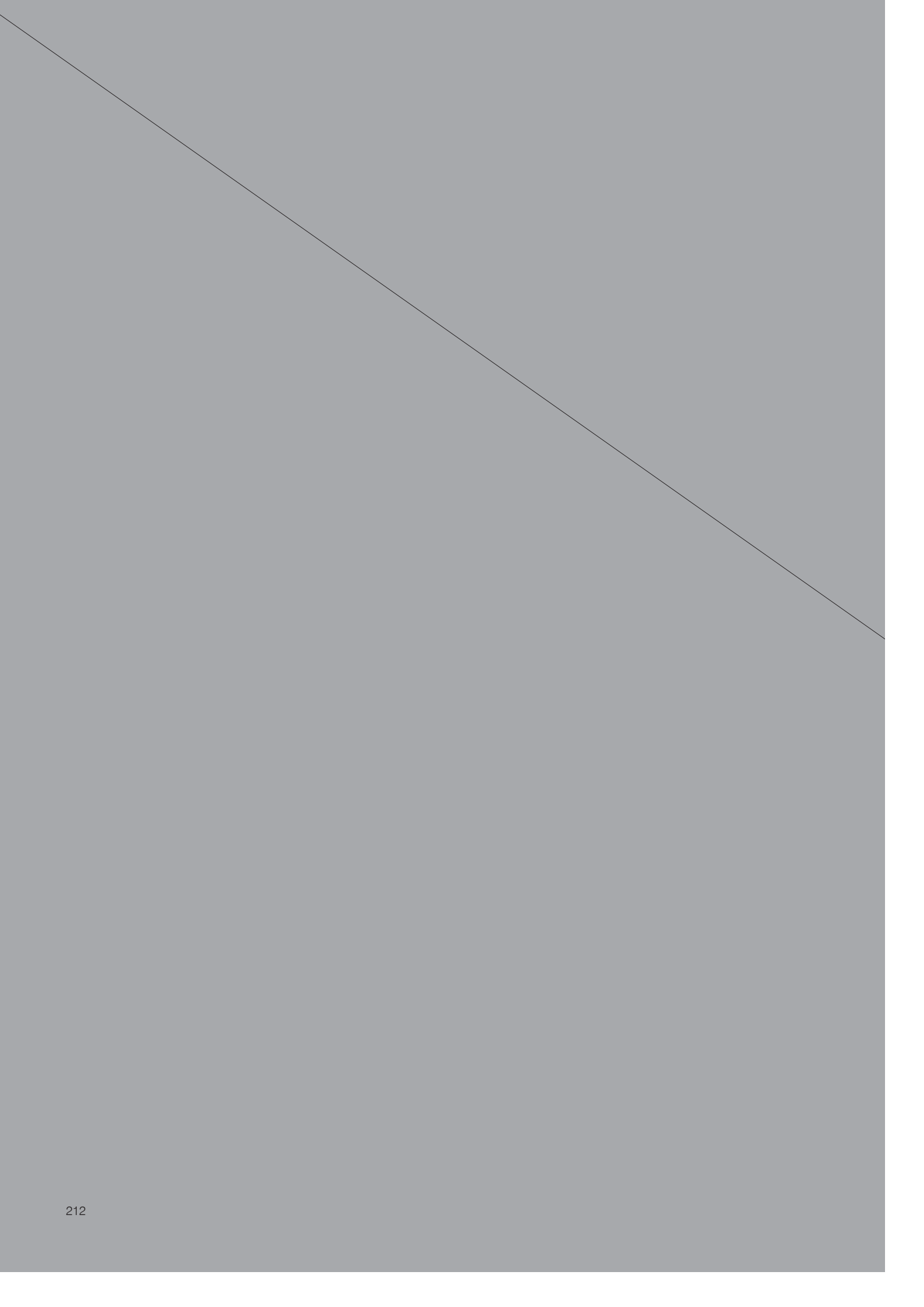




S. 210-211

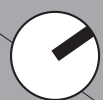
S. 212-213





S. 214-215 →

S. 208-209 ↓



S. 208-209 ←
S. 214-215 →



S. 218-219

S. 216-217

S. 210-211



S. 212-213

1. OBERGESCHOSS

S. 218-219 →

S. 212-213 ↓

S. 212-213

S. 218-219





S. 214-215

S. 216-217



Wohnungstypologien

Während sich im Erdgeschoß vorwiegend Handel und Gastronomie abspielt, wird ab dem 1. Obergeschoß vorwiegend Wohnnutzung untergebracht. Dieser Geschosssprung führt damit eine zusätzliche hierarchisierung ein. Das Wohnen wird hier physisch vom öffentlichen und halböffentlichen Parkniveau abgehoben. Die Blickbeziehung bleibt allerdings bestehen. Je nach Erschließungstypologie ist dieser Bezug zum öffentlichen raum stärker oder schwächer.

Im ersten Obergeschoss gesellen sich zusätzlich zu den Wohnungstypologien auch Bürogrundrisse hinzu. Nach dem Plan Liebre prinzip sind diese flexibel einrichtbar und unterteilbar. So sind neben Großraumbürovarianten auch Arztpraxen, Fitnesscenter oder Bürogemeinschaften möglich. Eine Vertikale Ausdehnung in die darüberliegenden Geschoße ist zwar grundsätzlich möglich, würde jedoch auf kosten von Wohnraum gehen und ist daher nicht erstrebenswert.

Horizontal wird vorzugsweise über Spänner erschlossen, aber auch über Laubengänge in den Randzonen. Duplexwohnungen werden über Mittelgang erschlossen. Vertikal ist Büro und Wohnerschließung getrennt. Während die Büros aus den kleinen fünfeckigen Höfen heraus erschlossen werden,

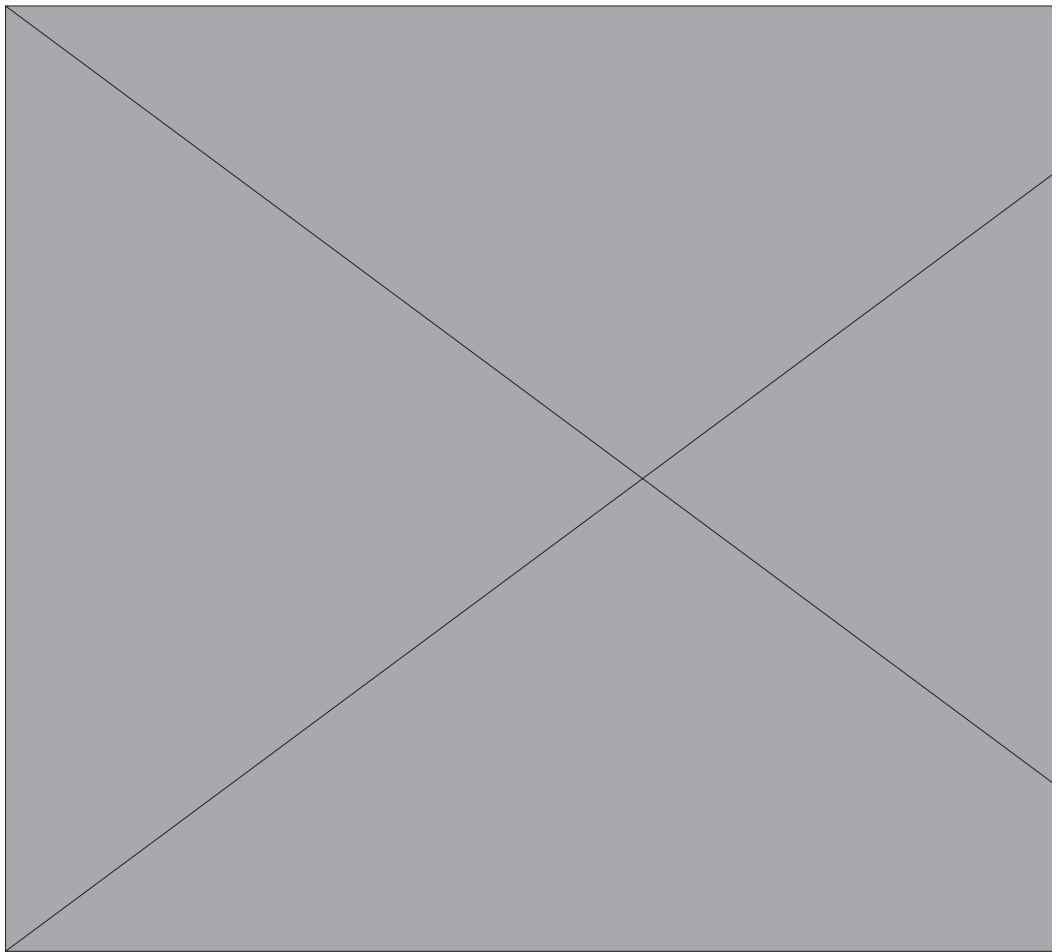
werden die Wohnungen vorzugsweise aus den Kreuzgangähnlichen Hofsituationen heraus erschlossen.

Die Grundrisse orientieren sich nach Himmelsrichtungen. Ausnahmen bilden die Randzonen. Die Laubengänge in den Randzonen orientieren sich stets hofseitig.

Die Grundrisse selbst unterscheiden sich durch ihre Anzahl der Aussenflächen, Größe und Erschließungsform. Mit wenigen Ausnahmen wird kulturell bedingt auf Zonierung innerhalb der Wohnung wert gelegt. Dabei ist die Trennung zwischen Individualräumen und Wohn- bzw. Representationsräumen wichtig. Je nach Wohnungsgröße wird der Eingangsbereich repräsentativ gestaltet und die Küche wenn möglich separat begehbar gemacht.

Dennoch fließen hier für mich persönlich relevante Grundrissliche Entscheidungen ein. Die da wären: Teilbare Wohneinheiten, Blickbeziehungen zwischen den unterschiedlichen Intimitätszonen (innerhalb und außerhalb der Wohnung) Generationen durchmisches Wohnen (z.B. Studentenwohnheim oder gemischte Wohngemeinschaften.)

ANORDNUNG WOHNUNGSTYPEN IM OG
M 1:5000

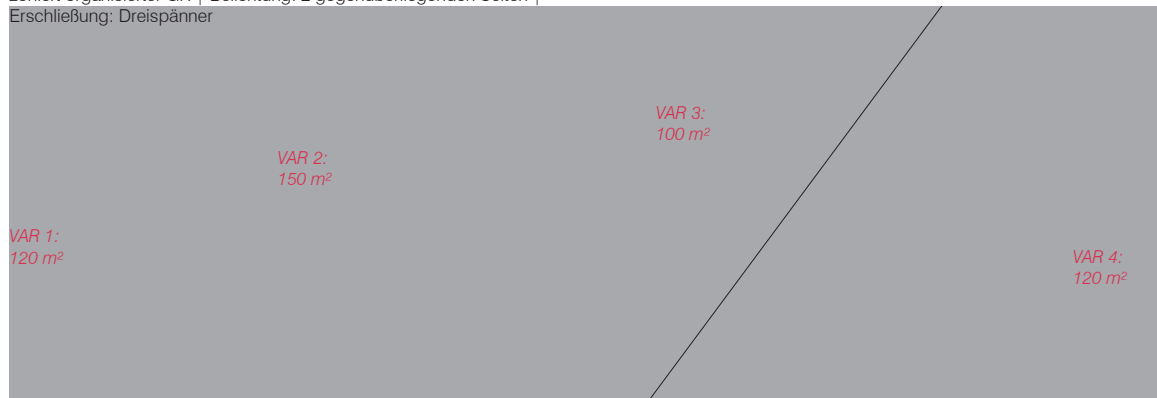


WOHNUNGSTYPEN

M 1:750

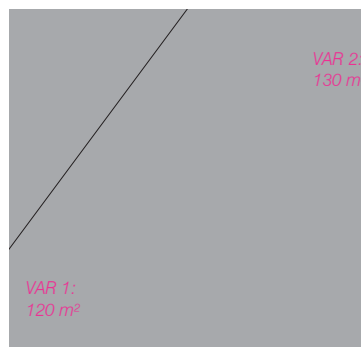
TYP 1:

zoniert organisierter GR | Belichtung: 2 gegenüberliegenden Seiten |
Erschließung: Dreispänner



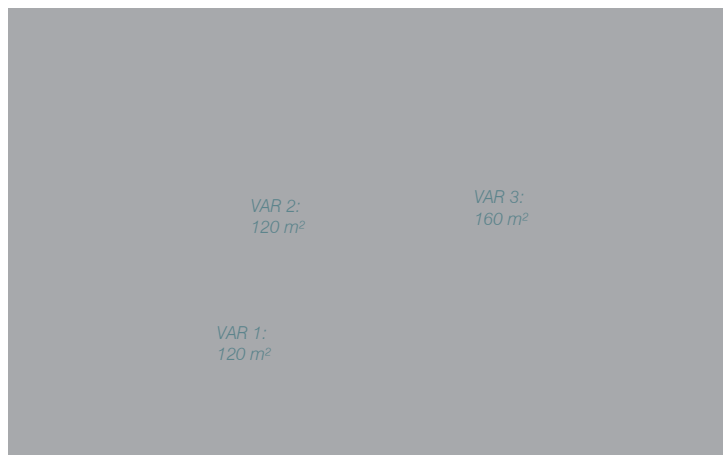
TYP 2:

zoniert organisierter GR | Belichtung: zweiseitig |
Erschließung: Dreispänner



TYP 3:

zoniert organisierter GR | Belichtung: zweiseitig |
Erschließung: Laubengang



TYP 4:

zentral organisierter GR | Belichtung: ein- bzw. zweiseitig |
Erschließung: Dreispänner



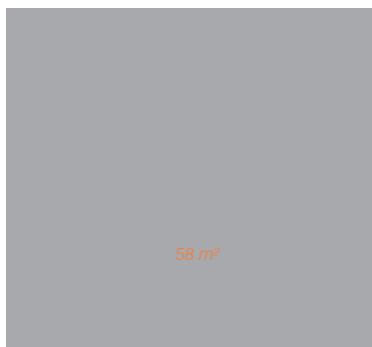
TYP 5:

Duplex-GR | Belichtung: 2 gegenüberliegenden Seiten |
Erschließung: Innengang



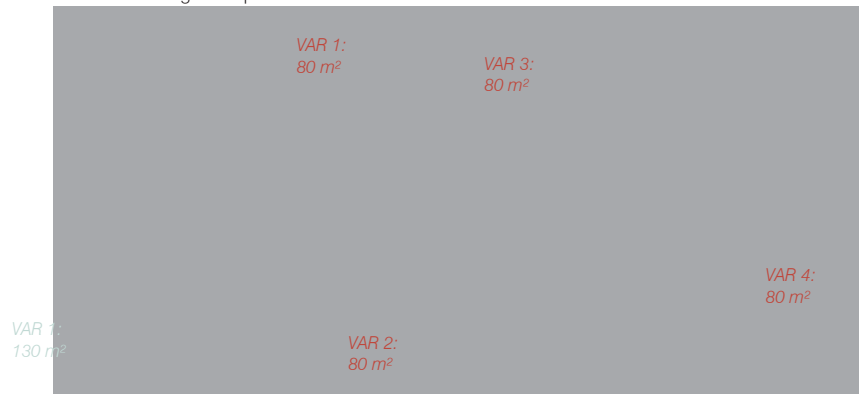
TYP 6:

peripher organisierte Kleinwohnung |
Belichtung: einseitig |
Erschließung: Dreispänner



TYP 7:

linear organisierte Atriumwohnung | Belichtung: zweiseitig (und über Atrium) |
Erschließung: Fünftspänner über Atrium



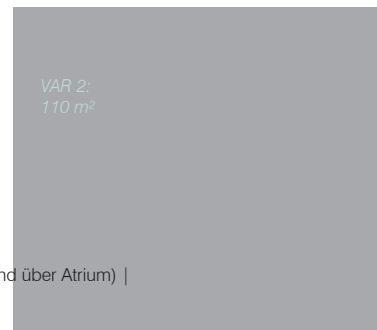
TYP 8:

linear organisierter GR (Wohngemeinschaft) |
Belichtung: 2 gegenüberliegenden Seiten |
Erschließung: Fünftspänner über Atrium



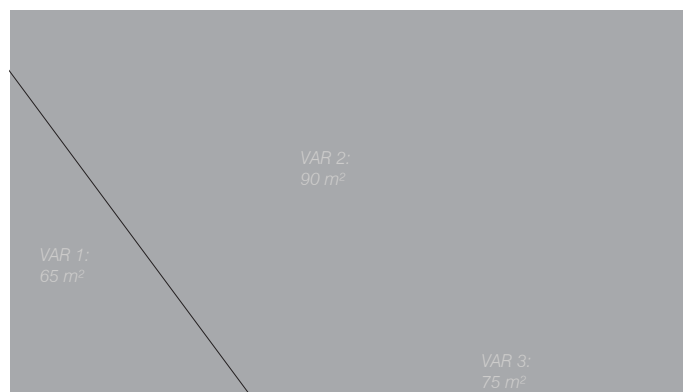
TYP 9:

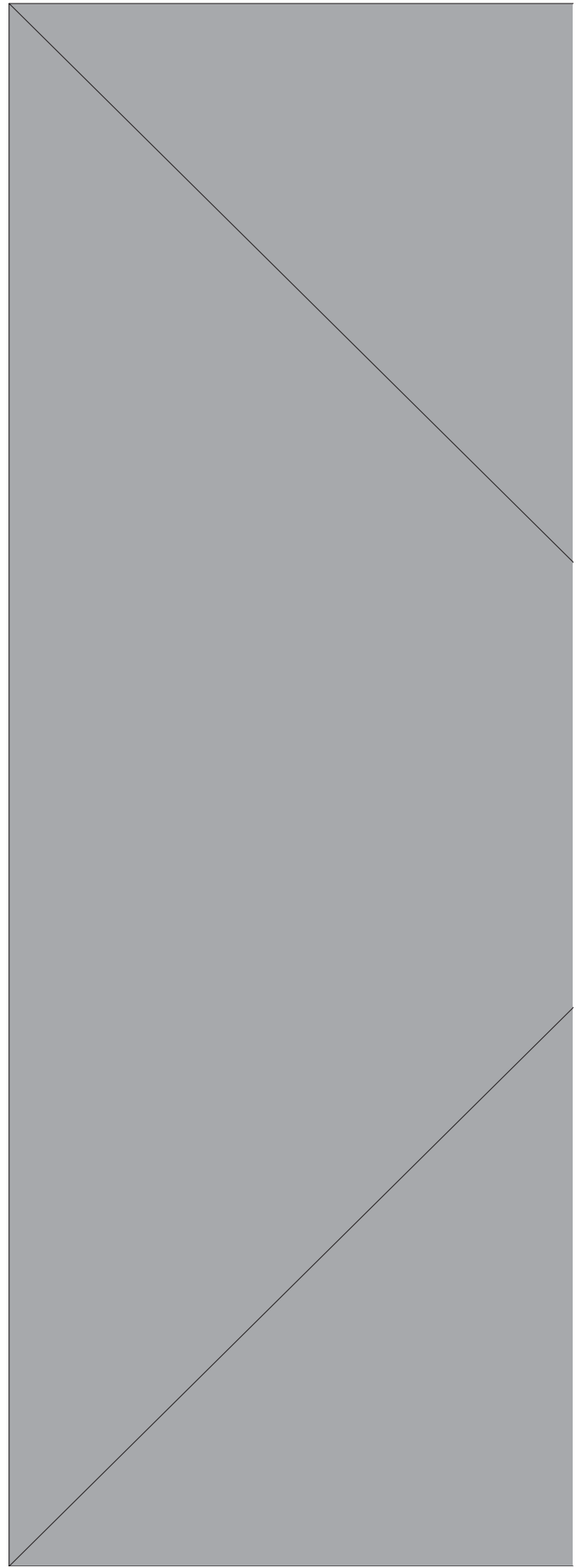
linear organisierter GR | Belichtung: zweiseitig (und über Atrium) |
Erschließung: Fünftspänner über Atrium



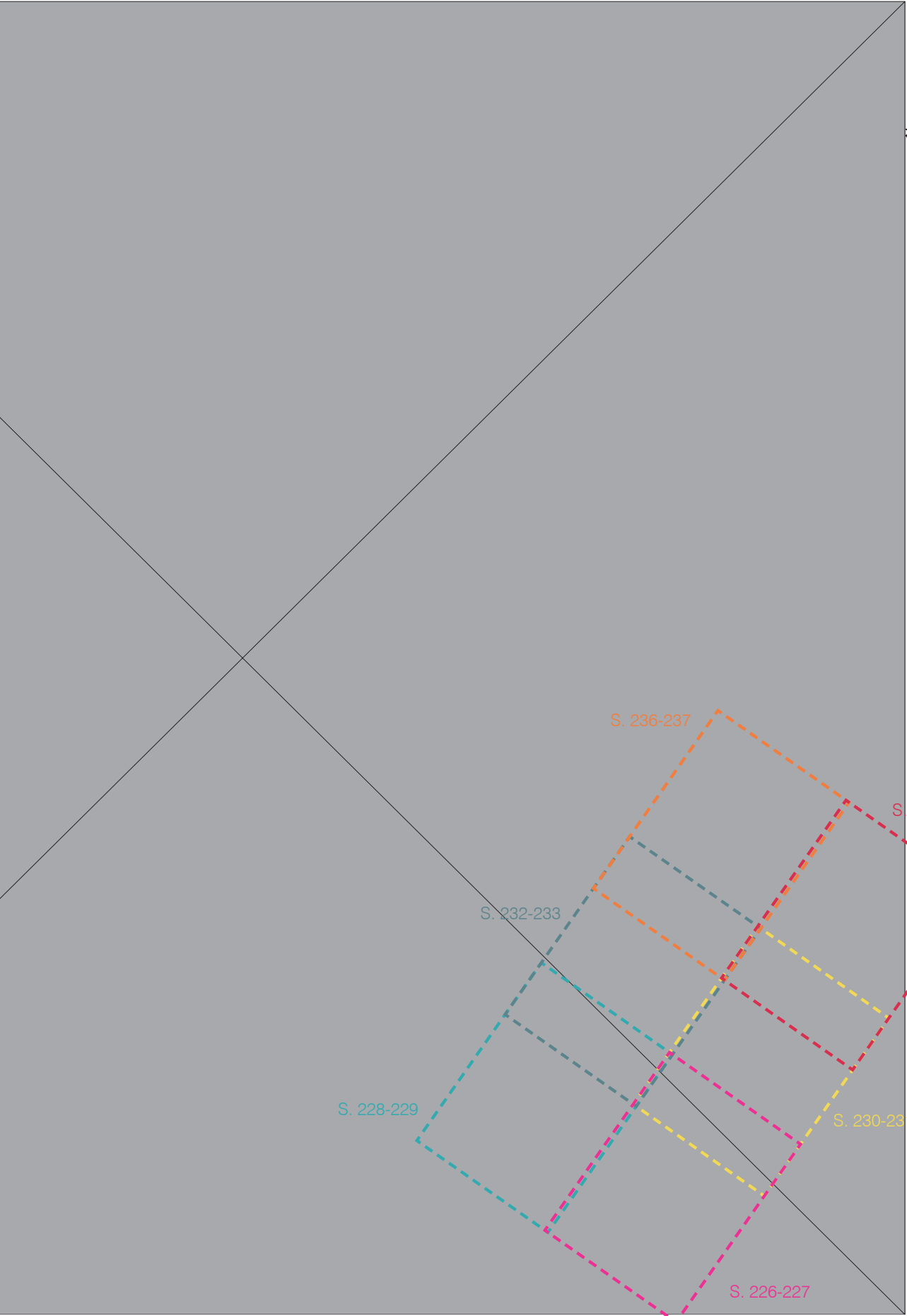
TYP 10:

linear organisierter GR | Belichtung: einseitig (und über Laubengang) |
Erschließung: Laubengang





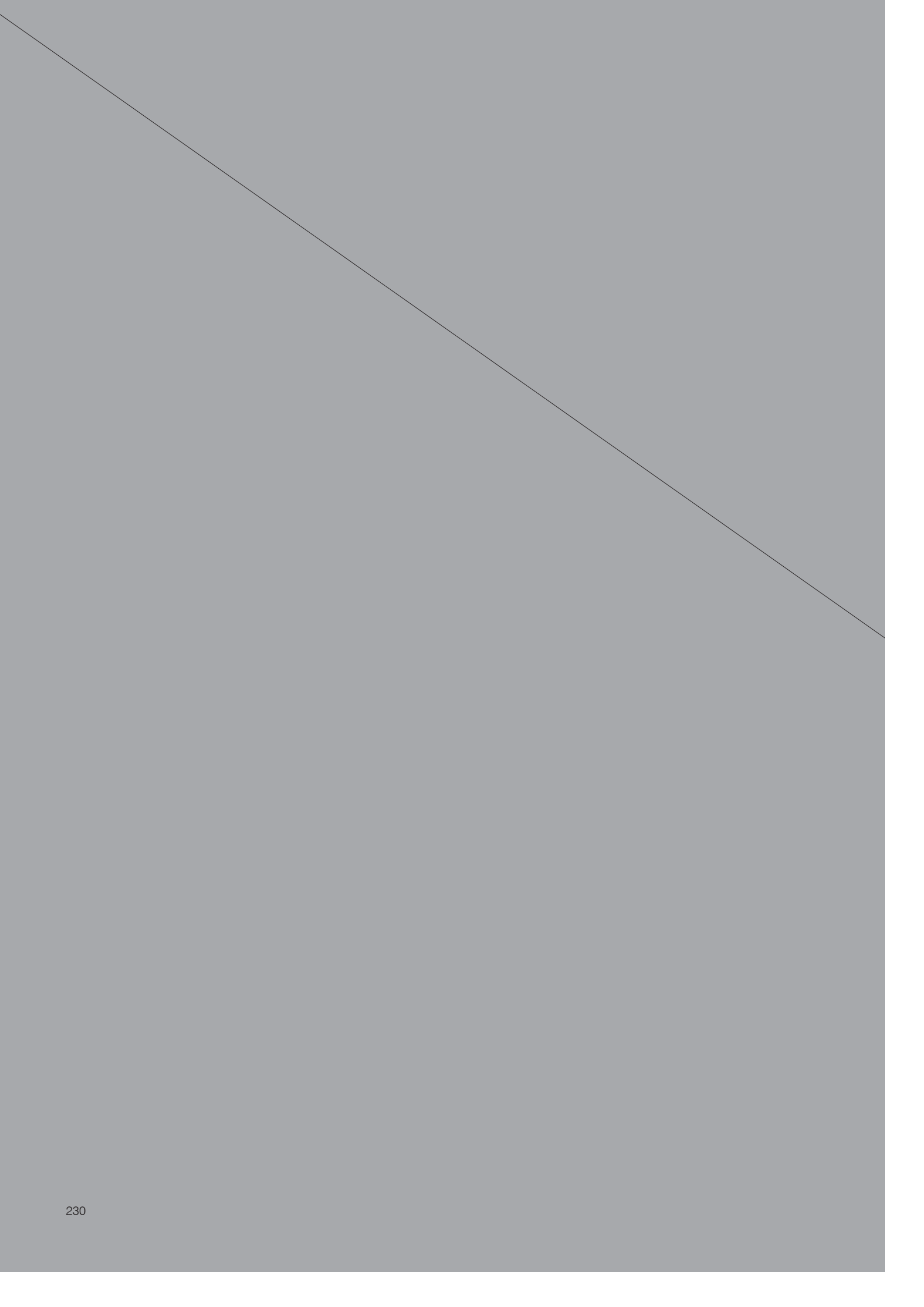
RUNDRISS
(1. OG)
M 1:750

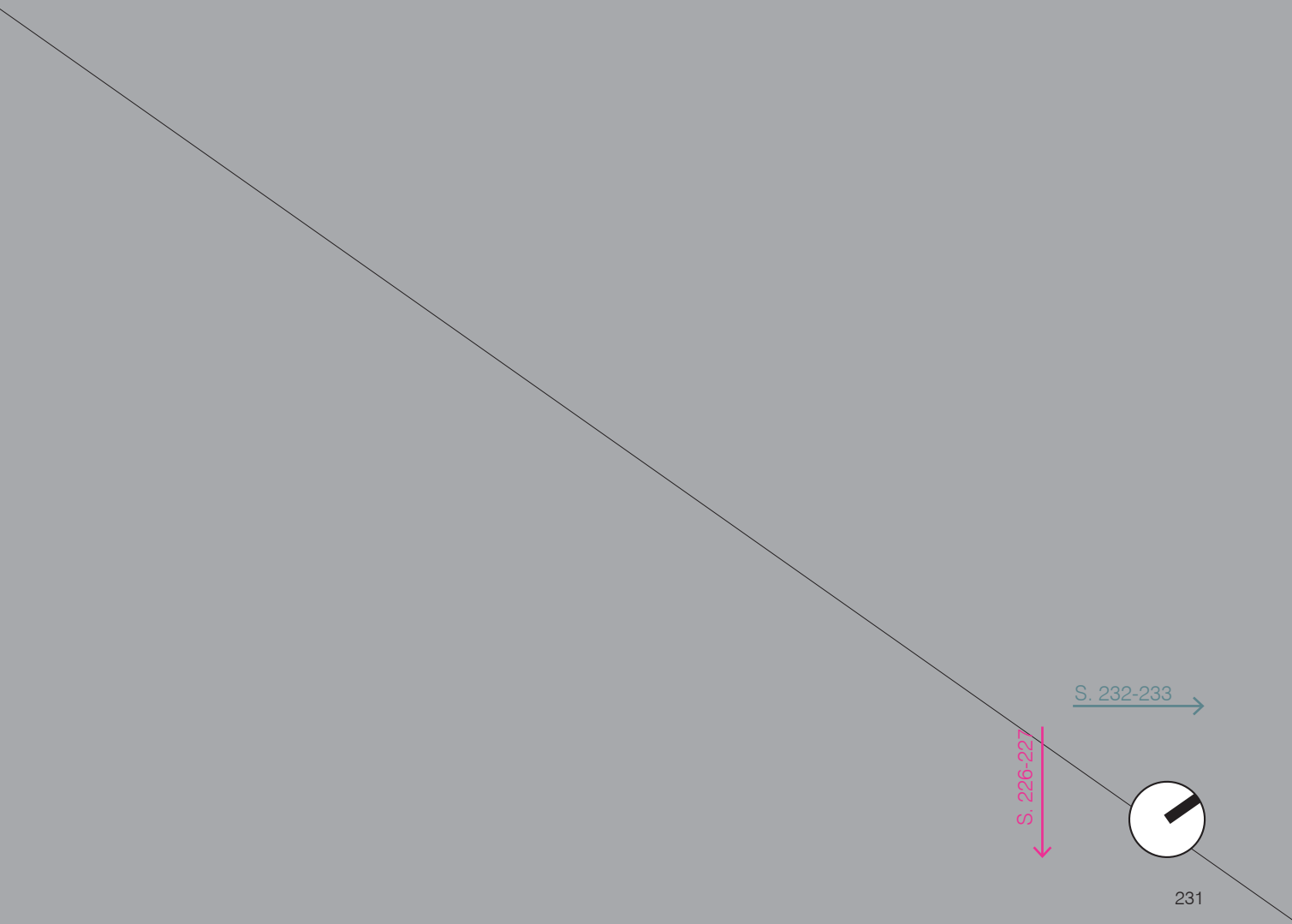


S. 228-229

S. 230-231







S. 232-233 →

S. 226-227 ↓



S. 226-227 ←
S. 232-233 →



S. 232-233

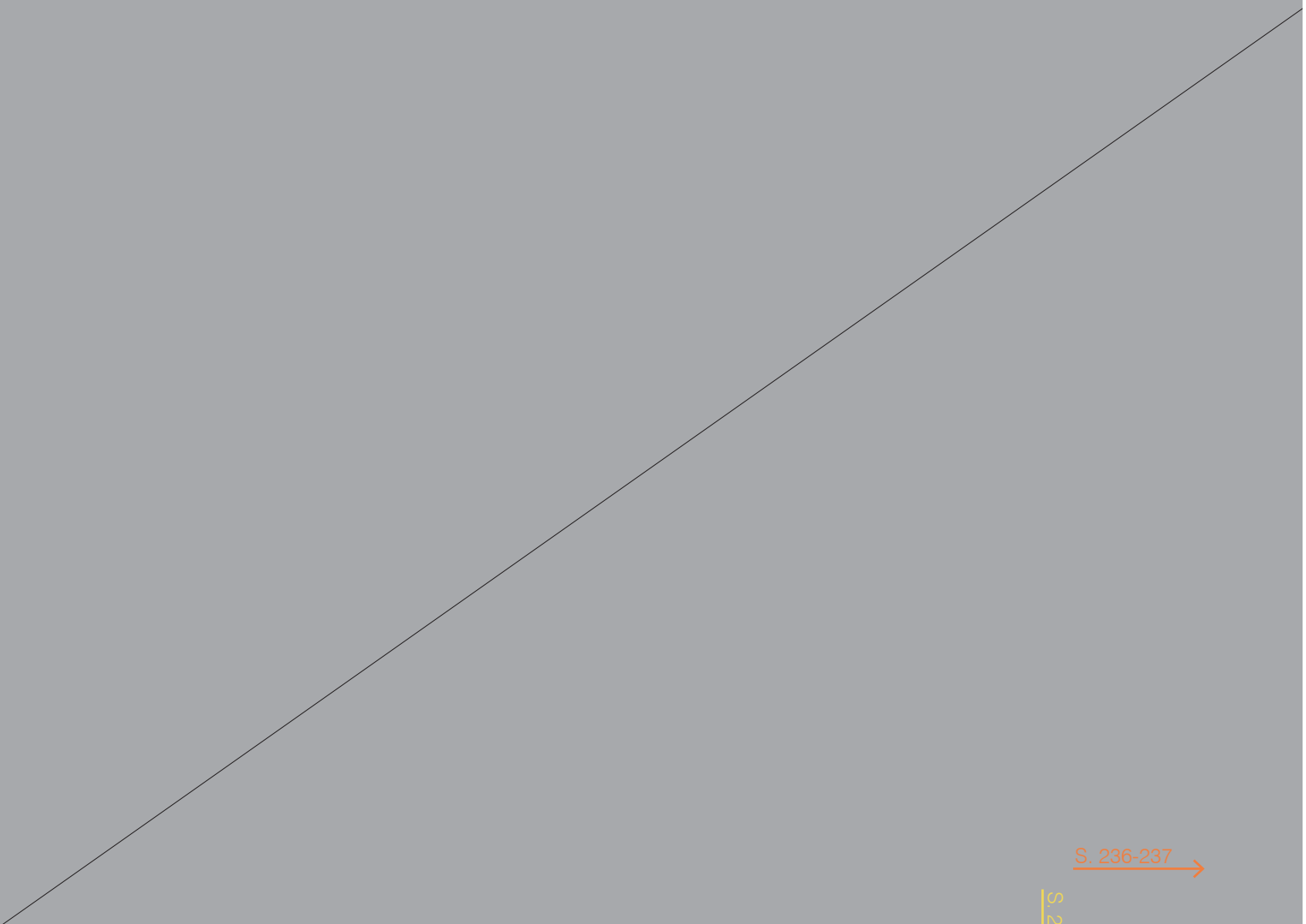
S. 236-237

S. 234-235

S. 228-229



S. 230-231

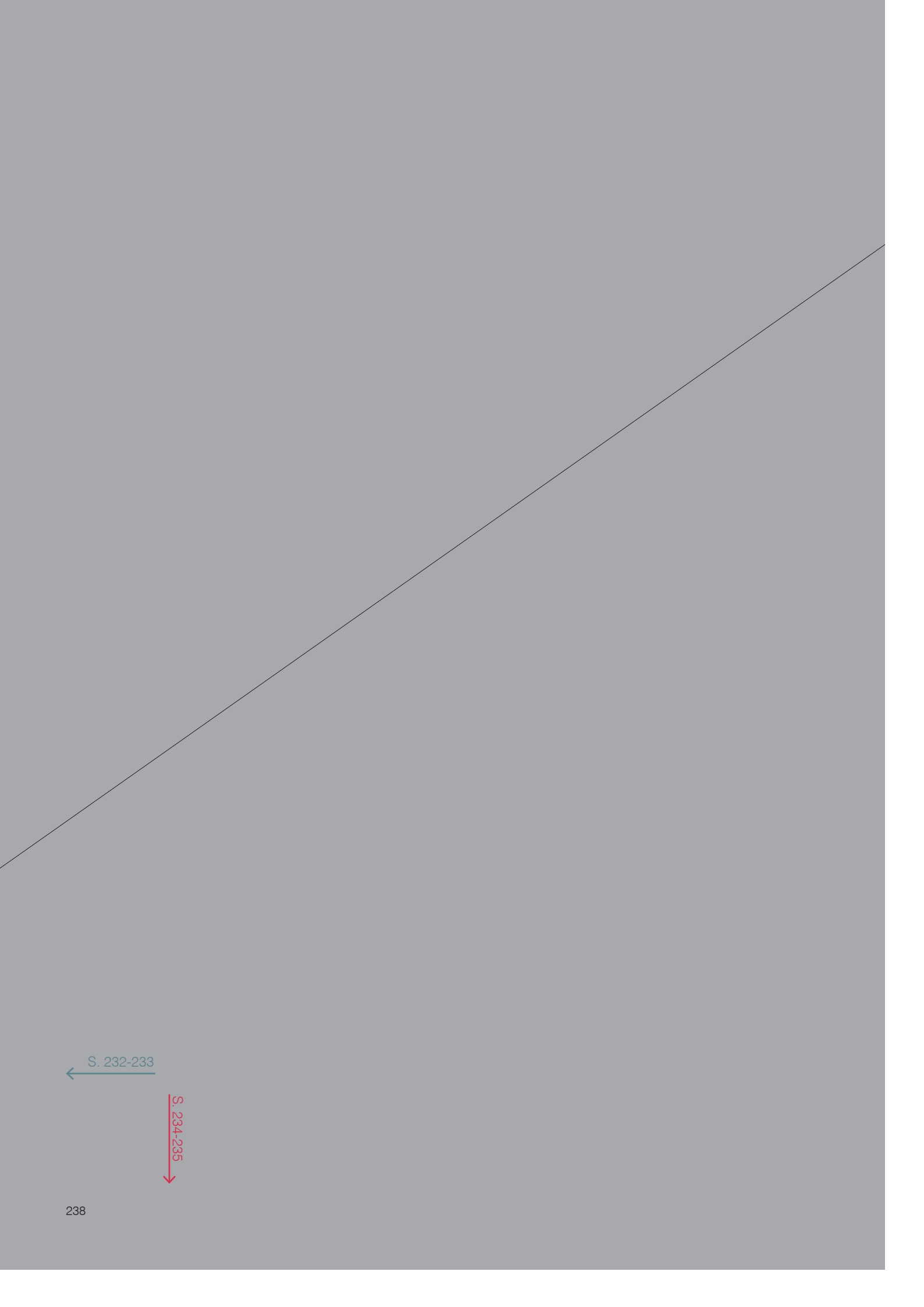


S. 236-237 →

S. 230-231 ↓

S. 230-231 ←
S. 236-237 →

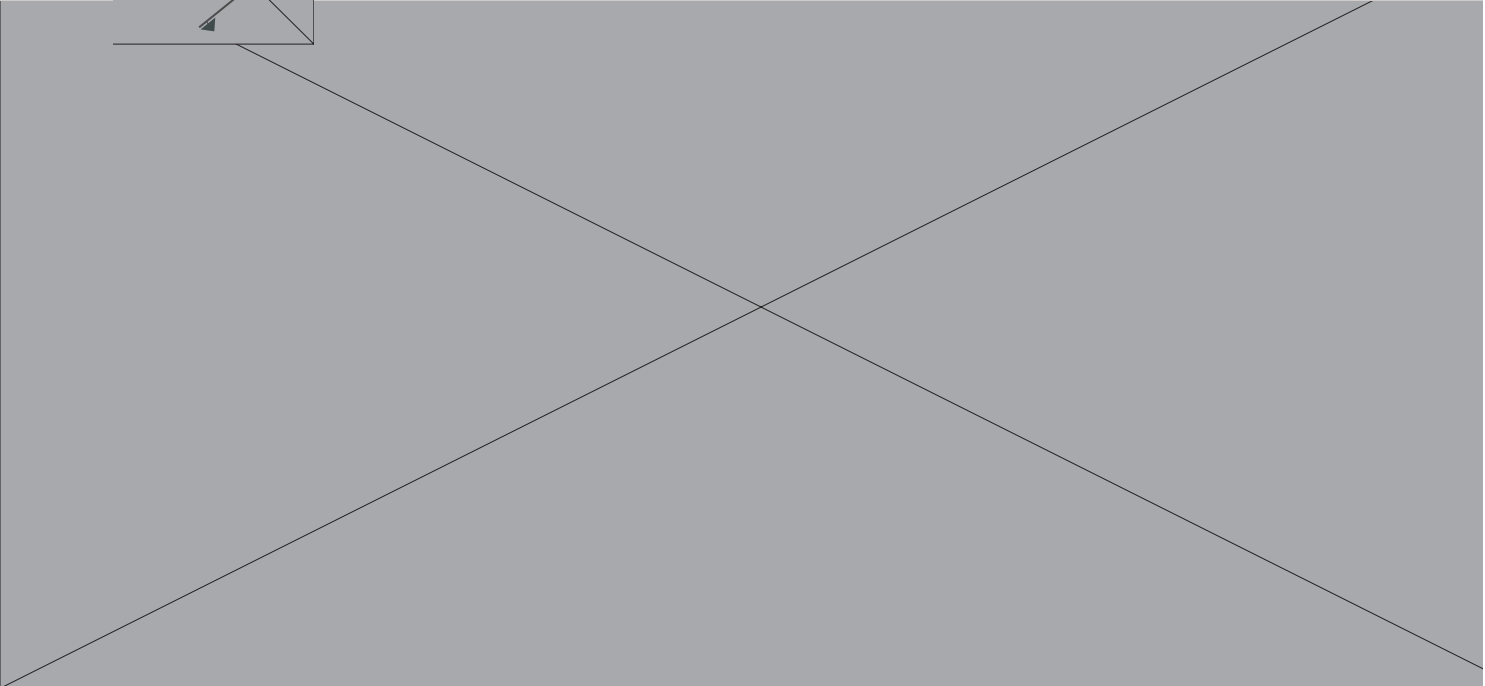
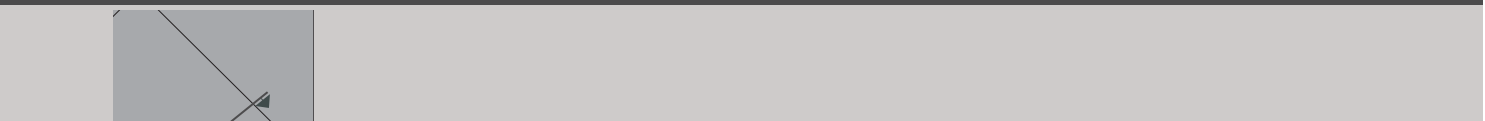
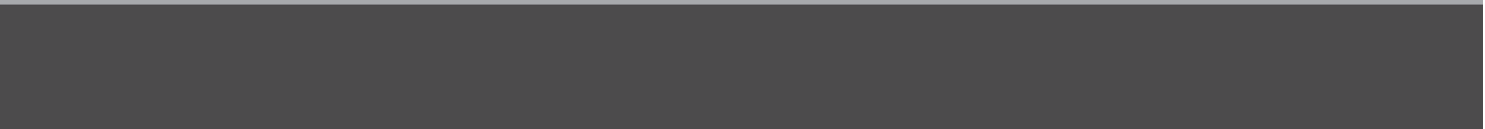
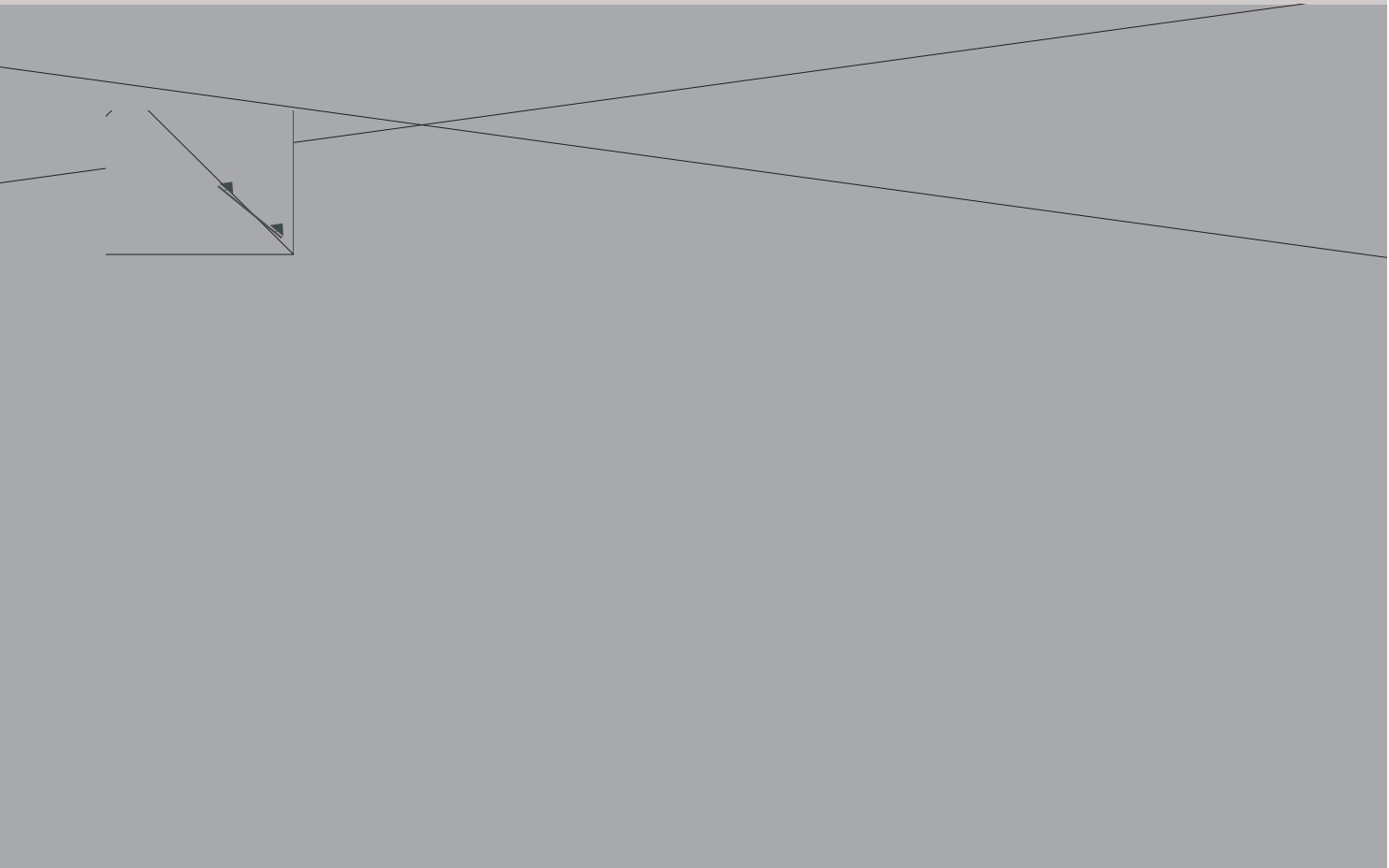




S. 232-233

S. 234-235





LÄNGSSCHNITT DURCH UNTERSCHIEDLICHE HOFFORMEN
M 1:750



WOHNUNGSTYP 9 (VAR1) | WOHNUNGSTYP 7 (VAR1)
M 1:100



Jede Wohnung hat einen offenen Vorbereich. Die Gangzone kann somit angeeignet werden. Das Atrium ist nach unten bis auf das Parkniveau offen. Dies ermöglicht Blickbeziehungen, zusätzlich wird durch den Kamineffekt eine verbesserte Querlüftung der Wohnungen erzielt.

Die drei Beispielwohnungen zeigen eine klare Zonierung der Individual- und Repräsentativräume. Ausblicke auf die Erschließungsbereiche von Küche oder Arbeitsräumen heben das Atrium aus der reinen funktionalen Ebene der Erschließung heraus. Es wird dadurch Teil der Wohnung.



WOHNUNGSTYP 3 (VAR3)
EINGANGSGESCHOSS
M 1:100



OBERGESCHOSS
M 1:100





FASSADENSCHNITT
WOHNUNGSTYP 3 (VAR2)
M 1: 100

Im Fassadenschnitt wird die hierarchie Zwischen öffentlich und privat deutlich. Vom Platzniveau über den Laubengang bis in die Individualräume schichten sich unterschiedliche Formen von Intimität. Unterschiedliche Blickbeziehungen werden hierbei unterstützt.

Quellen- verzeichnis

Anhang

Anhang 1: LEGENDE SYMBOLE

	Passagierhafen		Industrie		Wassersport		Wasserzugang
	Fähranleger		Industriezone		Hartplatz		Beleuchtung
	Autofähranleger		Containerhafen		Rasensport		Alles ist möglich!
	Flughafen		Buisnessdistrict		Raumaneignung		Viehhaltungsverbot
	Bahnhof		Krankenhaus		Spielplatz		Industrieabzug
	U-Bahn		Moschee		Temporäre Nutzung		Bergwerk
	Individualverkehr		Kultureinrichtung		Fischen		Keine Arbeit
	Busbahnhof		Friedhof		Schwimmen		Sperrstunde 17:00
	Tram-Haltestelle		Wohnnutzung		Freizeit Aufenthalt		PKK Rebellen PK K
	Radweg		Büronutzung		Naturraum		Zerstörter Wohnraum
	Fußweg		Parken		Marina		Rechtliche Einschränkungen
	Bibliothek		Einzelhandel		Bootsanleger		Hotel
	Universität		Café		Promenade		Gesundheit
	Schule		Bar		Wasserfläche		
	Kindergarten		Restaurant				
			Veranstaltungen				

Anhang 2: MASTERPLAN ISTANBUL

Stand 3.5.2012

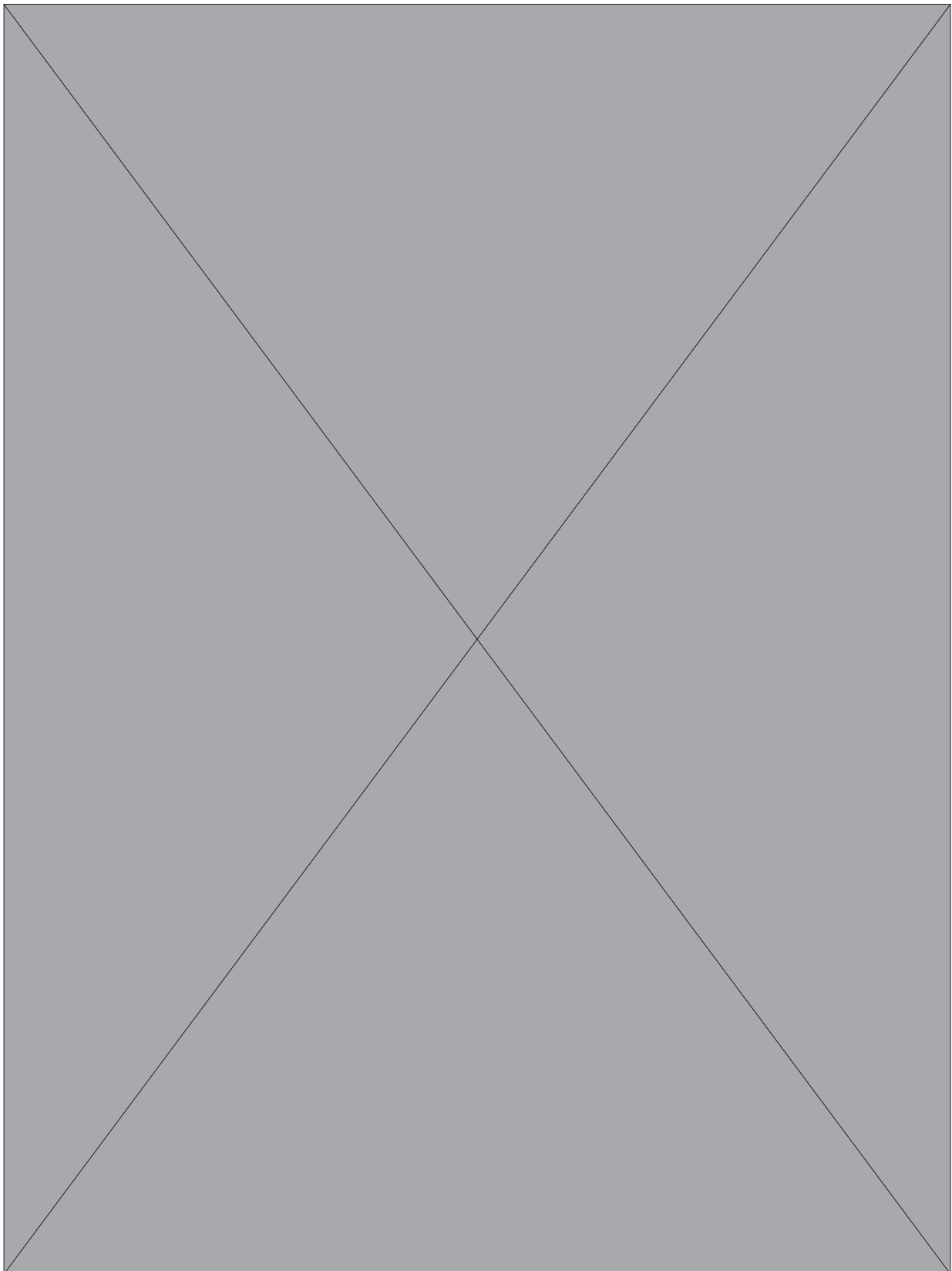
Quelle: <http://sehirrehberi.ibb.gov.tr>





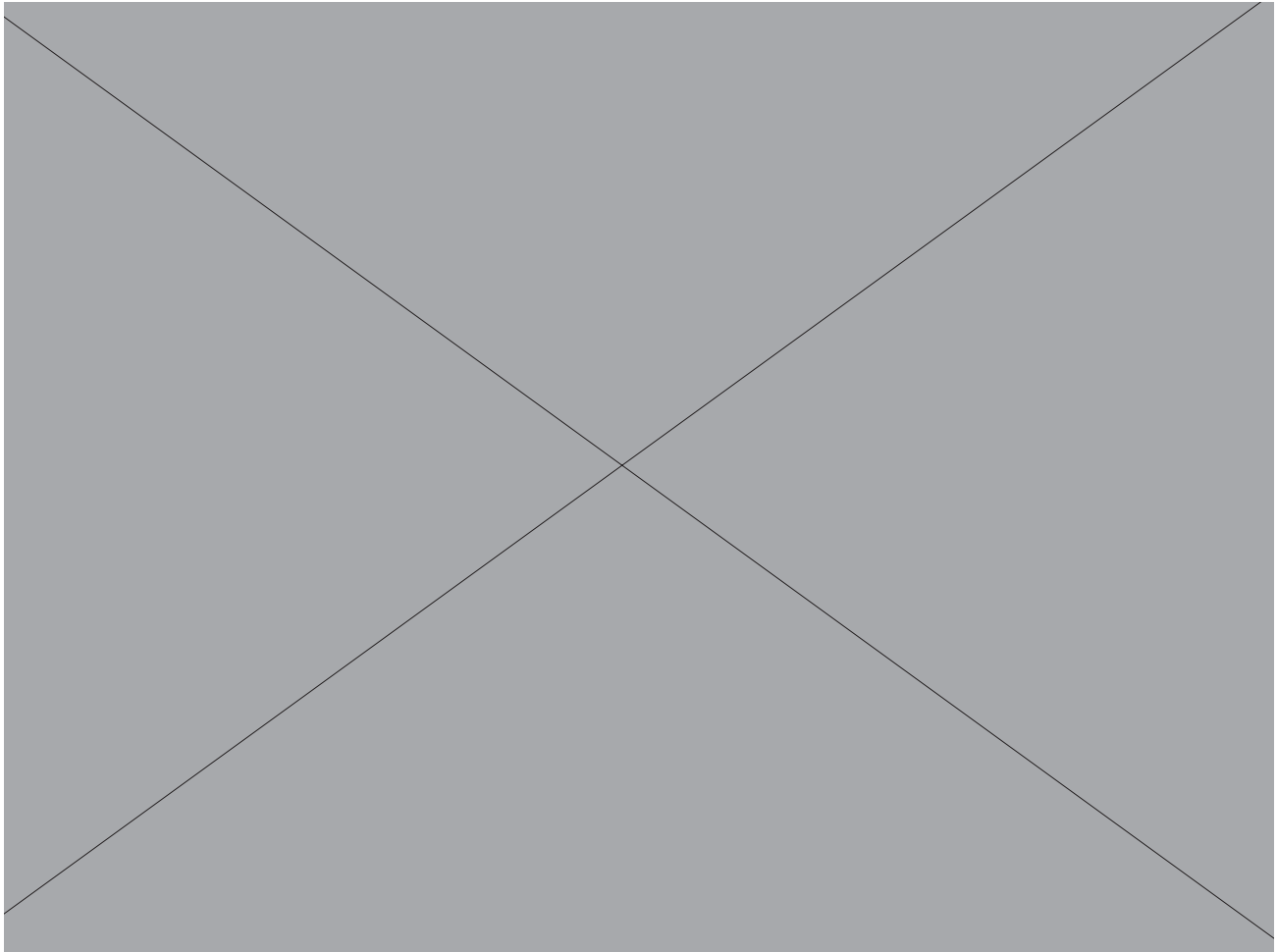
Anhang 3: MARMARY PROJECT

Informationsbroschüre des U-Bahn Bau in Istanbul
Quelle: <http://www.bilgidehlizi.com>



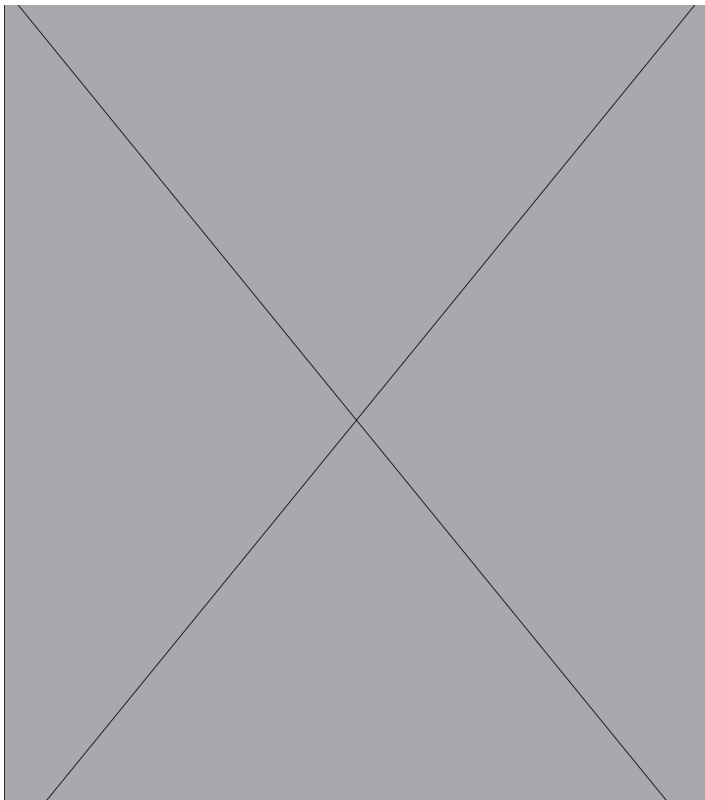
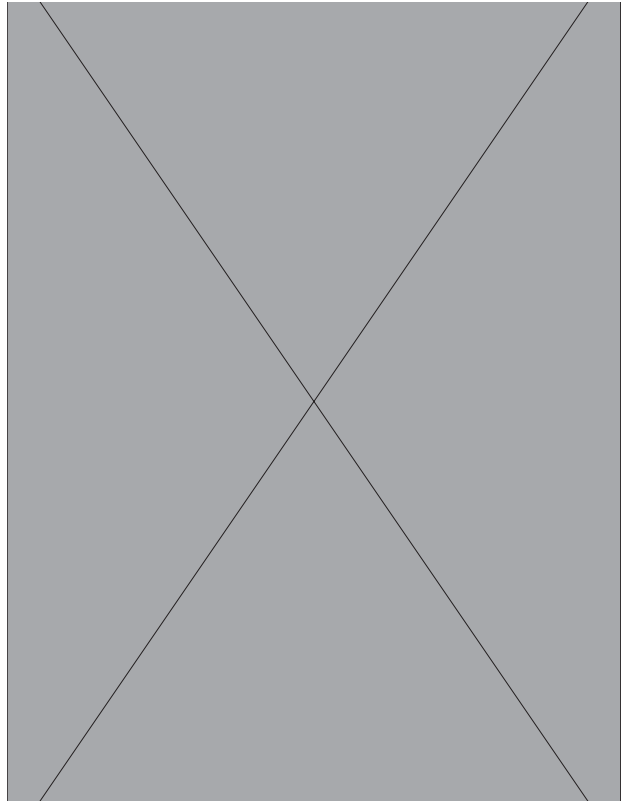
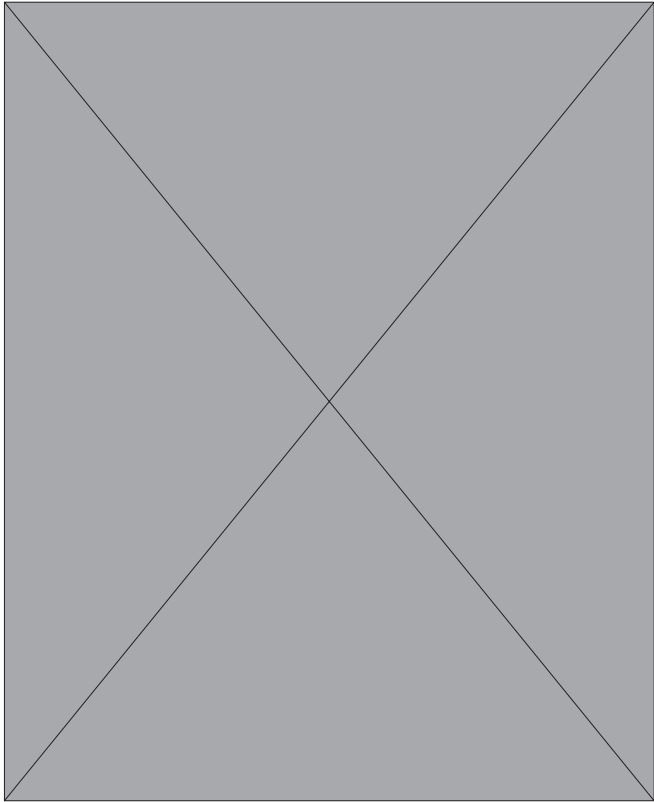
Anhang 4: HAYDARPAŞA PERSONEN- UND GÜTERBAHNHOF

Ausschnitt aus der Istanbuler *Goad map* von 1906
Quelle: Archiv Deutsches Archeologie Institut, Istanbul (Scan)



Anhang 5: HAYDARPAŞA SATELITENBILDER

Zeitliche Luftaufnahmen 1946 (l.o.) / 1966 (l.u.) / 1982 (r.)
Quelle: <http://sehirrehberi.ibb.gov.tr>



Anhang 6: STADTREGIERUNG ISTANBULS

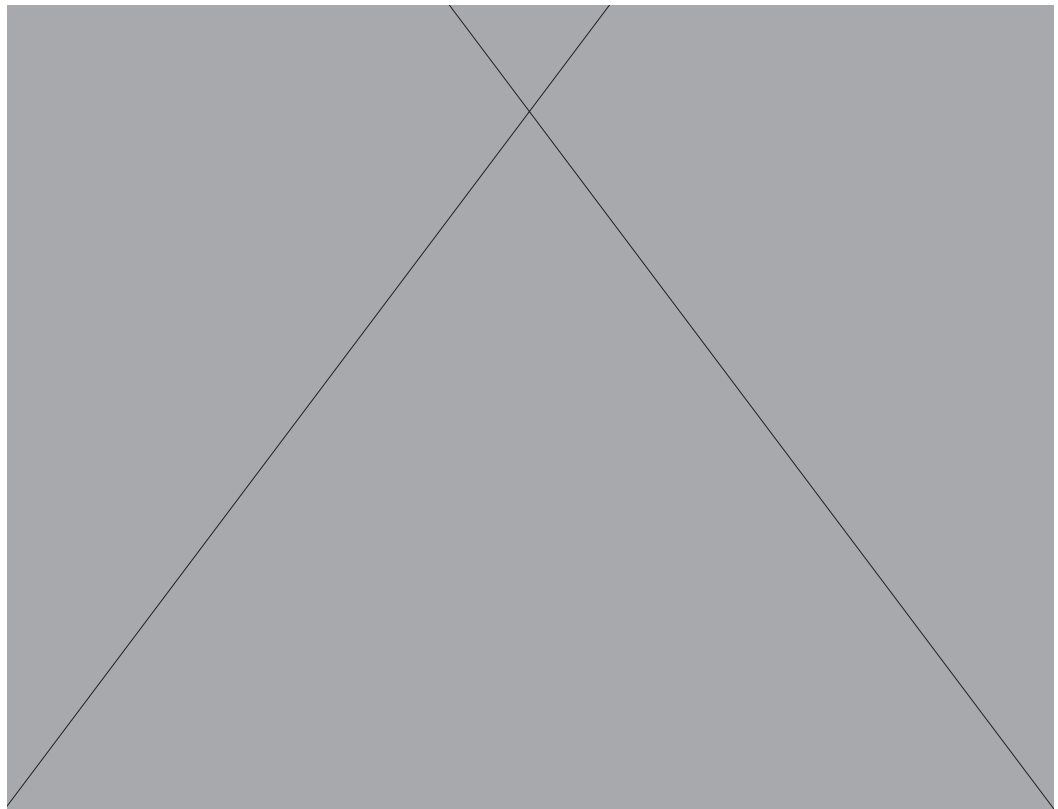
Politische Verwaltungsstruktur Istanbul

Quelle: <http://urban-age.net/conferences/istanbul/>



Anhang 8: ISTANBUL MAP

Gated Communities und
informelle Siedlungen
Quelle: [http://urban-age.net/
conferences/istanbul/](http://urban-age.net/conferences/istanbul/)



Anhang 7: METROPOLENVERGLEICH

aus der Urban Age Studie

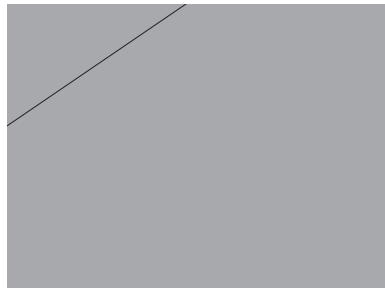
Quelle: <http://urban-age.net/conferences/istanbul/>





Anhang 9: WEGENETZWERKE

Illustration von Frei Otto
Quelle: Otto, Frei: Occupying and Connecting.
Thoughts on Territories and Spheres of Influence with
Particular Reference to Human Settlement, Stuttgart-
London 2009



Literatur- verzeichnis

LITERATURVERZEICHNIS

Aksoy, Asu: The violence of change, in: Burdett, Ricky (Hg.)/ Sudjic, Deyan (Hg.): Living in the endless city. The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society, London 2011, 232-239

Alkan, Sevil: Globalization, Locality and the Struggle over a Living Space. The Case of Karanfilköy, in: Eckardt, Frank (Hg.)/Wildner, Kathrin (Hg.): Public Istanbul. Spaces and Spheres of the Urban, Bielefeld 2008, 49-81

Atayurt, Ulus/Çavdar, Ayşe: Die Gecekondus als politische Bewährungsprobe. Von der Armutsrhetorik zur Abrisswirtschaft, in: Arch+ (2009), H.195, 56-61

Behar, Cem: A Neighborhood in Ottoman Istanbul. Fruit Vendors and Civil Servants in the Kasap İlyas Mahalle, New York 2003

Beyer, Elke: INURA Konferenz zur Stadterneuerungspolitik in Istanbul, in: Arch+ (2009), H.195, 21

Derviş, Pelin (Hg.)/Meriç, Öner (Hg.): Mapping Istanbul, Istanbul 2009

Eckardt, Frank: Public Space as a Critical Concept. Adequate for Understanding Istanbul Today?, in: Eckardt, Frank (Hg.)/Wildner, Kathrin (Hg.): Public Istanbul. Spaces and Spheres of the Urban, Bielefeld 2008, 13-20

Eckardt, Frank: Die komplexe Stadt. Orientierungen im urbanen Labyrinth, Wiesbaden 2009

Ertas, Hülya: The Potential of Istanbul's Unprogrammed Public Spaces, in: Architectural Design (2010), H.80.1, 52-57

Güner, Deniz: Wandel der Öffentlichkeit, in: Arch+ (2009), H.195, 78-81

Güvenç, Murat: Social geography of Istanbul. An overview, in: Derviş, Pelin (Hg.)/Meriç, Öner (Hg.): Mapping Istanbul, Istanbul 2009, 85-95

Havemann, Ulrike: Picknick-Stadt. In welcher Farbe würden Sie gerne Ihre Stadt anstreichen?, in: Conover, Roger (Hg.)/Cuver, Eda (Hg.)/Weibel, Peter (Hg.): Call me Istanbul ist mein Name. Kunst und urbane Visionen einer Metapolis, Karlsruhe 2004, 96-97

IRPUD (Institut für Raumplanung, TU Dortmund): Fragmented City Istanbul. Entwicklungsperspektiven für den Stadtteil Beykoz, Dortmund 2008

İslam, Tolga: Der Block als innerstädtische Gated Community, in: Arch+ (2009), H.195, 90-91

Jacobs, Jane: Tod und Leben großer amerikanischer Städte, Berlin u.a. 1963

Keyder, Çağlar: The Housing Market from Informal to Global, in: Keyder, Çağlar (Hg.): Istanbul. Between the global and the local, Maryland-Oxford 1999

Keyder, Çağlar: Istanbul, in: Conover, Roger (Hg.)/Cuver, Eda (Hg.)/Weibel, Peter (Hg.): Call me Istanbul ist mein Name. Kunst und urbane Visionen einer Metapolis, Karlsruhe 2004, 33-45

Koca G./Karasozen R.: Sustainable aspects of traditional Ottoman neighborhoods in modern Turkish urban settlements, in: Brrevia, C.A. (Hg.)/Beriatos, E. (Hg.): Sustainable development and planning V, Southampton 2011, 145-154

Lefebvre, Henri: Theoretical Problems of Autogestion, in: Brenner, Neil (Hg.)/Elden, Stuart (Hg.): State, Space, World. Selected Essays. Henri Lefebvre, Minneapolis-London 2009, 138-152

Long, Norman: Globalization and Localization: New Challenges to Rural Research. In: Moor H.(Hg.), The Future of Anthropological Knowledge, London/New York 1996

Nicolai, Bernd: Unterm roten Halbmond. Versuche der deutschsprachigen Moderne am Goldenen Horn, in: Conover, Roger (Hg.)/Cuver, Eda (Hg.)/Weibel, Peter (Hg.): Call me Istanbul ist mein Name. Kunst und urbane Visionen einer Metapolis, Karlsruhe 2004, 171-196

Özkan, Derya: The Misuse Value of Space. Spatial Practices and the Production of Space in Istanbul, Diss., Rochester 2008

Staud, Toralf: Chaos ohne Kollaps, in: Greenpeace Magazin (2006), H.4.06, 82-92

Sudjic, Deyan: The city too big to fail, in: Burdett, Ricky (Hg.)/ Sudjic, Deyan (Hg.): Living in the endless city. The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society, London 2011, 206-209

ANDERE QUELLEN

Tanju, Bülend: Viel Veränderung, wenig Wandel, in: Arch+ (2009), H.195, 34-37

Tanyeli, Uğur: Public Space/Private Space. The Invention of a Conceptual Dichotomy in Turkey, in: Üsal, Deniz (Hg.): Art, City and Politics in an Expanding World. Writings From the 9th International Istanbul Biennial, Istanbul 2005, 210-222

Tekeli, İlhan: The story Istanbul's modernisation, in: Architectural Design (2010), H.80.1, 32-39

Tekeli, İlhan: Bridging historys, in: Burdett, Ricky (Hg.)/Sudjic, Deyan (Hg.): Living in the endless city. The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society, London 2011, 210-217

Tuğal, Cihan: Istanbul wird grün. Die Verwandlung einer Metropole durch Religion und Weltmarkt, in: Arch+ (2009), H.195, 28-29

Ünlü-Yücesoy, Eda: Contested Public Spaces vs. Conquered Public Spaces. Gentrification and its Reflections on Urban Public Space in Istanbul, in: Eckardt, Frank (Hg.)/Wildner, Kathrin (Hg.): Public Istanbul. Spaces and Spheres of the Urban, Bielefeld 2008, 29-47

Weibel, Peter: Istanbul - Spiegel von Europas Zukunft?, in: Conover, Roger (Hg.)/Cuver, Eda (Hg.)/Weibel, Peter (Hg.): Call me Istanbul ist mein Name. Kunst und urbane Visionen einer Metropolis, Karlsruhe 2004, 13-25

Heubrandtner, Astrid: Mein Haus stand in Sulukule, A 2010 (DVD: POOOL Filmverleih, 2010).

Superpool: 50/50. The other Half of Istanbul (Projektpräsentation 2008), http://urban-age.net/publications/newspapers/istanbul/articles/arkiteraSpatialStudy/media/arkiteraSpatialStudy_Superpool.mov, in: <http://urban-age.net>

QUELLENANGABEN AUS DEM INTERNET

Adamalı, Taşar/Balanlı, Imre (2009): Interview with Erdogan Yıldız, http://reclaimistanbul.files.wordpress.com/2011/04/diwan_istanbul_living_in_exclusion.pdf, in: <http://reclaimistanbul.com>, Zugriff: 4.11.2011

Balanlı, Imre (2009): Interview with Hüseyin Kaptan, http://reclaimistanbul.files.wordpress.com/2011/04/diwan_istanbul_living_in_exclusion.pdf, in: <http://reclaimistanbul.com>, Zugriff: 4.11.2011

Baysal, Cihan Uzunçarşılı (2009): From Ayazmar to Bezirganbahçe. The aftermath of relocation, http://reclaimistanbul.files.wordpress.com/2011/04/diwan_istanbul_living_in_exclusion.pdf, in: <http://reclaimistanbul.com>, Zugriff: 4.11.2011

Cavusoglu, Omer (2010): Summary on the Hadarpaşa Case Study Site, <http://www2.lse.ac.uk/LSECities/citiesProgramme/pdf/Haydarpasa%20Summary.pdf>, in: <http://www2.lse.ac.uk>, Zugriff: 22.11.2010

Erkip, Feyzan (2000): Global transformations versus local dynamics in Istanbul. Planning in an fragmented metropolis, <http://reclaimistanbul.files.wordpress.com/2011/04/erkip-2000.pdf>, in: <http://reclaimistanbul.com>, Zugriff: 4.11.2011

İşikkaya, Divrim (2010): Redefining/Reconstructing the "in-between". An urban transformation scenario for the Hadarpaşa Harbour. Istanbul, <http://web.itu.edu.tr/~csuygar/iphs2010/abs/ID84.pdf>, in: <http://web.itu.edu.tr>, Zugriff: 4.11.2011

Istanbul Metropolitan Municipality (2008): Istanbul. The city that gives a sense of security, <http://www.ibb.gov.tr/sites/ks/en-US/0-Exploring-The-City/IstanbulSafeCity/Pages/Draft.aspx>, in: <http://www.ibb.gov.tr>, Zugriff: 13.1.2012

Istanbul Masterplan Summary (2007): The Istanbul Masterplan Summary, <http://tarlabasi.files.wordpress.com/2009/10/master-plan.pdf>, in: <http://tarlabasi.wordpress.com>, Zugriff: 30.4.2012

Johnson, Cassidy/Adanali, Yaşa (2009): Forced evictions in Istanbul, http://reclaimistanbul.files.wordpress.com/2011/04/diwan_istanbul_living_in_exclusion.pdf, in: <http://reclaimistanbul.com>, Zugriff: 4.11.2011

Kormaz, Tansel/Ünül-Yücesoy, Eda (2009): Editorial. Istanbul once an emperial world city now a global city, http://reclaimistanbul.files.wordpress.com/2011/04/diwan_istanbul_living_in_exclusion.pdf, in: <http://reclaimistanbul.com>, Zugriff: 4.11.2011

o.A. (18.3.2012): Dérive, <http://en.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9rive>, in: <http://en.wikipedia.org>, Zugriff: 5.5.2012

o.A. (13.12.2011): Henri Prost, http://en.wikipedia.org/wiki/Henri_Prost, in: <http://en.wikipedia.org>, Zugriff: 18.3.2012

o.A. (13.4.2012): Liste der Stadtteile von Istanbul, http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Stadteile_von_Istanbul, in: <http://de.wikipedia.org/>, Zugriff: 30.4.2012

o.A. (14.12.2011): Selimiye Barracks, http://en.wikipedia.org/wiki/Selimiye_Barracks, in: <http://de.wikipedia.org/>, Zugriff: 30.4.2012

o.A. (29.2.2012): Tanzimat, <http://de.wikipedia.org/wiki/Tanzimat>, in: <http://de.wikipedia.org/>, Zugriff: 11.3.2012

o.A. (8.3.2012): Tina-Prinzip, <http://de.wikipedia.org/wiki/TINA-Prinzip>, in: <http://de.wikipedia.org/>, Zugriff: 24.3.2012

o.A. (16.3.2012): Türkei, <http://de.wikipedia.org/wiki/Türkei>, in: <http://de.wikipedia.org/>, Zugriff: 18.3.2012

Tok, Evren (2005): Rethinking Squatters (Gecekondu) as a New State Space. Informal Mechanisms of Maintaining Social Cohesion in Turkey's Neo-Liberal Era, <http://reclaimistanbul.files.wordpress.com/2011/04/tok-e-2005.pdf>, in: <http://reclaimistanbul.com/>, Zugriff: 4.11.2011

Abbildungs- verzeichnis

Titelseite	Stephan Brugger, 2012	Abb. 60-69	Grafik: Stephan Brugger, 2012
Abb. 1	Foto: Stephan Brugger, 2010	Abb. 70	Skizze: Stephan Brugger, 2011
Abb. 2-5	Mapping: Stephan Brugger, 2012, Inhaltsquellen: Derviş, Pelin (Hg.)/Meriç, Öner (Hg.): Mapping Istanbul, Istanbul 2009	Abb. 71-76	Grafik: Stephan Brugger, 2012
Abb. 6-7	Satellitenbild: NASA, http://visibleearth.nasa.gov/ , Zugriff: 5.5.2012	Abb. 77	Foto: http://www.mikroskopie-forum.de/index.php?action=printpage;topic=11903.0 , Zugriff: 5.5.2012
Abb. 8-16	Mapping: Stephan Brugger, 2012, Inhaltsquellen: Derviş, Pelin (Hg.)/Meriç, Öner (Hg.): Mapping Istanbul, Istanbul 2009	Abb. 78-84	Grafik: Stephan Brugger, 2012
Abb. 17-21	Foto: Ara Güler, 1954-1975	Abb. 85	Foto: http://www.megastructure-reloaded.org/de/constant/ , Zugriff: 5.5.2012
Abb. 22	Foto: Christian Pichlkastner, 2010	Abb. 86	Foto: http://www.tokiweb.com , Zugriff: 5.5.2012
Abb. 23-24	Foto: Ara Güler, 1956/1964	Abb. 87	Foto: http://barcelona.costasur.com , Zugriff: 5.5.2012
Abb. 25-26	Grafik: Stephan Brugger, 2012		
Abb. 27-28	Foto: Stephan Brugger, 2010		Alle weiteren und nicht genannten Grafiken, Figuren, Karten, Mappings, Zeichnungen und Fotocollagen sind geistiges Eigentum des Autors.
Abb. 29	Foto: Ara Güler, 1950		
Abb. 30	Grafik: Staphan Brugger, 2012		
Abb. 31	Satellitenbild: Staphan Brugger, 2012, in: Google Earth		
Abb. 32	Foto: http://my.opera.com/gaziler/albums/showpic.dml?album=5621862&picture=84855192 , Zugriff: 5.5.2012		
Abb. 33-43	Foto: Stephan Brugger, 2010		
Abb. 44	Foto: http://wowturkey.com/forum , Zugriff: 5.5.2012		
Abb. 45	Foto: http://en.wikipedia.org/wiki/Port_of_Haydarpa%C5%9Fa , Zugriff: 5.5.2012		
Abb. 46	Foto: http://www.miimar.com/forum/topics/haydar-pasa-garinin-otel-olmasi , Zugriff: 5.5.2012		
Abb. 47	Foto: zouhair ghazzal, http://www.flickr.com/photos/zghazzal/5193549782/ , Zugriff: 5.5.2012		
Abb. 48	Foto: http://pureist.wordpress.com/ , Zugriff: 5.5.2012		
Abb. 49-56	Foto: Stephan Brugger, 2010		
Abb. 57	Foto: http://www.panoramio.com/user/1412720?comment_page=1&photo_page=2 , Zugriff: 5.5.2012		
Abb. 58	Grafik: Stephan Brugger 2012		
Abb. 59	Foto: Stephan Brugger, 2010		

Demographische Schlussfolgerung

Demographisch entpuppt sich Istanbul heute als eine Stadt der Gegensätze und harten Kontraste. Dabei lassen sich bestimmte Muster im städtischen Raum erkennen. Die drei Hauptstadtkerne und ihre Zentren sind zumeist geprägt durch Bevölkerungsgruppen mit einem hohen Bildungsniveau. Ihre Tätigkeitsfelder liegen vorwiegend im Handel- und Finanzbereich sowie im produzierenden, sozialen, und öffentlichen Dienstleistungssektor. Auch zeigt sich, dass diese um die einzelnen Subzentren konzentrierten Bevölkerungsgruppen vorwiegend aus der Westtürkei stammen, während sich der Großteil der Migranten aus den östlichen Regionen nördlich des E5 Highways kommt. Diese Regionen wiesen im Vergleich eher eine niedrigeren Bildungsdurchschnitt auf. Zudem besteht der Großteil der Arbeiterschaft aus sogenannten Blue-Collars (Blaumäntel). Diese beiden Segmente der Bevölkerung, die durch die E5 voneinander getrennt werden, treten für gewöhnlich nur selten auf einer öffentlichen Ebene in Kontakt.⁷

Die ausgewählten demographischen Mappings zeigen diese sozial-ökonomische Verteilung in Istanbul recht deutlich. Die Karten sprechen für sich selbst. Auffallend ist vor allem, im Hinblick auf die Bevölkerungsdichte, dass sich die dichtesten urbanen Zonen vorwiegend in den sogenannten „transition“ Gebieten befinden. Hier treffen vor allem hohe Einwohnerzahlen pro Wohneinheit auf eine hohe Bebauungsdichte, wie das Beispiel von Güngören auf der nächsten Seite zeigt. Die Folgen sind dichte

urbane Gebiete: „dicht“ nicht im Sinne der Bebauungsdichte sondern dicht bezogen auf die Einwohnerdichte, die in einem Quartier oder in einer Nachbarschaft vorherrscht. Hingegen weisen Zentrumszonen mit einer ähnlich hohen Bebauungsdichte, vor allem in *gentrifizierten* Teilen von Beyoğlu mit oft nur ein bis zwei Einwohnern pro Wohneinheit, eine vergleichsweise niedere Einwohnerdichte auf.

Trotz der starken Zersiedelung, die vor allem nach dem Bau der zweiten Bosphorusbrücke einsetzte und eine zweite Welle der *Gecekonduisierung* mit sich brachte, würde ich Istanbul hier als eine durchaus, verglichen mit anderen Metropolen, kompakte Stadt bezeichnen, die allerdings an ihre geographischen Grenzen stößt und damit zu einem ökologischen Problem wird.

Innerstädtische Nachverdichtung auf ehemaligen Industriearealen wie Haydarpaşa oder Kartal etwa stellen auf Grund der sozial-ökonomischen Segregation innerhalb der Metropolregion kein Potential zur Reduzierung der Zersiedelung dar, da die soziale Benutzerschicht eine völlig andere darstellen würde.

Die Zersiedelungsproblematik wird also nicht in den Zentren der Stadt entschieden, sondern in den sogenannten „transition“ Zonen, in denen es vorwiegend an öffentlich zugänglichen Plätzen und Grünräumen mangelt.

⁷ Vgl. Güvenç 2009, 59.