

Istanbul am Rand

Robert Stürzl

Impressum

Robert Stürzl: Istanbul am Rand

Matrikelnummer: 6030118

Masterthesis im Studiengang Urban Design

Sommersemester 2017

© 2017 HafenCity Universität Hamburg

HafenCity Universität Hamburg

Überseeallee 16, 20457 Hamburg

Diese Veröffentlichung ist urheberrechtlich geschützt.
Sie darf ohne vorherige Genehmigung des Autors nicht
vervielfältigt werden.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in dieser Masterarbeit auf
die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen
verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für
beiderlei Geschlecht.

Vorab möchte ich mich für die Unterstützung, die mir bei der Erarbeitung dieser Masterarbeit und im Rahmen dieses Studiums auf vielfache Weise zu Teil wurde, bedanken. Der Dank gilt zuallererst meine Eltern. Darüber hinaus der Studienstiftung des deutschen Volkes, der Stiftung Braunschweiger Kulturbesitz und der Sutor-Stiftung in Hamburg. Für die Betreuung dieser Thesis richtet sich mein Dank an Prof. Dr. Christopher Dell und Prof. Dr. Kathrin Wildner. Darüber hinaus danke ich Serkan Taycan, Beyza Gürdoğan, Emrah Altinok, Sinan Logie, Enes Yurdaün, Anna Schepper, Caroline Chow, Denizhan Tunca, Franziska Kappler, Elias Gökmen und Ayşe Baysal. Für die hilfreiche Kritik, das offene Ohr und die Zeit gilt mein Dank Jule, Alexandre und Rebecca.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	7
1.1	Stadtrand Istanbul: Im Zentrum der Aufmerksamkeit	8
1.2	Methodisches Vorgehen	10
2	Istanbul und der Rand der Stadt	15
2.1	Am Rand der Stadt	15
2012 / 2017	<i>Fotostrecke Yenişehir Mahallesi</i>	26
3	Die Entwicklung Istanbuls in fast 100 Jahren Republik Türkei	53
3.1	Istanbul seit 1923	53
3.1.1	Eine geschwächte Stadt 1923 – 1950	53
3.1.2	Eine wachsende Stadt 1950 – 1980	54
3.1.3	Eine neue Stadt 1980 –	60
2012 / 2017	<i>Fotostrecke Tahtakale Mahallesi</i>	68
3.2	Istanbul am Rand	88
3.2.1	Politischer Neustart in Istanbul	88
3.2.2	TOKİ	89
3.2.3	Gesetz Nr. 5366 und Nr. 6306	91
3.2.4	Zonen	94
3.2.5	Die Vizyon 2023	97
3.3	Großprojekte in Istanbul im Rahmen der Vision 2023	101
3.3.1	Otoyol 6 – Kuzey Marmara Otoyol	101
3.3.2	Her Yerde Metro, Her Yere Metro	103
3.3.3	TOKİ-Istanbul	105
3.3.4	İstanbul Yeni Havalimanı	107
3.3.5	Kanal İstanbul	109
3.3.6	İstanbul Yeni Şehir	111

4	Fokus Güvercintepe	113
4.1	Aus Bayramtepe wird Güvercintepe	115
4.1.1	Die Einwohnerstruktur in Güvercintepe	115
4.1.2	Immobilienpreise in Güvercintepe	116
4.2	Topologie –Zur Verortung Güvercintes im städtischen Raum	120
4.2.1	Östliche Umgebung	120
4.2.2	Südliche Umgebung	121
4.2.3	Westliche Umgebung	122
4.2.4	Nördliche Umgebung	123
4.3	Topografie – Der <i>tepe</i> in Güvercintepe	124
4.3.1	Die östliche Hügelseite	125
4.3.2	Die westliche Hügelseite	129
4.3.3	Der Hügelrücken	131
4.4	Typologie – Wohngebäude in Güvercintepe	137
4.4.1	Gecekondu	137
4.4.2	Apartment	139
4.4.3	Neubauten	141
4.4.4	Gebäudeensemble	145
4.5	Bautätigkeit – Überlegungen zur zukünftigen Entwicklung	149
4.5.1	Ein neues Güvercintepe	149
4.5.2	Projektion – Wo liegt Güvercintepe im Neuen Istanbul?	151
2012 / 2017	<i>Fotostrecke Başakşehir Mahallesi</i>	154
5	Neue Stadt, neue Ränder?	175
5.1	Fragen an Güvercintepe	175
5.2	Zurück zur Forschungsfrage	181
6	Anhang	183
6.1	Abbildungsverzeichnis	183
6.2	Quellenverzeichnis	186
6.3	Interview mit Serkan Taycan	191
6.4	Gesprächsprotokolle	197
6.5	Feldnotizen	200



1 Einleitung

Im Frühjahr 2012 kam ich erstmals nach Istanbul. Ich hatte ein Stipendium erhalten und wollte in den drei Monaten meines Aufenthaltes ein Fotoprojekt realisieren. Mein Interesse entfaltete sich am Begriff des *Gecekondu*, jener Gebäudetypologie, die über Jahrzehnte maßgeblich zu einem ungeplanten Wachstum Istanbuls beigetragen hatte. (Vgl. Esen 2005: 37) Ich hatte gelesen, dass Gecekondu zumeist am Rand der Stadt entstanden, jedoch schon seit vielen Jahren nicht mehr in ihrer ursprünglichen Form existierten. In Istanbul angekommen, kaufte ich einen Stadtplan in zwei Bänden im Maßstab 1:7500, der auf über 900 Seiten die gesamte Stadt innerhalb der administrativen Grenzen abbildete.

Mit dem Bus fuhr ich eineinhalb Stunden bis zur Endhaltestelle *Sultanbeyli*, um zu sehen ob sich hier am östlichen Stadtrand nicht doch Gecekondu befanden. Noch an der Bushaltestelle ragte direkt vor mir ein Gebäude hoch auf. Dahinter ein zweites und ein drittes, alle mit auffälligen gelben Rahmen an der Fassade. Trend Residence stand in glänzenden Buchstaben am Eingang, der die einzige Öffnung in der Betonmauer bildete. Gegenüber dieser Hochhäuser, auf der anderen Straßenseite, lag ein unbebaute Feld. Höheres Gras, ein sanfter Hügel führten mich langsam bergab, ein Weg gesäumt mit Straßenlaternen, weit und breit jedoch kein Haus – in der Senke vor mir eine Autobahn. Ich beschloss weiter nach Osten zu laufen, der Bus war unablässig in diese Richtung gefahren und ich wollte noch weiter hinaus aus der Stadt. Ich passierte einen Schrottplatz und nur Minuten später einen einzelnen Bauernhof mit einigen Kühen. Noch während ich über die Kühe zwischen Autobahn und Hochhaussiedlung nachdachte, kam das Metallgestell eines Fahrgeschäftes in den Blick. Vor mir befand sich ein Freizeitpark. Doch bevor ich diesen erreicht hatte, passierte ich noch ein Konferenzzentrum und einen Standort des Schweizer Pharmaunternehmens *Novartis*. Der Freizeitpark gehörte zu einem Einkaufszentrum, in dem ich jetzt, nicht einmal eine Stunde nach der Ankunft an der Bushaltestelle zwischen *Starbucks* und *Adidas Outlet Store* stand und mich wunderte.

Was ich mit dieser Nacherzählung deutlich machen möchte; mein Interesse hatte sich bereits nach kurzer Zeit verschoben. Ich war überwältigt von der schier unaufhörlichen Aneinanderreihung von Gegensätzlichem. Später an diesem Tag lief ich tatsächlich noch durch eine lose Siedlung eingeschossiger Gebäude, die meinem Bild eines Gecekondu entsprachen. Es gab sie noch, doch mein Fokus hatte sich bereits verändert. Mein Interesse galt nun dem gebauten Stadtrand, seiner kleinteiligen Zusammensetzung und wechselhaften Natur. In den kommenden Wochen folgten knapp vierzig weitere

gece = Nacht
konmak = sich setzen

Ein Gecekondu kann ein einzelnes Haus, oder eine ganze Siedlung bezeichnen. Der Begriff wird im türkischen zumeist für Gebäude verwendet, die ohne Baugenehmigung und in Missachtung bestehender Besitzverhältnisse errichtet werden.

→ 2012 / 2017
Fotostrecke Yenisehir Mahallesi

Wanderungen in der Peripherie der Stadt. Ich versuchte eine Linie um die Stadt zu ziehen und dabei dem gebauten Rand der Stadt zu folgen und das Beobachtete fotografisch zu dokumentieren.

Zum Abschluss dieses Masterstudiums reifte der Gedanke, diese Orte 2017 erneut zu besuchen. Fünf Jahre waren vergangen und durch das *Urban Design* Studium hatten sich meine Arbeitsweisen und auch mein Blick auf die Stadt verändert. Der Stadtrand Istanbuls war mir als äußerst dynamisch in Erinnerung geblieben. Die Idee, die Orte von damals nach fünf Jahren wieder zu besuchen, reizte mich. Zudem hatten mich in der Zwischenzeit andere Stadtränder beschäftigt. Die Faszination dieses ersten Spazierganges am östlichen Stadtrand Istanbuls hatte mich nicht wieder losgelassen und war zu einem leitenden Motiv im Studium geworden. So kehrte ich im Januar, April und Mai 2017 für drei Forschungsaufenthalte wieder zurück an den Rand Istanbuls.

1.1 Stadtrand Istanbul: Im Zentrum der Aufmerksamkeit

Zwischen 2012 und 2017 ist in Istanbul viel passiert. Diese Stadt wird in rasantem Tempo weiter gebaut und ist Schauplatz immer größerer Bauprojekte. Vielfache Kritik an diesem Ausbau der Stadt ist schon seit Jahren zu hören. Ökologische Risiken spielen dabei ebenso eine Rolle wie wachsende Ungleichheit innerhalb der Bevölkerung und der Unmut über eine Stadtplanung, die nicht den Bedürfnissen vieler Bewohner entspricht. (Vgl. Lelandais 2013: 831f.) Im Sommer 2013 entlud sich an einem einzelnen Stadtentwicklungsprojekt der gesammelte Unmut. Stellvertretend für viele Entwicklungen in der Stadt wurde der *Gezi-Park* zu einem Symbol für den Widerstand gegen einen Umbau der Stadt im Sinne von Investoren und Politikern. (Vgl. Kuymulu 2013: 275) Heute scheint es, als ob der Widerstand von damals gebrochen wurde und Istanbul in unverminderter Geschwindigkeit mit immer neuen Projektvorhaben überzogen wird.

gezi = Ausflug

Gezi-Park ist eine Grünanlage im Bezirk Beyoğlu, im europäischen Stadtzentrum Istanbuls.

Zuletzt wurde vermehrt der Stadtrand zum Austragungsort dieser Großprojekte. Neue Verkehrsinfrastrukturen, neue Wohnungsbauprojekte, eine dritte Brücke über den Bosphorus und ein dritter Flughafen nordwestlich der Stadt – viele dieser Projekte entstehen an Orten, die ich 2012 besucht habe. Was sie über ihre randstädtische Lage hinaus miteinander verbindet ist, dass sie im Kontext einer politischen Zielsetzung für das Jahr 2023 genannt werden. (Vgl. AK Parti 2012: 1) Zum 100. Geburtstag der Republik soll das Land erstrahlen und Istanbul, als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum und als bevölkerungsreichste Stadt des Landes, kommt dabei eine besondere Rolle zu. Vor diesem Hintergrund widmet sich die vorliegende Arbeit dem Rand der Stadt Istanbul und seiner Rolle im Ausbau der Stadt.

Ich frage mich, was mit dem Stadtrand passiert, wenn die Stadt wächst und anhand von Großprojekten über ihren gebauten Rand hinausweist? Die zentrale Forschungsfrage, die in dieser Arbeit zur Diskussion gestellt werden soll, lautet:

Welchen Einfluss nehmen aktuelle Großprojekte im Zusammenhang mit der Vision 2023 auf Stadtviertel am gebauten Rand der Stadt Istanbul?

Im ersten Teil dieser Arbeit werde ich vor einem theoretischen Hintergrund näher auf den Begriff des städtischen Randes eingehen. Der gebaute Rand der Stadt ist dabei der Ausgangspunkt meiner Wahrnehmungen und hier werde ich auch mit der theoretischen Annäherung beginnen. Es wird in der Folge versucht werden, den Rand auch abseits eindeutiger räumlicher Verortungen aufzuspüren. Im Vordergrund steht dabei der Versuch, den Begriff Rand anhand der eigenen Erfahrungen näher zu definieren. Gleichermäßen erfolgt diese Auseinandersetzung in einer theoretischen Einordnung, die verschiedene Konzeptionen von städtischen Rändern vorstellt. Über die Hervorhebung einzelner Aspekte bestehender Theorien nähere ich mich meinem eigenen Verständnis vom Rand der Stadt an.

Im zweiten Kapitel steht die historische Entwicklung Istanbuls im Fokus. Dabei konzentriere ich mich auf die städtische Entwicklung nach 1923, also ab Gründung der Republik Türkei. Das Ziel ist es, an dieser Stelle aufzuzeigen, wie wirtschaftliche, politische und gesellschaftliche Zusammenhänge die Entwicklung der Stadt über die Jahrzehnte auf unterschiedliche Weise geprägt haben. Besonderes Augenmerk liegt in diesem Kapitel auf den Entwicklungen am Stadtrand. Mit einem Ausblick auf das Jahr 2023 soll ein Überblick über 100 Jahre der städtischen Entfaltung und Ausrichtung gegeben werden. Im Detail wird dabei auf die Stadtentwicklung seit den 1980er Jahren eingegangen. Hier werden unterschiedliche Akteure und Werkzeuge der städtischen Planung explizit vorgestellt. Zum Abschluss des Kapitels wird ein Überblick über eine Auswahl von großen Stadtentwicklungsprojekten am Rand der Stadt im Rahmen der *Vizyon 2023* gegeben.

Der dritte Teil dieser Masterarbeit widmet sich der eingehenden Betrachtung eines konkreten Stadtviertels am westlichen Stadtrand von Istanbul, meinem Forschungsgebiet *Güvercintepe Mahallesi*. In diesem Kapitel wird die Entstehungsgeschichte des Forschungsgebietes ebenso aufgezeigt, wie die Verortung des Viertels im städtischen Raum und die topografischen Gegebenheiten des Geländes im Forschungsgebiet. Mit Blick auf den Gebäudebestand des Gebietes werden vier Gebäudetypologien vorgestellt, bevor anhand bestehender Planungen ein Ausblick in die Zukunft des Stadtviertels geworfen wird. Zum Abschluss dieses Kapitels werden sekundäre Forschungsfragen, die in den einzelnen Unterkapiteln herausgearbeitet wur-

Siyasi Vizyon 2023
(Politische Vision 2023)
Ist der Titel eines Programmes der Regierungspartei AKP, das 2012 veröffentlicht wurde. Das Dokument enthält Zielsetzungen, deren Erfüllung bis zum Jahr 2023 vorgesehen ist.

→ Mehr zur *Vizyon 2023* im Kapitel 3.2.5

den, besprochen. Mit dieser inhaltlichen Verdichtung wird der Hauptteil der Arbeit abgeschlossen. Es folgt im Fazit die abschließende Diskussion der eingangs gestellten Forschungsfrage.

1.2 Methodisches Vorgehen

Über die Stadtentwicklung Istanbuls im allgemeinen und die städtische Erneuerung im besonderen gibt es eine Vielzahl von Literatur und wissenschaftlichen Auseinandersetzungen. Hierbei wird oft auf die zuletzt verstärkte Bautätigkeit am Rand der Stadt eingegangen. Seltener wurde eine Verbindung zwischen den baulichen Großprojekten und der politischen Führung hergestellt. Insbesondere im Rahmen der Zielsetzungen für das Jahr 2023 wurde der Stadtbau bisher kaum betrachtet. Eine Ausnahme ist die Publikation *Istanbul 2023* von Yoann Morvan und Sinan Logie, in der die Autoren den baulichen Ausformungen dieser politischen Vision am Rand der Stadt folgen. (Vgl. Morvan/Logie 2014) Überdies findet sich der Verweis auf die *Vizyon 2023* hauptsächlich in der türkischsprachigen Berichterstattung, sowohl in lokalen als auch in nationalen Zeitungen.

Aufbauend auf der eigenen fotografischen Dokumentation des Stadtrandes im Frühjahr 2012 näherte ich mich im Rahmen der Masterarbeit dem Thema nun erneut an. Ich recherchierte zunächst, welche Großprojekte zuletzt in Istanbul umgesetzt oder geplant wurden. Anschließend blickte ich auf die Verortung der einzelnen Projekte im Stadtraum. Vor dem Hintergrund des Aufenthaltes im Jahr 2012 wurde deutlich, dass einige der damals besuchten Stadtviertel in der Zwischenzeit in direkte Nähe zu großen Projektgebieten und Baustellen gerückt waren.

In einem ersten Aufenthalt in Istanbul vom 2.–10. Januar 2017 wollte ich einige dieser Gebiete besuchen, da mich interessierte, ob die großflächigen Baumaßnahmen die jeweiligen Stadtviertel spürbar verändert hatten. Dieser Idee konnte ich in Istanbul jedoch nur vereinzelt nachgehen, da die Stadtgebiete durch starken Schneefall zumeist nicht erreichbar waren. Zudem erschwerte die geschlossene Schneedecke einen realistischen Vergleich zu der baulichen Situation aus dem Jahr 2012.

Im folgenden Istanbul-Aufenthalt vom 14.–27. April 2017 waren die äußeren Bedingungen für einen Blick auf die Veränderung der ausgewählten Stadtviertel gegeben. In der Vorbereitung des Aufenthaltes hatte ich eine Auswahl des Bildmaterials von 2012 für fünf Stadtteile zusammengestellt und ausgedruckt. Diese Bilder halfen mir, mich nun im Feld zu orientieren und die Umgebung erneut zu dokumentieren. Es entstanden auf diese Weise Fotostrecken, die den Vergleich der baulichen Situation 2012 und 2017

an konkreten Orten am Stadtrand Istanbuls ermöglichen. Drei dieser Bildstrecken werden in der vorliegenden Arbeit gezeigt. Sie sollen einen Eindruck von der baulichen Situation am Stadtrand Istanbuls vermitteln. Das Dargestellte wird nicht mit Erläuterungen untermauert und lediglich mit einer Verortung und einem Kurztext eingeführt. Die wissenschaftlichen Erkenntnisse dieser Arbeit mit dem Fokus auf ein einzelnes Siedlungsgebiet sollen durch ausschnittshafte Eindrücke eines Stadtrandes, der auf vielfache Weise im Umbau begriffen ist, ergänzt werden.

→ 2012 / 2017
Yenişehir Mahallesi

→ 2012 / 2017
Tahtakale Mahallesi

→ 2012 / 2017
Başakşehir Mahallesi

Neben der fotografischen Arbeit stand der Forschungsaufenthalt im April 2017 auch im Zeichen der Auswahl eines Untersuchungsgebietes. Meine Wahl fiel auf *Güvercintepe Mahallesi*, ein Stadtviertel auf europäischer Seite der Stadt im Bezirk Başakşehir. Das Viertel, wie auch der gesamte Bezirk befinden sich in unmittelbarer Nähe zu einer Reihe von großangelegten Stadtumbaumaßnahmen am westlichen Rand Istanbuls. Vielerorts im Bezirk und auch innerhalb des Stadtviertels scheint sich diese Nähe in Form von Bautätigkeit auszuwirken. Während im Gebiet Güvercintepe einzelne Gebäude in einem kleinteiligen Nebeneinander verschiedener Gebäudetypologien errichtet werden, scheint es, als würden derartige Siedlungsstrukturen in anderen Teilen Başakşehirs verdrängt werden. Siedlungen, die ich 2012 noch besucht hatte, wurden in der Zwischenzeit vollständig abgerissen um Platz für großflächige Neuentwicklungen zu schaffen. In diesem Zusammenhang fragte ich mich, wie die Bautätigkeit in Güvercintepe einzuschätzen sei. Das Viertel schien von einer Dynamik erfasst, ohne jedoch der baulichen Struktur wachsender Stadtgebiete in der Umgebung zu entsprechen.

mahalle = Stadtviertel

In der weiteren Erwähnung verschiedener Stadtviertel werde ich nach der ersten Nennung auf den Zusatz „Mahallesi“ verzichten, solange nicht die Gefahr einer Verwechslung besteht.

Mit der Entscheidung für das Forschungsgebiet begann die zielgerichtete Recherche. Der folgende Forschungsaufenthalt vom 23. Mai – 08. Juni 2017 stand gänzlich im Fokus der Feldforschung in Güvercintepe. Zuerst umrundete ich zu Fuß die Gebietsgrenze um ein Gefühl für das Viertel und seine Umgebung zu bekommen. In den folgenden Tagen ging ich unsystematisch durch das Gebiet. Die Langsamkeit und Flexibilität des Gehens war schon bei den Stadtrandbegehungen zuvor das Mittel der Wahl für die detaillierte Beobachtung gewesen. Dabei folgte ich in der Regel zunächst konkreten Fragestellungen oder Interessen, die sich aus der Vorabrecherche ergeben hatten. Im weiteren Verlauf des Tages ließ ich mich dann, geleitet von den Gegebenheiten und Begegnungen vor Ort, treiben. Stets verwendete ich das Programm *Gaia Pro GPS*, das meine Bewegungen anhand der GPS-Koordinaten aufzeichnete und es mir ermöglichte einzelne Beobachtungen direkt auf einer Karte des Gebietes zu verorten. Die Informationen auf der Karte wurde durch Feldnotizen ergänzt. Diese sprach ich zumeist als Audioaufnahme direkt im Gebiet ein, um sie anschließend in Hamburg zu transkribieren.

Zu der Datenerhebung im Forschungsfeld, gehören neben den Feldnotizen auch Gesprächsprotokolle mit Anwohnern. Da ich mich auf Grund meiner limitierten Sprachkenntnisse häufig mit Schwierigkeiten in der Gesprächsführung konfrontiert sah, bat ich die befreundete Muttersprachlerin und Urban Design Studentin Beyza Gürdoğan um ihre Mithilfe. Sie begleitete mich am 02.06.2017 ins Forschungsfeld und ermöglichte mir damit das Gespräch mit verschiedenen Personen im Forschungsgebiet. Mit dem Stadtforscher und Fotografen Serkan Taycan besprach ich überdies meine Eindrücke aus dem Feld. Dieser hatte in verschiedenen Fotoarbeiten den Stadtrand Istanbul's seit 2010 dokumentiert. Über seine Arbeiten hatten wir uns bereits 2013 kennen gelernt. Im Rahmen der vorliegenden Forschungsarbeit stand mir Serkan Taycan am 30.05.2017 als Interviewpartner zur Verfügung. Das Interview ist ebenso wie alle Feldnotizen und Gesprächsprotokolle im Anhang dieser Arbeit zu finden.

Das erhobene Material wurde nach der Rückkehr in Hamburg ausgebreitet und neu geordnet. Dabei unterschied ich zwischen eigenem Material, das selbst im Forschungsfeld erhoben wurde und Material aus sekundären Quellen, das von außen in die Forschung mit eingeflossen war. Dazu zähle ich Zeitungsberichte, statistische Daten und wissenschaftliche Artikel. Zunächst wurde nur das eigene Material in Hinblick auf thematische Schwerpunkte sortiert. Dabei leitete mich die Frage, welche Begriffe und Themen aus dem eigenen Material heraus sichtbar würden. In einem zweiten Schritt wurden die gefundenen Themengebiete mit statistischen Daten, wissenschaftlichen Artikeln und theoretischer Literatur in Verbindung gesetzt um aufzuzeigen, welche Themenfelder sich in bestehenden Diskursen wiederfinden würden. Der dritte Schritt beinhaltete die Verarbeitung und Sichtbarmachung des zur Verfügung stehenden Materials in Darstellungen und Textform. So entstanden zunächst oftmals einzelne Beiträge, die schließlich in der vorliegenden Arbeit zu einem Ganzen zusammengefügt wurden.

Eine ausführliche Darstellung der gewählten Methoden und eine Reflexion des methodischen Vorgehens bei der Erarbeitung dieser Masterarbeit finden sich in der Prüfungsleistung *Methods, Tools and Theory* 7.

Quellen

AK Parti (2012): Political Vision of AK Parti 2023. (<https://www.akparti.org.tr/english/akparti/2023-political-vision>, 21.07.2017)

Esen, Orhan (2005): Learning from Istanbul. In: Esen, Orhan/ Lanz, Stephan (Hg.): Self Service City: Istanbul. Berlin. S. 33-52.

Kuymulu, Mehmet Barış (2013): Reclaiming the right to the city: Reflections on the urban uprisings in Turkey In: City. Heft Nr. 17:3. S. 274-278.

Lelandais, Gülçin Erdi (2013): Citizenship, minorities and the struggle for a right to the city in Istanbul. In: Citizenship Studies. Heft Nr. 17:6-7. S. 817-836.

Morvan, Yoann/ Logie, Sinan (2014): Istanbul 2023. 1. Auflage. Paris.

2 Istanbul und der Rand der Stadt

Im Folgenden werde ich versuchen, die spezifische Entwicklung und Geschichte der Stadt Istanbul darzustellen, ohne eine Einteilung in bestehende Kategorien vorzunehmen. Von der *Global City* Istanbul wird dennoch zu lesen sein, da die Stadt seit nunmehr 35 Jahren von unterschiedlichen politischen Kräften immer wieder mit diesem Begriff in Verbindung gebracht wird. Ohne eine Definition für diese Einordnung zu liefern, wird so der Wunsch ausgedrückt, Istanbul und damit auch die Türkei als Fixpunkt auf einer Weltkarte des wirtschaftlichen und politischen Geschehens zu verorten. Dieser Anspruch mag sich aus der Geschichte Istanbul heraus erklären lassen. *Konstantinopel* und *Byzanz* waren Städte, in denen Entscheidungen für ganze Regionen getroffen wurden.

Die Begrifflichkeit wird mit unterschiedlichen Zuweisungen verwendet. Für Saskia Sassen sind Global Cities Schaltzentralen in transnationalen Wirtschaftsnetzwerken. (Vgl. Sassen 2005: 40)

Istanbul verweigert sich zudem der Aufteilung der Welt in Kategorien wie der *Westen* oder der *Globale Süden*. Die Republik Türkei ist ein vergleichsweise junger Staat, der sich geografisch sowohl zwischen, als auch auf zwei Kontinenten befindet. Da sich die Türkei in den knapp einhundert Jahren ihres Bestehens jeder vereinfachten Zuordnung zur *Westlichen Welt* oder zum *Nahen Osten* verweigert hat, werde ich derlei Einordnungen nicht vornehmen. Selbst wenn sich dadurch vermeintlich die Abkürzungen von Erklärungen erreichen ließe. Dass sich Istanbul über zwei Kontinente erstreckt, verdeutlicht die einzigartige Position dieser Stadt und führt seinerseits zu einer Vielzahl von Zuschreibungen und Deutungen. Dabei möchte ich versuchen, die Stadt nicht als *Brücke zwischen Ost und West* zu verstehen, sondern als eine Stadt, die sich auf Basis ihrer Geschichte und im Zusammenspiel aus wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Kräften auf eine bestimmte Weise entwickelt.

2.1 Am Rand der Stadt

Wenn ich hier vom Rand der Stadt schreibe, dann wird schnell deutlich, dass dieser Begriff einer Klärung bedarf, um tatsächlich auf etwas hinzuweisen. Der Rand welcher Stadt? Diese Frage lässt sich aus dem Bisherigen bereits beantworten. Ich werde mich in dieser Arbeit am Rand der türkischen Großstadt Istanbul bewegen. Doch der Rand einer Stadt bleibt ein schwer zu fassender Bereich. Das liegt auch daran, dass die meisten der mir bekannten Städte ihre ursprünglichen Grenzen längst verlassen haben und ihre Stadtmauern heute eine touristische Attraktion im Zentrum der Stadt geworden sind (dies gilt im Übrigen auch für Istanbul). Und die Städte sind

nicht einfach gewachsen; sie haben sich mit ungleicher Dynamik in ihr Umland ausgebreitet und dabei neue Zentren gebildet und die Landschaft mit einem mal dichteren und mal loserem Gewebe aus städtischer Infrastruktur, Gebäuden und Flächen mit definierten Nutzungsmöglichkeiten überzogen. Bestehende Strukturen wurden in diesen Wachstumsprozessen vereinnahmt und in den städtischen Raum integriert, andere Räume wurden ausgespart und isoliert. Der Rand einer Stadt bleibt schwer zu greifen, da eine Stadt von einer Vielzahl sich dynamisch verändernder Ränder umgeben und durchzogen ist und es bedarf einer Annäherung an den Begriff des *Randes* um mein Interesse verständlich zu machen.

Rand, Zentrum und Peripherie sind überdies Zustände, die dazu genutzt werden können, städtische Gegebenheiten zu betrachten. (Vgl. Schmid 2012: 47f.) Zentralität in der Stadt beschreibt nicht nur einen Marktplatz, ein Einkaufszentrum oder einen Verkehrsknotenpunkt, sondern die Zugänglichkeit zu vielfachen Möglichkeiten und die Versammlung verschiedener Ressourcen. Im Gegensatz dazu steht die Peripherie für Ausgrenzung und für den verwehrten Zugang zu eben diesen Ressourcen, seien dies nun Infrastrukturen, soziale Ressourcen oder andere Formen des städtischen Lebens. (Ebd.: 57) Ich wähle die Bezeichnung *Rand* bewusst, um auf auf ein *Dazwischen* aufmerksam zu machen. Der Rand findet sich dabei nicht ausschließlich an einer geografischen Position, sondern beispielsweise auch in der Zugänglichkeit städtischer Räume oder in den Möglichkeiten der Einflussnahme auf die städtische Entwicklung.

Als ich 2012 im Rahmen einer fotografischen Arbeit in mehreren Stadtrandbegehungen eine Linie um die Stadt Istanbul zog, orientierte ich mich zunächst an geografischen Gegebenheiten und folgte dem gebauten Rand der Stadt. Ich suchte nach dem *letzten Haus*, nach einer Grenze, welche die Stadt auf der einen Seite und die Landschaft auf der anderen voneinander trennen würde. Und ab und an hatte ich auch das Gefühl an eine solche Grenze gekommen zu sein. Da endete nun unvermittelt eine dichte Struktur aus größeren und kleineren Straßen und eng zueinander stehenden Gebäuden, durch die ich die letzten neunzig Minuten mit dem Bus gefahren war und gab den Blick auf eine offene und nur spärlich bebaute Landschaft frei. Als zusätzliche Bestätigung meines Eindrucks fuhr auch der Bus von hier aus nur zurück. Ich hatte die Endstation und damit, so fühlte ich, auch den Rand der Stadt erreicht. Und es ist vielleicht nicht falsch, den Rand der Stadt dort erkennen zu wollen, wo eine städtische Infrastruktur endet. Doch es greift zu kurz, um tatsächlich von dem Rand der Stadt zu sprechen. Wo der Stadtrand verläuft, lässt sich nicht anhand der Betrachtung einer einzelnen Struktur definieren oder gar von einem Stadtplan ablesen.

Immer wieder habe ich das Bild eines Teppichs im Kopf, wenn ich versuche, mir den Rand der Stadt begreifbar zu machen. Dieser Teppich ist noch in der Fertigung. Ein großer Teil ist bereits entstanden; dicht an dicht zusammengeschoben verlaufen Fäden unterschiedlicher Materialien, Dicke und Farbe. Neben- und übereinander gelegt ist es nur im Detail möglich, den Verlauf oder gar eine Logik dieser einzelnen Fäden zu erkennen. Um aber das Muster des Teppichs zu sehen, muss ich einige Schritte zurücktreten. Das Bild des Teppichs und die Funktionsweise seines Aufbaus sind nicht gleichzeitig zu erkennen. Während der eigentliche Teppich noch entsteht, führen schmucklose Kettfäden in gleichen Abständen aus dem Gewebe heraus. Nur entlang dieser straff gespannten Struktur lässt sich der Teppich weben. Die Struktur selbst verschwindet unter dem Muster aus dem sichtbaren Bereich, bleibt gleichwohl aber als formgebende Kraft im Verborgenen erhalten. In meinem Bild der Stadt als Teppich sind diese leitenden Fäden die verschiedenen Infrastrukturen des städtischen Raumes. Viele davon sind Straßen, einige sind Buslinien, andere könnten Schulen sein oder Kanalisation, die einzelnen Linien der Metro, auch Gas-, Wasser- und Telefonleitungen oder auch die Netzwerkabdeckung für den Empfang mobilen Daten auf dem Telefon.

Es bedarf dieser Strukturen, um die Stadt an ihnen entlang zu entwickeln. Am Rand der Stadt sind sie nur deutlicher als innerhalb der Stadt zu erkennen. Infrastruktur ist überall dort, wo die Stadt ist aber an den Rändern der Stadt wird sie sichtbarer. Das kann verschiedene Ursachen haben: Das städtische Gewebe, hier die bunten, dicht zusammengeschobenen Fäden, wird zum Rand hin dünner und weist Lücken auf. Diese exponieren eine bereits weiter hinaus führende Infrastruktur. Denken wir zum Beispiel an eine aus der Stadt herausführende Straße, die von immer weniger Gebäuden und kleineren Straßen begleitet wird, bis sie schließlich als Feldweg irgendwo in der Landschaft endet. Innerhalb der Stadt ist diese Straße vorhanden; wir benutzen sie, aber wir nehmen sie kaum bewusst wahr.

Infrastruktur ist erstmal eine Notwendigkeit. Ähnlich wie bei dem Beispiel des Teppichs ein Unterbau, der eine Funktion erfüllt ohne selbst vordergründig in Erscheinung zu treten. Blicken wir weiterhin auf Städte, so werden Infrastrukturen hier häufig als Versorgungsstrukturen benannt. Diesem Begriff folgend wird deutlicher, dass wir Infrastrukturen bewusst erst dann wahrnehmen, wenn sie nicht vorhanden sind. So zum Beispiel, wenn das Leitungswasser nicht wie gewohnt trinkbar ist. Oder wenn es im Winter in einem Haus keine Heizkörper gibt. Folgt man dieser Betrachtung der Infrastruktur, dann könnte man den Rand einer Stadt durchaus lokalisieren. Man würde verschiedene Karten städtischer Infrastrukturen übereinander legen und einen Bereich sichtbar machen, in dem nach und nach jegliche

Infrastrukturlinie endet. Das Ergebnis wäre keine klar gezeichnete Linie, vielmehr ein Bereich, der die Größe der innenliegenden Stadt vermutlich übertreffen würde.

Doch welche Infrastrukturen gehören zu einer Stadt wie Istanbul? Müssen wir nicht die weiter oben begonnene Aufzählung noch deutlich erweitern? Und welches Bild eines Stadtrandes erhalten wir, wenn wir auch Überlandstraßen und Stromtrassen in unsere Überlegungen mit einschließen? Zur städtischen Infrastruktur gehören nicht nur die Netzwerke, die Stadtteile miteinander verbinden, sondern auch die, welche die Stadt mit weiteren Städten verbinden. Der Rand einer Stadt würde sich über hunderte Kilometer, über Provinzen und Nationen erstrecken. Beziehen wir auch die Flughäfen und die von hier ausgehenden Verbindungen, sowie die Häfen, die die Frachtschiffe von hier aus anlaufen mit in unsere Überlegungen ein, so erhalten wir bereits ein Bild, das weite Teile des Planeten einschließt.

Sinnvoller als das Bild eines weltumspannenden Teppichs erscheint die Idee, Städte als Knotenpunkte in Netzwerken unterschiedlicher Ausdehnung, Intensität, Dichte und Funktion zu verstehen. (Vgl. Schmid 2014: 76f.) Auch die Kabel und Server, die die Arbeitsprozesse der Computer in einer Stadt ermöglichen, gehören zur physischen Infrastruktur einer Stadt. Und noch darüber hinaus verbinden auch nicht-physische Netzwerke Orte auf der ganzen Welt. Dazu gehören Normen und Richtwerte, die, ähnlich wie die Gesetze innerhalb eines Landes, unser alltägliches Handeln nach weltweit gültigen Standards formen. Jede Kreditkarte passt in jeden Bankautomaten und überall auf der Welt hat ein Tag 86.400 Sekunden. Wir müssen weder die Anzahl der Sekunden eines Tages kennen, noch die Abmessungen einer Kreditkarte. Wir verlassen uns hier auf globale Protokolle, die die Welt miteinander synchronisieren und die Interaktion untereinander vereinfachen. Die Architektin Keller Easterling erweitert den Begriff von Infrastruktur und beschreibt diese physischen und nicht-physischen Verbindungen als *extrastatecraft*, eine leitende Größe, die unabhängig von nationalstaatlichen Einflüssen, Räume, die sie *infrastructure spaces* nennt, formt. (Vgl. Easterling 2016: 15)

„Infrastructure space is a form, but not like a building is a form; it is an updating platform unfolding in time to handle new circumstances, encoding the relationships between buildings or dictating logistics. There are object forms like buildings and active forms like bits of code in the software that organizes building. Information resides in the, often undeclared, activities of the software – the protocols, routines, schedules and choices it manifests in space.“ (Ebd.: 14)

Die Betrachtung von Infrastrukturen führt weg von der Erfahrung des physischen Stadtraumes und macht eines doch sehr deutlich: Der Rand kann nicht dem Bild eines Bereiches, der sich als breiter Ring um die Stadt schließt, entsprechen. Meine eigene Erfahrung vom Rand der Stadt ist jedoch eine aus der gebauten Umwelt. Für mich ist Rand ein Gefühl. Der Stadtrand, wie ich ihn in Istanbul erfahren habe, führte mich viele Male weg von einer sichtbaren Bebauungslinie. Einem vagen Interesse folgend trat ich in viele Stadtviertel ein oder fand mich ein anderes Mal an einem Trinkwasserstaudamm oder im Wald auf einer Brandschneise wieder. Rand ist für mich eine lokal wahrzunehmende Empfindung und verweist auf bestimmte Eigenschaften. Dieser Rand ist kleinteilig, heterogen, wechselhaft und dynamisch. Oftmals wurde ich davon überrascht, wieviele Typologien und Nutzungen sich hier direkt nebeneinander befanden. Rand zeichnet sich für mich in diesem Sinne durch Unvorhersehbarkeit aus. Stärker als innerhalb der Stadt habe ich hier das Gefühl, dass die Komplexität der Stadt offenliegt. Während gleichzeitig eine Überforderung einsetzt, lässt der Rand zumindest den Gedanken an die Möglichkeit der Lesbarkeit der Stadt aufkommen.

Diese Gedanken lassen sich vielleicht nur schwerlich mit dem Begriff des Randes in Verbindung bringen. Zu deutlich eingeschrieben ist dem Wort das Wesen der „Begrenzung“ und damit etwas Statisches, was nicht recht zu meinen Ausführungen passen will. Dienlichere Beschreibungen und Konzeptionen des städtischen Raumes finden sich in der Literatur und Stadttheorie. Zum Beispiel bei Sabine Kraft, die vor gut zwanzig Jahren von der „Zerstreuung der Stadt in der Region“ (Kraft 1996: 18) schrieb.

„Entstanden ist eine neue großräumige Form von Stadt ohne klar umrissene Grenzen, ohne strukturelle Hierarchie, amorph, a-lokal. Sie übertrifft den historischen Kern um ein Vielfaches an Fläche, Einwohnern und Arbeitsplätzen. Weder städtisch noch ländlich noch vorstädtisch, erinnert sie an keine bekannte urbane Form, sondern ist ein Amalgam: sie kennt kein Drinnen, kein Draußen, kein dominierendes Zentrum, nur das chaotische, fließende Nebeneinander urbaner Fragmente. [...] Sie ist ein fließender Raum, vierdimensional, ihre innere Logik basiert auf der Integration der Zeit.“ (Ebd.)

Auch hier werden bestimmte Eigenschaften des Randes sowie die Schwierigkeit, die sich in ihre Umgebung ausbreitende Stadt mit bestehenden Begrifflichkeiten zu beschreiben, deutlich. In den gut zwanzig Jahren seit dieser Schilderung von Sabine Kraft und auch zuvor wurde eine Vielzahl von Begriffen bemüht, um die Stadt, die die Stadtmauern längst überwunden hat, zu thematisieren. In einigen von ihnen habe ich meine eigene Rand-

erfahrung wiedergefunden. Der Architekt Thomas Sieverts zum Beispiel prägte 1997 den Begriff der *Zwischenstadt*, um sich einer neuen Form der städtischen Ausbreitung anzunähern.

„Diese Zwischenstadt, die weder Stadt noch Land ist, aber Eigenschaften von beidem besitzt, hat weder einen passenden Namen, noch ist sie anschaulich. Trotz ihrer Namenlosigkeit ist sie überall auf der Welt zu finden: [...] Eine auf den ersten Blick diffuse, ungeordnete Struktur ganz unterschiedlicher Stadtfelder mit einzelnen Inseln geometrisch-gestalthafter Muster, eine Struktur ohne eindeutige Mitte, dafür aber mit vielen mehr oder weniger stark funktional spezialisierten Bereichen, Netzen und Knoten.“ (Sieverts 1999: 14f.)

Sieverts begreift die *Zwischenstadt* als ein eigenständiges Gebilde, das aus einer Form der besiedelten Landschaft entstehen kann und sich schließlich von der ursprünglichen Stadt unabhängig macht und eigenständige Versorgungsstrukturen aufbaut. (Vgl. Ebd.: 16) Und nicht nur das; Sieverts geht noch weiter und sieht in der *Zwischenstadt* nicht nur einen Mangel oder eine Fehlstelle. Vielmehr erkennt er in dem Verlust an Urbanität gegenüber der Ursprungsstadt auch eine Befreiung von sozialer Kontrolle und den Gewinn individueller Freiheiten. In dem Fehlen einer eindeutigen Stadtmitte findet er eine moderne Netzstruktur, die ihm für eine demokratische Gesellschaft angemessen erscheint. (Vgl. Ebd.: 34f und 66) Eine Sichtweise, mit der er nicht alleine steht. Ähnlich blickt auch der Soziologe Abdoumalig Simone auf den Rand der Stadt. Simone schreibt der Peripherie das Potential zu, als Versammlungsort für Gruppen und Strukturen zu fungieren die innerhalb der Stadt nicht akzeptiert werden. (Vgl. Simone 2007: 468) Mit dieser Setzung geht er noch einen Schritt weiter als Sieverts, in dem er die Versammlung heterogener Akteursgruppen als Merkmal für Urbanität, am Rand wiederfindet. Während Sieverts der *Zwischenstadt* den Verlust von Urbanität im Vergleich zur Ausgangsstadt attestiert, sieht Simone in der Verdrängung einzelner Akteure aus dem Stadtzentrum auch die Übertragung städtischer Qualitäten an den Rand der Stadt.

„Within the process of metropolitanisation, the heterogeneity of socio-territorial mosaics, once the predominant feature of the core cities, are pushed out into the regional periphery. The periphery increasingly becomes an arena to accommodate a discrepant multiplicity of urban challenges – from housing poor populations displaced from the city, providing premium living spaces for middle-class families, developing campus-like spaces for research and development sectors, to exporting environmentally precarious industry to the fringes of the urban system.“ (Ebd.: 464)

Diese Überlegungen machen den Rand zu einem politischen Raum und einem Ort für Menschen, die innerhalb der Stadt unsicheren Lebensbedingungen ausgesetzt sind. Es entstehen dabei Zwischenräume, Räume zwischen dem Urbanen und dem Ländlichen, die Anpassung und Innovation erfordern. (Vgl. Simone 2010: 45) Der Geograph Oren Yiftachel beschreibt ähnliche Räume mit seinem Konzept der *gray spaces*, das die starre Dichotomie von Zentrum und Peripherie ausdifferenziert. *Gray spaces*, das sind für Yiftachel Räume, die sich im Dazwischen von Legalität und Formalität auf der einen Seite und Illegalität und Informalität auf der anderen Seite befinden.

„The disjuncture between actual tolerated reality and its ‘intolerable’ legal, planning and discursive framing, puts in train a process of ‘gray spacing’ during which the boundaries between ‘accepted’ and ‘rejected’ constantly shift, trapping whole populations in a range of unplanned urban zones, lacking certainty, stability and hence development. The consequences are clear in many cities – whole neighborhoods and quarters lack basic services to realize their urban citizenship.“ (Yiftachel 2009a: 243)

Wie im Textausschnitt beschrieben, sind *gray spaces* von Unsicherheiten geprägt. Sie bleiben unfertig und beinhalten das Potential von Transformationen. Sei es nun die Anerkennung dieser Räume oder ihre Zerstörung, sie definieren sich über die Ungewissheit. (Vgl. Yiftachel 2009b: 92) Ihre Beschreibung kommt meinem Eindruck vom Rand in Istanbul nahe. Thomas Sieverts entwickelte seine Idee der Zwischenstadt mit dem Blick auf städtische Agglomerationen in Deutschland. Mit Yiftachel und seinem Blick auf Siedlungspraktiken in Stadtregionen außerhalb Europas wird die Idee eines städtischen Dazwischens mit Hinblick auf das Produzieren urbaner Räume im Kontext politischer Unsicherheit und rasant wachsender Städte ausgearbeitet. Im konstanten Aushandeln ihrer Legitimität ermöglichen diese Räume den Bewohnern den Zugang zur Stadt, verwehren ihnen jedoch gleichzeitig eine gesicherte Perspektive. (Vgl. Hehl 2012; Vgl. Neuwirth 2007; Vgl. Saunders 2011) Für die Bewohner des Randes der Stadt bleibt die Hoffnung, dass ihre Umgebung von Entwicklern und Investoren übersehen und von Seiten der städtischen Autoritäten legitimiert werden wird. Die Aushändigung eines Aufenthaltstitels oder einer Besitzurkunde kommt der letztendlichen Ankunft in der Stadt gleich.

Dabei beschränken sich *gray spaces* aber nicht nur auf die Entstehung eigeninitiativ errichteter Siedlungen marginalisierter Bevölkerungsgruppen. Weitere Bereiche städtischer Urbanisierungsprozesse stehen unter dem Einfluss informeller Praktiken und lassen beim Blick auf die Stadt einen Flickenteppich grauer Flächen in und um die Stadt entstehen. Die Klassifizierung einer Siedlungspraktik als informell eignet sich daher nicht um

eine bestimmte Praxis zu beschreiben. Der Begriff lässt sich auch nicht ausschließlich mit Armut, Prekarität und Städten in Entwicklungsländern zusammenbringen. Informelle Praktiken in der Stadtentwicklung finden sich auch in formal legalen Vorgehensweisen öffentlicher und privater Akteure. Jedoch kann die Konzentration auf das, was in einem bestimmten räumlichen, zeitlichen und politischen Kontext als informell betitelt wird, Aufschlüsse über diesen spezifischen Kontext liefern. (Vgl. Lombard/Meth 2017: 170)

„In recent years, it has become obvious that informal housing and land markets are not just the domain of the poor but that they are also important for the middle class, even the elite, of Second World and Third World cities. Such trends point to a complex continuum of legality and illegality, where squatter settlements formed through land invasion and self-help housing can exist alongside upscale informal subdivisions formed through legal ownership and market transaction but in violation of land use regulations. Both forms of housing are informal but embody very different concretizations of legitimacy. The divide here is not between formality and informality but rather a differentiation within informality. In many parts of the world, the site of new informality is the rural/urban interface. Indeed, it can be argued that metropolitan expansion is being driven by informal urbanization.“ (Roy 2005: 149)

Den Eindruck, der mich 2012 am Stadtrand Istanbuls begleitete; das Gefühl, mich an hier an einem dynamischen, unfertigen und *kippenden* Ort zu befinden, der sich von der Stadt unterschied und gleichermaßen zu ihr zu gehören schein, das finde ich wieder in der Differenzierung von Informalität bei Ananya Roy. (Vgl. Ebd.; Vgl. Roy 2012) Ebenso wie in der Hervorhebung eines „Dazwischen“ bei Sabine Kraft, Thomas Sieverts und Abdoumalig Simone. Rand, das sind mit Oren Yiftachel auch die verschiedenen grauen Räume, die beim Betrachten der Stadt aus der Entfernung, in die schwarzen und weißen Flächen eines Stadtplans aufgeteilt werden.

Mit Hinblick auf Istanbul, werde ich nun zunächst einen historischen Überblick über die Entwicklung der Stadt seit Gründung der Republik Türkei geben, um anschließend auf die spezifische Bedeutung des Stadtrandes von Istanbul und aktuelle Dynamiken am Rand dieser Stadt einzugehen.

Quellen

Easterling, Keller (2016): *Extrastatecraft – The Power of infrastructure space*. 2. Auflage. London.

Hehl, Rainer (2012): Introduction. In: Angélil, Marc/ Hehl, Rainer (Hg.): *Informalize! Essays on the Political Economy of Urban Form* Vol. 1. Berlin. S. 7-19.

Kraft, Sabine (1996): *Die Stadt über der Stadt?* In: *ARCH+ European* 4. Heft Nr. 133. S. 18-22.

Lombard, Melanie/ Meth, Paula (2017): *Informalities*. In: Jayne, Mark/ Ward, Kevin (Hg.): *Urban Theory – New Critical Perspectives*. New York. S. 158-171.

Neuwirth, Robert (2007): *Squatters and the cities of tomorrow*. In: *City*. Heft Nr. 11:1. S. 71-80.

Robinson, Jennifer (2002): *Global and World Cities: A View from off the Map*. In: *International Journal of Urban and Regional Research*. Heft Nr. 26:3. S. 531-554.

Robinson, Jennifer (2017): *Comparison*. In: Jayne, Mark/ Ward, Kevin (Hg.): *Urban Theory – New Critical Perspectives*. New York. S. 84-98.

Roy, Ananya (2005): *Urban Informality – Toward an Epistemology of Planning*. In: *Journal of the American Planning Association*. Heft Nr. 71:2. S. 147-158.

Sassen, Saskia (2005): *The Global City: introducing a Concept*. In: *Brown Journal of World Affairs*. Heft Nr. 11:2. S. 27-43.

Saunders, Doug (2011): *Arrival City: How the Largest Migration in History is Reshaping Our World*. 1. Auflage. Toronto.

Schmid, Christian (2012): *Henri Lefebvre, the Right to the City, and the new metropolitan Mainstream*. In: Brenner, Neil/ Marcuse, Peter/ Mayer, Margit (Hg.): *Cities for People, not for Profit*. New York. S. 42-62.

Schmid, Christian (2014): *Networks, Borders, Differences: Towards a Theory of the Urban*. In: Brenner, Neil (Hg.): *Implosions / Explosions – Towards a Study of Planetary Urbanism*. Berlin. S. 67-80.

Sieverts, Thomas (1999): Zwischenstadt. 3. Auflage. Basel.

Simone, Abdoumalig (2007): At the Frontier of the Urban Periphery. In: Narula, Monica et al. (Hg.) Sarai Reader 07: Frontiers. Delhi. S. 462-470.

Simone, Abdoumalig (2010): City Life from Dakar to Jakarta. 1. Auflage. New York.

Yiftachel, Oren (2009a): Critical theory and 'gray space' – Mobilization of the colonized. In: City. Heft Nr. 13:2-3. S. 240-256.

Yiftachel, Oren (2009b) Theoretical Notes on 'Gray Cities': The Coming of Urban Apartheid? In: Planning Theory Special Issue: Strangely familiar. Heft Nr. 8:1. S. 88-100

2012 / 2017

Yenişehir Mahallesi,
Bezirk Pendik



Abb. 04: Yenişehir
Spaziergang



M 1:400.000

Abb. 03: Yenişehir Mahallesi

Das Stadtviertel *Yenişehir Mahallesi* liegt im Bezirk Pendik am östlichen Stadtrand Istanbuls. Etwas südlich des Gebietes befindet sich der internationale Flughafen *Sabiha Gökçen*. In der Zukunft werden direkt an der Gebietsgrenze die beiden größten Autobahnen im Stadtgebiet, die *E-80* und der *Otoyol-6* zusammengeführt. Damit soll es dem Fernverkehr ermöglicht werden die Stadt nördlich zu umfahren. Das Autobahnkreuz ist der östlichste Punkt des *Kuzey Marmara Otoyolu*, einem weitläufigen Straßenbauprojektes im nördlichen Stadtgebiet.

→ Kapitel 3.3.1

Vor dem Hintergrund dieser Baumaßnahmen in direkter Nähe zum Stadtviertel besuchte ich das Gebiet 2017 erneut. Zunächst wirkte es, als hätte sich das Gebiet kaum verändert. Ein strahlend blauer Fahrradweg war in der Zwischenzeit angelegt worden und entlang des *Dedepaşa Boulevard* wurde ein Park bepflanzt. Abgesehen davon, standen viele Strukturen scheinbar unverändert an Ort und Stelle. Die meisten Baustellen waren in der Zwischenzeit fertig gestellt worden, die Bauzäune mit den bunten Darstellungen geplanter Gebäudekomplexe standen nun noch einige Meter weiter die Straße herunter.

Östlich des Gebietes, direkt an der Zufahrtsstraße zum Flughafen hatte sich 2012 eine bunte Gecekondu-Siedlung befunden. Fünf Jahre später, wurde diese Siedlung gerade abgerissen. Im Juni 2017 waren die Schutthaufen der einzelnen Häuser noch zu sehen. Nebenan am Bauzaun hängen bereits die Visualisierungen für das nächste Wohnprojekt: *White House Istanbul*.

2012

2017

















































3 Die Entwicklung Istanbuls in fast 100 Jahren Republik Türkei

3.1 Istanbul seit 1923

3.1.1 Eine geschwächte Stadt: 1923 – 1950

Mit der Gründung der türkischen Republik am 29. Oktober 1923 verlor Istanbul seine Vormachtstellung als Zentrum und Herrschersitz. Konstantinopel, das heutige Istanbul, war über Jahrhunderte und bis zum Ende des Ersten Weltkrieges das unbestrittene Zentrum des Osmanischen Reiches gewesen. Im Zuge des Türkischen Befreiungskrieges, der Gründung der Nationalversammlung in Ankara und schließlich dem Ausruf der Türkischen Republik durch Mustafa Kemal Atatürk wurde Ankara zur Hauptstadt des neuen Staates. Ankara, auch geografisch im Zentrum Anatoliens gelegen, eignete sich besser als das multikulturell geprägte Istanbul, um das neue Nationalbewusstsein unter Atatürk zu verkörpern. Die neue Führung verbannte Symbole und Institutionen der Osmanischen Ära aus dem Alltag des neu gegründeten Staates mit dem Ziel, eine moderne, säkulare und türkisch-nationalistische Identität aufzubauen. (Vgl. Gül 2009: 73)

Während Ankara im Zuge dieser Entwicklung seine Bevölkerungszahl schnell vervielfachte, stagnierte die Entwicklung Istanbuls. Auch bedingt durch die Vertreibung von Minderheiten und den Bevölkerungsaustausch mit Griechenland und Bulgarien, durch den zahlreiche Bewohner Istanbul noch in der 20er Jahren verlassen mussten. Im Oktober 1927 lag die Einwohnerzahl Istanbuls bei nur noch etwa 680.000 Menschen nachdem die Stadt bereits vor Beginn des 20. Jahrhunderts eine Millionenstadt gewesen war. Istanbul wurde in den ersten Jahren der Republik als vormaliges Zentrum bewusst geschwächt. Als Symbol für die überkommene Vergangenheit war jede Maßnahme gegen Istanbul auch eine bewusste Abgrenzung gegen osmanische Werte. Investitionen und Neuansiedlungen staatlicher Betriebe verteilten sich fast ausschließlich auf anatolische Städte und die vormalige Konzentration industrieller Betriebe in der Marmara-Region um Istanbul wurde aufgebrochen. (Vgl. Sengül 2005: 81) Zudem wurde das Landleben als türkisches Ideal propagiert. Während die Stadt als der Ursprung von Unsicherheit, Unruhen und Gewalt angesehen wurde, galt das Leben auf dem Land als erstrebenswert. (Vgl. Gül 2009: 82) Aus der ehemaligen

Hauptstadt und einem für Jahrhunderte unumstrittenen Zentrum wurde auf diese Weise eine geschwächte Stadt. Der Verlust von Privilegien und Arbeitsplätzen, sowie das Ausbleiben öffentlicher Investitionen verstärkten in Istanbul zudem die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise von 1929.

Doch auch unter diesen Bedingungen blieb Istanbul Anfang der 1930er Jahre das ökonomische, industrielle und kulturelle Zentrum der Türkei. (Vgl. Ebd.: 90) Nachdem bereits zehn Jahre zuvor die neue Hauptstadt Ankara unter Berücksichtigung europäischer Stadtplanungsexpertise modernisiert worden war, schrieb die Regierung 1933 einen internationalen Stadtentwicklungswettbewerb für Istanbul aus. Die Wahl der Jury fiel auf den Ansatz des deutschen Stadtplaners Hermann Ehlgoetz. Dieser sah den Schutz des historischen Zentrums der Stadt als besondere Priorität an und schlug eine dementsprechend behutsame Sanierung des Stadtzentrums sowie Stadterweiterungen außerhalb der Stadtmauern vor. (Vgl. Ebd.: 92) Trotz des Votums der Jury wurden die Pläne nicht in die Realität umgesetzt. Zu konträr stand die Position von Ehlgoetz gegen die kemalistische Ideologie, die nach umfassender Modernisierung verlangte. 1936 wurde Henri Prost als verantwortlicher Stadtplaner mit der Neuausrichtung Istanbuls beauftragt. (Vgl. Ebd.: 97) Prost blieb bis 1950 im Amt und erarbeitete umfangreiche Pläne, wobei das Auto als primäres Fortbewegungsmittel der wachsenden Stadt angesehen wurde. Breite Boulevards sollten die zentralen Plätze innerhalb der Stadt verbinden, historische Bauwerke sollten sichtbarer gemacht werden, indem umliegende Gebäude abgerissen wurden. Die Planungen von Prost wurden bis zu seiner Freistellung 1950 auf Grund finanzieller Schwierigkeiten zur Zeit des 2. Weltkrieges, Ungenauigkeiten und Planungsfehlern von Seiten des Planungsbüros, sowie auch durch das unvorhergesehen schnelle Wachstum Istanbuls nur begrenzt umgesetzt. (Vgl. Ebd.: 108f. und 120) Istanbul blieb somit auch zwanzig Jahre nach Gründung der Republik ohne einen funktionsfähigen Masterplan für die städtische Entwicklung. Einhergehend mit den politischen Entwicklungen ab Ende der 40er Jahre und der zunehmend dynamisch verlaufenden Zuwanderung in die Stadt, kann dieses Fehlen eines übergeordneten Konzeptes als ein Grund für den nun weitgehend informell organisierten Ausbau der Stadt gesehen werden. Auch der Einsatz einer permanenten städtischen Planungskommission 1952 brachte keine nennenswerten Veränderungen. Istanbul sah sich ab Mitte der 50er Jahre mit einem stetig zunehmenden Autoverkehr und der massiven Verknappung von Wohnraum konfrontiert. (Vgl. Ebd.: 139)

3.1.2 Eine wachsende Stadt: 1950 – 1980

Die Türkei hatte im Zweiten Weltkrieg zunächst eine neutrale Position eingenommen. Erst im Februar 1945 stellte sie sich mit der Kriegserklärung gegen Deutschland und Japan auf Seiten der Alliierten. Damit war eine

Grundvoraussetzung für die weitere Ausrichtung der Türkei nach Kriegsende geschaffen. Das Land wurde Gründungsmitglied der Vereinten Nationen und Verbündeter westlicher Mächte in Abgrenzung zur Sowjetunion. (Vgl. Ebd.: 122) Im Zuge dieser Positionierung wurde das, bis zu diesem Zeitpunkt in der Türkei existierende, Einparteiensystem zunehmend in Frage gestellt. Aus der, seit Gründung der Republik regierenden *CHP* spaltete sich Anfang 1946 die *DP* ab und noch im selben Jahr kam es zur ersten freien Wahl in der Türkei. Trotz des erneuten Wahlsieges der *CHP* wurden in der Folge Reformen eingeleitet. Das planwirtschaftliche Handeln der Regierung wurde beendet und Prinzipien der freien Marktwirtschaft im Land etabliert. Das war eine der Voraussetzungen für die Zusammenarbeit der Türkei mit den Vereinigten Staaten von Amerika (USA). Im Rahmen der *Truman-Doktrin* und des *Marshallplans* erhielt die Türkei Ende der 40er Jahre von den USA militärische und wirtschaftliche Hilfen, unter anderem die technische Unterstützung für eine zunehmende Mechanisierung der Landwirtschaft. (Vgl. Ebd.: 124) 1950, 27 Jahre nach Gründung der Republik, kam es mit dem Wahlsieg der *DP* zum ersten Regierungswechsel. Unter *DP* Ministerpräsident Adnan Menderes wurde mit dem idealisierten Bild des Lebens auf dem Land erstmals gebrochen. Einhergehend mit dem starken Wirtschaftswachstum Anfang der 50er Jahre entwickelte sich eine zunehmend dynamische Migrationsbewegung aus ländlichen Gebieten in die türkischen Großstädte. Die im Zuge von Missernten und Hunger desillusionierte Bevölkerung wendete sich gegen das propagierte Ideal des Landlebens und suchte ihr Glück in den türkischen Städten. Lebte bisher die große Mehrzahl der türkischen Bevölkerung in Dörfern oder Städten mit weniger als 10.000 Einwohnern, so entfaltete diese Voraussetzung jetzt ihr Potential in Form einer über Jahrzehnte anhaltenden Zuwanderung in die größten Städte des Landes. Innerhalb eines Jahrzehntes zogen 1,5 Millionen Menschen vom Land in die Stadt, mit anderen Worten, jeder zehnte Landbewohner übersiedelte in diesen Jahren in eine türkische Großstadt. (Vgl. Ebd.: 127f.)

CHP >
Cumhuriyet
Halk Partisi =
Republikanische
Volkspartei

DP >
Demokrat Parti =
Demokratische Partei

Viele Zuwanderer ließen sich zunächst nur temporär in der Stadt nieder und kehrten regelmäßig mit Ersparnissen zurück zu ihren Familien, die ihnen zunächst nicht in die Stadt gefolgt waren. Dabei verschob sich der Lebensmittelpunkt ganzer Familien und Dorfgemeinschaften über Jahre hinweg langsam vom Land in die Stadt. Erst nachdem das Einkommen und die Unterkunft in der Stadt als sicher angesehen werden konnte, wurde die Arbeit in der immer stärker mechanisierten Landwirtschaft aufgegeben und der Haushalt unwiderruflich in die Stadt verlegt. (Vgl. Keyder 1987: 135ff.) Diese zeitweilige Beschäftigung in der Stadt als erster Schritt vor der endgültigen Niederlassung ist im Türkischen als *gurbetçilik* bekannt. *Gurbetçilik* ermöglichte das Kennenlernen und Abwägen von Vor- und Nachteilen der städtischen Lebensweise und war maßgeblich für die Migra-

gurbetçilik =
in der Fremde sein

tionsbewegungen in die Städte. Nicht selten folgten ganze Ortschaften dem Beispiel eines Auswanderers und ließen sich am Rand einer Stadt erneut als Gemeinschaft nieder. (Vgl. Gartmann 1981: 16f.) Spätestens ab Mitte der 50er Jahre hatte die Industrialisierung der Landwirtschaft große Teile der Landbevölkerung ohne Perspektive auf dem Land zurückgelassen. Über das ebenfalls modernisierte und ausgebaute Netz an Straßen und Autobahnen gelangten Menschen aus allen Regionen der Türkei nach Ankara und Istanbul, wo sie als Arbeitskräfte in der wachsenden Industrie bereits erwartet wurden. (Vgl. Saunders 2011: 163) Zwischen 1945 und 1955 wuchs die Bevölkerung Istanbuls um 47%. Die zur Modernisierung der Stadt entwickelten Pläne zeigten sich im Zuge dieses rapiden Zuzuges als nutzlos. (Vgl. Gül 2009: 124)

Für die Unterbringung der Neuankömmlinge in der Stadt fehlte der Wohnraum. Der Staat investierte auch in den 50er- und 60er Jahren weiter in die Landwirtschaft und die produzierende Industrie, um die Türkei insgesamt unabhängig von Importen zu machen und als Exportnation zu stärken. Die Investitionen trugen zum schnellen Wachstum der Industrie bei und verstärkten durch die steigende Nachfrage nach Arbeitskräften noch zusätzlich den Mangel an städtischem Wohnraum. (Vgl. Sengül 2005: 82) In Abwesenheit städtischer Handlungsmacht und staatlicher Strategien siedelten sich die ankommenden Menschen zu großen Zahlen in selbst gebauten Häusern am Rand der Stadt an. Die Städte wuchsen abseits zentralisierter Planungen in die Landschaft hinein. Im Türkischen sind diese Siedlungen unter dem Namen *Gecekondu* bekannt, was etwa so viel bedeutet wie „über Nacht gelandet“. Der Begriff *Gecekondu* ist ein Sammelbegriff, der sowohl für ein einzelnes Gebäude, als auch für eine ganze Siedlung verwendet wird. Zudem ist der Begriff seit den vierziger Jahren und bis heute in der türkischen Sprache gebräuchlich, während sich die Siedlungspraktiken in dieser Zeit immer verändert haben. Charakteristische Merkmale von *Gecekondu*s der ersten Generation sind eingeschossige Bauwerke, teils mit baulichen Mängeln und fehlendem Anschluss an städtische Infrastrukturen. Die Gebäude werden in Zusammenarbeit mit bereits ansässigen Familienmitgliedern und Bekannten unter großem Zeitdruck fertig gestellt. Die Ausführung zeichnet sich darüber hinaus oftmals durch Missachtung baulicher Vorschriften und bestehender Eigentumsverhältnisse aus. (Vgl. Gartmann 1981: 13f.) In Istanbul wurden zunächst Freiflächen innerhalb der Stadt besiedelt. Diese Flächen reichten jedoch bei Weitem nicht aus, um den Bedarf der ankommenden Menschen zu decken. Die Stadt begann am Rand zu wachsen. Abseits der allgemeinen Wahrnehmung und staatlicher Kontrolle besetzten die Siedler öffentliche Flächen und Gebiete, die nach der Umsiedlung und Vertreibung religiöser Minderheiten zwanzig Jahre zuvor ohne Eigentümer geblieben waren. Dabei beriefen sie sich auch auf ein Gewohnheitsrecht aus der Zeit des *Osmanischen Reiches*, nach dem unbebautes Land keinen Besit-

zer haben konnte. Erst die eigenhändige Nutzung legitimierte den Besitz einer Fläche. Angesichts der Zuwanderung und der Landnahme nahm der Staat eine indifferente Position ein. Weder unterstützte er die informellen Siedlungspraktiken, noch ging er aktiv dagegen vor. Letzten Endes legitimierte der Staat das Handeln der ankommenden Siedler durch seine Untätigkeit. (Vgl. Keyder 1999b: 145ff.)

In Istanbul wurde angesichts des unkontrollierten Wachstums und der ansteigenden Verkehrsdichte die städtische Planung zur Priorität unter der Regierung der DP mit Ministerpräsident Andan Menderes. Noch in der zweiten Hälfte der 50er Jahre wurden etliche Gebäude und ganze Straßenzüge im Zentrum abgerissen, um Platz für neue Verkehrsachsen zu schaffen. Diese Anstrengungen wurden von der Öffentlichkeit und gleichermaßen auch von Stadtplanern und selbst politischen Kontrahenten zunächst positiv kommentiert. Der Haushaltsetat der Stadt Istanbul wurde massiv erhöht und die Ausgaben für Bautätigkeit und Entschädigungszahlungen überstiegen in kurzer Zeit um ein Vielfaches die Ziffern, die sich in 27 Jahren Regierungszeit der CHP für diesen Zweck addiert hatten. (Vgl. Gül 2009: 150) Gleichzeitig sah sich die Regierung, die bisher von einer prosperierenden Wirtschaft getragen wurde, mit einer abrupt einsetzenden Wirtschaftskrise und einem Einbruch der Weltmarktpreise für das Exportgut Getreide durch das Ende des Koreakrieges konfrontiert. Angesichts dieser Schwierigkeiten verabschiedete sich die Regierung innenpolitisch von ihrem liberalen Kurs und nahm fortan eine immer mehr autokratische Position gegenüber politischen Kontrahenten und der eigenen Bevölkerung ein. (Vgl. Ebd.: 140f.) Am 27. Mai 1960 übernahm das Militär nach einem Putsch das Regierungsgeschehen. Gegen Menderes und weitere Mitglieder seiner Regierung wurden noch im gleichen Jahr Gerichtsverfahren eingeleitet. Eines der Gerichtsverfahren bezog sich dabei explizit auf die Umbaumaßnahmen in Istanbul. Zwangsenteignungen in über 300 Fällen bildeten den Kern des Verfahrens, das sich neben konkreten Anschuldigungen auch gegen die Umbaumaßnahmen als solche richtete. Kritiker warfen Menderes vor, das kulturelle Erbe der Stadt zerstört zu haben. Durch Gerichtsbeschluss wurde Adnan Menderes in diesem Verfahren im September 1961 zum Tode verurteilt und wenige Tage später durch Erhängen hingerichtet. (Vgl. Ebd.: 143f.)

Nach der militärischen Intervention wurde 1961 eine neue Verfassung verabschiedet. Diese sah die Gewaltenteilung und ein Zweikammernparlament vor, das nach Übergabe durch die Militärregierung von einer Mehrheit der CHP geführt wurde. Im Zuge der neuen Verfassung wurde die Gründung von Gewerkschaften ermöglicht und die Rechte von Arbeitern gestärkt. In dieser Maßnahme findet sich eine Voraussetzung für das Anwachsen einer türkischen Mittelschicht und damit eines neuen Absatzmarktes für türkische Produkte. (Vgl. Keyder 1987: 148ff.) Der Stärkung der Arbeitskräfte

folgte Mitte der 60er Jahre ein Umdenken in der städtischen Wohnungspolitik. Erstmals wurde 1963 ein Programm ausgearbeitet, das auf dem Papier nicht den Abriss informeller Siedlungen vorsah, sondern die Erschließung neuer Siedlungsgebiete begünstigte. Die Zahl der städtischen Siedler hatte zu diesem Zeitpunkt ein Maß erreicht, die sie im Mehrparteiensystem zu einer wichtigen Wählergruppe machte. Regelmäßig wurden vor anstehenden Wahlen nun überall in der Türkei ungenehmigte Siedlungen legalisiert und an städtische Versorgungssysteme angeschlossen. Hand in Hand mit der Einbindung neuer Stadtviertel in das städtische Versorgungsnetz, ging auch die Integration ihrer Bewohner als Bürger der wachsenden Städte. Die kemalistische CHP erkannte dieses Potential und vollzog mit Beginn der 70er Jahre einen konsequenten Kurswechsel, um sich schließlich als Partei der marginalisierten Siedler und Neuankömmlinge in der Stadt zu positionieren. (Vgl. Sengül 2005: 83f.) Mit dem wachsendem Wohlstand der Bewohner wuchs auch die Akzeptanz der Gecekondu-Bewohner von Seiten der etablierten städtischen Gesellschaft. In der Politik wurde das Gecekondu nunmehr als willkommene Lösung der städtischen Wohnungsfrage wahrgenommen. (Vgl. Esen 2005: 39f.) Çaglar Keyder beschreibt das Gecekondu dieser Zeit wie folgt:

„The typical gecekondu was built in stages, but looked permanent and sturdy when completed. It was owneroccupied, consisted of between two and four rooms, and followed in design the urban norm in Turkey which prioritises size over luxury. It was usually constructed with the help of neighbours and one or two builders, but principally using the family’s own labour. The neighbourhood consisted typically of families originating in the same province or even the same village, although other affiliations, notably ethnic background and religious sect, also played a role. Gecekondus were normally built on fair-sized plots which left the owners some garden space for growing vegetables and raising poultry, and sometimes even for keeping a cow. The older the gecekondu area, the more secure was its legal status. Politicians promised and usually delivered titles to the occupiers of state land; since some time had to pass before the inhabitants of a particular neighbourhood became a pressure group, new gecekondu were always under the threat of expropriation.“ (Keyder 1987: 162)

Unter diesen Voraussetzungen entwickelten sich viele Gecekondu-Siedlungen zu beliebten Stadtteilen, deren Bewohner es verstanden, innerhalb von nur einer Generation, in der Stadt Fuß zu fassen und mit der Legalisierung ihrer Gebäude schnell zu einem relativen Wohlstand zu gelangen. Die Aushändigung der Besitzurkunde, des tapu, das die Eintragung des Grundstückes in die Grundbücher bescheinigt, markierte für viele die Ankunft in der Stadt. Somit war das zuvor noch illegale Handeln legitimiert. Beginnend in den 70er Jahren unterliefen legalisierte Gecekondu-Gebiete der ersten Generation einen Nachverdichtungsprozess, in dem die eingeschossigen Ge-

bäude gegen mehrstöckige Apartmentgebäude ausgetauscht wurden und in diesem Zuge die als Gecekondu entstandenen Siedlungen auch optisch kaum noch von den Stadtvierteln der Mittelklasse zu unterscheiden waren. (Vgl. Esen 2005: 39f.)

Die Migration nach Istanbul seit Anfang der 50er Jahre hatte sich nicht auf vormalige Arbeiter aus der Landwirtschaft beschränkt. Auch die ländliche Mittelklasse zog es aus Kleinstädten in die wirtschaftlichen und kulturellen Zentren des Landes. Während die einen ihren Platz am Rand der Stadt im Gecekondu fanden, sorgten die, die es sich leisten konnten, für eine stetige Nachfrage nach modernen Stadtwohnungen. Vielerorts wurden die innerstädtischen Einfamilienhäuser durch Mehrgeschossbauten, sogenannte *apartman* ersetzt. Der Bau dieser Gebäude lief ohne das Zutun öffentlicher Instanzen nach einem festen Muster ab. Der Besitzer eines Grundstückes und meist eines darauf errichteten Einfamilienhauses stellte dem sogenannten *yapsatçı* sein Eigentum zur Verfügung ohne dafür Geld zu erhalten. Der *yapsatçı* bringt die Expertise mit, die es bedarf um günstig zu bauen. Er finanziert aus eigenen Mitteln den Bau des Apartmentgebäudes, das nunmehr aus mehreren Etagenwohnungen besteht, die sich der vormalige Eigentümer und der *yapsatçı* untereinander aufteilen. Der Eigentümer verliert sein Haus, erhält aber unter dem Strich eine vergrößerte und moderne Wohnfläche und kann überdies zusätzliche Etagen vermieten oder verkaufen. Der *yapsatçı* verkauft seinerseits seine Wohnungen an kaufkräftige Neuankömmlinge für einen Preis, der die Baukosten übersteigt und ihm damit einen Gewinn einbringt. Da diese Transformation über Jahre eine stetige Bautätigkeit bedeutet, schafft das *yapsat*-System nicht nur Wohnraum für die Mittelschicht, sondern ermöglicht auch den ärmeren Gecekondu-Bewohnern den Einstieg in die Städte, indem diese auf den Baustellen eine Einkommensquelle finden. (Vgl. Ebd.: 40f.)

yapmak = machen
sat = Verkauf

Ähnlich wie in der Entwicklung der Gecekondu, etablierte sich auch dieses System in Abwesenheit öffentlicher Strategien und Investitionen, mit denen dem Bedarf nach städtischen Wohnraum hätte begegnet werden können. Das System, das innerhalb weniger Jahrzehnte das Erscheinungsbild des städtischen Zentrums radikal veränderte, wurde von Seite der städtischen Verantwortlichen als Lösung der drängenden Wohnungsfrage akzeptiert. (Vgl. Ayata 2002: 27) Ende der 70er Jahre kamen beide beschriebenen Systeme an ihre Grenzen: Innenstädtische Gebiete hatten zu großen Teilen die Transformation zu dicht besiedelten Apartment-Vierteln durchlaufen und am Rand der Stadt gab es immer weniger öffentlichen Boden, der die Landnahme durch Zuwanderer im Prinzip des Gecekondu zugelassen hätte. (Vgl. Sönmez 2005: 103)

ANAP >
Anavatan Partisi =
Mutterlandspartei

Auf politischer Ebene wuchsen Ende der 70er Jahre die Konflikte. Während die kemalistische CHP bei Wahlen innerhalb der großen Städte Erfolge verbuchte, bildete die ANAP in nationalistisch, islamischer Koalition die nationale Regierung. Während wachsende wirtschaftliche Probleme und gewalttätige Auseinandersetzungen linker und rechter Gruppen die Türkei vor immer größere Herausforderungen stellten, fehlte es an politischer Stabilität und Kontinuität. Die Bürgermeister der größten türkischen Städte verlangten nach größerem Handlungsspielraum und stärkerer Unabhängigkeit, um den städtischen Herausforderungen begegnen zu können. (Vgl. Heper 1989: 6) Im Zuge dieser Entwicklungen kam es (nach 1961) 1980 zu einer zweiten Intervention des Militärs. Nach dem Putsch trieb die Militärregierung Privatisierungen voran und veranlasste strukturelle Veränderungen im Staatsbetrieb, die den weiteren Rückzug eines regulierenden Staates und die Öffnung des Staates für das internationale Kapital bedeuteten. Der Beginn der 80er Jahre wurde zu einem Wendepunkt in der türkischen Geschichte. Als drei Jahre nach der Militärintervention, im November 1983, erneut Wahlen abgehalten wurden, erreichte die ANAP mit dem neoliberalen Regierungschef Turgut Özal die Mehrheit der Wählerstimmen. Für Istanbul war dies der Beginn einer neuen Phase in der städtischen Entwicklung.

3.1.3 Eine neue Stadt: 1980 –

Unter der wirtschaftsliberalen Regierung der ANAP hielt das internationale Kapital Einzug in die Stadt. (Vgl. Esen 2005: 42) Im Stadtteil Levent, nördlich des Stadtzentrums, entstand auf europäischer Seite ein Finanzzentrum. Immer mehr Hochhäuser prägten das Stadtbild im Zentrum. Den Niederlassungen global agierender Banken folgten Luxushotels und Konferenzzentren. Kaum ein Tag ohne die Ankündigung neuer Einkaufszentren, in denen sich Geschäfte internationaler Marken aneinanderreihen. Luxusrestaurants und exklusive Wohnanlagen bedienen die steigende Nachfrage nach einem Leben, das zunehmend losgelöst von lokalen Besonderheiten, einem globalen Standard entsprechen sollte. (Vgl. Keyder 1999a: 15)

İBB >
İstanbul Büyükşehir
Belediyesi =
Großstadtverwaltung
İstanbul

Ebenfalls unter der Regierung von Turgut Özal wurde 1984 die Verwaltung für den Großraum Istanbul İBB gegründet. Die größten türkischen Städte erhielten Anfang der 80er Jahre erweiterte Befugnisse und größere Unabhängigkeit von der zentralen Regierung in Ankara. An die Stelle der zentralisierten staatlichen Führung traten in den Großstädten lokale Regierungseinheiten, ausgestattet mit weitreichenden administrativen und finanziellen Mitteln. Das wachsende Maß an Autonomie schlug sich schnell in lokalen Infrastrukturinvestitionen nieder (Vgl. Esmer 1989: 46). Istanbul sollte nach dem Willen seiner politischen Führung zu einer *Global City* entwickelt werden. Um als Standort für Investoren international attraktiv zu

werden, wurde der Bau von Infrastrukturprojekten forciert. Unter Bürgermeister Bedrettin Dalan rückte der Ausbau der Transportwege, sowie der Bau von Hotels, Konferenzzentren, exklusiven Einkaufsmöglichkeiten und Wohnflächen in das Zentrum der städtischen Entwicklung. (Vgl. Robins/Aksoy 1996: 8)

Auch in den Wohnvierteln veränderte sich zu dieser Zeit das Stadtbild. Das yapsat-Modell der innerstädtischen Nachverdichtung wurde nun auf vormalige Gecekondu-Siedlungen angewendet. Dafür wurde 1984 der Bestand informeller Siedlungen großflächig legalisiert und somit in den städtischen Wohnungsmarkt integriert. Gleichzeitig endete mit diesem Datum aber auch die Toleranz gegenüber neu entstehenden Siedlungen. Der Istanbuler Stadtforscher Orhan Esen beschreibt diese Phase wie folgt:

„Während die Gecekondu-Amnestien der Fünfziger-, Sechziger- und Siebzigerjahre ausschließlich aus humanen Gründen erfolgt und auch so begründet waren, werden nun unverfroren marktwirtschaftliche Motive ausgepackt. Unter der ANAP-Regierung wird eine ganze Nation zu Spekulanten, Börsenbeobachtern und Maklern umerzogen, auch das Gecekondu-Volk – politischen Turbulenzen der letzten dreißig Jahre müde – vollzieht diese Wende freiwillig mit. Es ist die Zeit mit Geld mehr Geld zu machen, und die legalisierten Gecekondu-Grundstücke sind bestes Startkapital, so lehrt Özal. Zudem sind es die härtesten Inflationsjahre und nur der kann sich über Wasser halten, der sein Kapital gewinnbringend investiert. Die Türkei wird zu ‚Kleinamerika‘ erklärt und im Gecekondu geht es zu wie im Wilden Westen.“ (Esen 2005: 42)

Mitte der 80er Jahre wuchs Istanbul stärker als jemals zuvor. Der dramatische Anstieg der Bodenpreise, die immer wachsende Zahl der privaten Autos, sowie das anhaltende Bevölkerungswachstum brachten die Stadt immer mehr an ihre Grenzen. (Vgl. Gül 2009: 178f.) Frühere Gecekondu-Gebiete waren im Zuge der Nachverdichtung nicht mehr von Wohnvierteln der Mittelklasse zu unterscheiden. Der Staat legalisierte einen großen Teil der bestehenden Gecekondu-Siedlungen, mit dem Ziel, die Siedlungsdichte in den erschlossenen Gebieten zu erhöhen. Gleichzeitig sollten die Eigentumsverhältnisse geklärt werden, um die Gebäude in den Wohnungsmarkt zu integrieren. Unkontrollierte Neuansiedlungen wurden nun zunehmend entschieden unterbunden. (Vgl. Leitmann/Baharoğlu 1999: 197) Am Rand jedoch wuchs die Stadt weiter. Doch im Gegensatz zu dem solidarisch organisierten und von staatlicher Seite tolerierten Aufbau ursprünglicher Gecekondus fanden die ankommenden Siedler nun bereits bestehende Besitzstrukturen vor, in die sie sich einzufügen hatten. Auch unbebautes Land wurde nun bereits von privaten Akteuren kontrolliert. Wer es sich leisten konnte kaufte eine Parzelle zur Bebauung, allen anderen blieb der Traum vom Wohneigentum am Rand der Stadt verwehrt. Ein System, das gut drei-

ßig Jahre lang auch Akteuren mit sehr begrenzten finanziellen Ressourcen den Einstieg in die städtische Gesellschaft ermöglichte, war nun Geschichte. (Vgl. Lovering/Türkmen 2011: 78) Wer nicht das nötige Startkapital mitbrachte, wurde Mieter in einer der vielen Apartmentwohnungen in den ehemaligen Gecekondu-Siedlungen oder zog in die Innenstadt, wo sich durch den Auszug einkommensstarker Bewohner Lücken ergaben. (Vgl. Esen 2005: 43ff.) Während die neue Oberschicht das Zentrum Istanbuls zunehmend verließ, entstanden in der Peripherie und oftmals in direkter Nachbarschaft zu Gecekondu-Gebieten neue Siedlungen auf großflächigen Entwicklungsgebieten. Akteure dieser Bautätigkeit am Rand der Stadt waren nun nicht mehr einzelne Personen auf der Suche nach eigenem Wohnraum, sondern nationale und internationale Baufirmen und Entwickler. Abgeschottet von ihrer direkten Umgebung wuchsen und wuchsen Wohnkomplexe, Shopping Center und Bürotürme, die der wachsenden Nachfrage nach Sicherheit und Exklusivität Folge leisten. (Vgl. Esen/Rieniets 2008: 83)

Am Rand der Stadt traf nun aufeinander, was bisher nur weit voneinander entfernt existierte. Gleichzeitig wurden Istanbuls Stadtviertel zunehmend homogenisiert. Durchmischten sich bisher vielerorts Wohnnutzung, Nahversorgung, Büros und Werkstätten, so folgten die Neuentwicklungen der Logik einer funktionsgetrennten Stadt. Neugebaute Zentren bündelten eine Vielzahl von Kleinunternehmen und Produzenten einzelner Produktgruppen außerhalb des städtischen Zentrums. Einkaufszentren versammelten ein immer gleiches Portfolio internationaler Firmen. Wohnen und Arbeiten fanden nicht mehr in ein und demselben Stadtviertel statt. Dadurch stieg die Abhängigkeit vom eigenen Auto weiter an und die städtische Infrastruktur wuchs mit. Bereits 1973 eröffnete die erste Bosphorusbrücke, 1988 folgte die zweite und im August 2016 wurde die dritte und nördlichste Brücke für den Verkehr geöffnet. Neue Autobahnen und innerstädtische Verbindungsstraßen ermöglichten immer wieder die Transformation und weitere Ausdehnung der Stadt. Die zunehmende Verkehrsbelastung minderte die Lebensqualität in innerstädtischen Quartieren. Auch die Mittelschicht folgte dem Vorbild der städtischen Eliten und zog bevorzugt in die Peripherie. (Vgl. Robins/Aksoy 1996: 9f.) Dort änderte sich nun das Bild. Der Bau von großflächigen Siedlungen entlang der Autobahnen führte zum Umbau des Stadtrandes. Dabei entstanden und entstehen bis heute vor allem Großwohnsiedlungen unterschiedlicher Ausstattung für verschiedene Einkommensgruppen.

Die städtische Verwaltung Istanbuls indes blickte bei dieser Entwicklung Istanbuls nach Westen. Man verglich sich nicht mehr mit Ankara oder Izmir, für Bürgermeister Dalan war es das erklärte Ziel, mit Paris, London und New York Schritt zu halten. Man grenzte sich dabei auch gegen Einwanderer aus Anatolien und kurdischen Gebieten im Südosten der Türkei ab. Diese ließen

Istanbul unvermindert weiter anwachsen, lebten jedoch zunehmend in einer parallelen Gesellschaft. Ignoriert von der etablierten Gesellschaft und weiten Teilen der Politik und desillusioniert von dem Leben im modernen Istanbul, drückten sich die Wünsche dieser Bevölkerungsgruppen erstmals 1994 in dem Wahlsieg der islamischen RP bei den Kommunalwahlen in Istanbul aus. Völlig unerwartet wurde mit Recep Tayyip Erdoğan ein nahezu unbekannter Politiker zum neuen Bürgermeister von Istanbul gewählt und Ende 1995 wurde die RP auch landesweit die stärkste politische Kraft. (Vgl. Ebd.: 21ff.)

RP >
Refah Partisi =
Wohlfahrtspartei

„For the elites who are desperately pursuing the project of global modernisation, the most scandalous development was the victory of the religious Refah Partisi in the March 1994 municipal elections. They had ignored, or had failed to recognise, what was happening, and were shocked and surprised by this political backlash. The success of Refah must be seen in terms of the second Istanbul asserting itself, making known its values and its needs. The elites watched in dismay as the others took their stake in the power structure of the city. [...]

Refah's electoral success must be seen above all in terms of the rise to power of the urban periphery. It was a direct consequence of the poor and the marginal voters of Istanbul uniting in frustration and anger at the old political establishment. After long years of suffering the inefficiency and the corruption of successive social-democratic and liberal administrations, these voters were looking to the Refah Partisi to cure the city's ills.“ (Ebd.: 22)

Für das städtische Bürgertum bedeutete die Wahl des Kandidaten der islamischen Wohlfahrtspartei in Istanbul einen Rückschlag. Ihrer Meinung nach kam das Wahlergebnis einem Rückschritt und der Abkehr von allen internationalen Ambitionen für die Stadt gleich. Doch es sollte anders kommen. Mit der Wohlfahrtspartei etablierte sich schnell eine neue politische Richtung. Nach innen verurteilte Bürgermeister Erdoğan westliche Einflüsse auf die türkische Kultur und hob die besondere Stellung Istanbul für die islamische Welt und die türkische Nation hervor. Auch äußerte er Verständnis für die Praktiken und Belange marginalisierter Bevölkerungsgruppen, denen er eine gerechtere Stadt versprach. Wirtschaftspolitisch jedoch trieb er stärker als zuvor das Projekt der Modernisierung, Liberalisierung und Internationalisierung der Stadt voran. Die Politikausübung der Wohlfahrtspartei um die Ausrichtung Istanbul, kontrastierte deutlich mit der im Wahlkampf getätigten Aussagen. Die effektive Fortführung der wirtschaftsliberalen Politik der ANAP und die weitere Ausrichtung Istanbul als modernes Zentrum internationaler Kapitalmärkte, brachte die

Wohlfahrtspartei schließlich auch in den Kontakt mit dem städtischen Bürgertum. Während sich die Partei gegen die eigenen Wähler stellte, knüpfte sie Verbindungen zu etablierten Machtstrukturen. (Vgl. Bora 1999: 55ff.)

Nach nur wenigen Jahren der Regierungsarbeit, stand die RP auf Grund des Vorwurfes dem staatlichen Grundsatzes des Laizismus zu widersprechen, in der Kritik. Ein Verbotsverfahren der RP wurde 1997 eingeleitet und schließlich Anfang 1998 durchgesetzt. In Vorwegnahme der Urteilsverkündung hatte sich bereits Ende 1997 die *FP* als faktische Nachfolgepartei gegründet. Die *FP*, in der sich ein Großteil der Politiker der RP wiederfanden, wurde nach nur knapp vier Jahren ebenfalls verboten. Aus diesem Verbotsverfahren gingen zwei bis heute aktive Parteien hervor. Zum einen die *SD* und zum anderen die *AKP*. Die *AKP*, die als die gemäßigtere Nachfolgepartei der verbotenen *FP* einzuordnen ist, grenzte sich offiziell von der islamischen Ausrichtung der *FP* ab und wurde bei den Parlamentswahlen im Jahr 2002 die stärkste politische Kraft. Der Parteivorsitzende der *AKP* und ehemalige Bürgermeister Istanbul, Recep Tayyip Erdoğan war 1998 im Zuge des Verbotsverfahrens der *RP* und das öffentliche Zitieren eines verfassungsfeindlichen Gedichtes zu einer Haftstrafe verurteilt und mit einem Politikverbot belegt worden. Die Stelle des Ministerpräsidenten nahm nach dem Wahlsieg sein Stellvertreter Abdullah Gül ein. Erst mit einer Verfassungsänderung und einer Nachwahl im Jahr 2003 wurde Erdoğan zum Ministerpräsident der Türkei gewählt. Das Amt des Bürgermeisters in Istanbul blieb über die Wirrungen der späten 90er Jahre durchgehend in der Hand islamischer Parteien. Auf Erdoğan folgte 1998 Ali Müfit Gürtuna, der als Politiker der *FP* und *AKP* das Amt bis 2004 bekleidete. Auf ihn folgte Kadir Topbaş ebenfalls von der *AKP*, der bis heute der amtierende Bürgermeister Istanbul ist. Das politische Geschehen in der Türkei wie auch in Istanbul ist somit seit fünfzehn Jahren geprägt von einer einzigen Partei und einigen wenigen Führungspersönlichkeiten.

Die *AKP* knüpft dabei sowohl gesellschaftlich als auch wirtschaftlich an das Programm der *RP* an. Die Transformation städtischer Räume, insbesondere in Istanbul, ist ein Hauptanliegen der *AKP*-Regierung. Dabei wird die Stadt mit Verweis auf die Gefahr von Erdbeben, Sicherheitsaspekten, Sauberkeit und mangelnder Infrastruktur nach Jahrzehnten des unregulierten Wachstums umfassender Bautätigkeit unterzogen. (Vgl. Karaman 2013: 715) Während die Notwendigkeit des Ausbaus der städtischen Infrastruktur, zum Beispiel im öffentlichen Nahverkehr kaum bestritten werden kann, gibt es auch Kritik an dem Vorgehen der Regierung. Beanstandet wird unter anderem der Ausverkauf städtischer Flächen, (Vgl. Altınok 2015: 18) die Verdrängung von zumeist einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen, (Vgl. Türkün 2011: 70) sowie eine Planungspraxis die die Bedürfnisse der Bewohner der Stadt nicht berücksichtigt. (Vgl. Karaman 2008: 524) Die

FP >
Fazilet Partisi =
Tugendpartei

SD >
Saadet Partisi = Partei
der Glückseligkeit

AKP >
Adalet ve Kalkınma
Partisi = Partei für
Gerechtigkeit und
Aufschwung

Unzufriedenheit mit der städtischen Planung zeigte sich am deutlichsten in den Gezi-Protesten im Sommer 2013. Auslöser dieser Bewegung war die Veröffentlichung von Planungen, nach denen der *Gezi-Park* im europäischen Zentrum Istanbuls durch ein Einkaufszentrum ersetzt werden sollte. Aus dem Protest gegen ein spezifisches Projekt wurde der Protest gegen den, oftmals als rücksichtslos wahrgenommenen, Stadtumbau Istanbul (Vgl. Kuymulu 2013: 275). Die politische Führung in Istanbul hatte sich den Stadtumbau in einem Maße einverleibt, dass die Kritik an einem Bauvorhaben der Kritik an der Regierung gleichkommt. Die Regierung der AKP steht für eine politische Praxis deren Stabilität sich auf einer kontinuierlichen Bautätigkeit begründet.

„At both the municipal and the national levels, the AKP has used infrastructure projects large and small to imagine and enact its political authority, grounding its claims to legitimacy and good governance in the transformation of Turkish cities and the provision of services to urban residents. The AKP government has launched a number of ambitious megaprojects [...] and developed a vision for the city around the simultaneous restoration of Istanbul’s Ottoman past and its future development into a global megacity. Such projects, and Prime Minister Recep Tayyip Erdoğan’s heavy-handed interference into what might seem like local questions of urban planning and architectural design, are not only an effort to generate economic value; they are also about the construction and performance of political power in the material form of the cityscape.“ (Angell et al. 2014: 644)

Schauplatz dieser massiven Bautätigkeit ist in den letzten Jahren vor allem der Stadtrand gewesen. Außerhalb des Zentrums entsteht ein neues Istanbul, das dem Ideal der politischen Führung entspricht.

Quellen

Altınok, Emrah (2015): To have or not to have, that is the Question: The Unseen Dimension of Housing Question in Turkey The Case of TOKİ-Istanbul in Post-2000 Period. In: The Housing Question – Nomad Seminar. Konferenz. San Diego.

Angell, Elizabeth/ Hammond, Timur/ Dobben Schoon, Danielle van (2014): Assembling Istanbul: buildings and bodies in a world city In: City. Heft Nr. 18:6. S. 644-654.

Ayata, Sencer (2002): The New Middle Class and the Joys of Suburbia. In: Kandiyoti, Deniz/ Saktanber, Ayşe (Hg.): Fragments of Culture: The Everyday of Modern Turkey. London. S. 25-42.

Bora, Tanil (1999): Istanbul of the Conqueror: The „Alternative Global City“ Dreams of Political Islam. In: Keyder, Çağlar (Hg.) Istanbul – Between the Global and the Local. Lanham. S. 47-58.

Esen, Orhan (2005): Learning from Istanbul. In: Esen, Orhan/ Lanz, Stephan (Hg.): Self Service City: Istanbul. Berlin. S. 33-52.

Esen, Orhan/ Rieniets, Tim (2008): Fortress Istanbul. Gated Communities and the Socio-Urban Transformation. In: Eckhardt, Frank/ Wildner, Kathrin (Hg.) Public Istanbul. Spaces and Spheres of the Urban. Bielefeld. S. 83-111.

Esmer, Yılmaz (1989): Allocation of resources. In: Heper, Metin (Hg.) Local Government in Turkey: Governing Greater Istanbul. London. S. 46

Gartmann, Helene (1981): Zur Situation der Frau im Gecekondu. 1. Auflage. Berlin.

Gül, Murat (2009): Emergence of Modern Istanbul: Transformation and Modernisation of a City. 1. Auflage. London.

Heper, Metin (1989): Introduction. In: Metin Heper (Hg.) Local Government in Turkey: Governing Greater Istanbul. London. S.

Karaman, Ozan (2008): Urban Pulse – (RE)Making Space for Globalization in Istanbul. In: Urban Geography. Heft Nr. 29:6. S. 518-525.

Karaman, Ozan (2013): Urban Renewal in Istanbul: Reconfigured Spaces, Robotic Lives. In: International Journal of Urban and Regional Research. Heft Nr. 37:2. S. 715-733.

Keyder, Çağlar (1987): State and class in Turkey: a study in capitalist development. 1. Ausgabe. London.

Keyder, Çağlar (1999a): The Setting. In: Keyder, Çağlar (Hg.) Istanbul – Between the Global and the Local. Lanham. S. 3-28.

Keyder, Çağlar (1999b): The Housing Market from Informal to Global. In: Keyder, Çağlar (Hg.) Istanbul – Between the Global and the Local. Lanham. S. 143-160.

Kuymulu, Mehmet Barış (2013): Reclaiming the right to the city: Reflections on the urban uprisings in Turkey In: City. Heft Nr. 17:3. S. 274-278.

Leitmann, Josef/ Baharoğlu, Deniz (1999): Reaching Turkey's spontaneous settlements: The institutional dimension of infrastructure provision. In: International Planning Studies, Heft Nr. 4:2. S. 195-212.

Lovering, John/ Türkmen, Hade (2011): Bulldozer Neo-liberalism in Istanbul: The State-led Construction of Property Markets, and the Displacement of the Urban Poor. In: International Planning Studies. Heft Nr. 16:1. S. 73-96.

Robins, Kevin/ Aksoy, Asu (1996): Istanbul between civilisation and discontent. In: City. Heft Nr. 1:5-6. S. 6-33.

Saunders, Doug (2011): Arrival City: How the Largest Migration in History is Reshaping Our World. 1. Auflage. Toronto.

Sengül, H.Tarik (2005): Über den Urbanisierungsprozess in der Türkei: Versuch einer Periodisierung. In: Esen, Orhan/ Lanz, Stephan (Hg.): Self Service City: Istanbul. Berlin. S. 79-92.

Sönmez, Mustafa (2005): Der Herbst der Patriarchin. In: Esen, Orhan/ Lanz, Stephan (Hg.): Self Service City: Istanbul. Berlin. S. 101-110.

Türkün, Asuman (2011): Urban Regeneration and Hegemonic Power Relationships. In: International Planning Studies. Heft Nr. 16:1. S. 61-72.

2012 / 2017

Tahtakale Mahallesi
Bezirk Avcılar



Abb. 06: Tahtakale
Spaziergang



M 1:400.000

Abb. 05: Tahtakale Mahallesi

Das Stadtviertel *Tahtakale Mahallesi* liegt am westlichen Rand der Stadt, direkt nördlich der Autobahn *E-80*. Das Gebiet ist fast zwei geteilt. Der östliche Bereich des Viertels ist geprägt von Höhenunterschieden und lose bebaut. In der Mehrzahl mehrgeschossigen Apartmentgebäude, aber auch eingeschossige *Gecekondus* finden sich hier. Westlich davon schließt das Gebiet *Bizim Evler* an. Dieser Teil des Gebietes setzt sich aus mehreren großflächigen Wohnkomplexen zusammen. Die einzelnen Bereiche sind nummeriert und unterscheiden sich von einander in der Form und der Ausstattung. 2012 hatten sich die meisten der Gebäudekomplexe noch im Bau befunden, mich interessierte nun, ob sie in der Zwischenzeit fertig gestellt worden waren.

bizim = unser
ev = Haus

Die Gebäude sind fertig gestellt und bezogen worden. Auf der Straße herrscht ein reger Autoverkehr und in der direkten Nähe zu einem Versorgungszentrum mit Restaurants und Einkaufsmöglichkeiten sind auch Fußgänger anzutreffen. Nach Norden hin wächst das Gebiet. Neue Baustellen knüpfen an die erschlossenen Flächen an. Doch im Detail zeigen sich Lücken. Viele der Erdgeschossflächen stehen Leer. Eingeschlagene Fensterscheiben und Landflächen, die mit Pressspanplatten verbarrikiert sind stellen den Eindruck eines lebendigen Stadtviertels in Frage.



2012

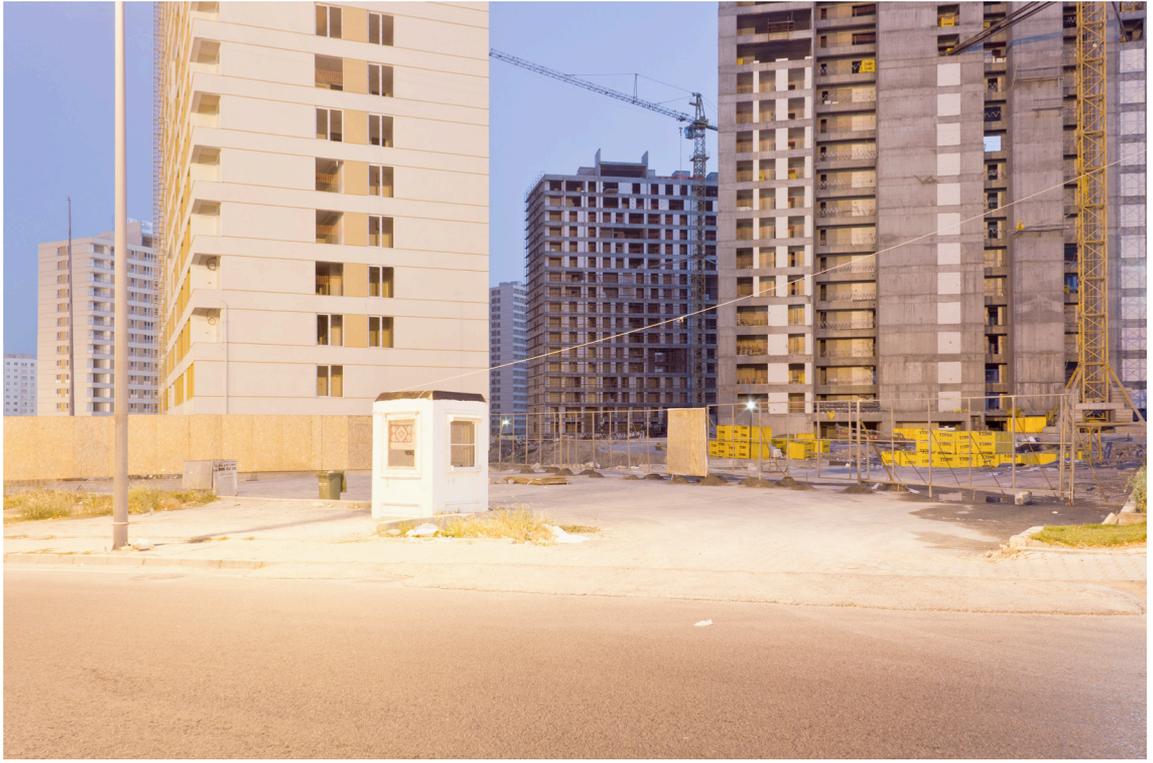
2017











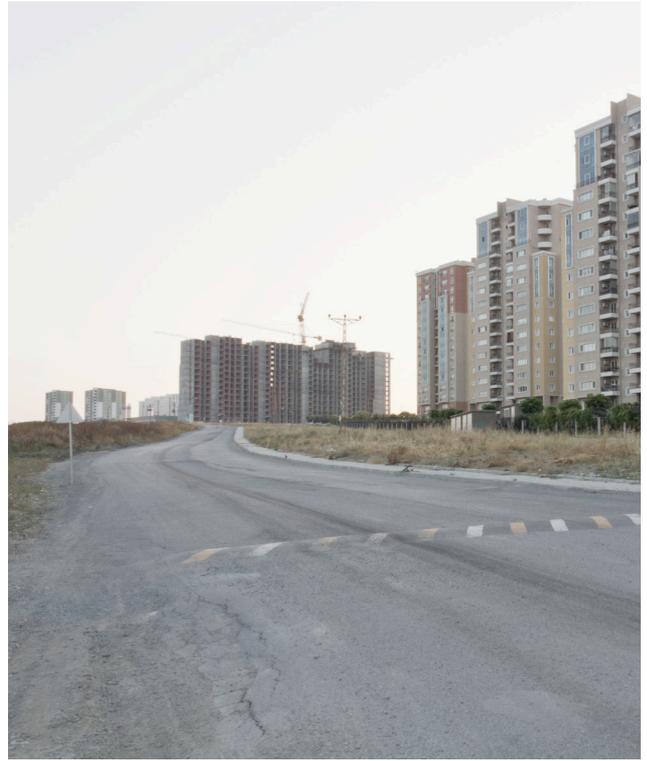
























3.2 Istanbul am Rand

„As the city is colonized by the logic of real-estate-driven growth, becoming globally open, it is losing another kind of openness – the kind of openness that has allowed citizens of all kinds to coexist, and allowed disadvantaged, marginal and incoming migrant communities to survive and make a space for themselves in the city. As Istanbul now becomes a megacity on the trajectory of becoming a regional powerhouse, composed of a fragmentary landscape of gated communities, residential complexes, recreational zones and tourist areas, it ceases to be a real city.“ (Aksoy 2012: 93)

3.2.1 Politischer Neustart in Istanbul

Wie bereits beschrieben, hatte die Entwicklung der Stadt Istanbul seit Mitte der 1980er Jahre eine neue Richtung eingeschlagen. Unter dem Einfluss der Vorstellungen der nationalen und lokalen politischen Führungen, waren die letzten gut fünfzehn Jahre des 20. Jahrhunderts in Istanbul geprägt von Unsicherheit und einem rasanten Stadtumbau. Als Mitte der 1980er Jahre unter der Regierung der ANAP und Ministerpräsident Turgut Özal die wirtschaftliche Öffnung der Türkei erfolgte, begann für Istanbul eine Phase der Stadtentwicklung, die von räumlicher Expansion und Fragmentation, wirtschaftlicher Liberalisierung, Modernisierungen und wachsender sozialer Ungleichheit innerhalb der Bevölkerung geprägt sein sollte. (Vgl. Enlil 2011: 15; Vgl. Sengül 2005: 88) Ausgestattet mit weitreichenden Befugnissen trieb die neu gegründete Stadtverwaltung İBB die Positionierung Istanbuls als wirtschaftliches Zentrum zwischen Europa, der Sowjetunion und dem Nahen Osten voran. (Vgl. Robins/Aksoy 1996: 7) Den dafür nötigen Stadtumbaumaßnahmen wurde Priorität eingeräumt, um Istanbul als Marke für Investoren, Touristen und internationale Unternehmen zu platzieren. (Vgl. Ebd.: 8) Während in der Stadt immer neue Hochhäuser und Einkaufszentren mit glänzenden Fassaden entstanden, hatte sich ihre Position in der Gesellschaft durch die Auslagerung von Industriestandorten, dem zunehmenden Entwicklungsdruck innerhalb des städtischen Gefüges und der Stigmatisierung ihrer Siedlungsgebiete verändert. (Vgl. Ebd.: 21f; Vgl. Türkün 2011: 65) Informelle Siedlungen am Rand der Stadt und ihre Bewohner, zumeist Migranten aus ländlichen Gebieten im Osten und Südosten der Türkei, passten nicht zu dem modernen Bild, das die politischen Führung von Istanbul zeigen wollte.

Der Wahlsieg der islamischen RP 1994 war Ausdruck der Unzufriedenheit vieler Stadtbewohner. Doch ihre Hoffnungen wurden von der RP nicht erfüllt und in Istanbul begann eine Dekade der politischen Instabilität. Regierungswechsel auf Grund von Parteiverbotsverfahren in den Jahren 1998 und 2001 und das *Erdbeben von Gölcük* 1999 verschärften in Istanbul die

Lebensbedingungen vieler Bewohner. Ein Zustand der sich auch national durch die Auswirkungen der türkischen Wirtschaftskrise in den ersten Jahren des 21. Jahrhunderts nochmals manifestierte. (Vgl. Sönmez 2005: 106) Der neu gewählten AKP mit Ministerpräsident Recep Tayyip Erdogan und ihrer Ausrichtung als gesellschaftlich traditionelle und wirtschaftlich liberale Partei wurde zugetraut, sowohl die Lebensbedingungen in der Stadt als auch die wirtschaftliche Lage des Landes zu verbessern. (Vgl. Lovering/Türkmen 2011: 78) Und die Vorzeichen dafür waren vielversprechend, denn mit der AKP konnte das angestrebte Projekt der Globalisierung in Einklang lokaler und nationaler Regierungen vorangetrieben werden. (Vgl. Zayim 2014: 274)

„What, today, makes mayor Kadir Topbas’s vision of a globalizing Istanbul more decisive and more absolute is the massive support it is now getting from central government in Ankara. This is what distinguishes the present-day scope and scale fo urban transformation from the previous regimes of liberalization and opening of Istanbul to the global economy. Globalization is a central mission of the AKP government, and Istanbul is the priviledged arena of operation.“ (Aksoy 2012: 97f.)

Unter der AKP-Regierung kommt dem Bausektor bsi heute eine besondere Bedeutung zu. Der Ausbau der Infrastruktur und der Umbau der türkischen Städte sind zu einem Markenzeichen der politischen Führung geworden. Damit diese Bautätigkeit auch in Zukunft mit unverminderter Dynamik weiter voran gehen kann, hat die Regierung einige Werkzeuge entwickelt.

3.2.2 TOKİ

Eines dieser Werkzeuge ist die staatliche Wohnungsbaubehörde TOKİ. Bis 2002, in den achtzehn Jahren seit ihrer Gründung 1984, hatte die Behörde landesweit 43.145 Sozialwohnungen realisiert und darüber hinaus vielfache Kredite für den sozialen Wohnungsbau vergeben (Vgl. TOKİ 2015). Unmittelbar nach dem Wahlsieg der AKP 2002 wurde die Behörde reformiert und direkt dem Premierminister unterstellt. In den folgenden Jahren wurde TOKİ, ehemals gegründet für den Bau von bezahlbarem Wohnraum, durch eine Reihe von Gesetzen mit immer weitgreifenden Befugnissen ausgestattet. Dazu gehören unter anderem:

- > die Implementierung profitorientierter Projekte für die Finanzierung der Behörde

- > das Erstellen, Bewerten und Genehmigen städtischer Entwicklungspläne

TOKİ > Toplu Konut İdaresi Başkanlığı

Toplu Konut = Siedlungsbau İdaresi = Verwaltung Başkanlığı = Vorsitz

- > der Verkauf von Grundstücken zu anderen Absichten als zur Wohnbebauung
- > die Befugnisse zu Zwangsenteignungen und Umsiedlungen
- > die Transformation bebauter Gebiete
(Vgl. Altınok 2015: 14f.; Vgl. Türkün 2011: 69f.)

Diese Ausweitung der Zuständigkeiten haben TOKİ zum wichtigsten Akteur in der türkischen Stadtentwicklung gemacht und ermöglichen der nationalen Regierung unmittelbaren Einfluss auf die Entwicklung türkischer Städte. Bis Ende Januar 2015 hatte TOKİ landesweit 649.498 Wohnungen realisiert. (Ebd.) Im Sommer 2016 war diese Zahl auf 720.738 Wohneinheiten angewachsen. (Vgl. Permanent Mission of Turkey to the United Nations Geneva 2016: 2)

Mit der Neuausrichtung von TOKİ hat auch in Istanbul die Bautätigkeit massiv zugenommen. Dabei werden in der Hauptsache Großwohnsiedlungen für verschiedene Einkommensgruppen außerhalb des Stadtzentrums realisiert. Die Zeit der eigenhändigen Urbanisierung durch den Bau von großflächigen Gecekondu-Siedlungen ist dagegen vorbei. (Vgl. Esen 2005: 46) Nach der weitläufigen Legitimierung bestehender Siedlungen im Jahr 1984 und der darauf folgenden Integration dieser Grundstücke und Gebäude in formelle Marktkreisläufe, wird derartigen Siedlungsaktivitäten unter der AKP entschieden entgegengetreten. (Vgl. Karaman 2013: 719) Ein Grund dafür ist die mangelhafte bauliche Qualität vieler Gecekondu, die durch das Erdbeben 1999 offensichtlich wurde. Ein anderer Grund für die Neuausrichtung der städtischen und staatlichen Wohnungspolitik mit TOKİ an vorderster Front ist aber auch das profitable Geschäft mit öffentlichen Flächen in städtischen Gebieten. (Ebd.: 720)

Die Kritik an dem Vorgehen von TOKİ ist vielseitig: Einerseits baut die Behörde neben bezahlbarem Wohnraum einen großen Anteil hochpreisigen Wohnraums und veräußert dafür öffentliche Flächen in attraktiven Lagen. (Vgl. Altınok 2015: 16) Zudem gehen diese Bauprojekte oftmals einher mit Umsiedlungen und der Zerstörung bestehender Gebäude. (Vgl. Türkün 2011: 70) Darüber hinaus erzeugt TOKİ in diesem System durch seine Vormachtstellung einen ungleichen Wettbewerb und eine neue Form der informellen Bautätigkeit. (Vgl. Roy 2005: 149) Auch die Siedlungen, in denen bezahlbarer Wohnraum bereitgestellt werden soll, stehen in der Kritik. Diese werden zumeist weit außerhalb der Stadt gebaut, oftmals mit mangelhafter Versorgungsstruktur und Aufenthaltsqualität. Zudem müssen die zumeist einkommensschwachen Bewohner die Wohnungen über Kredite mit Laufzeiten von 15-20 Jahren abbezahlen. (Vgl. Karaman 2013: 722ff.) Kritisch

zusammengefasst kann die Stadtentwicklung nach dem Modell von TOKİ also dazu führen, dass städtische Bewohner verdrängt werden, um Platz zu schaffen für luxuriöse Wohnprojekte, an denen sowohl TOKİ als auch die privaten Entwickler verdienen. Die verdrängten Bewohner wiederum bekommen im besten Fall eine geringe finanzielle Entschädigung und eine neue Wohnung in einer TOKİ-Siedlung. Für die Finanzierung dieser Wohnung binden sich die Käufer in langfristigen Kreditverträgen. Zudem müssen sie ihre Lebensweise umstellen, nachdem sie zuvor ihr eigenes Haus und ihr soziales Umfeld verloren haben. (Vgl. Lelandais 2014: 1803) Für den Staat und die städtischen Behörden ist das Modell gleichwohl eine Erfolgsgeschichte: Zum einen wirft es Profit durch die Kreditsicherheiten und die Veräußerung öffentlicher Flächen ab, zum anderen ermöglicht es die angestrebte Modernisierung des Gebäudebestandes. (Vgl. Lovering/Türkmen 2011: 74)

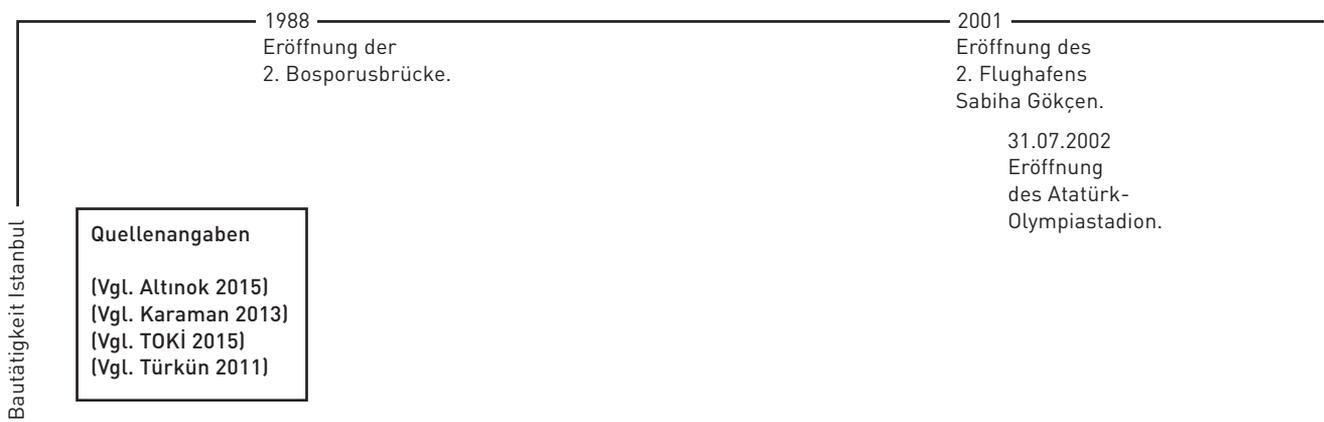
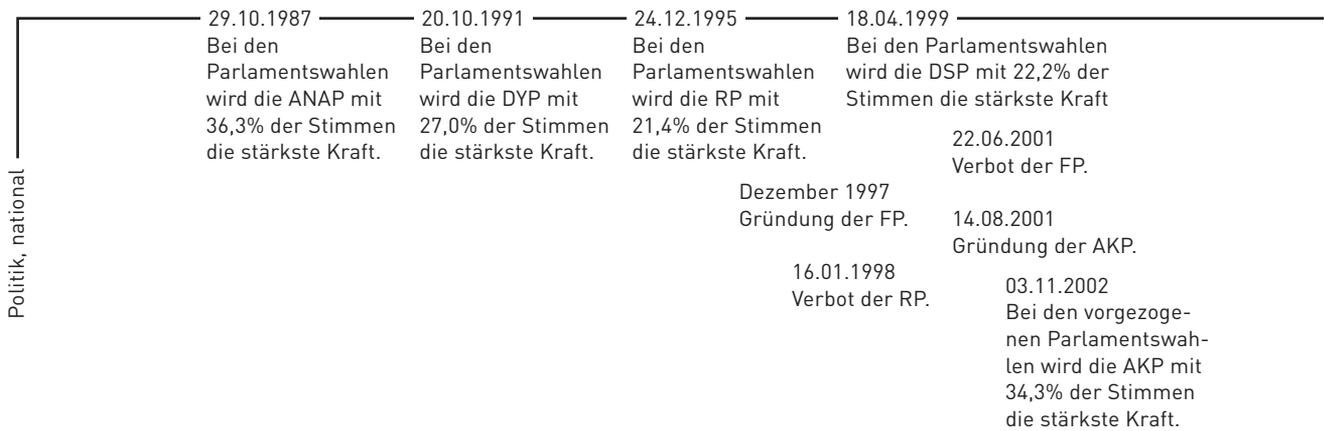
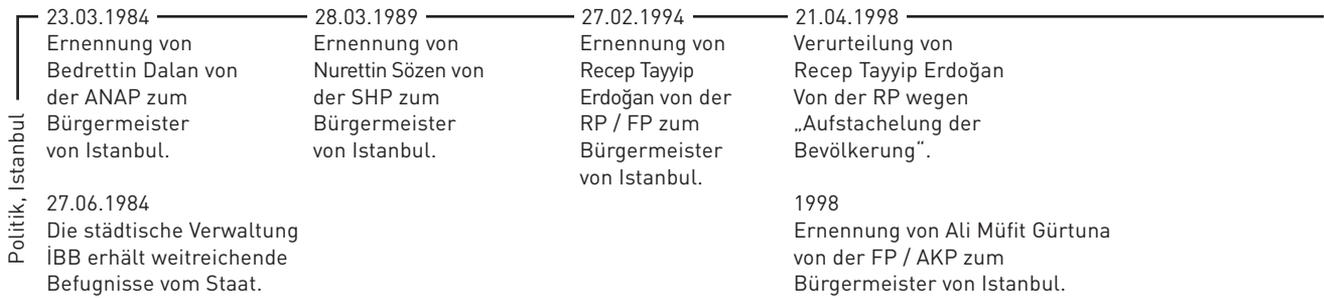
TOKİ steht als größter Akteur stellvertretend für die Bedeutung des Bausektors in der türkischen Wirtschaft. Der wirtschaftliche Stellenwert der Bauindustrie ist mit einem Anteil von 30% an der nationalen Wirtschaftsleistung nicht in Frage zu stellen. Unter der AKP ist der Bauwirtschaft jedoch darüber hinaus auch eine politische Bedeutung zugekommen, die über die rein wirtschaftliche Bedeutung noch hinausweist. (Vgl. Karatepe 2016: 49)

„I claim that the construction sector became of significance both for economics as well as politics in an inseparable way during the AKP era. Undeniably, the industry has been always central to the politics and marcoeconomic indicators in various periods. However, during the AKP era, the construction sector, particularly housing, has been fashioned in a way that the political involvement therein and its economic development became inextricably enmeshed.“ (Ebd.: 47)

3.2.3 Gesetz Nr. 5366 und Nr. 6306

Auch Stadtgebiete, in denen die Bewohner über Besitzurkunden für ihre Grundstücke und Häuser verfügen, rücken in den Fokus der Stadtbaumaßnahmen. Verschiedene Gesetzesinitiativen der AKP ermöglichen die Enteignung und Umsiedlung der Bewohner definierter Gebiete. (Vgl. Karaman 2013: 724) Auf zwei dieser Gesetze möchte ich an dieser Stelle eingehen. Das Gesetz Nr. 5366: *Zur Prävention des Verfalls von historischen und kulturellen Gebäuden durch Renovierung und Um- und Wiedernutzung*, beschlossen 2005 und das Gesetz Nr. 6306: *Zur Umwandlung katastrophengefährdeter Gebiete*, in Kraft getreten im Mai 2012.

Gesetz Nr. 5366 findet vor allem in innerstädtischen Gebieten Anwendung. Die bekanntesten Fälle sind die Stadtviertel Sulukule in Fatih und Tarlabası in Beyoğlu. Beide Viertel liegen im Stadtzentrum auf europäischer Seite der



<p>24.03.2004 Ernennung von Kadir Topbaş von der AKP zum Bürgermeister von Istanbul.</p>	<p>29.03.2009 Kadir Topbaş von der AKP wird bei den Kommunalwahlen in Istanbul mit 44,7% der Stimmen wiedergewählt.</p>	<p>30.03.2014 Kadir Topbaş von der AKP wird bei den Kommunalwahlen in Istanbul mit 42,9% der Stimmen wiedergewählt.</p>
--	---	---

<p>22.07.2007 Bei den Parlamentswahlen wird die AKP mit Recep Tayyip Erdoğan und 46,6% der Stimmen wiedergewählt.</p>	<p>12.06.2011 Bei den Parlamentswahlen wird die AKP mit Recep Tayyip Erdoğan und 49,8% der Stimmen wiedergewählt. Sep. 2012 Die AKP veröffentlicht Vizeyon 2023.</p>	<p>07.06.2015 Bei den Parlamentswahlen wird die AKP mit Ahmet Davutoğlu Und 40,9% der Stimmen wiedergewählt. 01.11.2015 Bei den vorgezogenen Parlamentswahlen wird die AKP mit 49,5% der Stimmen wiedergewählt.</p>
---	---	--

10.08.2014
Recep Tayyip Erdoğan von der AKP wird mit 51,8% der Stimmen zum Präsidenten der Türkei gewählt.

<p>16.01.2004 TOKİ wird dem Premierminister direkt unterstellt. 14.12.2004 Nr. 5273 / TOKİ darf jedes öffentliche Grundstück ohne weitere Genehmigung verkaufen. 2004 Nr. 5327 / Die Errichtung von Gecekondu wird ein Verbrechen welches mit bis zu fünf Jahren Gefängnis bestraft werden kann. 2005 Nr. 5366 / Das Gesetz zur Renovierung historischer Stadtgebiete tritt in Kraft.</p>	<p>24.07.2008 Nr. 5793 / TOKİ kann ohne Zustimmung lokaler Administrationen Stadtentwicklungspläne umsetzen. Mai 2012 Nr. 6306 / Das Gesetz zur Umwandlung katastrophengefährdeter Gebiete tritt in Kraft.</p>	<p>30.01.2015 TOKİ hat seit 1984 649.498 Wohnungen gebaut. 30.06.2016 TOKİ hat seit 1984 720.738 Wohnungen gebaut.</p>	<p>29.10.2023 TOKİ plant bis zu diesem Datum 1.000.000 Wohnungen gebaut zu haben.</p>
--	---	---	---

<p>2004 Metro Istanbul Gesamtstreckennetz: 45,1km. 2006 Tarlabası Und Sulukule werden zu Projektgebieten unter Anwendung von Gesetz Nr. 5366 erklärt. 17.09.2007 Inbetriebnahme des Metrobüs.</p>	<p>Juni 2013 „Ağaoğlu My World Europe“ im Ayazma Urban Transformation Projektgebiet wird eröffnet. 29.10.2013 Eröffnung des Marmaray-Tunnel. 26.06.2016 Eröffnung der 3. Bosphorusbrücke. 20.12.2016 Eröffnung des Eurasia-Tunnel.</p>	<p>2017 Metro Istanbul Gesamtstreckennetz: 150km 29.10.2018 Geplante Eröffnung „Istanbul New Airport“. 2019 Geplante Eröffnung des „Otoyol 6“. 2020 Eröffnung des Eurasia-Tunnel.</p>	<p>2023 Metro Istanbul Streckennetz über 1000km (geplant). 2023 Eröffnung „Kanal Istanbul“ (geplant). 2023 „Istanbul New City“ (geplant).</p>
---	---	--	---

<p>2005</p>	<p>2010</p>	<p>2015</p>	<p>2020</p>	<p>29.10.2023 100 Jahre Republik Türkei.</p>
-------------	-------------	-------------	-------------	--

Stadt. Unter Anwendung dieses Gesetzes ist die Zwangsentziehung der Eigentümer, sowie der anschließende Verkauf der Flächen an eine dritte Partei ohne Einbeziehung der Eigentümer in den Entscheidungsprozess möglich. Das Gesetz sieht die Konservierung, Wiederherstellung und Erneuerung kultureller Gebäude innerhalb der festgelegten Gebiete vor, führte aber im Zuge seiner Anwendung oftmals zum umfassenden Abriss des Gebäudebestandes und der Neubebauung des Gebietes. (Vgl. Dinçer 2011: 47f.) Neben der Enteignung und Umsiedlung der Bewohnerschaft ist dies der Hauptkritikpunkt an der Anwendung von Gesetz Nr. 5366.

yıkmak = zerstören,
abreißen
yapmak = herstellen,
machen

Gesetz Nr. 6306 ermöglicht seit 2012 die Modernisierung von Gebieten, die als besonders anfällig für Katastrophen eingestuft wurden. In erster Linie wurde das Gesetz im Zusammenhang mit dem Risiko von Erdbeben angewendet. Dabei werden Risikozonen benannt, die anschließend zur Modernisierung ausgeschrieben werden. Kritische Stimmen bezeichnen dieses Vorgehen als *yık-yap*. Dabei werden nicht einzelne Gebäude analysiert und gegebenenfalls renoviert, sondern die definierten Gebiete in Gesamtheit zur Transformation freigegeben, unabhängig des Bauzustandes einzelner Gebäude. (Vgl. Angell 2014: 675) Das Gesetz Nr. 6306 und die räumliche Kategorisierung als Risikozone werden damit zu einem Werkzeug des Stadtumbaus, der wiederum von TOKİ umgesetzt wird. (Vgl. Güzey 2016: 40) Mit Gesetz Nr. 5366 und Nr. 6306 ist es der Regierung unter der Federführung von TOKİ heute möglich, ihre Planungen für Stadtumbaumaßnahmen nach Belieben und im Zweifelsfall auch in Missachtung bestehender Besitzstrukturen umzusetzen. (Vgl. Lelandais 2014: 1793)

3.2.4 Zonen

Die Einteilung der Stadt in Zonen mit designierter Funktion ist ein weiteres Werkzeug der Stadtentwicklung in Istanbul. Bereits in den 1990er Jahren und lange vor den Gesetzen Nr. 5366 und Nr. 6306 konnte dies beobachtet werden. Die Unterteilung Istanbuls in einzelne Gebiete bei gleichzeitiger Betonung spezifischer Funktionen trugen bereits unter der Regierung der RP zur Umformung der Stadt bei. Schon 1996 bemerkten Kevin Robins und Asu Aksoy beim Blick auf Istanbul eine Neuaufteilung der Stadt. Sie unterschieden dabei drei unterschiedliche Formen von Zonen, die zeitlich versetzt das städtische Gefüge verändert haben.

„Against the historical grain of Turkish urban culture, and in line with the newest phase of its capitalist development, the city is being divided up in terms of functions: some districts to work in, some to shop in, some for living, some for entertainment and recreation. First, there is tendency towards the separation of residential and working/trading areas. Istanbul has seen the growth of a number

of large business centre development projects, aimed at bringing together small and specialised businesses and taking them away from their traditional locations within the city. [...]

Another expression of zoning logic, again clearly reflecting the strategy to turn Istanbul into a global city, can be seen in the development of shopping malls and centres. [...] Such developments are promoting the rationalisation and concentration of retail capital, and bringing about, as they have done in other parts of the world, considerable transformations in consumer culture and behaviour (including, of course even greater reliance on the automobile).

A third form of zoning, again both functional and spatial, comes with development of cultural and entertainment installations. [...] No doubt, such projects will enhance the image and profile of Istanbul in the world arena. But it is also likely that they will have considerable adverse implications for the cultural life of the city as a whole.“ (Robins/Aksoy 1996: 9f.)

Die hier beschriebene Logik der Zonierung und Funktionstrennung Istanbul wird unter der aktuellen Regierung weiter vorangetrieben. Nach der Trennung von Wohnen und Arbeiten sowie der Herausbildung von Einkaufs-, Vertriebs-, Dienstleistungs- und Unterhaltungsinseln, hat sich der Maßstab und Anspruch der Entwicklungsprojekte mittlerweile verändert. Die hier beschriebene Praxis wurde von Keller Easterling als Teil eines „world-city template“ benannt. Zonen verschiedener Funktion und Größe sind für sie Teil eines Werkzeugkastens für die Entwicklung der Stadt. Explizit geht sie dabei auf die Funktionsweise von Freihandelszonen ein.

„No longer in the shadow of the global city as financial center, the zone as corporate enclave is the most popular model for the contemporary global city, offering a ‘clean slate’ and a ‘one stop’ entry into the economy of a foreign country. Now major cities and even national capitals, supposedly the centers of law, have created their own zone doppelgängers.“ (Easterling 2016: 26)

Losgelöst von dem Raum des Hafens (und der Zone als Freihafen) hat die Handelszone eine abstraktere Form angenommen. Unabhängig von den Küsten werden auch Flughäfen, Grenzgebiete und Logistikzentren im Binnenland potentiell zu internationalen Handelszentren. (Ebd.: 31) Auch in Istanbul finden sich eine Reihe von Freihandelszonen, die sich, ähnlich wie auch die weiteren Zonen in der Stadt durch gesetzliche Ausnahmeregelungen, spezifische Akteure und ein Set aus Lockmitteln auszeichnen, um die gewünschte Anziehungskraft zu erzeugen. Die neueste dieser Freihandelszonen wird auf dem Gelände des sich derzeit noch im Bau befindlichen dritten Flughafens eingerichtet werden. Die *Istanbul New Airport Free Trade Zone* wird, neben sieben *Technologieentwicklungszonen* und acht

→ Kapitel 3.3.4

OBOR ist ein Handelskorridor entlang der historischen Seidenstraße, der bis zu 65% der Weltbevölkerung erreichen soll. (Vgl. Binici 2017)

Istanbul Yeni Şehir = Istanbul Neue Stadt

→ Mehr zu diesem Projekt in Kapitel 3.3.6

Organisierten Industriezonen, die vierte Freihandelszone der Stadt werden. (Vgl. İstanbul Kalkınma Ajansı 2017: 72ff.) Einmal in Betrieb, soll sie 4,9% der nationalen Wirtschaftsleistung durch Handel in den Bereichen Energie, Tourismus, Logistik und Produktion erbringen. Die Freihandelszone soll darüber hinaus den Einfluss der Türkei im Projektrahmen *One Belt and One Road (OBOR)* sicherstellen. Doch wie wird sich die neue Freihandelszone auf das städtische Gefüge in Istanbul auswirken? Diese Zone wird Bestandteil des Projektes *İstanbul Yeni Şehir* sein, ein neues und besseres Istanbul, zusammengesetzt nicht aus Stadtvierteln, sondern aus Zonen und Modulen. Vielleicht ist diese neue Stadt die von Keller Easterling beschriebene Zone, welche die Stadt selbst als Ganzes bereits verschluckt hat. (Vgl. Easterling 2016: 26)

„The urban centers of Istanbul are set for a rapid transformation, as major districts are rebuilt, historic areas are renewed and new cities are founded. This presents opportunities for construction and real estate sector. Foreign interest therefore continues to support growth in Istanbul’s real estate market. Istanbul has cemented itself as the darling of investors looking for strong returns without any risk.“ (İstanbul Kalkınma Ajansı 2017: 54)

Abb. 07: Cover
Vizyon 2023

Siyaset, Toplum, Dünya =
Politik, Gesellschaft,
Welt

Büyük Millet,
Büyük Güç =
Große Nation,
Große Leistung

Hedef = Ziel



3.2.5 Die Vizyon 202

„Today, Turkey is the biggest economy and the most effective political actor in its region. The achievements of our country are a source of inspiration for other countries. Without a doubt, Turkey’s importance and influence will increase in our economically and political restructured world.“ (AK Parti 2012: 51)

Nach zehn Jahren der Regierungstätigkeit veröffentlichte die AKP im Jahr 2012 unter dem Titel Vizyon 2023 ein neues politisches Programm, in dem Regierungsziele für die nächsten fünfzehn Jahre formuliert wurden. Der Ausblick auf das Jahr 2023 ist nicht zufällig gewählt. Im Oktober dieses Jahres feiert die Republik Türkei ihren 100. Geburtstag. Auf die Erwähnung konkreter Projektvorhaben wird verzichtet, lediglich grobe Ziele für die wirtschaftliche Entwicklung der Türkei sind enthalten:

- > Eine Platzierung unter den zehn stärksten Wirtschaftsleistungen der Welt in Hinblick auf das Bruttoinlandsprodukt
- > Eine stabile Reduktion der Inflationsrate und eine einstellige Verzinsung
- > Steigerung des Exportvolumens auf 500 Mrd. US-Dollar pro Jahr
- > Wachstum des durchschnittlichen Pro-Kopf-Einkommens auf 25.000 US-Dollar pro Jahr
- > Ein jährliches Bruttoinlandsprodukt von zwei Billionen US-Dollar
- > Die Reduzierung der Arbeitslosenquote auf 5% und das Wachstum der Erwerbstätigenquote auf mindestens 50% (Vgl. Ebd.: 52)

Im Nachgang der Veröffentlichung dieses politischen Programms hat die Regierung neue Bauprojekte immer wieder in den Zusammenhang mit ihrer Vision für das Jahr 2023 gerückt. Heute wird allein in Istanbul eine ganze Reihe von Großprojekten mit der Programm der AKP direkt verknüpft. Verschiedene Akteure der Stadtentwicklung Istanbul haben sich der Rhetorik der Regierungspartei angeschlossen. Der Ausbau des städtischen Metro-netzwerkes wird heute ebenso im Bezugssystem der Vizyon 2023 betrachtet, wie der Bau des dritten Flughafens oder die Erklärung von TOKİ, bis 2023 in der Türkei 1.000.000 Wohnungen bauen zu wollen. Das die Vizyon 2023 vor allem am Rand der Stadt in gebaute Realität umgesetzt wird, das wird deutlich bei einem Blick auf die einzelnen Projektvorhaben, die im Zusammenhang mit der Vision genannt werden. Eine Auswahl der in Istanbul verorteten Projekte wird in Form eines Kataloges im folgenden Kapitel vorgestellt.

Quellen

AK Parti (2012): Political Vision of AK Parti 2023. (<https://www.akparti.org.tr/english/akparti/2023-political-vision>, 21.07.2017)

Aksoy, Asu (2012): Riding the storm: 'new Istanbul'. In: City. Heft Nr. 16:1-2. S. 93-111.

Altınok, Emrah (2015): To have or not to have, that is the Question: The Unseen Dimension of Housing Question in Turkey The Case of TOKİ-Istanbul in Post-2000 Period. In: The Housing Question – Nomad Seminar. Konferenz. San Diego.

Binici, Elif (2017): Istanbul New Airport's Free Trade Zone to boost trade volume, exports. (<https://www.dailysabah.com/economy/2017/07/04/istanbul-new-airports-free-trade-zone-to-boost-trade-volume-exports>, 18.07.2017)

Easterling, Keller (2016): Extrastatecraft – The Power of infrastructure space. 2. Auflage. London.

Enlil, Zeynep Meray (2011): The Neoliberal Agenda and the Changing Urban Form of Istanbul. In: International Planning Studies. Heft Nr. 16:1. S. 5-25.

Esen, Orhan (2005): Learning from Istanbul. In: Esen, Orhan/ Lanz, Stephan (Hg.): Self Service City: Istanbul. Berlin. S. 33-52.

Güzey, Özlem (2016): The last round in restructuring the city: Urban regeneration becomes a state policy of disaster prevention in Turkey. In: Cities. Heft Nr. 50. S. 40-53.

İstanbul Kalkınma Ajansı (2017): Istanbul Fact Sheet 2017. (<http://invest.istanbul/resources/>, 18.07.2017)

Karaman, Ozan (2013): Urban Renewal in Istanbul: Reconfigured Spaces, Robotic Lives. In: International Journal of Urban and Regional Research. Heft Nr. 37:2. S. 715-733.

Lelandais, Gülçin Erdi (2014): Space and Identity in Resistance against Neoliberal Urban Planning in Turkey. In: International Journal of Urban and Regional Research. Heft Nr. 38:5. S. 1785-1806.

Lovering, John/ Türkmen, Hade (2011): Bulldozer Neo-liberalism in Istanbul: The State-led Construction of Property Markets, and the Displacement of the Urban Poor. In: International Planning Studies. Heft Nr. 16:1. S. 73-96.

Permanent Mission of Turkey to the United Nations Geneva (2016): 2016/62441669-BMCO DT/1 1113191. (<http://www.ohchr.org/Documents/Issues/Housing/RightLife/Turkey.pdf>, 17.07.2017)

Robins, Kevin/ Aksoy, Asu (1996): Istanbul between civilisation and discontent. In: City. Heft Nr. 1:5-6. S. 6-33.

Roy, Ananya (2005): Urban Informality – Toward an Epistemology of Planning. In: Journal of the American Planning Association. Heft Nr. 71:2. S. 147-158.

Şengül, H.Tarik (2005): Über den Urbanisierungsprozess in der Türkei: Versuch einer Periodisierung. In: Esen, Orhan/ Lanz, Stephan (Hg.): Self Service City: Istanbul. Berlin. S. 79-92.

Sönmez, Mustafa (2005): Der Herbst der Patriarchin. In: Esen, Orhan/ Lanz, Stephan (Hg.): Self Service City: Istanbul. Berlin. S. 101-110.

TOKİ (2015): Background. (<http://www.toki.gov.tr/en/background.html>, 17.07.2017)

Türkün, Asuman (2011): Urban Regeneration and Hegemonic Power Relationships. In: International Planning Studies. Heft Nr. 16:1. S. 61-72.

Zayim, Ayca (2014): Differentiated Urban Citizenship and Housing Rights: Analysing the Social Impacts of Urban Redevelopment in Globalizing Istanbul. In International Planning Studies. Heft Nr. 19:3-4. S. 268-291.

3.3.1 Otoyol 6 – Kuzey Marmara Otoyolu

Art des Projekts:	Ausbau des Straßennetz
Bekanntgabe:	April 2010
Länge:	431 km
Kostenschätzung:	-
Fertigstellung:	-
Kapazität:	-



M 1:400.000

Abb. 08: Otoyol 6

3.3 Großprojekte in Istanbul im Rahmen der Vision 2023

3.3.1 Otoyol 6 – Kuzey Marmara Otoyol

Der *Otoyol 6*, oder *Kuzey Marmara Otoyolu* ist ein System aus Autobahnen und Zufahrtsstraßen, welches nördlich von Istanbul über den Bosphorus führt. Das Projekt ermöglicht es dem Fernverkehr Istanbul weiträumig zu umfahren. Nach Meinung der Betreibergesellschaft wird es dazu beitragen die Straßen Istanbul zu entlasten. Eng zusammen hängt das Projekt auch mit dem Bau des 3. Flughafens im Norden von Istanbul. Das Straßennetz erschließt den bisher schlecht erreichbaren Flughafen für den Autoverkehr.

Kuzey
Marmara Otoyolu =
Nördliche Marmara-
Autobahn

Herzstück der Autobahn ist die *Yavuz Sultan Selim Brücke*, die insgesamt 3. Brücke über den Bosphorus, diese wurde im August 2016 für den Autoverkehr geöffnet. Bisher sind gut 100 km des insgesamt 431 km langen Streckennetzes fertig gestellt. Das Projekt umfasst neben der 3. Brücke über den Bosphorus 71 weitere Brücken, 28 Autobahnkreuzungen und Zufahrten zu diesen Kreuzungen, sowie vier Autotunnel und zwei Eisenbahntunnel. Die Hauptstrecke besteht aus vier Fahrspuren je Fahrtrichtung für den Autoverkehr und zwei Gleisspuren.

İCA, die Betreibergesellschaft des Projektes, setzt sich zusammen aus der türkischen Baufirma *İçtaş İnşaat* und dem italienischen Baukonzern *Astaldi*. Nach Aussage von İCA, soll das Projekt dazu beitragen die Türkei bis 2023 als eine der zehn größten Marktwirtschaften weltweit zu etablieren.

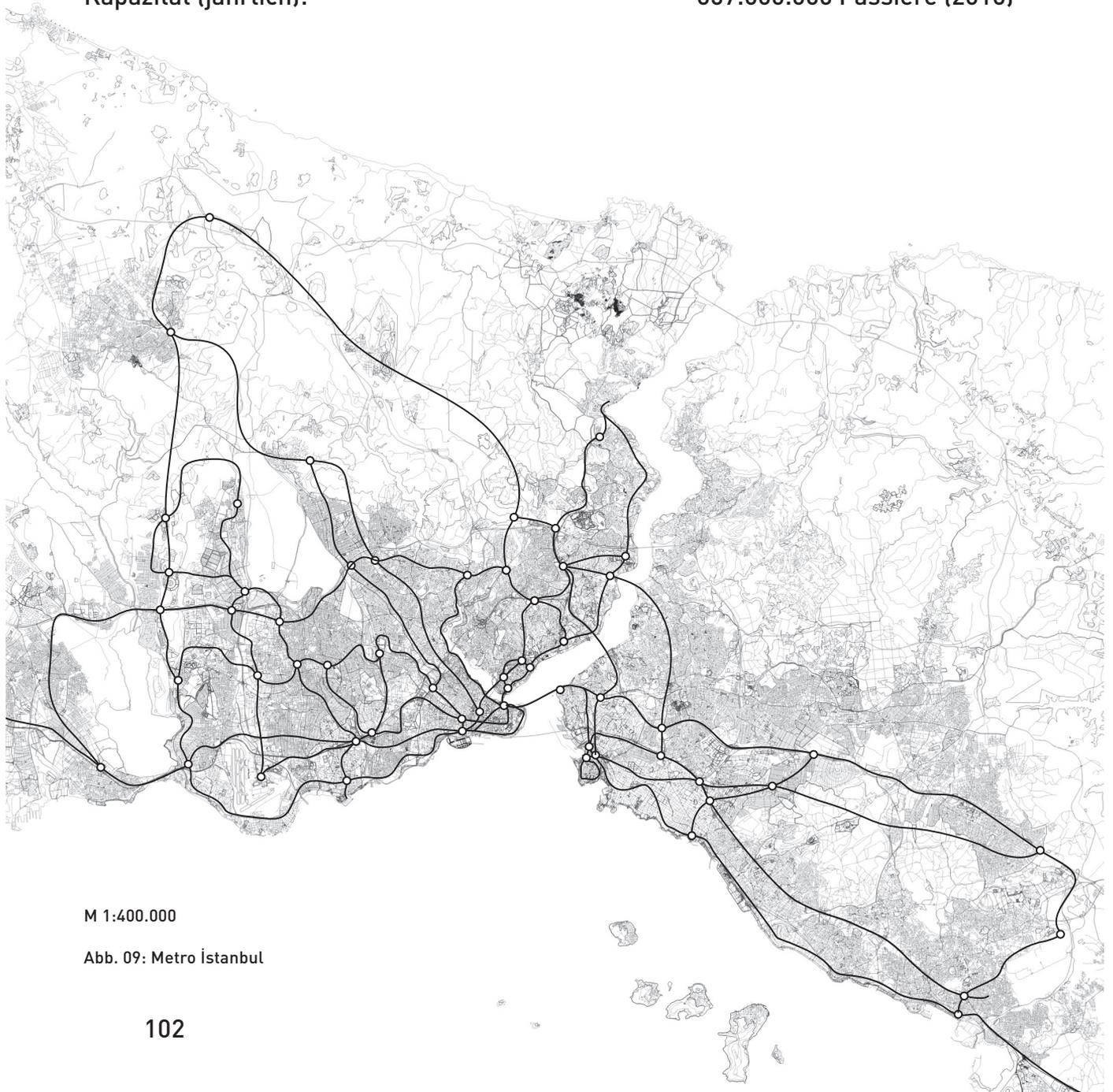
Quellen

İCA (2013): About Project (<http://www.3kopru.com/eng/project/ABOUT-PROJECT/1>, 21.07.2017)

Yavuz Sultan Selim Bridge and Northern Ring Motorway (2016): Corporate (<https://www.ysskoprusuveotoyolu.com.tr/EN/icerik/ica-115>, 21.07.2017)

3.3.2 Her Yerde Metro, Her Yere Metro

Art des Projekts:	Ausbau von U-Bahn / Straßenbahn
Bekanntgabe:	2013
Länge:	1.000,15 km (Schienennetz)
Kostenschätzung:	-
Fertigstellung:	2023
Kapazität (jährlich):	657.000.000 Passiere (2016)



M 1:400.000

Abb. 09: Metro İstanbul

3.3.2 Her Yerde Metro, Her Yere Metro

Auch *Metro İstanbul*, der Betreiber des schienenbasierten Nahverkehrs in Istanbul, hat den Ausbau des Tram- und U-Bahnnetzwerkes auf das Jahr 2023 hin ausgerichtet. Aktuell umfasst das Schienennetz knapp 150km und wird täglich von 1.800.000 Personen genutzt.

Metro İstanbul ist eine Tochtergesellschaft der städtischen Verwaltung İBB. Unter dem Projekttitel *Her Yerde Metro, Her Yere Metro* wurde die Erweiterung des Schienennetzes seit 2004 in drei Abschnitte aufgeteilt. 2004 bis 2017 (150km Streckennetz). 2017 bis 2019 soll das Netz auf knapp 490 km anwachsen werden. Zwischen 2019 und 2023 sollen über 1000 Schienenkilometer in Betrieb genommen sein.

Her Yerde Metro,
Her Yere Metro =
Metro überall hin,
Metro an jedem Ort

Der Ausbau umfasst sowohl die Erweiterung bestehender Linien, als auch die Etablierung neuer Straßenbahn- und U-Bahnstrecken. Der Ausbau der Metro wird sowohl auf asiatischer, als auch auf europäischer Seite der Stadt vorangetrieben. Mit der Eröffnung des neuen Flughafens und der Bautätigkeit im schnell wachsenden Bezirk Başakşehir konzentriert sich jedoch ein ungleich größerer Teil der Baumaßnahmen auf die europäische Seite der Stadt. Rechtzeitig zur Eröffnung des neuen Flughafens 2018, soll auch die Anbindung zur Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln fertig gestellt sein.

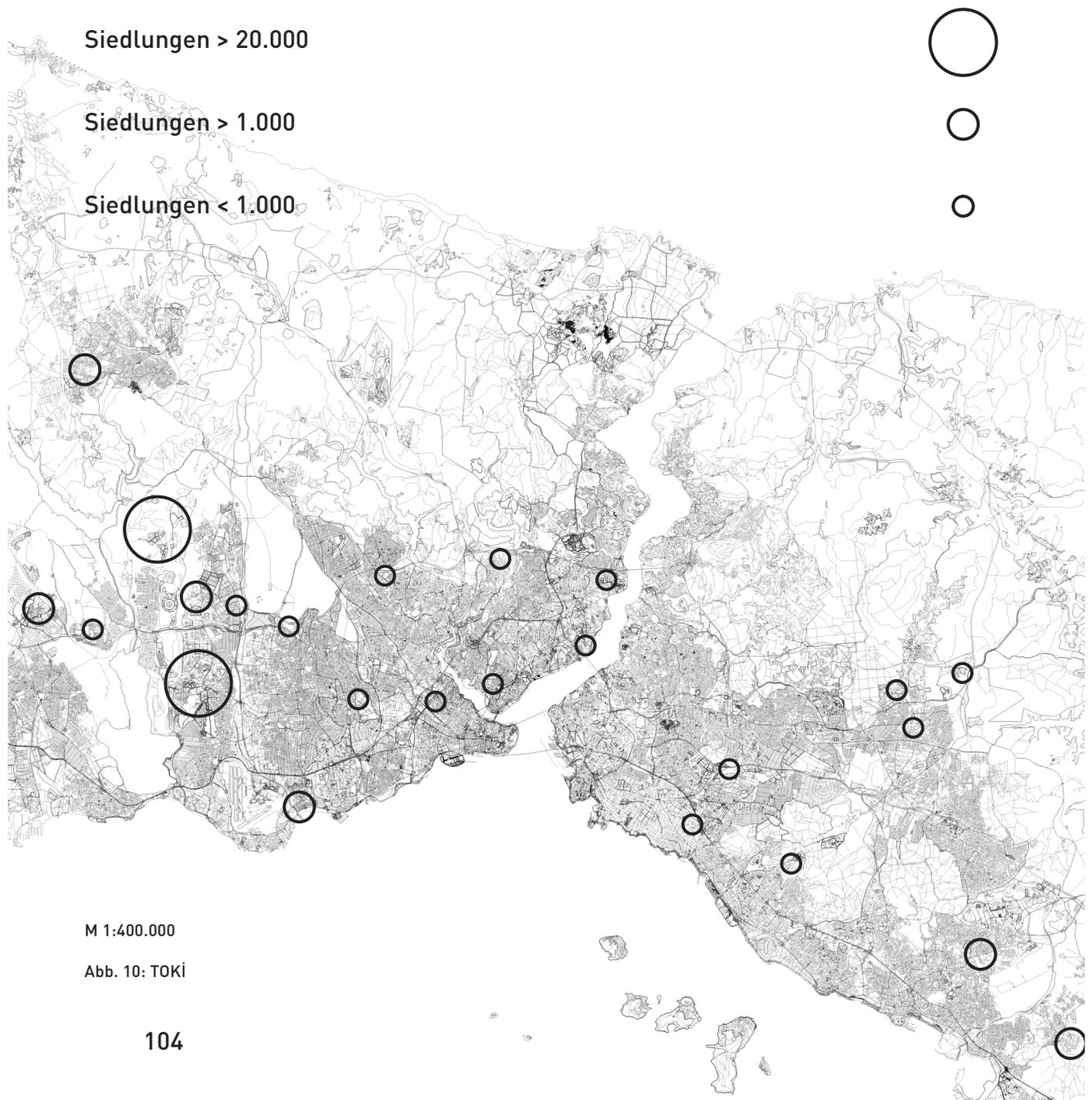
Quellen

Metro İstanbul (2016): Introduction (<http://www.metro.istanbul/about-us/introduction.aspx>, 21.07.2017)

İSTANBUL'UN METROSU (2017): Haritalar (<http://www.istanbulunmetrosu.com/AnaSayfa.aspx>, 21.07.2017)

3.3.3 TOKİ-Istanbul

Art des Projekts:	Wohnungsbau
Bekanntgabe:	April 2010
Fläche:	-
Kostenschätzung:	-
Fertigstellung:	Oktober 2023
Kapazität:	-



M 1:400.000

Abb. 10: TOKİ

3.3.3 TOKİ-Istanbul

Der weitreichende Einfluss der staatliche Wohnungsbaubehörde TOKİ wurde bereits besprochen. Im Rahmen der Zielsetzung bis zum Oktober 2023 insgesamt 1.000.000 Wohnungen in der Türkei fertig zu stellen, sind vielerorts große Bauprojekte von TOKİ zu beobachten. In Istanbul hat die Behörde nach eigener Aussage bisher 206 Projekte durchgeführt. Davon waren 111 Wohnungsbauprojekte, welche sich auf 26 Projektgebiete und verschiedene Bauabschnitte aufteilen. Damit hat TOKİ bis 2015 laut eigener Auskunft 68.828 Wohnungen in Istanbul gebaut. Dies entspricht gut 10% des landesweiten Wohnungsbaus der Behörde zu diesem Zeitpunkt.

→ Kapitel 3.2.2

Auf der Karte links lassen sich die meisten der TOKİ-Projektgebiete verorten. Lediglich die Siedlungen im Bezirk Şile ganz im Nordosten der Stadt werden in dieser Darstellung nicht wiedergeben. Die Siedlungen sind in drei Größenordnungen unterteilt. In der westlichen Peripherie finden sich die zwei größten TOKİ Projektgebiete, mit jeweils mehr als 20.000 Wohnungen. Kayabaşı im Bezirk Başakşehir und etwas weiter südlich Halkalı in Küçükçekmece. In Başakşehir ist das von TOKİ gebaute Viertel in Anlehnung an den Namen des Stadtviertels als *Kayaşehir* bekannt geworden. Das Projekt ist beliebt und wird aktuell weiter ausgebaut. Auch die U-Bahn und Tram soll Kayaşehir nach den Planungen von Metro İstanbul in den nächsten Jahren erreichen.

kaya = Felsen
şehir = Stadt

Quellen

TOKİ (2015): Background (<http://www.toki.gov.tr/en/background.html>, 21.07.2017)

3.3.4 İstanbul Yeni Havalimani

Art des Projekts:	Flughafen
Bekanntgabe:	Oktober 2010
Fläche:	76.500.000 m ²
Kostenschätzung:	32.000.000.000€
Eröffnung (geplant):	Oktober 2018
Kapazität (jährlich):	≤ 200.000.000 Passiere



M 1:400.000

Abb. 11: İstanbul Yeni Havalimani

3.3.4 İstanbul Yeni Havalimanı

Der *İstanbul Yeni Havalimanı* (Neuer Flughafen Istanbul) wird Istanbul's dritter Flughafen werden. Nordwestlich der Stadt, grenzt das Projektgebiet an das Schwarze Meer. Der Flughafen ist bereits im Bau und soll im Herbst 2018 eröffnet werden. In mehreren Stufen ist die Fertigstellung des Flughafens im Herbst 2023 geplant. Zu diesem Zeitpunkt soll der Flughafen mit einer Kapazität von bis zu 200.000.000 Passieren pro Jahr der größte der Welt sein und über sechs Start- und Landebahnen bis zu 350 Destination weltweit erreichen. Damit erhofft sich die Betreibergesellschaft İGA Istanbul als wichtigsten Flughafen zwischen New York und Shanghai zu etablieren.

Istanbul Yeni
Havalimanı =
Neuer Flughafen
Istanbul

In Größe und Ausstattung mangelt es nicht an Superlativen. In der direkten Umgebung des Flughafens soll zu dem die *Airport City* entstehen. Ein Gebiet, in welchem sich Bürogebäude, Hotels, Moscheen, Krankenhäuser, eine Messe, Konferenzzentren und eine Freihandelszone befinden sollen. Die Freihandelszone soll ausländischen Firmen Investitionen in der Türkei erleichtern.

→ Kapitel 3.2.4

Aktuell sind am Bau des Flughafens 27.000 Arbeiter direkt beteiligt, zusammen mit der Beschäftigung in Sub-Unternehmen wächst diese Zahl auf etwa 100.000 Beschäftigte. Im Betrieb sollen am Flughafen 1.500.000 Menschen angestellt sein. Der Flughafen befindet sich im nördlichen Bereich des Projektgebietes von İstanbul Yeni Şehir und wird auf westlicher Seite vom Kanal İstanbul begrenzt werden.

Quellen

İGA (2017): *About Us* (<http://www.igairport.com/en/about-iga/About-us>, 21.07.2017)

Istanbul SMD (2017): *MEGAİSTANBUL* (<http://en.megaprojeleristanbul.com/#3rd-airport>, 21.07.2017)

3.3.5 Kanal İstanbul

Art des Projekts:	Kanal
Bekanntgabe:	27.04.2011
Länge:	42 km
Kostenschätzung:	10.000.000.000€
Fertigstellung (geplant):	Oktober 2023
Kapazität (jährlich):	≤ 58.400 Schiffe



M 1:400.000

Abb. 12: Kanal İstanbul

3.3.5 Kanal İstanbul

Das Projekt *Kanal İstanbul* ist wurde 2011 vom damaligen Ministerpräsident Recep Tayyip Erdoğan bekanntgegeben. Ziel des Vorhabens ist der Bau eines Kanals, der das Schwarze Meer und das Marmara Meer miteinander verbindet. Dabei soll ein Großteil des Schifffahrtsverkehrs durch diesen Kanal laufen, der Bosphorus soll durch den Bau entlastet werden.

Nachdem zunächst nicht klar war, wo der Kanal gebaut werden soll, wurde der exakte Verlauf 2013 bekannt gegeben. Mit 25 Meter Tiefe soll der Kanal auch für die größten Frachtschiffe befahrbar sein. Er verbindet auf einer Länge von 42 km die beiden Küsten und führt auf dem Weg durch den *Küçükçekmece Gölü* und den *Sazlıdere Barajı*. Durch diesen Verlauf lassens ich die notwendigen Ausgrabungsarbeiten minimieren. Im Zusammenhang mit dem Projekt İstanbul Yeni Şehir, Soll der Kanal von insgesamt zehn Brücken überspannt werden und von Grünflächen und Siedlungsgebieten umrandet sein.

Göl = See
Baraj = Staudamm

→ Kapitel 3.3.6

Kritische Stimmen haben sich vor allem besorgt über das ökologische Gleichgewicht in den verschiedenen Meeren und Seen geäußert. Zudem wurde ein transparenter und öffentlich einsehbarer Entscheidungsprozess gefordert. Auch wenn vor Ort noch keine Bauarbeiten begonnen haben, so hat die Ankündigung des Baus bereits Konsequenzen in den benachbarten Stadtteilen verursacht. Mit Arnavutköy, Şahintepe Und Güvercintepe befinden sich drei Stadtteile im Bezirk Başakşehir in direkter Nähe zum geplanten Kanal. Örtlich ansässige Makler und Baufirmen verweisen in ihrer Werbung zum Teil direkt auf das Kanal-Projekt.

Quellen

Doğan Haber Ajansı (2014) *PM Erdoğan speaks out his 'crazy project'; Canal İstanbul* In: http://arsiv.dha.com.tr/pm-erdogan-speaks-out-his-crazy-project-canal-istanbul-flashaber_158456.html (21.07.2017)

Istanbul SMD (2017) *MEGAİSTANBUL* In: <http://megaprojeleristanbul.com/#kanal-istanbul> (21.07.2017)

Veziroglu Gayrimenkul (2014) *Kanal İstanbul 2014 - Gerçek Görüntüler Yayınlandı* In: <https://www.youtube.com/watch?v=OrbgiYJ3v9s> (21.07.2017)

WWF Turkey (2015) *Ya Kanal Ya İstanbul* In: http://www.wwf.org.tr/basin_bultenleri/raporlar/?4460/yakanalyaistanbul (21.07.2017)

3.3.6 İstanbul Yeni Şehir

Art des Projekts:	Stadtausbau
Bekanntgabe:	September 2012
Fläche:	453.000.000 m ²
Kostenschätzung:	-
Fertigstellung:	-
Kapazität:	7.500.000 Einwohner



M 1:400.000

Abb. 13: İstanbul Yeni Şehir

3.3.6 İstanbul Yeni Şehir

İstanbul Yeni Şehir ist ein Stadtentwicklungsprojekt welches westlich von Istanbul den Bau einer neuen Stadt auf einer Fläche von 453.000.000 m² vorsieht. Das Gebiet erstreckt sich in nord-südlicher Richtung vom Schwarzen Meer bis zum Marmara Meer und soll nach der Fertigstellung Platz für 7.500.000 Einwohner bieten. Das Projektgebiet wurde 2014 in dieser Größe definiert und als Entwicklungsgebiet ausgezeichnet.

İstanbul Yeni Şehir =
İstanbul Neue Stadt

Von der Gesamtfläche entfallen 167.000.000 m² auf Baugrundstücke, von welchen wiederum knapp die Hälfte als Grünflächen geschützt werden muss. Innerhalb des Gebietes sind Bereiche mit unterschiedlichen Gebäudehöhen und Bevölkerungsdichten von 5.000-30.000 Einwohnern pro km² vorgesehen. Insgesamt soll durch die Freihaltung von Grünflächen und die Begrünung entlang der Straßen und Siedlungsgebiete, ein Grünflächenanteil von 42% innerhalb des Stadtgebietes erreicht werden.

108.000.000 m² Straßennetzwerk sollen durch das Gebiet führen und dafür sorgen, dass auch bei hochfrequentierter Nutzung keine Staus entstehen. Die neue Stadt soll sich darüber hinaus durch moderne Architektur ebenso auszeichnen, wie durch den Nachbau klassischer osmanischer Paläste und Stadthäuser.

Quellen:

Istanbul SMD (2017): MEGAİSTANBUL (<http://en.megaprojeleristanbul.com/#new-city-project-of-istanbul>, 21.07.2017)

Veziroglu Gayrimenkul (2014): Kanal İstanbul 2014 - Gerçek Görüntüler Yayınlandı In: (<https://www.youtube.com/watch?v=0rbgiYJ3v9s>, 21.07.2017)



M 1:400.000

Abb. 14: Verortung Güvercintepe

4 Fokus Güvercintepe

Der Stadtumbau Istanbul hat unter der AKP-Regierung seit 2002 ein zuvor nicht gekanntes Maß erreicht. Vor dem Hintergrund des 100. Geburtstages der Republik im Jahr 2023 geht es nicht mehr nur um die Entwicklung einzelner Grundstücke, die Vision eines neuen Istanbul verlangt nach umfassenderen Maßnahmen. Diese Vision, sie weist zunehmend aus dem Zentrum heraus, an den Rand der Stadt. Sie konkretisiert sich im Ausbau der städtischen Infrastruktur, bei *Metro İstanbul*, deren neue Linien und Stationen den gebauten Rand der Stadt vielerorts erreichen werden und im Ausbau des Fernstraßennetzwerkes mit der 3. Brücke über den Bosphorus. Der neue Flughafen nordwestlich der Stadt am Schwarzen Meer gelegen soll der größte Flughafen der Welt werden. *Kanal İstanbul*, ebenfalls westlich des Stadtzentrums, soll nach der Fertigstellung fast 60.000 Schiffen pro Jahr die Durchfahrt zwischen Schwarzem Meer und Marmara-Meer ermöglichen und würde das europäische Stadtzentrum Istanbul zu einer Insel machen. Das Projekt *İstanbul Yeni Şehir* schließlich versammelt, wie gezeigt wurde, alle diese genannten Projekte. Die Idee eines Neuen Istanbul ist die konsequenteste Ausformung der *Vizyon 2023*. Wie das erste Istanbul auch, soll diese neue Stadt an den Ufern der Wasserstraße entstehen. Eine neue Stadt neben der Alten. Istanbul, nur dieses Mal mit weitläufigen Grünflächen und ohne Unannehmlichkeiten wie Verkehrsstaus oder unübersichtliche Siedlungen.

→ Kapitel 3.3.6

Das neue Istanbul wird in der westlichen Peripherie geplant. Hier konzentriert sich die Bautätigkeit am stärksten und hier zeigt sich auch der Ausbau der Stadt am deutlichsten. Vor diesem Hintergrund habe ich mich dafür entschieden, meine Feldforschung auf ein Stadtviertel in der westlichen Peripherie zu konzentrieren. 2012 hatte ich bei meinen fotografischen Spaziergängen einige Viertel besucht, deren Entwicklung ich 2017 im Kontext der Stadtumbaumaßnahmen betrachten konnte. Die Wahl fiel auf *Güvercintepe Mahallesi* einen Stadtteil im Bezirk Başakşehir. In Güvercintepe ist eine Dynamik zu spüren, die ich 2012 noch nicht in diesem Maße wahrgenommen hatte. Überall, so scheint es, wird nun gebaut. Es werden Lücken geschlossen und bestehende Häuser gegen höhere und größere Gebäude ersetzt. Dabei scheint es mir, als ginge diese Bautätigkeit von lokalen Akteuren aus. Hier wird die Siedlung nicht als eine Einheit errichtet, wie das im benachbarten Kayaşehir unter der Leitung von TOKİ der Fall ist. Hier entstehen Neubauten, die sich untereinander oftmals ähneln, im Detail aber immer wieder Unterschiede aufweisen. Mein Interesse war geweckt, da ich hier auf meinen Eindrücken von 2012 tatsächlich aufbauen konnte und mich nicht, wie vielerorts sonst, einer gänzlich neu zu lesenden Fläche, einer *Tabula Rasa* gegenüber sah.

→ Kapitel 3.3.3



Abb. 15: Luftbild
Güvercintepe
1982 / 2017

4.1 Aus Bayramtepe wird Güvercintepe

Das Gebiet, wo sich heute *Güvercintepe Mahallesi* befindet, war Anfang der 1980er Jahre noch unbebaut. Der Hügelrücken, der sich in nord-südlicher Richtung erstreckt, wurde als *mera* gemeinschaftlich von den Bewohnern des nördlich gelegenen Dorfes Kayabaşı genutzt. In dieses Dorf waren durch den Bevölkerungsaustausch mit Griechenland und Bulgarien in den 1920er Jahren neue Bewohner gezogen. In den 80er Jahren waren es Einwanderer aus verschiedenen Gebieten in Anatolien, die nach Kayabasi kamen. 1984 baute Yaşar aus Kastamuno, einer Stadt gut 560 km östlich von Istanbul, das erste Wohnhaus im heutigen Güvercintepe. Der gleichmäßige Hügelrücken, das lässt sich auf Luftbildern dieser Zeit gut erkennen, wurde damals schon als Transportweg nach Süden genutzt. Am Weg entlang hatten sich bisher Schuppen und Werkstätten der Bauern und Handwerker in Kayabaşı versammelt. Dem Vorbild von Yaşar folgten viele weitere, die nun Häuser entlang des Transportweges errichteten und ihre Schuppen gegen Wohnhäuser ersetzten. So erzählt Recep die Entstehungsgeschichte von Bayramtepe, dem Viertel das mittlerweile Güvercintepe heißt. An anderer Stelle wird von einem Mann namens Bayram berichtet, welcher hier das erste Haus gebaut haben soll und dem Viertel damit seinen Namen gab. (Vgl. Beyond Istanbul 2017) Recep berichtet weiter, dass das Viertel 1994 von der städtischen Verwaltung legitimiert wurde und die Bewohner der bereits bestehenden Gebäude *tapular* von der Bezirksverwaltung erhielten. Dies ist durchaus bemerkenswert, nicht auf Grund der Legitimierung selbst, sondern weil diese ungewöhnlich spät erfolgte. Güvercintepe, so scheint es, hat durch die selbstorganisierte Besiedlung des Gebietes und die nachträgliche Legalisierung dieser Handlung durch die städtischen Behörden, den typischen Verlauf einer Gecekondusiedlung in Istanbul genommen, allerdings zu einer Zeit, in der sich die politische Haltung bereits gegen diese Form der Siedlungstätigkeit gewendet zu haben schien. Denn bereits zehn Jahre zuvor, mit dem Jahr 1984 und der weitläufigen Legitimierung von selbstgebaute Siedlungen im Stadtgebiet, gilt die Zeit der Gecekondus in Istanbul wie bereits beschrieben als beendet.

mera = Weideland

Gesprächsprotokoll
Recep → Kapitel 6.4

tapu =
Grundbucheintrag

4.1.1 Die Einwohnerstruktur in Güvercintepe

Im Büro des *muhtar* von Güvercintepe erfahre ich, dass das Stadtviertel aktuell etwa 55.000 Einwohner hat. Demnach sollen bis zu 15.000 neue Bewohner seit 2011 als Geflüchtete aus Syrien nach Güvercintepe gekommen sein. 2014 lag die erhobene Bevölkerungszahl im Gebiet bei 49.334 Einwohnern, gegenüber 36.438 Einwohnern im Jahr 2007. (Vgl. T.C. Başakşehir Kaymakamlığı 2017) Im gesamtstädtischen Vergleich entspricht dies einem stark überdurchschnittlichen jährlichen Wachstum von 5,1% gegenüber 2,0% für die gesamte Stadt Istanbul. (Vgl. Turkish Statistical Institute

muhtar =
Gemeindevorsteher,
gewählter Vertreter
auf Stadtteilebene

Gesprächsprotokoll
Muhtar → Kapitel 6.4

Schätzwert, da die Gesamtzahl der in Istanbul lebenden syrischen Geflüchteten als Schätzwert angegeben wird. (Vgl. Kaya/Kıraç 2016: 11)

cem = Versammlung
ev = Haus

Alle Umrechnungen basieren auf einem gerundeten Umrechnungskurs von 4:1. Der durchschnittliche Umrechnungskurs lag im Juni 2017 bei 4,0015:1. (Vgl. boerse.de 2017)

2016) Nicht nur das Wachstum des Stadtviertels ist auffällig, auch die Anzahl geflüchteter Syrer im Gebiet übersteigt den städtischen Durchschnitt bei weitem. Während 0,34% der Bewohner Istanbuls in Güvercintepe leben, wohnen im gleichen Gebiet geschätzte 3,80% der syrischen Geflüchteten der Stadt. (Vgl. T.C. Başakşehir Kaymakamlığı 2014; Vgl. Turkish Statistical Insitute 2016)

Güvercintepe ist überdies geprägt von verschiedenen Bevölkerungsgruppen, die zum Teil ihre eigenen Versammlungsorte im Gebiet haben. Die sichtbarste Bevölkerungsgruppe sind sunnitische Muslime, insgesamt sechs Moscheen und eine Koranschule befinden sich im Forschungsgebiet und dienen als Treffpunkte, zur Lehre und zur Religionsausübung. Darüber hinaus leben Kurden, Roma und Aleviten im Gebiet, während Kurden und Roma für mich dort kaum sichtbar wurden, befindet sich am nordöstlichen Ende des Siedlungsgebietes das *Cemevi*, der Versammlungsort der alevitischen Bevölkerungsgruppe. Außerdem finden sich im Gebiet Verweise auf mehrere Städte und Regionen im Osten und Südosten der Türkei. Häufig dienen Teehäuser denen, in Vereinen organisierten, Gruppen als Versammlungsort. Derartige Vereine finden sich in großer Zahl entlang der zentralen Straßen des Stadtgebietes und verweisen auf verschiedene türkische Städte und Regionen, unter anderem auf Korgan, Amasya, Muş, Erzurum, Adıyaman, Malatya, Tokat und Kastamonu, allesamt östlich und südöstlich von Istanbul gelegen.

4.1.2 Immobilienpreise in Güvercintepe

Die Entwicklung der Immobilienpreise liegt in Güvercintepe mit +2% für das letzte Jahr im Durchschnitt für den Bezirk Başakşehir. Deutliche Unterschiede zeigen sich jedoch in den realen Kaufpreisen für den Quadratmeter Wohnfläche. Dieser liegt in Güvercintepe bei durchschnittlich 2.026 türkische Lira (TL) (ca. 506 €), im benachbarten Kayasehir bei 2.683 TL (ca. 671 €), im Gesamtbezirk Başakşehir bei 3.661 TL (ca. 915 €) und für das Stadtzentrum bei 3.778 TL (ca. 944 €). Auch die Mietpreise unterscheiden sich deutlich. Güvercintepe: 9,45 TL (2,36 €), Başakşehir: 12,02 TL (3,00 €), Istanbul: 15,75 TL (3,94 €). (Vgl. Zingat.com 2017) Güvercintepe, im Zuge einer Gebietsreform 2008 in den Bezirk Başakşehir integriert, ist Teil eines der am schnellsten wachsenden Bezirke der Stadt. Doch das Gebiet ist im Gegensatz zu seiner Umgebung trotz des starken Bevölkerungswachstums eine vergleichsweise günstige Wohngegend. Aus dieser Beobachtung heraus ergibt sich ein ortsspezifisches Interesse und damit offene Fragen, die ich am über das Kapitels hinweg sammeln werde und zu Beginn des Fazit zur Diskussion stellen werde.

Kapitel 5.1 ←

Warum konzentriert sich gerade hier eine große Anzahl von Geflüchteten aus Syrien? → Kapitel 5.1.1

Inwiefern hängt das Bevölkerungswachstum in Güvercintepe mit der dynamischen Entwicklung der Umgebung zusammen? → Kapitel 5.1.2

Warum wurde Güvercintepe noch in den 1990er Jahren als Gecekondu-Siedlung von der Stadtverwaltung legalisiert, während der Ausbau der Stadt mit dem Prinzip Gecekondu in anderen Teilen der Stadt bereits nicht mehr möglich war? → Kapitel 5.1.3

Warum ist der Wohnraum in Güvercintepe im Gegensatz zu seiner Umgebung vergleichsweise günstig? → Kapitel 5.1.4

Quellen

Beyond Istanbul (2017): "Filistin Mahallesi"nde Bir Gezinti. (<https://beyond.istanbul/filistin-mahallesi-nde-bir-gezinti-3b4ca024a89c>, 24.07.2017)

Boerse.de (2017): EUR/TRY (http://www.boerse.de/historische-kurse/Euro-Lira/EU000A0C32V9_seite,2,anzahl,20, 08.08.2017)

Bozkurt, Hilal (2017): Güvercintepe: "Farkımız ne, aynı yerde?'" (<https://beyond.istanbul/g%C3%Bcvercintepe-mahallesi-yeri-yurdu-olmayanlar-1-i%C3%A7in-bir-tepeymi%C5%9F-1980larda-e10153c8edf0>, 24.07.2017)

Istanbul Urban Database (2017): Istanbul Maps. (<http://www.istanbulurbanDATABASE.com/#>, 24.07.2017)

Kaya, Ayhan/ Kırac, Aysu (2016): Vulnerability Assessment of Syrian Refugees in Istanbul. (<http://data.unhcr.org/syrianrefugees/regional.php>, 24.07.2017)

T.C. Başakşehir Kaymakamlığı (2014): İlçemizin Tarihçesi. (<http://www.basaksehir.gov.tr/ilcemizin-tarihcesi>, 24.07.2017)

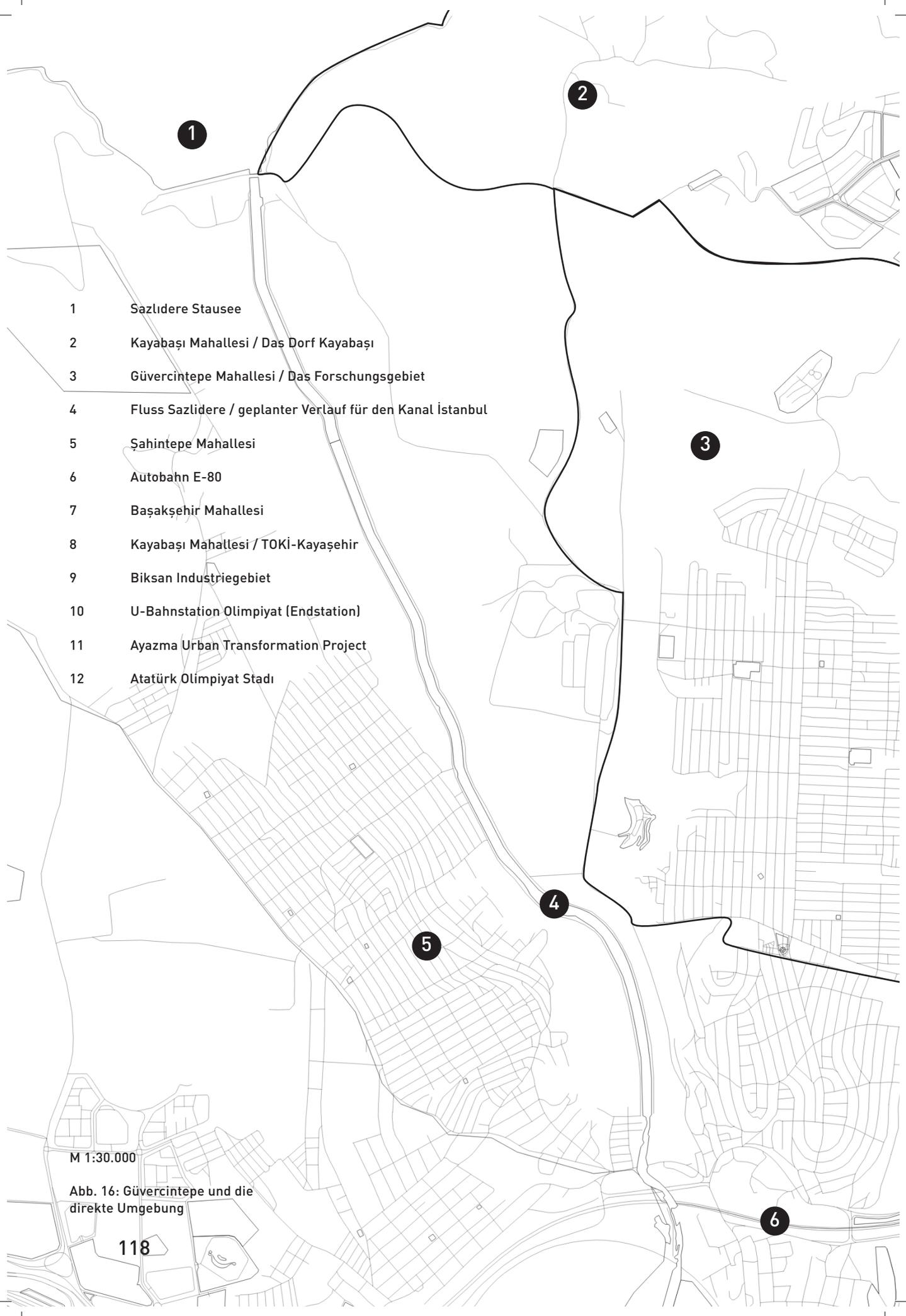
Turkish Statistical Institute (2016): Population of Provinces by Years. (<http://www.turkstat.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>, 02.08.2017)

Zingat.com (2017): Başakşehir Güvercintepe 250 M.2 Cadde Üzeri Okula Yakın Ada İmar. (<https://www.zingat.com/basaksehir-guvercintepe-250-m-2-cadde-uzeri-okula-yakin-ada-imar-592701i>, 28.07.2017)

- 1 Sazlıdere Stausee
- 2 Kayabaşı Mahallesi / Das Dorf Kayabaşı
- 3 Güvercintepe Mahallesi / Das Forschungsgebiet
- 4 Fluss Sazlıdere / geplanter Verlauf für den Kanal İstanbul
- 5 Şahintepe Mahallesi
- 6 Autobahn E-80
- 7 Başakşehir Mahallesi
- 8 Kayabaşı Mahallesi / TOKİ-Kayaşehir
- 9 Bixsan Industriegebiet
- 10 U-Bahnstation Olimpiyat (Endstation)
- 11 Ayazma Urban Transformation Project
- 12 Atatürk Olimpiyat Stadı

M 1:30.000

Abb. 16: Güvercintepe und die direkte Umgebung





7

8

9

10

12

11

4.2 Topologie – Zur Verortung Güvercintepes im städtischen Raum

Güvercintepe Mahallesi gehört zum Bezirk Başakşehir und befindet sich auf europäischer Seite der Stadt Istanbul, etwa 20 km westlich vom Stadtzentrum (*Taksim-Platz*) und 12 km nördlich des *Atatürk-Flughafens*. Der neue Flughafen im Norden liegt in etwa 17 km Entfernung, der geplante *Kanal İstanbul* wird wenige Meter von der Gebietsgrenze entfernt verlaufen. Das gesamte Stadtviertel ist knapp sechs Quadratkilometer groß und liegt auf einem Hügelrücken, welcher grob in nord-südlicher Richtung verläuft. Nur der südliche Teil des Gebietes ist dicht bebaut. Im Norden befindet sich eine karge Freifläche, die nur von wenigen Straßen und einzelnen Gebäudegruppen unterbrochen wird. Ist gilt daher zu unterscheiden zwischen dem Stadtteil Güvercintepe und der Siedlungsfläche in Güvercintepe, die nur gut 50% der gesamten Fläche umfasst. Östlich wie westlich der Stadtteilgrenzen verlaufen Täler mit Wasserläufen, die das Gebiet auch geografisch von seiner Umgebung trennen.

4.2.1 Östliche Umgebung

Im Osten grenzt das Gebiet an das Stadtviertel *Ziya Gökalp Mahallesi*. Dieses umfasst einen dicht besiedelten Hügelrücken sowie auch das unbesiedelte Gebiet um das *Atatürk Olimpiyat Stadı*. Am Stadion, das 2002 eröffnet wurde, endet die U-Bahnlinie *M3*. Diese verbindet Başakşehir über den Anschluss zur Linie *M1B* mit der Innenstadt und den zentralen Stationen Aksaray und Yenikapı. Zwischen *Ziya Gökalp* und Güvercintepe verläuft ein schmales Tal annähernd in nord-südlicher Richtung mit einem Bachlauf, der zwischen 2012 und 2017 kanalisiert wurde. Lediglich eine Straße, ganz am südöstlichen Rand Güvercintepes, überquert diesen Kanal und ermöglicht den Übergang zur Talstraße, dem benachbarten Hügel und der dortigen U-Bahn-Station. Die Buslinie *MK12* erreicht diese Station aus Güvercintepe innerhalb von sieben Minuten, einen ausgebauten Fußweg gibt es dagegen nicht. Im Zuge des Ausbaus des städtischen Nahverkehrs, soll bis 2023 eine Straßenbahnlinie mit mehreren Stationen in Güvercintepe das Gebiet an die U-Bahn anbinden. (Vgl. İstanbul'un Metrosu 2017)

4.2.2 Südliche Umgebung

Im Süden grenzt Güvercintepe direkt an Altınşehir Mahallesi. Die beiden Viertel sind optisch kaum von einander getrennt. An der gemeinsamen Grenze befinden sich öffentliche Gebäude, unter anderem ein Krankenhaus, eine Polizeistation, zwei Schulen, die Büros der beiden Ortsvorsteher und ein kleiner Park mit verschiedenen Freizeitanlagen. Altınşehir wiederum grenzt im Süden an die Stadtautobahn E-80. Der Stadtteil ist deutlicher als Güvercintepe von der Nähe zur Autobahn geprägt. Hier befinden sich viele Autowerkstätten, Waschanlagen und Ersatzteihändler. Der Hauptverkehrsweg läuft zentral auf dem Hügel durch Güvercintepe und Altınşehir und erreicht dort die Autobahn, die eine schnelle Anbindung an das Stadtzentrum und die asiatische Seite der Stadt ermöglicht.



Abb. 17: Sazlıdere

Blick aus Güvercintepe nach Südwesten. Im Vordergrund der Fluss Sazlıdere. Dahinter das Stadtviertel Şahintepe und links der See Küçükçekmece.



Abb. 18: Kayaşehir 4.2.3 Westliche Umgebung

Blick aus Güvercintepe
nach Norden auf
die TOKİ-Siedlung
in Kayabaşı.

Im Westen grenzt Güvercintepe an *Şahintepe Mahallesi*. Das Gelände zwischen beiden Vierteln fällt steil ab in ein breites, ebenfalls etwa nord-südlich verlaufendes Tal, das nur wenige Meter über dem Meeresspiegel liegt. Aus Güvercintepe gibt es nur eine Straße, die vom Hügel hinab in dieses Tal führt. Şahintepe und Güvercintepe ähneln sich in ihrer etwas losen und teils zufällig erscheinenden Siedlungsstruktur. Zwischen beiden Gebieten verläuft im Tal die *İstiklal Caddesi*. Diese Straße verbindet die Autobahn E-80 im Süden mit dem nördlich von Güvercintepe gelegenen Dorf Kayabaşı. Anders als auf der östlichen Hügelseite, besteht mit dieser Straße ein direkter Zugang zur Stadtautobahn. In dem Tal verläuft auch der Fluss *Sazlıdere*. Dieser verbindet den Stausee Sazlıdere mit dem Küçükçekmece-See und dem Marmara-Meer. Dieser Flusslauf ist als Verlauf für den geplanten *Kanal İstanbul* vorgesehen. Dieses Prestigeprojekt würde, laut der aktuellen Planung, direkt an der Gebietsgrenze von Güvercintepe entlang verlaufen.

Kapitel 3.3.5 ←

4.2.4 Nördliche Umgebung

Im Norden grenzt Güvercintepe an das Gebiet *Kayabaşı Mahallesi*. *Kayabaşı* ist auch der Name des Dorfes, das vor der Entstehung von Güvercintepe bereits bestand. Abgesehen von diesem Dorf, welches auch heute noch zum Teil landwirtschaftlich geprägt ist, ist *Kayabaşı* heute unter dem Namen *Kayaşehir* bekannt. *Kayaşehir* seinerseits bezeichnet ein Siedlungsgebiet, das von der staatlichen Wohnungsbaubehörde *TOKİ* errichtet wird. 2014 wohnten in *Kayaşehir* bereits 57.410 Menschen, das Gebiet ist seitdem weiter gewachsen und wird auch aktuell noch erweitert. (Vgl. T.C. Başakşehir Kaymakamlığı 2014) In *Kayaşehir* befinden sich eine Reihe von Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen, die in der direkten Umgebung sonst nicht zu finden sind. Die Buslinien, die Güvercintepe an das städtische Busnetz anbinden starten in *Kayaşehir*. Von *Kayaşehir* gibt es darüber hinaus mit weiteren Buslinien Direktverbindungen in die Innenstadt. Im Rahmen des Streckenausbaus bei *Metro İstanbul* ist geplant, *Kayaşehir* als Kreuzungspunkt des öffentlichen Nahverkehrs zu etablieren. Auch der neue Flughafen im Norden soll dann von hier aus direkt erreichbar sein. (Vgl. *Kayasehiristanbul.net* 2014) *Kayaşehir* und Güvercintepe sind über eine Straße direkt miteinander verbunden. Ein Fußweg entlang dieser Straße ermöglicht den Übergang in das andere Viertel ohne Nutzung von Verkehrsmitteln innerhalb von etwa 30 Minuten.

Welchen Einfluss hat die unmittelbare Nähe des Projektgebietes Kanal İstanbul auf die Bautätigkeit innerhalb des Forschungsgebietes?

→ Kapitel 5.1.5

Inwieweit nutzen die Bewohner von *Kayasehir* und Güvercintepe die unmittelbare Nähe des jeweils anderen Viertels?

→ Kapitel 5.1.6

Quellen

İstanbul'un Metrosu (2017): Başakşehir İlçesi (<http://www.istanbulunmetrosu.com/Haritalar?Kod=0>, 02.08.2017)

Kayasehiristanbul.net (2014): *Kayaşehir Metro ve Tramvay Hattı İhalesi*. (<http://kayasehiristanbul.net/kayasehir-metro-ve-tramvay-hatti-ihalesi/>, 28.07.2017)

T.C. Başakşehir Kaymakamlığı (2014): *İlçemizin Tarihçesi*. (<http://www.basaksehir.gov.tr/ilcemizin-tarihcesi>, 24.07.2017)



Abb. 19: Topografie in Güvercintepe

4.3 Topografie – Der *tepe* in Güvercintepe

Kühe auf einer Freifläche im Siedlungsgebiet am östlichen Hang.

Kapitel 6.5 ←

“Auf der anderen Straßenseite wachsen schüchterne Bäume, etwa fünf Meter sind sie hoch und hell grün belaubt. Eben rollte vom Marktstand auf der Ecke eine Nektarine davon. Sie nimmt ordentlich Fahrt auf, kein Versuch sie aufzuhalten wird unternommen. Sie prallt zunächst neben dem Strommast an den Bürgersteig und rollt nun weiter nach Süden, die große Straße hinunter. Sie wird schneller und schneller, rollt nicht in östlicher Richtung ins Tal, sondern bleibt auf der Ahmet Yesevi Caddesi, wo sie bald schon nicht mehr zu sehen ist.“ (Feldnotiz Kreuzung 2, 07.06.2017)

güvercin = Taube
tepe = Hügel
bayram = Fest, Jubel

Der Name Güvercintepe bedeutet *Taubenhügel*. Doch niemand scheint zu wissen, warum sich die Stadtverwaltung für diesen Namen entschieden hat. Vor Ort sprechen die meisten Menschen weiterhin von *Bayramtepe*. Während ich Tauben im Viertel nicht bewusst wahrgenommen habe, war der Hügel hingegen allgegenwärtig. Die Erhebung auf der sich das Gebiet befindet, fällt zu beiden Seiten nach Osten und Westen teils steil ab. Innerhalb weniger Meter ergeben sich oftmals große Höhenunterschiede. Lediglich auf dem Hügelrücken gibt es eine fast ebene, durchgängige Fläche, die in nord-südlicher Richtung eine Länge von gut zwei Kilometern misst und zwischen 150-300 m breit ist. Meiner Einschätzung nach haben die topografischen Gegebenheiten die Entwicklung des Viertels maßgeblich mitbestimmt. Die Einschnitte in den Hügel unterbrechen an den Hügelseiten jede

Straße in nord-südlicher Richtung und in ost-westlicher Richtung, über den Hügelrücken hinweg, gibt es nicht eine einzige Straße, die die beiden Hügelseiten direkt verbinden würde.

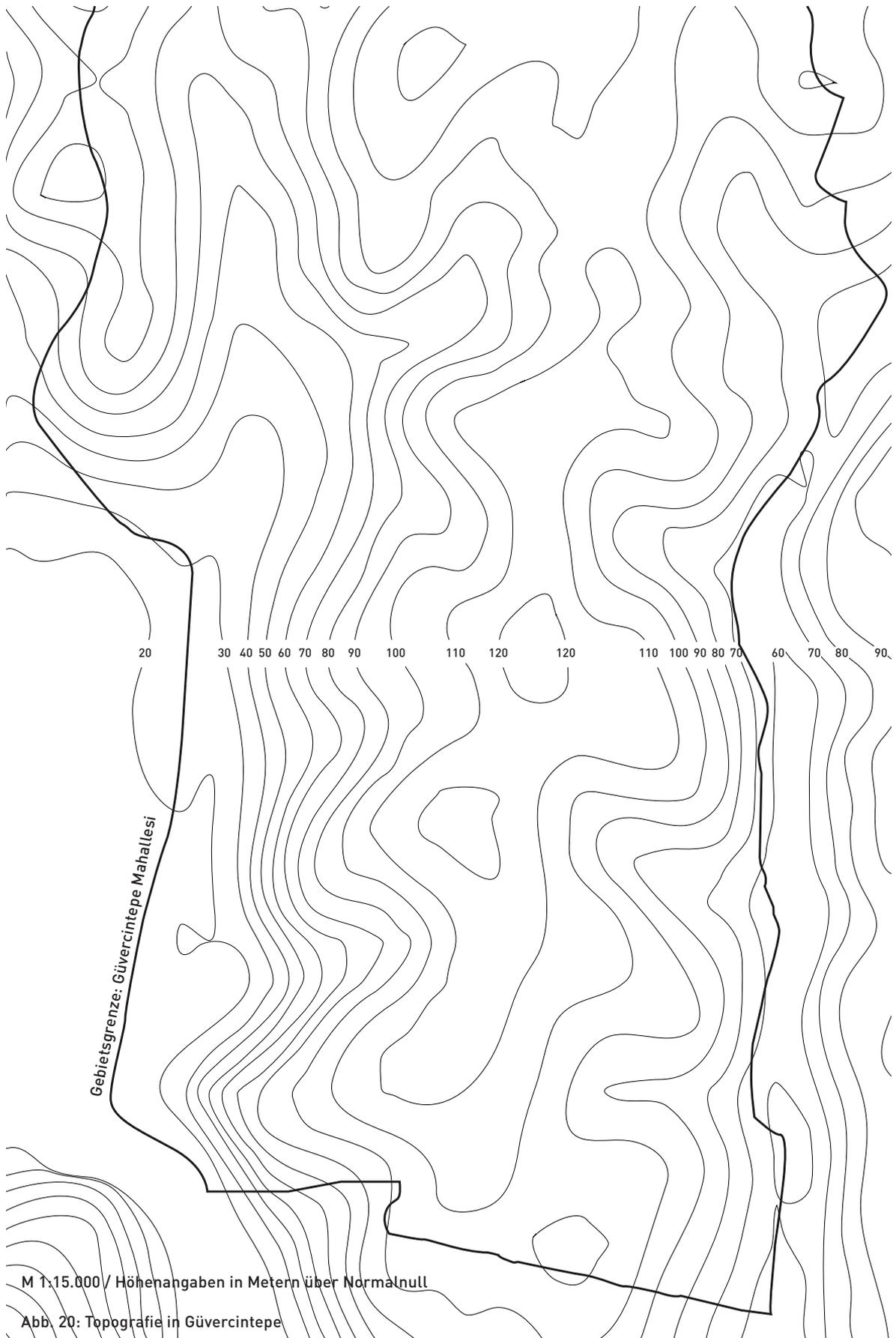
Östlich, wie westlich gibt es jeweils nur eine einzige asphaltierte Verbindung ins Tal. Alle weiteren Straßen versanden im wahrsten Sinne des Wortes auf dem Weg, manchmal erreicht noch ein Fußweg die Talsohle. Für beide Hangseiten gilt gleichermaßen, dass die Bebauung im Süden dichter angelegt ist, während sich im nördlichen Teil des Gebietes zunehmend große Baulücken befinden. Auch die Versorgungsstruktur ist im südlichen Teil besser ausgebaut. Abgesehen von diesen Ähnlichkeiten unterscheiden sich der östliche und der westliche Hang zum Teil stark. Der augenscheinlichste Unterschied wird bereits beim Blick von oben deutlich: Während östlich des Hügelrückens die Straßen größtenteils von Osten nach Westen verlaufen, finden sich auf westlicher Seite zumeist Verbindungen in nord-südlicher Richtung.

4.3.1 Die östliche Hügelseite

„Das ist eben auf östlicher Seite weniger angenehm, dass man eigentlich nur Straßen hat, die ein hohes Gefälle haben, weil sie eben zum Hang hochgehen und dass man kaum die Möglichkeit hat irgendwie in nord-südlicher Richtung zu gehen. Und immer den Hang weit runter muss, um rüber zu gehen und dann vielleicht wieder hoch.“ (Feldnotiz 36, 06.06.2017)

→ Kapitel 6.5

Östlich der Hauptstraßen fällt das Gebiet schnell steil ab. Auf die *Ahmet Yesevi Caddesi*, der östlichsten der zentralen Straßen, münden eine Vielzahl von kleineren Straßen, die geradewegs den Hügel hinab führen. Erst weit unten ergibt sich wieder die Möglichkeit nach links oder rechts abzubiegen. Den wenigen vorhandenen Querstraßen kommt vielleicht auch dadurch eine besondere Bedeutung zu. An vielen Stellen ist sichtbar, wie entlang einer Querstraße die weiter oben noch rege Bauaktivität unten unvermittelt endet. Hügelabwärts lassen sich in diesem Fall kaum Baustellen beobachten. Dies hat zur Folge, dass sich auch die Gebäudetypologien entlang der Querstraßen voneinander absetzen. Weiter unten lässt sich diese Gegebenheit erneut beobachten. Beispiel der *İpekyolu Caddesi*, einer Querstraße im Norden. Nördlich der *İpekyolu Caddesi* befinden sich mehrgeschossige Apartmentgebäude, während sich auf der anderen Straßenseite und hügelabwärts fast ausschließlich eingeschossige Gecekondus befinden.



„also im nördlichen Bereich, auf östliche Hügelseite gibt es eine Straße, die İpekyolu Caddesi, die teilt das Gebiet wirklich ganz klar. Bis dahin entstehen oberhalb Neubauten, unterhalb ist dann ab da eigentlich keine befestigte Straße mehr, die Sachen sind eigentlich mehr oder weniger zusammengezimmert aus Platten und Holz [...]“ (Feldnotiz 15, 31.05.2017)

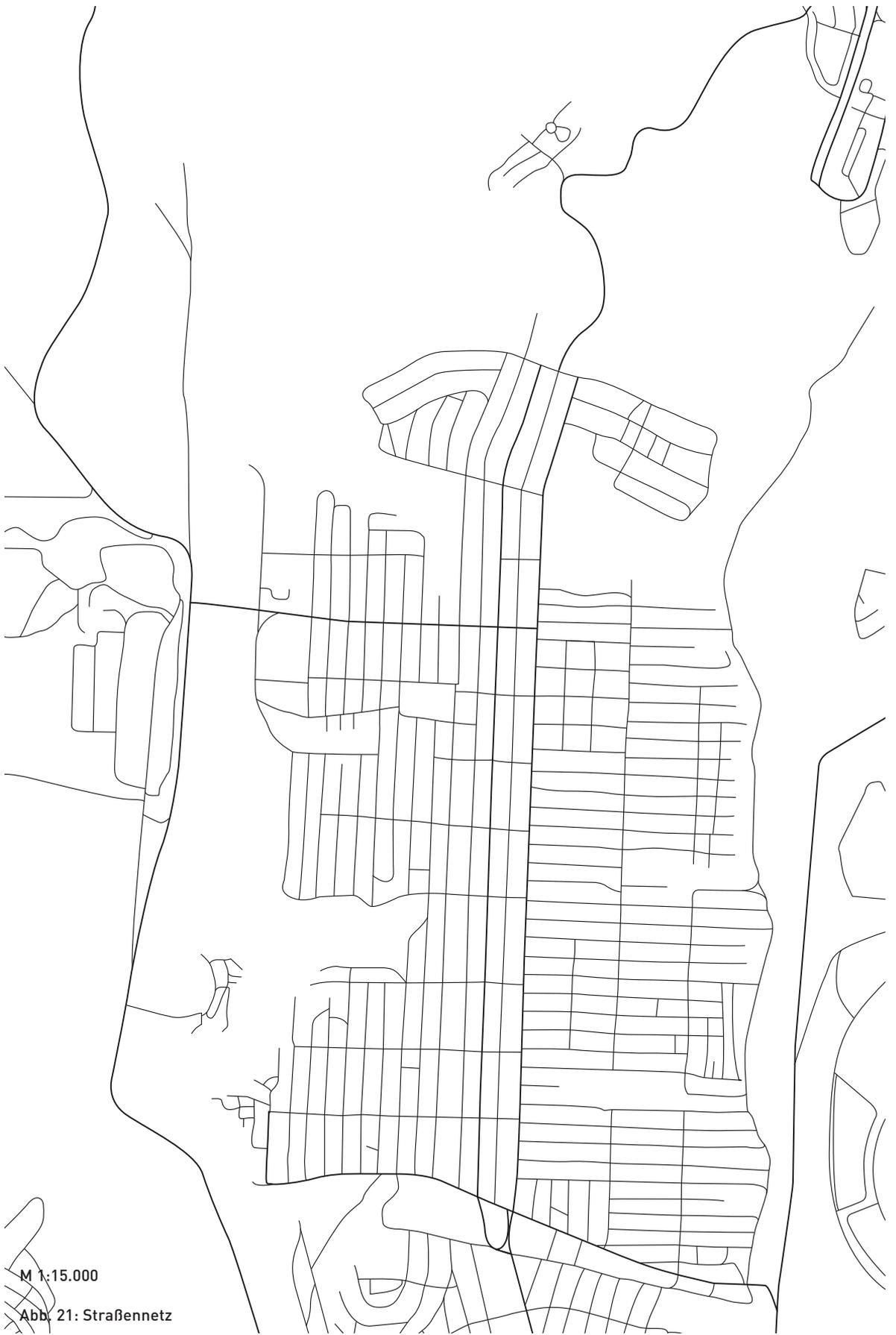
→ Kapitel 6.5

Eine Typologie, die überall sonst im Gebiet nur vereinzelt auftritt, ist am östlichen Fuß des Hügels als zusammenhängende Siedlung zu finden. Die gegenüber allen weiteren Gebäudetypologien im Gebiet deutlich kleineren Gebäudegrundflächen ergeben ein kleinteiligeres Raster. In der Abwesenheit von asphaltierten Straßen wird die Einteilung in sichtbare Straßenblöcke aufgehoben. Nicht nur die Gebäudetypologie ist hier eine andere als weiter nördlich, auch die hier zu beobachtende landwirtschaftliche Nutzung ist in Güvercintepe eine Ausnahme. Neben Geflügel, werden dort auch Kühe und Ziegen gehalten. 2012 nutzten diese Tiere den Bachlauf zum Weiden und Trinken, aber seit der Bach kanalisiert wurde ist dies nicht mehr möglich. Die Tiere sind nun auf Freiflächen innerhalb des Siedlungsgebietes oder auf der Freifläche zwischen Güvercintepe und Kayaşehir zu beobachten.

Auch die Bewohnerstruktur unterscheidet sich hier am östlichen Hügelsatz von der im übrigen Forschungsgebiet. Bei einem Spaziergang wurde deutlich, dass hier zum Teil geflüchtete Syrer wohnen. Bei einem anderen Besuch wurde mir erzählt, dass sich hier Roma angesiedelt hätten.

Zumindest einige der Anwohner in der Gecekondu-Siedlung verfügen nicht über eine Besitzurkunde für ihre Gebäude. (Vgl. Başakşehir Belediyesi 2012; Vgl. Ulusal Kanal 2016) Um der Gefahr einer möglichen Umsiedlung vorzubeugen und um auf die Notwendigkeit von infrastrukturellen Verbesserungen hinzuweisen, hat sich eine Interessenvertretung aus mehreren Haushalten gebildet, um die Anliegen der Bewohner vor der Bezirksverwaltung deutlich zu machen. (Ebd.) Die Sorge vor einer ungewollten Umsiedlung scheint nicht gänzlich unbegründet zu sein. In einem Video der Bezirksverwaltung wird im Zusammenhang mit der Gecekondu-Siedlung auf der östlichen Hangseite davon gesprochen, dass die Bewohner auch ohne Besitzurkunden im Falle einer Zerstörung der Siedlung Anspruch auf TOKİ Wohnungen erhalten könnten. (Başakşehir Belediyesi 2012) Auch mehrere Artikel in einer lokalen Zeitung thematisieren die zum Teil informellen Gebäude und die Möglichkeit von Umsiedlungen im Gebiet. Derartige Umsiedlungs- und Aufwertungsszenarien werden meist in Verbindung mit dem Kanal Istanbul Projekt genannt. (Vgl. Kayasehiristanbul.net 2013; Vgl. Kayasehiristanbul.net 2014; Vgl. Kayasehiristanbul.net 2016)

Hinweis: Zu der zahlenmäßigen Zusammensetzung der Bevölkerung innerhalb des Forschungsgebietes konnte ich keine Daten recherchieren. Ich verlasse mich in der Beschreibung auf eigene Eindrücke und Gespräche vor Ort.



M 1:15.000
Abb. 21: Straßennetz



“According to the decisions of the Council of Ministers, the said area has been designated as a ‘Reserve Building Area’ by the Ministry of Environment and Urbanization within the scope of ‘Law No. 6306 on the Conversion of Disaster Relief Areas’. [...] He said that [...] Güvercintepe and Sahintepe districts of Başakşehir were declared as a reserve area and that expropriation studies are on the agenda in some regions in these neighborhoods.” (Kayasehiristanbul.net 2016)

Abb. 22: Bautätigkeit
 Bautätigkeit auf westlicher Hügelseite. Im Hintergrund der See Sazlıdere.

4.3.2 Die westliche Hügelseite

Der westliche Hang des Hügels erscheint auf den ersten Blick ähnlich besiedelt wie die östliche Hangseite. Auch hier befinden sich die größeren Neubauten in hoher Zahl im oberen Bereich am Hügelrücken, je weiter man in Richtung Tal kommt, desto weniger Bautätigkeit ist auch hier zu beobachten. Ich hatte jedoch insgesamt den Eindruck, dass in der Gesamtheit auf dieser Hügelseite mehr Bautätigkeit zu beobachten ist. Wie bereits zuvor erwähnt, unterscheidet sich das Straßenraster von dem auf der östlichen Hügelseite. Es überwiegen Verbindungen, die in nord-südlicher Richtung quer zum Hang verlaufen. Diese ermöglichen eine ebene Fortbewegung, ohne dabei unnötige Höhenmeter zurückzulegen. Das Laufen ist dadurch auf der westlichen Seite des Hügels deutlich angenehmer als auf östlicher Seite.

Geländeschnitt im
Maßstab 1: 4.000
Auf der folgenden
Doppelseite



M 1:15.000

Abb. 23: Schwarzplan

Im Unterschied zum östlichen Hang befindet sich in der Talsohle keine zusammenhängende Gecekondü-Siedlung. Hier sind im Tal öffentliche Einrichtungen und Gebäudeensembles entstanden, die auf Grund ihrer großen Grundflächen untypisch für das sonst eher kleinteilig zusammengesetzte Gebiet erscheinen. Der auffälligste dieser Komplexe ist die *Kayacity Residence*, ein 2014 gebauter Komplex, bestehend aus sechs Wohngebäuden mit jeweils zwölf bis vierzehn Geschossen und insgesamt 234 Wohnungen. (Celaloğlu İnşaat 2017) Nicht nur der Name, auch die Gebäudetypologie verweist aus Güvercintepe hinaus in das benachbarte Kayaşehir, dessen Gebäudebestand sich ausschließlich aus der Wiederholung von Hochhäusern zusammensetzt. Durch die *İstiklal Caddesi* im Tal, ist die westliche Hangseite unmittelbar mit der Autobahn E-80 und Kayaşehir verbunden. Es ist auffällig, dass großflächige Gebäudeensembles im Forschungsgebiet sich entweder entlang dieser Straße, oder im nördlich Bereich entlang der *Çimen Sokağı* zwischen dem Siedlungsgebiet in Güvercintepe und Kayabaşı versammeln.

→ Kapitel 4.4.4

4.3.3 Der Hügelrücken

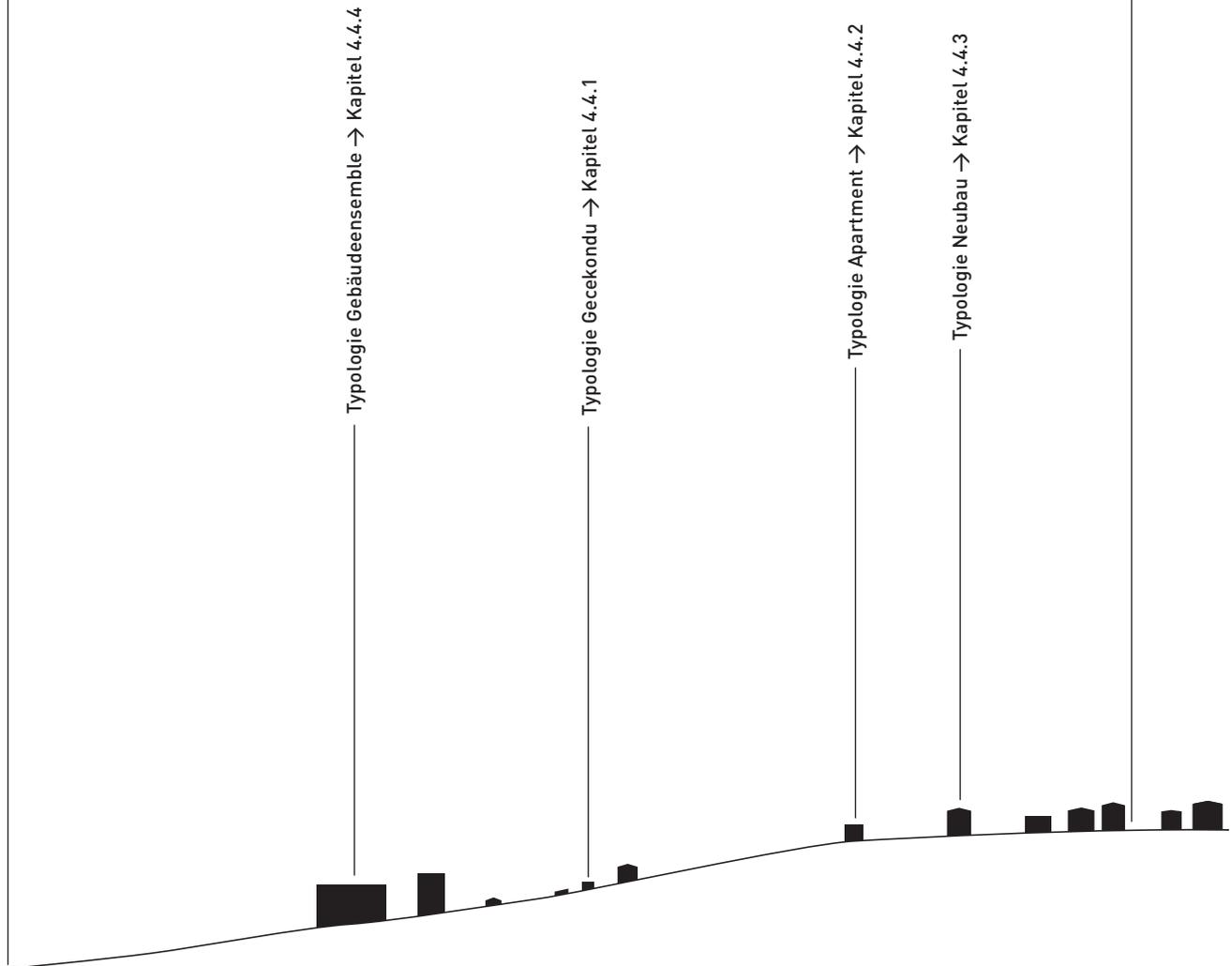
Zentral, oben auf dem Hügel verlaufen fünf durchgängige, in Nord-Süd-Richtung verlaufende Straßen, welche das gesamte Siedlungsgebiet durchziehen und die Verkehrsverbindung nach Altınşehir und Kayaşehir ermöglichen. Der Verkehr läuft hauptsächlich durch diese Straßen. Insbesondere die *Ahmet Yesevi Caddesi* und die *Fatih Caddesi* bilden die Hauptverkehrsachsen des Gebietes. Auf den beiden Einbahnstraßen durchquert auch der öffentliche Nahverkehr das Viertel.

Das öffentliche Leben in Güvercintepe spielt sich hauptsächlich entlang dieser Straßen ab. Hier befinden sich der Großteil aller Versorgungsstrukturen. Öffentliche Einrichtungen ballen sich zentral am südlichen Ende der Straßenzüge. Ladengeschäfte, Restaurants, Cafés und auch Ärzte, Vereine und Büros sammeln sich fast ausschließlich entlang dieser Straßen. Sehr stark ausgeprägt und zahlreich finden sich Textilproduktionsstätten in vielen Kelleretagen auf dem Hügelrücken. Diese sind außerdem vereinzelt auf beiden Hügelseiten und verstärkt im nördlichen Bereich des Gebietes zu finden. Die Dichte der Produktionsstätten gegenüber anderen Stadtvierteln war für mich eine der ersten Auffälligkeiten in der Auseinandersetzung mit dem Forschungsgebiet. Zumeist in den Keller- oder Souterrainetagen von Apartmentgebäuden gelegen, fielen mir die Betriebe in erster Linie durch die Gruppen junger Menschen vor den Gebäuden auf. Diese Produktionsstellen kündigen sich häufig durch laute Musik an. Im Innern sorgen bläulich-weiße Leuchtstoffröhren oder LED-Leuchtmittel für helles Licht. Zumeist junge Menschen arbeiten jeweils an einem Nähtisch, andere Mitarbeiter füllen die

Die östlichste der fünf zentralen Straßen in nord-südlicher Richtung. Die Straße ist geprägt von Textilindustrie.

İstiklal Caddesi

Westliche Gebietsgrenze, schnellste Verbindung nach Kayabasi (im Norden) und zur Autobahn E-80 (im Süden).



M 1:4.000

Abb. 24: Geländeschnitt

Cumhuriyet Caddesi

Die Straße wird einmal Mittwochs für den Autoverkehr gesperrt, hier findet an diesem Tag der Wochenmarkt statt. Darüber hinaus geprägt von Textilindustrie.

Fatih Caddesi

Eine der beiden Hauptverkehrsstraßen. Sie wird von Norden nach Süden durchfahren. Hier befinden sich viele Geschäfte, Restaurants und Baufirmen.

Gül Sokağı

Zwischen den beiden Hauptverkehrsstraßen gelegen. Schmäler als parallel verlaufenden Hauptstraßen und geprägt von Textilindustrie.

Ahmet Yesevi Caddesi

Die östlichste der durchgängigen Straßen in nord-südlicher Richtung. Diese Straße wird von Süden nach Norden durchfahren, hier befinden sich eine Vielzahl von Baufirmen und Ladengeschäften.

İpekyolu Caddesi

Auf östlicher Hangseite eine der wenigen Straßen in nord-südlicher Richtung. Die Straße markiert eine gefühlte Grenze. Unterhalb befindet sich eine Gecekondu-Siedlung, oberhalb dominieren Apartmentgebäude und eine rege Bautätigkeit das Bild.

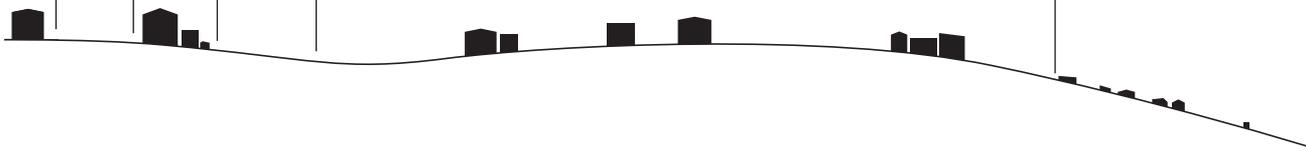




Abb. 25:
Stellenausschreibung
Textilindustrie

Übersetzung:
Bahar Textil
Arbeitsstellen für
Männer und Frauen in
Singerci (?), Näherei,
Reinigung und als
Gehilfe zu vergeben.

Wöchentliche
Bezahlung

Stapel mit Stoffzuschnitten auf und bündeln die genähte Ware. Insgesamt über einhundert dieser Betriebe konnte ich im Forschungsgebiet zählen. Die Textilproduktionsstätten sammeln sich insbesondere in der *Aşık Veysel Caddesi*, der *Cumhuriyet Caddesi* und der *Gül Sokağı*.

Von außen kündigen meist kleine Firmenschilder den Betrieb an. Auffällig ist, dass diese Schilder oft in arabischer Schrift verfasst sind. Nicht nur an den Produktionsstätten, sondern auch andernorts im öffentlichen Raum, hatte ich zuvor Handzettel und Plakate in arabischer Aufschrift wahrgenommen. In der genaueren Betrachtung wurde deutlich, dass es sich hierbei um die Ausschreibung von Arbeitsstellen in den Textilproduktionen handelt. Darauf vermerkt waren verschiedene Tätigkeiten in den Nähereien, auch der Tageslohn (≤ 90 TL = ca. 22,5 €) wurde genannt.

Neben den Textilproduktionsstätten fielen mir in den zentralen Straßen auf dem Hügelrücken vor allem die vielen Makler und Baufirmen auf, die hier ihre Büros unterhalten. Die Geschäftsräume der Baufirmen und Architekten befinden sich hauptsächlich in der *Ahmet Yesevi Caddesi* und der *Fatih Caddesi*. Zusammen mit den vielen Baustellen, die mir in Güvercintepe aufgefallen sind und der Häufung von Baufirmen, Maklern und Architekten in den zentralsten Straßen, ergibt sich das Bild eines Stadtteils, der von großer Bauaktivität dominiert zu sein scheint. Dieser Beobachtung folgend, wird sich das folgende Unterkapitel auf die verschiedenen Gebäudetypologien und deren räumliche Ausbreitung konzentrieren.



Abb. 26: Baustelle

Auf welche Weise haben die topografischen Gegebenheiten die Entwicklung des Gebietes bestimmt und welche Ableitungen ergeben sich dadurch für die Zukunft des Gebietes?

Bautätigkeit auf westlicher Hügelseite.

→ Kapitel 5.1.7

Quellen

Başakşehir Belediyesi (2012): Show TV Güvercintepe İmar Planı (https://www.youtube.com/watch?v=_m5IpnE9k1E, 25.07.2017)

Celaloğlu İnşaat (2017): Kayacity Residence (<http://celaloglu.com.tr/project-detail.php?id=12>, 02.08.2017)

Kayasehiristanbul.net (2013): Kanal İstanbul ile zenginleşen 3 mahalle. (<http://kayasehiristanbul.net/kanal-istanbul-ile-zenginlesen-3-mahalle/>, 26.07.2017)

Kayasehiristanbul.net (2014): Kanal İstanbul Nereye Yapılacak? (<http://kayasehiristanbul.net/kanal-istanbul-nereye-yapilacak/>, 26.07.2017)

Kayasehiristanbul.net (2016): Kanal İstanbul fiyatları 4'e katladı. (<http://kayasehiristanbul.net/kanal-istanbul-fiyatları-4e-katladi/>, 26.07.2017)

Ulusal Kanal (2016); Yeni dönüşüm, yeni mağdurlar. (<https://www.youtube.com/watch?v=mGBoz15DSbI>, 25.07.2017)



Abb. 27: Verschiedene
Gebäudetypologien in
Güvercintepe

4.4 Typologie – Wohngebäude in Güvercintepe

In der vorangestellten Beschreibung Güvercintepes sind verschiedene Gebäudetypologien erwähnt worden. Auch der teilweise markante Unterschied der Siedlungsstruktur im Gegensatz zu den weiteren Siedlungsgebieten im Bezirk Başakşehir wurde beim Blick in die Umgebung des Gebietes deutlich. Abseits von öffentlichen Gebäuden wie Schulen oder Moscheen sollen im folgenden vier Wohngebäudetypologien näher vorgestellt werden. Alle vier Typologien sind innerhalb des Forschungsgebietes zu finden. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, setzt sich der Wohngebäudebestand aus diesen vier Typologien zusammen.

4.4.1 Gecekondu

Das Gecekondu ist das Symbol der Urbanisierung in der Türkei. Ein Prinzip, das die eigenhändige Besiedelung öffentlicher Flächen im Einzugsgebiet der türkischen Großstädte beschreibt, hat über Jahrzehnte, Millionen von Menschen den Sprung vom Land in die Stadt ermöglicht und dazu beigetragen, dass die größten Städte des Landes zur heutigen Größe angewachsen sind. Ungeachtet seiner Bedeutung für die Entwicklung türkischer Städte, ist das Gecekondu eine Gebäudetypologie, die es nach dem Willen der Autoritäten heute nicht mehr geben soll. Dass sie vielerorts immer noch am Rand der Stadt gebaut und bewohnt werden zeigt zum Einen, dass es weiterhin keine bessere Strategie zur Schaffung von Wohnraum für einkommensschwache Bewohner in der Stadt gibt. Zum anderen kann das Errichten und Bewohnen eines Gecekondus heute auch als ein Akt des Widerstandes gegen den zentral koordinierten Stadtumbau gesehen werden. Nach dem Willen der Regierung entsteht Wohnraum heute fast ausschließlich in Versammlung und Wiederholung immergleicher Wohntürme, die unabhängig von ihrer Umgebung das Wohnen normieren. Und es fällt nicht schwer, in dieser Siedlungspolitik, über die Normierung des Wohnraums hinaus, auch den Versuch einer Gleichschaltung der Gesellschaft zu sehen.

“What would be the dream of a child in his or her life? What is the social structure that exists over there (Kayasehir, d. Verf)? I mean is there a place that could give them a dream about a better future? I believe it’s a process of having a more quiet, non demanding, meek in a way society.” (Interview Taycan 2017)

→ Kapitel 6.3

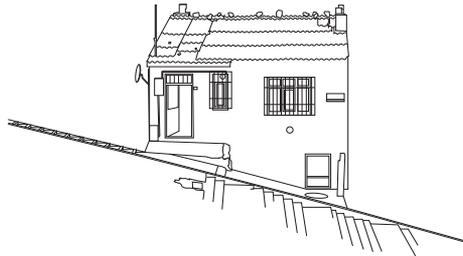
Dass in Güvercintepe noch in den 1980er Jahren Gecekondus gebaut wurden, diese noch Mitte der 90er von der städtischen Verwaltung legitimiert wurden und darüber hinaus auch heute noch bestehen, stellt eine Ausnahme in Istanbul dar. Anderenorts werden die in Eigeninitiative gebauten Siedlungen heute nicht mehr geduldet. Wird eine Fläche für einen zahlungskräftigen Entwickler interessant, so wird, wie vielerorts gesehen, kompromisslos

→ 2012 / 2017
Yenişehir Mahallesi



M 1:15.000

Abb. 28: Verortung Gecekondu



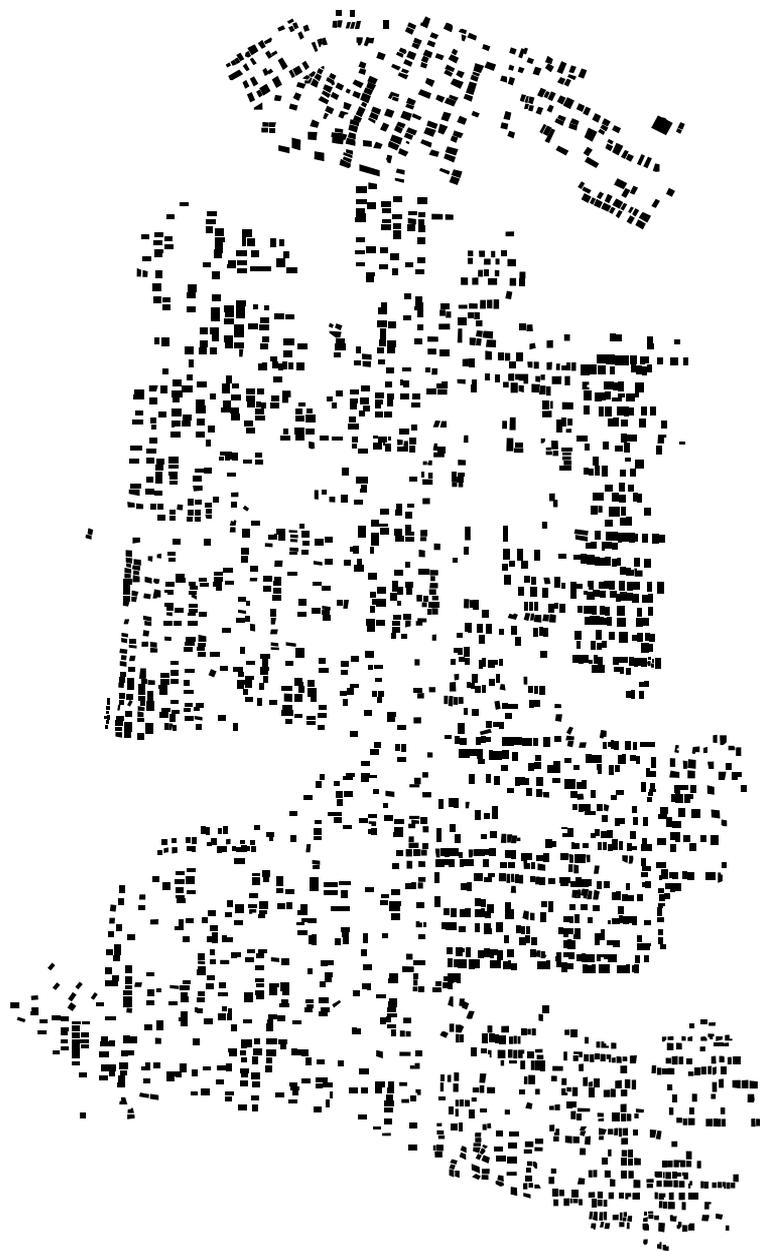
M 1:300

Abb. 29: Typologie Gecekondu

gegen Gecekondu-Siedlungen vorgegangen. In Güvercintepe finden sich Gecekondus unter unterschiedlichen Voraussetzungen. Die zusammenhängende Gecekondu-Siedlung am östlichen Fuß des Hügels ist nicht legitimiert, vermutlich ist diese Siedlung erst nach 1994 errichtet worden. Weiter oben auf dem Hügel finden sich einzelne Gecekondus, deren Besitzer höchst wahrscheinlich über Besitzurkunden verfügen. Diese stehen zumeist auf einem Fundament aus Beton, sind ein- oder zweigeschossig, mit einem Flachdach und zum Teil umgeben von einem Garten. Unabhängig von ihrer Größe und Ausstattung sind hier zumeist solide Baumaterialien verwendet. Diese Gebäude haben den Anschein des Temporären abgelegt. Nichtsdestotrotz zeichnet sich ein Gecekondu immer durch ein gewisses Maß an Improvisation aus. Eine Erklärung dafür lässt sich in der Anpassung des Gebäudes an die persönlichen Bedürfnisse der Bewohner finden. Die oftmals begrenzten finanziellen Ressourcen haben ebenfalls zur Folge, dass sich die Gebäude untereinander durch individuelle Ausstattungen und Lösungsansätze unterscheiden. Ein Beispiel dafür aus dem Forschungsgebiet ist die Stromversorgung, die zum großen Teil von den Straßenlaternen in der Umgebung abgezweigt wird.

4.4.2 Apartmentgebäude

Was hier unter der Typologie des Apartmentgebäudes festgehalten wird, ist ein zumeist drei bis vier Stockwerke hohes Gebäude, das sich durch unverputzte Betonwände auszeichnet und dessen seitliche Wände als Brandschutzwände auf jegliche Fensteröffnung verzichten. Die Apartment-Typologien sind oftmals eine Folgeerscheinung der Gecekondus und wurden dementsprechend auch als *apart-kondu* bezeichnet. (Vgl. Esen 2005: 45)



M 1:15.000

Abb. 30: Verortung Apartment



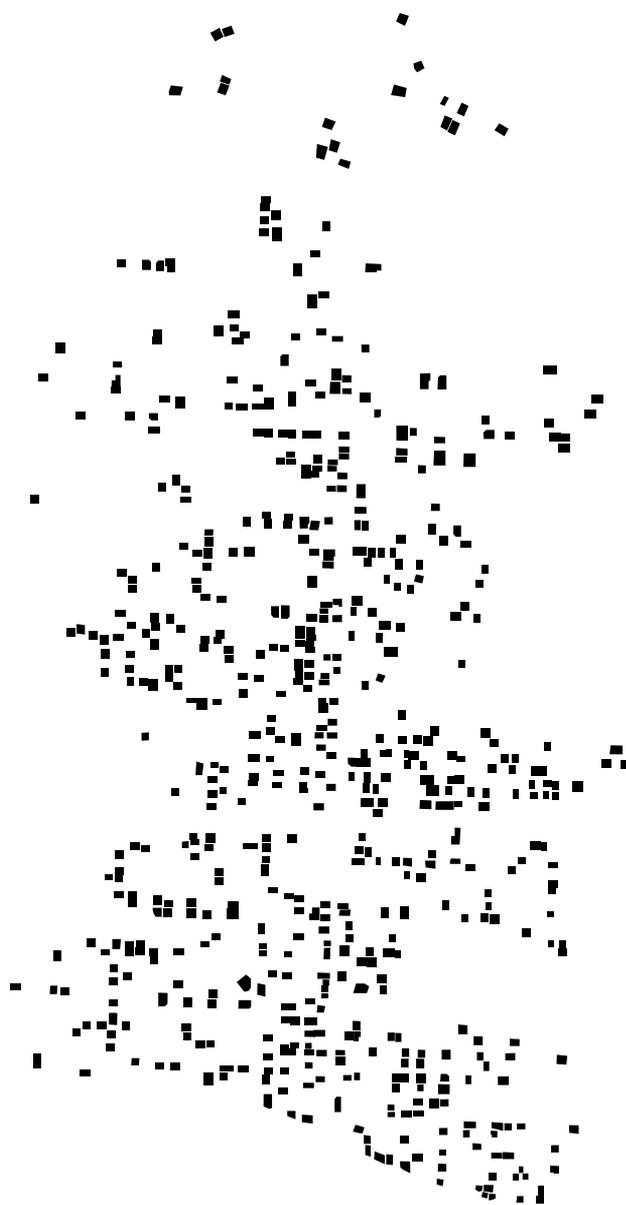
M 1:300

Abb. 31: Typologie
Apartment

Diese Typologie entsteht durch die Zusammenarbeit zweier Akteure. Hier der Hausbesitzer und dort ein Bauherr. Die Transformation vom Gecekondu zum Apartmentgebäude beruht auf dem Prinzip *kat karşılığı inşaat* und beschreibt den Bau eines mehrgeschossigen Gebäudes auf der Grundfläche eines zuvor bestehenden Gecekondu. Durch den Zugewinn der Geschossfläche im Zuge der Umwandlung vom Gecekondu zum Apartmenthaus können beide beteiligten Parteien von dem Neubau profitieren. Der Hauseigentümer wird zum Wohnungseigentümer, je nach Verhandlung mit dem Bauherren verfügt er nun über einen vergrößerten Wohnraum und kann vielleicht noch eine weitere Wohnung innerhalb der Familie weitergeben. Der Bauherr verkauft die weiteren Wohnungen und finanziert auf diese Weise den Bau dieses und vielleicht auch des nächsten Apartmentgebäudes. Dass mit der baulichen Transformation nicht nur Geschosse aufgebaut, sondern auch Vorurteile gegenüber den Gecekondu-Bewohnern abgebaut werden, macht das Prinzip noch erfolgreicher. Das Wohnen im Apartment ist modern und gilt als angesehen. Der große Erfolg dieser Zusammenarbeit ist der Hauptgrund, warum viele Gecekondu-Siedlungen optisch heute kaum mehr von anderen Stadtvierteln Istanbuls unterschieden werden können.

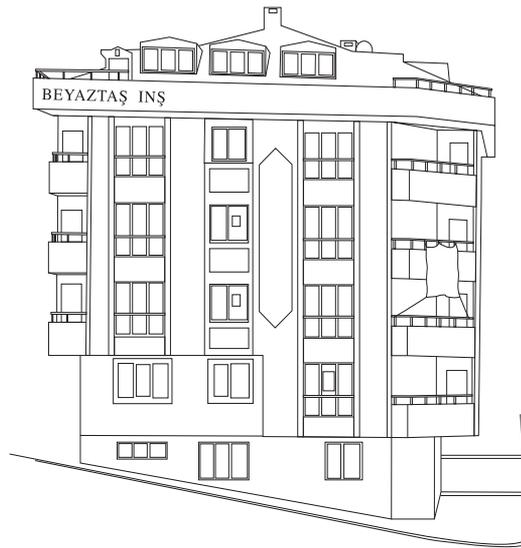
kat = Etage
karşılığı = Bereitstellung
inşaat = Bau

Es ist anzunehmen, dass die meisten Apartmentgebäude in Güvercintepe die beschriebene Entwicklung genommen haben, da das Gebiet zunächst mit eingeschossigen Gecekondu bebaut wurde. Das Prinzip *kat karşılığı inşaat* spielt bis heute in Güvercintepe eine wichtige Rolle. Diese Annahme begründet sich in der Beobachtung, dass viele Baufirmen im Gebiet mit eben dieser Praxis auf ihren Schaufenstern werben. Eigentümer im Gebiet sollen dazu ermutigt werden, ihre selbstgebauten Häuser durch moderne Wohnungen



M 1:15.000

Abb. 32: Verortung Neubau



M 1:300

Abb. 33: Typologie
Neubau

zu ersetzen. Was in diesem Zuge heute gebaut wird, entspricht jedoch nicht mehr den oben geschilderten Gebäuden. Die heutigen Neubauten, unterscheiden sich in Größe und Ausstattung von früheren Apartmentgebäuden.

4.4.3 Neubauten

Vielerorts in Güvercintepe entstehen Neubauten. Es werden dadurch gleichermaßen Baulücken geschlossen und bestehende Gebäude ersetzt. Dabei entstehen vor allem auf dem Hügelrücken und den oberen Hanglagen Apartmentgebäude. Von den bereits beschriebenen Apartmentgebäuden unterscheiden sich diese jedoch so stark, dass ich sie als eine zu differenzierende Typologie ansehe. Zunächst einmal sind die aktuellen Neubauten deutlich größer. Nicht nur in der Höhe und der Geschossanzahl überragen sie den Bestand der Apartmentgebäude, auch in der Grundfläche gibt es einen Größenunterschied zwischen diesen beiden Typologien. Die aktuell entstehenden Bauten nutzen die zur Verfügung stehende Grundstücksfläche bis zum Rand des Grundstücks aus, was sich oftmals durch annähernd quadratische Grundrisse verdeutlicht und die Verdichtung des Siedlungsbestandes durch minimale Abstände zwischen zwei Gebäuden sehr sichtbar macht. Durch die größere Geschossgrundfläche entstehen im Erdgeschoss Ladenflächen, die in solcher Größe bisher nicht im Gebiet zu finden waren. Die neuen Wohngebäude gehen dadurch einher mit einer neuen Nahversorgungsstruktur, in den Erdgeschossflächen eröffnete bereits so mancher Supermarkt.



M 1:15.000

Abb. 34: Verortung Gebäudeensemble



In der Bauausführung sind ebenfalls Unterschiede zu erkennen. Der augenscheinlichste ist der Verzicht auf die so typischen Brandschutzwände an den seitlichen Fassaden. Das klassische Apartkondu wurde unabhängig von der baulichen Dichte mit seitlichen Brandschutzwänden ausgeführt. Diese Gegebenheit ließ mich oftmals staunen, da vielerorts singuläre Bauten stehen, welche trotz der Abwesenheit benachbarter Gebäude auf Fensterflächen an den Seiten verzichten, ganz so als würden sie darauf warten, dass sich eine geschlossene Straßenzeile ergibt. Dies ist hier nicht der Fall. Die Neubauten in Güvercintepe werden an allen vier Seiten mit Fenster- und Balkonflächen ausgestattet.

Auch in der Materialität der beiden Apartment-Typologien finden sich starke Unterschiede. Die Neubauten führen einen Stil ein, der so bisher nicht im Stadtviertel zu finden war. Auffällig ist in erster Linie die gleichzeiti-

M 1:300

Abb. 35: Typologie Gebäudeensemble

ge Verwendung einer Vielzahl unterschiedlicher Materialien. Nicht selten werden die Gebäude mit permanenten Schriftzügen versehen, welche die beteiligte Baufirma oder das Architekturbüro benennen. Die Buchstaben werden ebenso wie dekorative Fassadenelemente in glänzenden Materialien ausgeführt und zum Teil mit LED-Leuchten farbig hinterleuchtet. Dazu kommen Stein- und Holzoptiken, ein großes Farben- und Formenspektrum sowie vielfach voneinander abgesetzte und zum großen Teil rein dekorative Fassadenelemente, die den Gebäuden einen hochwertigen und einzigartigen Charakter verleihen sollen. Bis hin zu bedruckten Fassaden und Haus-
eingängen mit Fotowänden werden viele Neubauten zu Palästen stilisiert.

lüks = Luxus
daire = Wohnung

Die Wohnungen in diesen Gebäuden werden zumeist als *lüks daire* vermarktet. Die Kaufpreise variieren je nach Größe, Lage und Ausstattung des Objektes. Üblicherweise werden im Forschungsgebiet Wohnung mit ca. 100 Quadratmetern, für 200.000 – 250.000 TL (50.000 – 62.500€) verkauft. (Vgl. Zingat 2017)

4.4.4 Gebäudeensemble

Die vierte Gebäudetypologie umfasst nicht nur einen einzelnen Baukörper. Am westlichen Rand der Siedlung sowie auch nördlich des Siedlungsgebietes befinden sich verschiedene Gebäudeensembles. Diese sind äußerst unterschiedlich in ihrer Ausstattung und Zielgruppe, teilen darüber hinaus jedoch Gemeinsamkeiten. Nach außen hin sind diese Strukturen mit Mauern oder Zäunen abgegrenzt und es wird kein Versuch unternommen, eine Verbindung zu der Umgebung herzustellen. Ich fasse diese Strukturen unabhängig von ihrer Ausstattung zu einer Typologie zusammen, da für mich die mehrfache Wiederholung eines einzelnen Baukörpers das entscheidende Merkmal dieser Gruppe ist. In meinen Augen liegt darin unabhängig von der Bewohnerstruktur und der Ausgestaltung der Objekte, ein fundamentaler Unterschied zu der Siedlungsstruktur in Güvercintepe. Während sich die drei vorab beschriebenen Typologien jeweils durch ein hohes Maß an Individualität auszeichnen, ist die Vervielfachung das bestimmende Element dieser Typologie. Ein Baukörper wird dabei mehrfach kopiert und auf einer Fläche platziert. Auf diese Weise entstehen in Istanbul an vielen Stellen Wohnsiedlungen, die unabhängig von ihren Bewohnern und ihrer Umgebung von einer einzigen baulichen Struktur bestimmt werden.

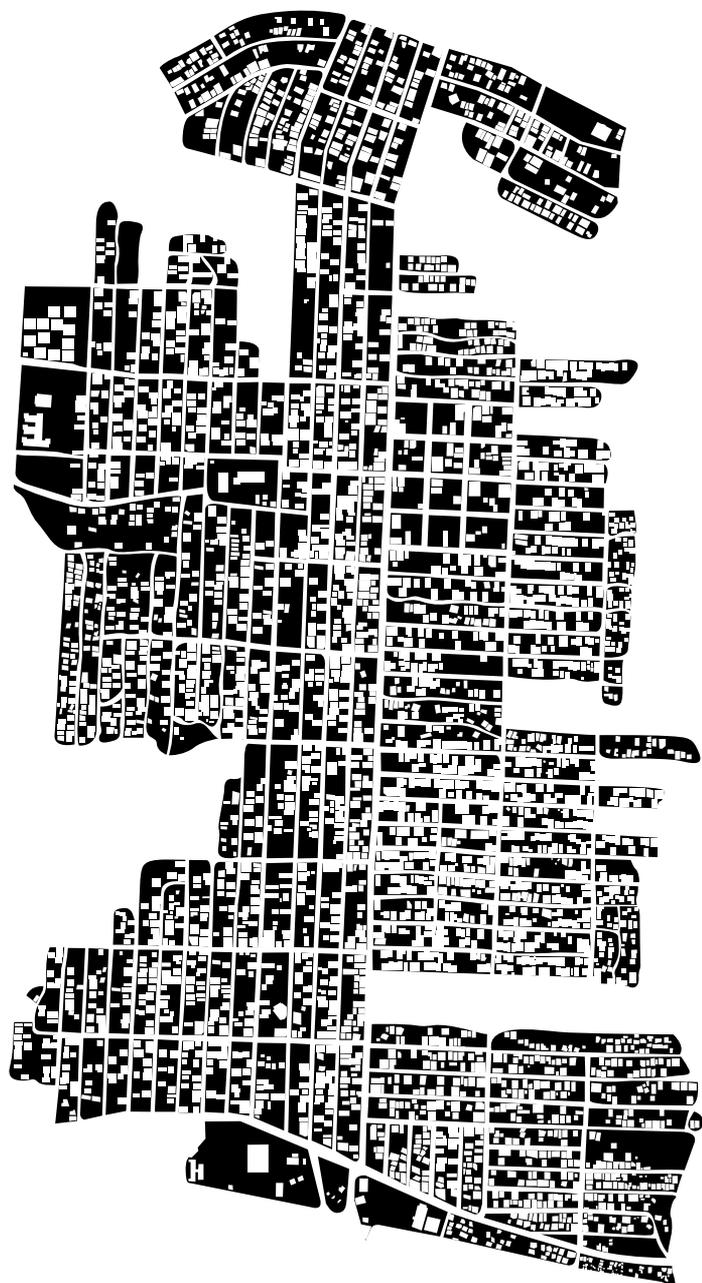
Meinen eigenen Beobachtungen aus den Jahren 2012 und 2017 folgend kann ich feststellen, dass diese Logik auf die große Mehrheit der aktuellen Stadtentwicklungsprojekte am Stadtrand Istanbuls zutrifft. Sie findet ebenso Anwendung in den Siedlungsprojekten von TOKİ, wie auch im Bau von luxuriösen Gebäudekomplexen. Die Bebauung eines Gebietes durch das Kopieren und Aneinanderreihen einer einzelnen Struktur mag in Güvercintepe eine Ausnahme darstellen, blicken wir auf Neuentwicklung in der gesamten Stadt, so ist gerade dies der Regelfall und die bauliche Struktur Güvercintepes die absolute Ausnahme.

Wie lässt sich die Kleinteiligkeit des gebauten Bestandes auch im Zuge aktueller Entwicklungstendenzen einordnen und welche Typologien werden in der Zukunft das Gebiet prägen? → Kapitel 5.1.8

Quellen

Esen, Orhan (2005): Learning from Istanbul. In: Esen, Orhan/ Lanz, Stephan (Hg.): Self Service City: Istanbul. Berlin. S. 33-52.

Zingat.com (2017): Başakşehir Güvercintepe 250 M.2 Cadde Üzeri Okula Yakın Ada İmar. (<https://www.zingat.com/basaksehir-guvercintepe-250-m-2-cadde-uzeri-okula-yakin-ada-imar-592701i>, 28.07.2017)



M 1:15.000

Abb. 36: Baulücken

4.5 Bautätigkeit – Überlegungen zur zukünftigen Entwicklung

Bautätigkeit scheint ein Charakteristikum des Stadtteils Güvercintepe zu sein. Während um das Stadtviertel herum Großprojekte umgesetzt werden und in der westlichen Peripherie ein neues Istanbul entsteht, ist das Gebiet selbst vom Umbau geprägt. Ausgehend vom Zentrum auf dem Hügelrücken wird das Viertel nachverdichtet. Baulücken werden geschlossen und die neuen Apartmentgebäude breiten sich langsam in die Täler östlich und westlich des Hügels aus. Auch Gebäudeensembles werden im Gebiet realisiert. Noch stehen diese isoliert und fremdartig in einer Umgebung, die über die übrigen Gebäudetypologien hinweg von Kleinteiligkeit, Improvisation und Ausdifferenzierung geprägt ist. Die weit verbreitete Logik in der Stadtentwicklung in Istanbul scheint heute zu sein: Nicht einzelne Gebäude zu bauen, sondern Ensembles und ganze Zonen im Gleichschritt zu entwickeln. Innerhalb dieser Gebiete sind nur spezifische Strukturen und Nutzungen vorgesehen. Dieser Logik widerspricht Güvercintepe nicht nur durch den gebauten Bestand, sondern auch mit der Mehrzahl der aktuellen Neuentwicklungen.

4.5.1 Ein neues Güvercintepe?

Mit dem Fokus auf die Bautätigkeiten in Gebiet rücken auch die Baulücken ins Zentrum der Aufmerksamkeit. Diese ermöglichen die weitere Verdichtung der Siedlungsstruktur, denn durch sie ist das räumliche Potential für ein anhaltendes Bevölkerungswachstum im Stadtteil gegeben. Während der nördliche Teil des Stadtteils momentan noch kaum besiedelt ist, ist auch die geschlossene Siedlung im Süden noch von Lücken durchsetzt und mit Verweis auf das Prinzip *kat karşılığı inşaat* gäbe es selbst darüber hinaus die Möglichkeit viele Grundstücke neu zu bebauen. Es stellt sich jedoch die Frage, ob es dazu kommen wird.

Güvercintepe ist Teil des Projektgebietes *İstanbul Yeni Şehir*. In den bisher veröffentlichten Visualisierungen dieses Großprojektes sind Gebäudetypologien wie das Gecekondu nicht vorgesehen. Der Masterplan sieht für das Siedlungsgebiet eine Bevölkerungsdichte von 80-160 Einwohnern pro Hektar vor. Diese Dichte ist bereits heute im Gebiet vorhanden, es ergibt sich also allein aus dieser Vorgabe heraus keine Notwendigkeit einer baulichen Transformation des Gebietes. Lediglich die Art und Weise der Bebauung könnte im Zuge des Projektvorhabens auf Ablehnung bei den städtischen Entscheidungsträgern stoßen.

→ Kapitel 3.3.6

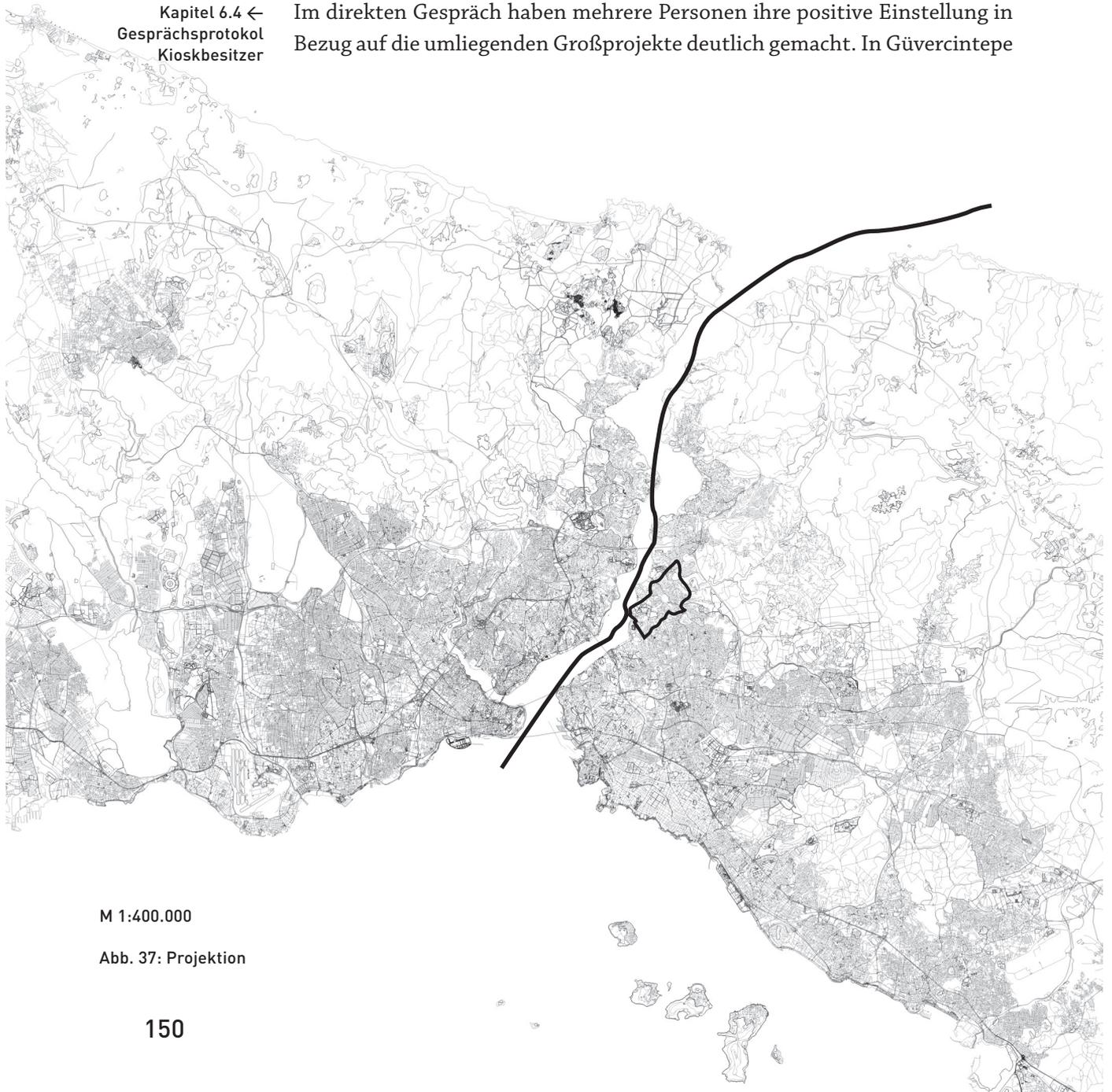
Das Ayazma Urban Transformation Project ist dafür ein viel beschriebenes Beispiel. (Vgl. Zayim 2014: 276)

Kapitel 3.2.3 ←

Anderenorts hat sich in Istanbul bereits gezeigt, dass das Interesse eines zahlungskräftigen Investors ausreichen kann, um über die Zukunft einer bestehenden Siedlung zu entscheiden. Die Rahmenbedingungen für eine Transformation des Gebietes wären durch die bestehende Gesetzgebung vorhanden. Unter Anwendung des Gesetzes *Nr. 6306: zur Umwandlung katastrophengefährdeter Gebiete* und mit Bezug auf die Erdbebengefahr in der Region, könnte der Stadtteil als gefährdet eingestuft werden. Damit wäre der Weg für eine Neuentwicklungen des Gebietes vorgezeichnet.

Kapitel 6.4 ←
Gesprächsprotokoll
Kioskbesitzer

Das Selbstverständnis, das sich in der Bautätigkeit im Gebiet ausdrückt, spricht jedoch eine andere Sprache: Aufwändige Verzierungen an den Fassaden, teure Ausstattungen und die augenblickliche Zuordnung eines Bauwerks zu einer Baufirma; die Neubauten im Gebiet wirken selbstbewusst. Im direkten Gespräch haben mehrere Personen ihre positive Einstellung in Bezug auf die umliegenden Großprojekte deutlich gemacht. In Güvercintepe



M 1:400.000

Abb. 37: Projektion

selbst scheinen viele Bewohner von einer Aufwertung des Gebietes auszugehen, ohne jedoch umfassende Transformation innerhalb des Stadtteils zu befürchten. Einige äußerten gar Skepsis, ob die angekündigten Projektentwicklungen tatsächlich wie geplant umgesetzt werden. Auf der anderen Seite hat sich auch eine Interessenvertretung gegründet, die aus Angst vor einer ungewollten Umsiedlung, ihren Wünschen vor der städtischen Verwaltung Gehör verschaffen wollen. (Vgl. Ulusal Kanal 2016)

→ Kapitel 6.4
Gesprächsprotokoll
Recep

Es stellt sich daher für mich die Frage, ob die angekündigten Großprojekte im Rahmen der Vizyon 2023 den Fortbestand der bestehenden Siedlungsstruktur in Güvercintepe zulassen?

→ Kapitel 5.1.9

4.5.2 Projektion – Wo liegt Güvercintepe im „Neuen Istanbul“?

Wo würde sich Güvercintepe befinden, wenn man den Anspruch des Projektes *İstanbul Yeni Şehir* wörtlich nimmt und das Gebiet als ein „Neues Istanbul“ begreift? Mit welcher Lage im heutigen Stadtgebiet wäre Güvercintepe zu vergleichen, wenn man den *Kanal İstanbul* als einen neuen Bosphorus betrachtet?

Sie passen nicht recht zusammen, der Kanal İstanbul und der Bosphorus, denn der Kanal ist mit geplanten 42 km Länge deutlich länger als der Bosphorus. Auch die Biegungen der beiden Wasserstraßen liegen nicht immer ganz zusammen. Zur besseren Übereinstimmung habe ich den Kanal in dieser Projektion etwas im Uhrzeigersinn gedreht. Güvercintepe, östlich des Kanals gelegen, wurde dabei mitgedreht und liegt dann am asiatischen Ufer des Bosphorus, nördlich der 1.- und südlich der 2. Bosphorusbrücke im nördlichsten Bereich des Stadtteil Üsküdar. In der Projektion rückt Güvercintepe vom Rand ins Zentrum der Stadt.

Üsküdar ist deutlich größer als Güvercintepe und dicht besiedelt, über 500.000 Menschen wohnen hier. Der Stadtteil befindet sich zu einem großen Teil am Hang. Die Bezirksgrenze folgt auf westlicher Seite dem Küstenlauf des Bosphorus. Die innenstädtische Lage und die Nähe zum Wasser machen den Stadtteil zu einem beliebten und teuren Wohnort, zentral gelegen und ruhiger als das südlich angrenzende Kadıköy oder der Stadtteil Beşiktaş gegenüber auf der europäischen Seite. Die Hügel in Üsküdar gehören zu den höchsten in der Stadt und hier befindet sich auch der höchste Punkt im Stadtgebiet. Der *Çamlıca Tepesi* ist ein beliebter Aussichtspunkt mit einem guten Blick über den Bosphorus und auf die europäische Seite der Stadt. Seit 2013 wird die Spitze des Hügels bebaut. Noch ist das Bauwerk, dass mit 15.000 m² Grundfläche Platz für bis zu 60.000 Menschen bieten soll nicht ganz fertig gestellt: Die *Çamlıca Camii* wird bald nicht nur die größte Moschee der Stadt, sondern auch die mit den höchsten Minaretten

weltweit sein. Die Moschee ist ein weiteres Großprojekt, das im Zusammenhang mit der *Vizyon 2023* genannt wird. (Vgl. Daily Sabah 2017; Vgl. FAZ.net 2016)

Ich bin überrascht festzustellen, dass mich das Experiment der Überlagerung der zwei Wasserstraßen wieder zu den gleichen Themen zurückzuführen scheint. Nicht nur der Rand, die ganze Stadt so scheint es, ist im Umbau begriffen, um zum 100. Geburtstag der Republik dem Idealbild der Regierungspartei zu entsprechen. Aber welche Erkenntnis lässt sich aus diesem Exkurs gewinnen? War ich voreilig, als ich am Anfang dieses Kapitels schrieb, dass die *Vizyon 2023* aus dem Zentrum heraus auf den Rand der Stadt zeigen würde?

Vielleicht ein bisschen. Nicht nur der Rand der Stadt ist Gegenstand dieses Stadtumbaus, auch das Zentrum Istanbuls bleibt nicht wie es ist. Und so kann der kurze Blick in die Stadtmitte dabei helfen zu differenzieren was die Umwälzungen am Stadtrand tatsächlich ausmachen. Ist es die Häufung der Projekte oder die Geschwindigkeit und Dynamik, mit der diese Projekte in der Peripherie umgesetzt werden? Inwiefern wirkt sich auch die Art der Projekte auf die Umgebung und Ränder aus?

Kapitel 5.1.10 ← Zusammengefasst bleibt die Frage: Was unterscheidet die Stadtumbaumaßnahmen am Rand der Stadt in ihren Formen und ihren Auswirkungen von den Großprojekten innerhalb der Stadt?

Quellen

Daily Sabah (2017): Çamlıca-Moschee erhält größte Halbmondsichel der Welt. (<https://www.dailysabah.com/deutsch/istanbul/2017/02/19/camllica-moschee-erhaelt-groesste-halbmondsichel-der-welt>, 02.08.2017)

FAZ.net (2016): Streit um Erdogans Riesen-Moschee (<http://www.faz.net/aktuell/politik/istanbul-streit-um-erdogans-riesen-moschee-14370198.html>, 02.08.2017)

Lovering, John/ Türkmen, Hade (2011): Bulldozer Neo-liberalism in Istanbul: The State-led Construction of Property Markets, and the Displacement of the Urban Poor. In: International Planning Studies. Heft Nr. 16:1. S. 73-96.

Ulusal Kanal (2016): Yeni dönüşüm, yeni mağdurlar. (<https://www.youtube.com/watch?v=mGBoz15DSbI>, 25.07.2017)

Zayim, Ayca (2014): Differentiated Urban Citizenship and Housing Rights: Analysing the Social Impacts of Urban Redevelopment in Globalizing Istanbul. In International Planning Studies. Heft Nr. 19:3-4. S. 268-291.

2012 / 2017

Başakşehir Mahallesi >
Ziya Gökalp Mahallesi
Bezirk Başakşehir

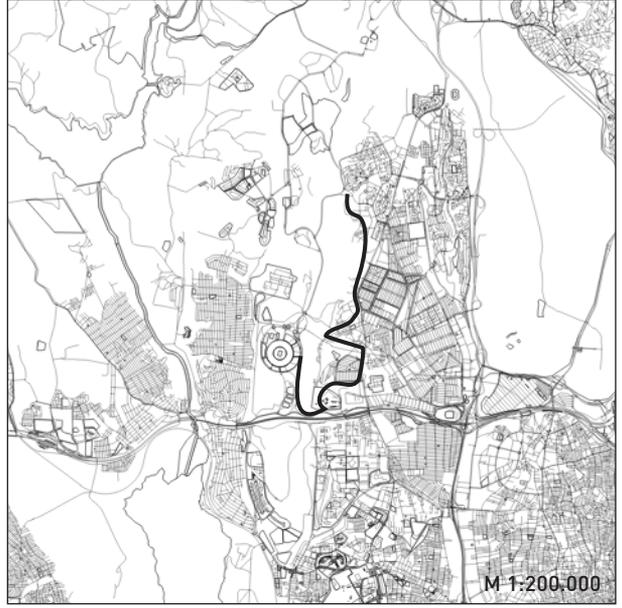
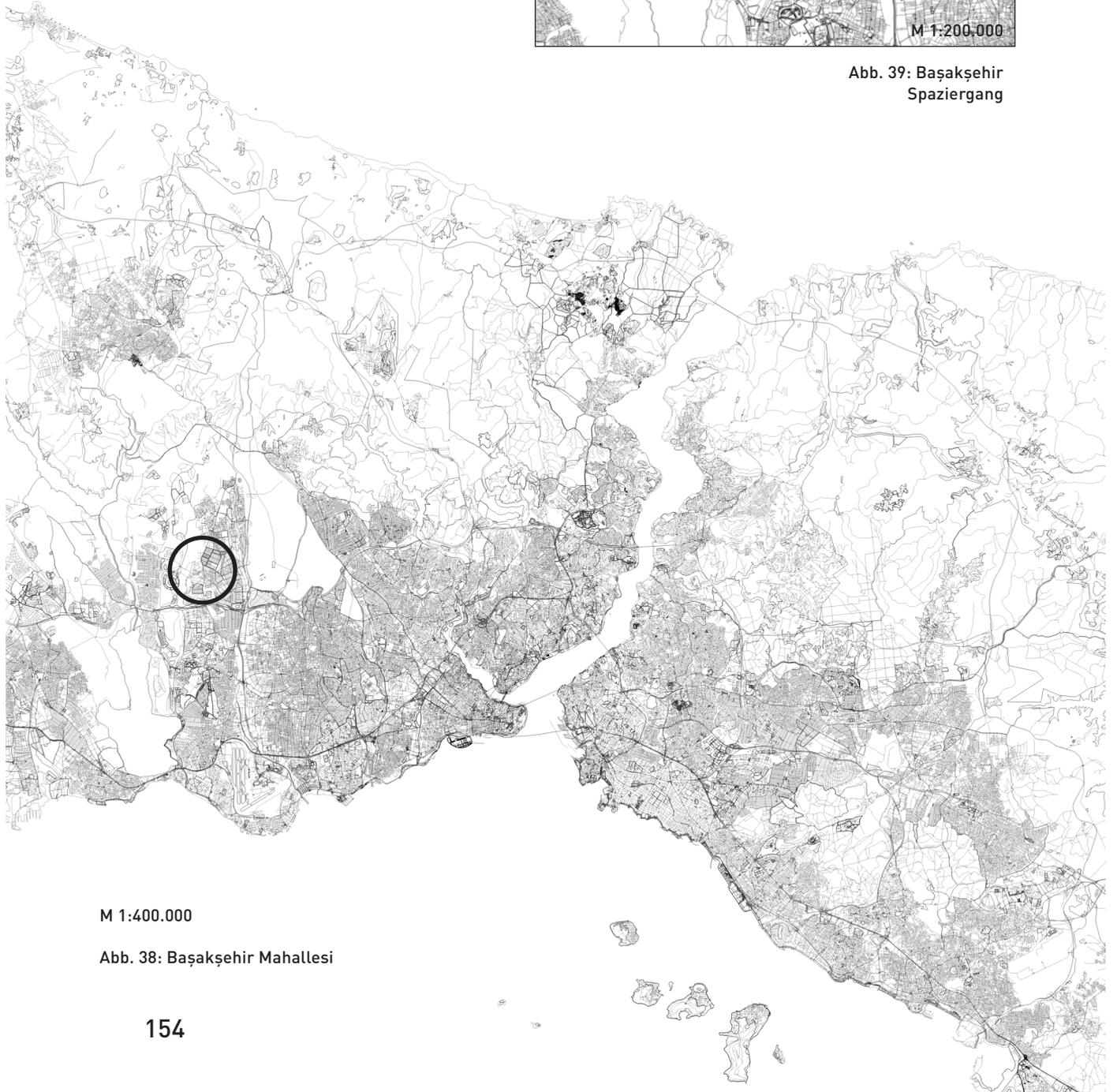


Abb. 39: Başakşehir
Spaziergang



M 1:400.000

Abb. 38: Başakşehir Mahallesi

Der Bezirk Başakşehir am westlichen Stadtrand ist einer der am schnellsten wachsenden Bezirke der Stadt. Trotz der randstädtischen Lage ist die Umgebung beliebt und die Bevölkerungszahl nimmt stetig zu. Die Siedlungen in Başakşehir reichen weit bis ins nördliche Stadtgebiet. Nach seiner Fertigstellung wird der neue Istanbuler Flughafen von hier aus in kurzer Zeit erreichbar sein. Dafür sorgt auch die neue Autobahn *Otoyol 6*, die östlich des Gebietes in nord-südlicher Richtung verläuft. Ab ihrer Fertigstellung ermöglicht sie die Anbindung zu den bestehenden Stadtautobahnen *E-80* und *Otoyol 3* und macht Başakşehir zu einem der wichtigsten Knotenpunkte im städtischen Straßenverkehr auf europäischer Seite der Stadt.

→ Kapitel 3.3.1

Die Dynamik der Entwicklung des Bezirkes war schon 2012 zu spüren. Auf den verschiedenen Spaziergängen reihten sich großflächige Baustellen und dichte Siedlungsgebiete aneinander. Nun, nach fünf Jahren, ist die Bautätigkeit noch deutlicher sichtbar. Ganze Hügel werden sprichwörtlich versetzt, die abgetragene Erde eines Entwicklungsgebietes wird an anderen Orten wieder aufgeschüttet. Die Topografie des Geländes verändert sich. Mit dem Blick auf einzelne Siedlungsgebiete wird ebenfalls deutlich, dass hier mit hoher Geschwindigkeit gebaut wird. Im vielfach zitierten Entwicklungsgebiet *Ayazma Urban Transformation Project* schreitet die Verdrängung ansässiger Bewohnergruppen weiter voran: an Stelle ihrer Häuser entstehen hier in immer größerer Anzahl Hochhäuser für die neuen Bewohner des Stadtteils.

(Vgl. Aksoy 2012)
(Vgl. Zayim 2014)

2012

2017



































5 Neues Zentrum, neue Ränder?

5.1 Fragen an Güvercintepe

Die Betrachtung der Entstehungsgeschichte des Gebietes, der Blick auf die Lage im städtischen Raum, auf die topografischen Gegebenheiten und die Darstellung prägender Gebäudetypologien und -merkmale innerhalb des Forschungsgebietes haben Fragen aufgeworfen, die hier gesammelt diskutiert werden sollen. Ziel dieser Diskussion ist die Fokussierung auf die zentralen Themenbereiche und die Vorbereitung der abschließenden Diskussion der eingangs gestellten Forschungsfrage. Die Verweise in der Marginalspalte führen jeweils zu dem entsprechenden Kapitel, in welchem die Fragen aufgetreten sind.

5.1.1 Warum konzentriert sich gerade hier eine große Anzahl von Geflüchteten aus Syrien?

Drei mögliche Ansätze zur Beantwortung dieser Frage haben sich aus dem Forschungsgebiet ergeben. Da ist zum einen die Möglichkeit, hier schnell eine Arbeitsstelle in der Textilindustrie zu finden. Die vielfach ausgehängten Stellenausschreibungen sprechen explizit arabische Personen an und ermöglichen ein sofortiges Einkommen. In diesem Zusammenhang spielt sicherlich auch der vergleichsweise günstige Wohnraum in Güvercintepe eine wichtige Rolle. Die Mietpreise im Gebiet liegen deutlich unter dem städtischen Durchschnitt. Zudem haben die Stadtentwicklungsprozesse in Istanbul gezeigt, dass Neuankömmlinge sich bevorzugt in Gebieten niederlassen, in denen diese bereits an familiäre oder ethnische Kontakte anknüpfen können. Dies ist gerade unter den schwierigen Voraussetzungen in einem neuen Land mit einer anderen Schrift und Sprache, vermutlich ein weiterer Grund für die große Anzahl syrischer Bewohner im Gebiet.

5.1.2 Inwiefern hängt das Bevölkerungswachstum in Güvercintepe mit der dynamischen Entwicklung der Umgebung zusammen?

Die Bevölkerung Istanbuls wächst heute deutlich langsamer als noch vor zehn Jahren. (Turkish Statistical Institute 2016) Dass Güvercintepe in den letzten Jahren so ein starkes Bevölkerungswachstum zu verzeichnen hatte, liegt zu großen Teilen am Zuzug syrischer Zuwanderer. Unabhängig von dieser Migrationsbewegung kommen neue Bewohner aus verschiedenen

Teilen des Landes in das Gebiet. Dabei lässt sich jedoch abseits der Vermarktungsstrategien mancher Immobilienmakler kein direkter Verweis auf die Großprojekte in der Umgebung herstellen. Bewohner des Gebietes halten die Umsetzung des angekündigten Kanal für fraglich. Es ist davon auszugehen, dass vor allem die günstigen Preise den Zuzug nach Güvercintepe begünstigen und weitere Faktoren allenfalls sekundär den Unterschied zu anderen günstigen Wohnvierteln beeinflussen.

5.1.3 Warum wurde Güvercintepe noch in den 1990er Jahren als Gecekondu-Siedlung von der Stadtverwaltung legalisiert, während der Ausbau der Stadt nach dem Prinzip Gecekondu in anderen Teilen der Stadt bereits nicht mehr möglich war?

Diese Frage lässt sich auch nach Abschluss der Feldforschung nicht zweifelsfrei beantworten. Ein möglicher Ansatzpunkt wäre, dass das Gebiet vor dem Ausbau der südlich verlaufenden Autobahn *E-80* und der Eröffnung der 2. Bosphorusbrücke 1988 noch weit außerhalb der Stadt und dem Fokus der Stadtentwicklung lag. Seitdem hat sich die Lage dieses Gebietes durch die Umsetzung einer Reihe von Projektentwicklungen verändert. Auf den Bau der Autobahn folgte der Bau des Stadions und der Ausbau der U-Bahn. Anschließend entstanden in der näheren Umgebung mit der *Mall of Istanbul* und dem *Ayazma Urban Transformation Project* zwei prestigeträchtige Neuentwicklungen, die als Vorboten der heutigen Gestalt von *Başakşehir* angesehen werden können. Es ist davon auszugehen, dass die eigenhändige Besiedelung Güvercintepes nur unter diesen, nun mehr veränderten, Vorzeichen möglich gewesen ist.

5.1.4 Warum ist der Wohnraum in Güvercintepe im Gegensatz zu seiner Umgebung vergleichsweise günstig?

Diese Frage erklärt sich wahrscheinlich am besten aus der informellen Entwicklung des Gebietes. Gecekondu und nachfolgenden Apartmentgebäuden wird oft mangelnde Qualität und Ausstattung nachgesagt. Zudem ist Güvercintepe vergleichsweise schlecht durch öffentliche Verkehrsmittel angebunden, die Fahrt mit dem Auto in die Innenstadt nimmt selbst bei freien Straßen mehr als eine Stunde Zeit in Anspruch. Im Zusammenhang mit der Umsetzung der angekündigten Stadtentwicklungsprojekte ist zudem Unsicherheit zu spüren, nur wenige Makler preisen ihre Wohnungen mit direktem Verweis auf die kommenden Großprojekte der *Vizyon 2023* an.

5.1.5 Welchen Einfluss hat die unmittelbare Nähe des Projektgebietes Kanal İstanbul auf die Bautätigkeit innerhalb des Forschungsgebietes?

Auch diesem Großprojekt scheint im Moment noch mit Skepsis begegnet zu werden. Mein Eindruck aus dem Forschungsgebiet ist, dass ein großer Teil der Bevölkerung dem Projekt positiv gegenübersteht. Man erhofft sich eine Aufwertung der eigenen Umgebung. Allein der Glaube an die Umsetzung des Projektes fehlt, wohl auch weil bisher keine sichtbaren Anzeichen der Umsetzung des Projektes zu sehen sind. Mein Eindruck ist deshalb, dass die Bautätigkeit in Güvercintepe eher in Verbindung mit dem Wachstum des Bezirks Başakşehir zu sehen ist, als dass sich die Planungen für den Kanal tatsächlich sichtbar im Gebiet niedergeschlagen hätten.

Gesprächsprotokoll
Recep, Architekt,
Kioskbesitzer
→ Kapitel 6.4

5.1.6 In wie weit nutzen die Bewohner von Kayaşehir und Güvercintepe die unmittelbare Nähe des jeweils anderen Viertels?

Mehrere Beobachtungen im Gebiet haben gezeigt, dass die Bewohner dieser beiden sehr unterschiedlichen Gebiete, Strukturen in beiden Stadtvierteln nutzen. Während sich in Kayaşehir eine Vielzahl von Einkaufsmöglichkeiten sowie auch kulturelle Angebote konzentrieren, befinden sich in Güvercintepe öffentliche Einrichtungen, die auch von Bewohnern Kayaşehirs genutzt werden. Zu nennen wäre exemplarisch die Postfiliale in der *Fatih Caddesi*, welche die einzige in der direkten Umgebung ist. Doch auch die Schulen und Krankenhäuser in Güvercintepe tragen zur Versorgung der Bevölkerung in den benachbarten Vierteln bei. Der in Kayaşehir ansässige Fußballverein wiederum, wird auch von Kindern aus Güvercintepe besucht. Grundsätzlich gehe ich davon aus, dass auch darüber hinaus ein vielfacher Austausch zwischen den beiden Stadtvierteln besteht. Die Minibusse, die tagsüber im Abstand von nur einigen Minuten zwischen den beiden Vierteln verkehren sind meist gut gefüllt.

5.1.7 Auf welche Weise haben die topografischen Gegebenheiten die Entwicklung des Gebietes bestimmt und welche Ableitungen ergeben sich dadurch für die Zukunft des Gebietes?

Betrachtet man die Siedlungsstruktur im Gebiet, so wird deutlich, dass die Topografie einen prägenden Einfluss darauf genommen hat, an welcher Stelle Straßen und Gebäude entstanden sind. Sollte das Gebiet weiterhin mit der aktuellen Geschwindigkeit wachsen, so wird sich die Frage stellen, in welche Richtungen dieses Wachstum erfolgen wird. Zunächst einmal ist deutlich, dass innerhalb des Viertels noch viel Potential für eine Nachverdichtung gegeben ist. Darüber hinaus wurden außerhalb des Siedlungsge-

bietet zuletzt einzelne Neuentwicklungen gebaut. Diese befinden sich einerseits im Westen oder in größerer Anzahl im Norden des Stadtteils. In zunehmendem Maße zeigt sich die baulichen Entwicklung aber losgelöst von topografischen Gegebenheiten. Erkennbar ist, dass Neuentwicklungen hauptsächlich um die wichtigsten Verbindungsstraßen herum entstehen. Insbesondere die *İstiklal Caddesi* im Westen und Nordwesten des Gebietes könnte in diesem Zuge in Zukunft als Anhaltspunkt für neue Bauprojekte dienen. Da sie die direkte Verbindung zwischen der Autobahn im Süden und Kayaşehir im Norden herstellt. Mit der geplanten Anbindung Kayaşehirs an den neuen Flughafen im Norden ist davon auszugehen, dass diese Straße noch zusätzlich an Bedeutung gewinnt. (Vgl. İstanbul'un Metrosu 2017)

5.1.8 Wie lässt sich die Kleinteiligkeit des gebauten Bestandes auch im Zuge aktueller Entwicklungstendenzen einordnen und welche Typologien werden in der Zukunft das Gebiet prägen?

Basierend auf meinen Beobachtungen liegt die maßgebliche Differenzierung um diese Frage zu beantworten darin, wer der Eigentümer der noch verfügbaren Freiflächen im Stadtteil ist. Es zeigt sich, dass Freiflächen innerhalb des Siedlungsgebietes sich zumeist in privater Hand befinden und direkt im Stadtviertel zum Verkauf angeboten werden. Hier ist die Voraussetzung für eine kleinteilige Entwicklung gegeben. Im Gegensatz dazu ist die unbebaute Fläche nördlich des Siedlungsgebietes in der öffentlichen Hand, was den Verkauf an finanzstarke Entwickler wahrscheinlicher macht. Diese Beobachtung lässt sich anhand der bisherigen Projekte in diesem Gebiet nachvollziehen, die ohne Ausnahme von national agierenden Konzernen ausgeführt wurden. Im Juni 2017 wurde zuletzt ein Grundstück in der Umgebung verkauft. Für 9.340.000 TL (ca. 2.335.000€) wurden 2,07 Hektar Bauland verkauft. Das Gebiet liegt direkt westlich von Güvercintepe zwischen der *İstiklal Caddesi* und dem Fluss Sazlıdere. (Vgl. Kayasehiristanbul.net 2017)

5.1.9 Auf welche Weise werden die angekündigten Großprojekte im Rahmen der *Vizyon 2023* die bestehende Siedlungsstruktur in Güvercintepe beeinflussen?

Diese Frage wurde in Aspekten schon in 5.1.4 und 5.1.5 besprochen. Blicken wir zur Beantwortung der Frage noch einmal auf die unterschiedlichen Gebäudetypologien im Siedlungsgebiet, so scheint die Legitimierung des eigenen Wohnverhältnisses entscheidend für die Beantwortung dieser Frage. Ausdrückliche Sorge im Zusammenhang mit den Veränderungen innerhalb und außerhalb des Forschungsgebietes war ausschließlich von Bewohnern

der Gecekondu-Siedlung auf östlicher Seite des Gebietes zu vernehmen. Sowohl lokale Medien als auch die Mehrheit der Bewohner vor Ort scheinen der Vizyon 2023 und den einzelnen Projekten in ihrem Zusammenhang positiv oder zumindest neutral gegenüber zu stehen. Anhaltspunkte für Befürchtungen, nach denen das gesamte Stadtviertel zu einem Transformationsgebiet gemacht werden könnte, habe ich im Forschungsgebiet nicht gefunden. Die Mehrzahl der Meinungsäußerungen aus dem Gebiet würde ich als abwartend, vorsichtig positiv und erwartungsfroh beschreiben.

Gesprächsprotokoll
Kioskbesitzer, Yapsatci
→ Kapitel 6.4

5.1.10 Was unterscheidet die Stadtumbaumaßnahmen am Rand der Stadt in ihrer Form und ihren Auswirkungen von den Großprojekten innerhalb der Stadt?

Es gäbe hier sicherlich eine große Anzahl an Differenzierungen zu beschreiben. Ich habe mich in meinen Beobachtungen allerdings auf den Stadtrand konzentriert und kann über die Projektvorhaben in der Innenstadt kaum Auskunft geben. Entscheidend für die Projekte am gebauten Rand der Stadt erscheint mir die Kraft, mit welcher der Stadtumbau hier Realität wird. Zudem ist fast allen hier angekündigten Projekten gemein, dass sie ihren Standort selbst nicht als spezifisch, sondern vielmehr als nützlich begreifen. Was sind das für Projekte, die hier entstehen? Ein Straßennetz, das den Autoverkehr anderswo entlasten soll. Ein Kanal, der den Bosphorus und damit die Innenstadt entlasten soll. Ein Flughafen, der die Stadt zu einem internationalen Drehkreuz machen soll. In diesen Projekten drückt sich der Wille aus, die Stadt, die Region oder gar die Nation in ihrer Bedeutung regional und international zu stärken.

Aber es scheint nicht darum zu gehen, den Rand der Stadt zu erschließen und ihn mit der Stadt in Verbindung zu setzen. Die Stadt umfasst den Rand, macht ihn zu einem funktionalen Bestandteil ihrer selbst und unterwirft ihn damit einer neuen Nutzungslogik. Ich habe Eingang dieser Arbeit versucht, den Begriff „Rand“ zu beschreiben und ihm bestimmte Attribute zugesprochen. Unfertig, kleinteilig, heterogen, wechselhaft, dynamisch, kippend und unsicher, das sind Adjektive die ich mit Rand in Verbindung bringe. Letztlich stelle ich mir nun die Frage, was mit dem Rand im Zuge der beschriebenen Dynamiken geschieht.

Rand ist immer das Dazwischen, er wird nicht in Gänze verdrängt werden. Selbst die umfassendste Umsetzung der geplanten Projekte könnte nicht die Zwischenräume beseitigen, die den Rand ausmachen. Aber mit wachsender Größe der Entwicklungsgebiete und gleichzeitig schwindender Anzahl der Akteure, die die Vision der zukünftigen Stadt gestalten, spricht vieles für die Reduktion der Kleinteiligkeit, der Heterogenität und der Ungewissheit. Rand ist Widerspruch und es bedarf gegenläufiger Interessen und Aktivitäten um Rand zu ermöglichen.

Quellen

İstanbul'un Metrosu (2017): Başakşehir İlçesi (<http://www.istanbulunmetrosu.com/Haritalar?Kod=0>, 02.08.2017)

Kayasehiristanbul.net (2017): Kayabaşı Mahallesiinde İcralık Arsa Satışı (<http://kayasehiristanbul.net/kayabasi-mahallesinde-icralik-arsa-satisi/>, 02.08.2017)

5.2 Zurück zur Forschungsfrage

Welchen Einfluss nehmen aktuelle Großprojekte im Zusammenhang mit der Vision 2023 auf Stadtviertel am gebauten Rand der Stadt Istanbul?

Diese Frage steht am Eingang der hier vorliegenden Arbeit. Ich wählte ein Stadtviertel für die Untersuchung dieser Frage aus, das sich am westlichen Rand der Stadt und damit in der Nähe zu unterschiedlichen Großprojekten befindet. Die im Forschungsfeld sichtbare Bautätigkeit ließ zunächst die Hypothese zu, dass sich das Gebiet auf Grund der umfassenden Bautätigkeit im Umfeld dynamischer als noch im Jahre 2012 entwickelt. Diese Hypothese muss auf Basis der vorliegenden Arbeit verworfen werden. Es konnten nicht ausreichende Hinweise für die Bestätigung eines derartigen direkten Einflusses der umliegenden Großprojekte auf das Forschungsfeld gefunden werden. Das Bevölkerungswachstum im Gebiet liegt deutlich über dem städtischen Durchschnitt. Zusätzlich dazu, ist das Forschungsgebiet von vielfacher Bautätigkeit und Nachverdichtung geprägt. Mit dem Zuzug von Geflüchteten aus Syrien ist der Hauptgrund für das starke Bevölkerungswachstum im Gebiet unabhängig von den Großprojekten im Rahmen der *Vizyon 2023*.

Über die Gründe für den Zuzug von Syrern nach Güvercintepe habe ich keine Daten erhoben. Die Eindrücke aus dem Forschungsfeld haben zu der Vermutung veranlasst, dass der Zuzug auf die Beschäftigungsmöglichkeiten in der örtlichen Textilindustrie zurückzuführen ist. Aspekte die auf einen Zusammenhang zwischen dem Zuzug von Syrern nach Güvercintepe und der Vision für den westlichen Stadtrand Istanbul hindeuten, wurden nicht gefunden. Es zeigt sich jedoch, dass das Forschungsgebiet als vergleichsweise günstiger Stadtteil eines stark wachsenden Bezirkes indirekt durchaus von den Entwicklungen im Umfeld bestimmt wird. So bieten die Neubauten im Gebiet modernen Wohnraum bei einem Preis der unter dem lokalen und gesamtstädtischen Durchschnitt liegt. Dieser Wohnraum wird nicht nur als modern, sondern darüber hinaus als luxuriös vermarktet. Diese Wohnungen bieten den Käufern die Möglichkeit zu einem günstigeren Preis Teil des angesehenen Bezirkes *Başakşehir* zu werden. Am deutlichsten wird dieser Aspekt bei dem Blick auf die Gebäudeensembles in Güvercintepe. Diese verweisen nicht nur in ihrer Ausstattung und baulichen Form, sondern zum Teil sogar mit ihrem Namen auf eine andere Art des Wohnens. Diese Strukturen lassen sich, anders als das Siedlungsgebiet Güvercintepe selbst, mit der Vision eines neuen Istanbul zusammenbringen. Mit Hinblick auf den Untersuchungsgebiet *Güvercintepe Mahallesi* kann die Forschungsfrage damit wie folgt beantwortet werden:

Kapitel 4.4.4 ←
Kapitel 4.3.1 ←

Gesprächsprotokoll
Architekten
Kapitel 6.4 ←

Gesprächsprotokoll
Kioskbesitzer
Kapitel 6.4 ←

Interview
Kapitel 6.3 ←

Die aktuellen Großprojekte im Zusammenhang mit der Vision 2023 nehmen keinen direkt spürbaren Einfluss auf das Stadtviertel *Güvercintepe Mahallesi*. Das Gebiet scheint sich zunächst einmal unabhängig von der Zukunftsvision der Regierung und der damit im Zusammenhang stehenden Großprojekten in der Umgebung zu entwickeln. Einzelne Verweise auf die Vision lassen sich aber auch im Forschungsgebiet finden. Diese äußern sich mal in einer Gebäudetypologie, oder auch in der Bildung einer Interessengemeinschaft. Als mögliche Gründe für den bisher kaum spürbaren Einfluss der Großprojekte in der Umgebung wurden zum einen die Entfernung zu manchen dieser Projektgebiete und zum anderen die Unsicherheit in Verbindung mit der tatsächlichen Umsetzung der Projekte benannt.

Die Ergebnisse lassen den Schluss zu, dass der sichtbare Beginn der Bauarbeiten am Projekt *Kanal İstanbul* für das Stadtviertel *Güvercintepe* von enormer Bedeutung sein könnte. Sichtbare Bautätigkeit würde viele der genannten Unsicherheiten beseitigen. Der Kanal soll nach den aktuellen Planungen direkt westlich am Forschungsgebiet entlang verlaufen. Wie in dieser Arbeit aufgezeigt wurde, könnte der Kanal in Verbindung mit dem Projekt *İstanbul Yeni Şehir* das Stadtviertel *Güvercintepe* aus randstädtischer Lage mitten in ein neues Stadtzentrum verlegen. Sollte die Fertigstellung des Kanals tatsächlich bis zum Jahr 2023 angestrebt werden, so werden die Bauarbeiten an diesem Projekt in naher Zukunft sichtbar werden. Spätestens dann wird die Frage, welchen Einfluss Großprojekte im Zusammenhang mit der Vision 2023 auf das Stadtviertel *Güvercintepe Mahallesi* nehmen, erneut zu stellen sein.

6 Anhang

6.1 Abbildungsverzeichnis

Abb. 01: Gray Spaces / Baumaterial, Eigene Fotografie, 2017.

Abb. 02: Rohbau, Eigene Fotografie, 2017.

Abb. 03: Yenisehir Mahallesi, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 04: Yenisehir Spaziergang, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 05: Tahtakale Mahallesi, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 06: Tahtakale Spaziergang, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 07: Cover Vizyon 2023. (AK Parti 2012: 1)

Abb. 08: Otoyol 6, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 09: Metro Istanbul, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 10: TOKİ, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 11: Istanbul Yeni Havilimani, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 12: Kanal Istanbul, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 13: Istanbul Yeni Sehir, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 14: Verortung Güvercintepe, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 15: Luftbild Güvercintepe 1982/2017, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 16: Güvercintepe und Umgebung, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 17: Sazlidere, Eigene Fotografie, 2017.

Abb. 18: Kayasehir, Eigene Fotografie, 2017.

Abb. 19: Topografie in Güvercintepe, Eigene Fotografie, 2017.

Abb. 20: Topografie, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 21: Straßennetz, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 22: Bautätigkeit, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 23: Schwarzplan, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 24: Geländeschnitt, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 25: Stellenausschreibung Textilindustrie, Eigene Fotografie, 2017.

Abb. 26: Baustelle, Eigene Fotografie, 2017.

Abb. 27: Verschiedene Gebäudetypologien in Güvercintepe, Eigene Fotografie, 2017.

Abb. 28: Verortung Gecekondu, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 29: Typologie Gecekondu, Eigene Darstellung, 2017.

Abb. 30: Verortung Apartment, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 31: Typologie Apartment, Eigene Darstellung, 2017.

Abb. 32: Verortung Neubau, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 33: Typologie Neubau, Eigene Darstellung, 2017.

Abb. 34: Verortung Gebäudeensemble, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 35: Typologie Gebäudeensemble, Eigene Darstellung, 2017.

Abb. 36: Baulücken, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 37: Projektion, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 38: Basaksehir Mahallesi, Eigene Darstellung, Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Abb. 39: Basaksehir Spaziergang, Eigene Darstellung,
Kartenbasis © OpenStreetMap-Mitwirkende, 2017.

Fotostrecke: 2012/2017 Yenisehir Mahallesi, Eigene Fotografie, 2012/2017.

Fotostrecke: 2012/2017 Tahtakale Mahallesi, Eigene Fotografie, 2012/2017.

Fotostrecke: 2012/2017 Basaksehir Mahallesi, Eigene Fotografie, 2012/2017.

6.2 Quellenverzeichnis

- AK Parti (2012): Political Vision of AK Parti 2023. (<https://www.akparti.org.tr/english/akparti/2023-political-vision>, 21.07.2017)
- Aksoy, Asu (2012): Riding the storm: 'new Istanbul'. In: City. Heft Nr. 16:1-2. S. 93-111.
- Altınok, Emrah (2015): To have or not to have, that is the Question: The Unseen Dimension of Housing Question in Turkey The Case of TOKİ-Istanbul in Post-2000 Period. In: The Housing Question – Nomad Seminar. Konferenz. San Diego.
- Angell, Elizabeth/ Hammond, Timur/ Dobben Schoon, Danielle van (2014): Assembling Istanbul: buildings and bodies in a world city In: City. Heft Nr. 18:6. S. 644-654.
- Ayata, Sencer (2002): The New Middle Class and the Joys of Suburbia. In: Kandiyoti, Deniz/ Saktanber, Ayşe (Hg.): Fragments of Culture: The Everyday of Modern Turkey. London. S. 25-42.
- Başakşehir Belediyesi (2012): Show TV Güvercintepe İmar Planı (https://www.youtube.com/watch?v=_m5IpnE9k1E, 25.07.2017)
- Binici, Elif (2017): Istanbul New Airport's Free Trade Zone to boost trade volume, exports. (<https://www.dailysabah.com/economy/2017/07/04/istanbul-new-airports-free-trade-zone-to-boost-trade-volume-exports>, 18.07.2017)
- Beyond Istanbul (2017): "Filistin Mahallesi"nde Bir Gezinti. (<https://beyond.istanbul/filistin-mahallesi-nde-bir-gezinti-3b4ca024a89c>, 24.07.2017)
- Boerse.de (2017): EUR/TRY (http://www.boerse.de/historische-kurse/Euro-Lira/EU-000A0C32V9_seite,2,anzahl,20, 08.08.2017)
- Bora, Tanil (1999): Istanbul of the Conqueror: The „Alternative Global City“ Dreams of Political Islam. In: Keyder, Çağlar (Hg.) Istanbul – Between the Global and the Local. Lanham. S. 47-58.
- Bozkurt, Hilal (2017): Güvercintepe: "Farkımız ne, aynı yerde?'" (<https://beyond.istanbul/g%C3%Bcvercintepe-mahallesi-yeri-yurdu-olmayanlar-1-i%C3%A7in-bir-tepeymi%C5%9F-1980larda-e10153c8edf0>, 24.07.2017)
- Celaloğlu İnşaat (2017): Kayacity Residence (<http://celaloglu.com.tr/project-detail.php?id=12>, 02.08.2017)
- Daily Sabah (2017): Çamlıca-Moschee erhält größte Halbmondsichel der Welt. (<https://www.dailysabah.com/deutsch/istanbul/2017/02/19/camlica-moschee-erhaelt-groesste-halbmondsichel-der-welt>, 02.08.2017)

- Easterling, Keller (2016): *Extrastatecraft – The Power of infrastructure space*. 2. Auflage. London.
- Enlil, Zeynep Meray (2011): *The Neoliberal Agenda and the Changing Urban Form of Istanbul*. In: *International Planning Studies*. Heft Nr. 16:1. S. 5-25.
- Esen, Orhan (2005): *Learning from Istanbul*. In: Esen, Orhan/ Lanz, Stephan (Hg.): *Self Service City: Istanbul*. Berlin. S. 33-52.
- Esen, Orhan/ Rieniets, Tim (2008): *Fortress Istanbul. Gated Communities and the Socio-Urban Transformation*. In: Eckhardt, Frank/ Wildner, Kathrin (Hg.) *Public Istanbul. Spaces and Spheres of the Urban*. Bielfeld. S. 83-111.
- Esmer, Yılmaz (1989): *Allocation of resources*. In: Heper, Metin (Hg.) *Local Government in Turkey: Governing Greater Istanbul*. London. S. 46
- FAZ.net (2016): *Streit um Erdogans Riesen-Moschee* (<http://www.faz.net/aktuell/politik/istanbul-streit-um-erdogans-riesen-moschee-14370198.html>, 02.08.2017)
- Gartmann, Helene (1981): *Zur Situation der Frau im Gecekondu*. 1. Auflage. Berlin.
- Gül, Murat (2009): *Emergence of Modern Istanbul: Transformation and Modernisation of a City*. 1. Auflage. London.
- Güzey, Özlem (2016): *The last round in restructuring the city: Urban regeneration becomes a state policy of disaster prevention in Turkey*. In: *Cities*. Heft Nr. 50. S. 40-53.
- Hehl, Rainer (2012): *Introduction*. In: Angélil, Marc/ Hehl, Rainer (Hg.): *Informalize! Essays on the Political Economy of Urban Form Vol. 1*. Berlin. S. 7-19.
- Heper, Metin (1989): *Introduction*. In: Metin Heper (Hg.) *Local Government in Turkey: Governing Greater Istanbul*. London. S.
- İstanbul Kalkınma Ajansı (2017): *Istanbul Fact Sheet 2017*. (<http://invest.istanbul/resources/>, 18.07.2017)
- İstanbul'un Metrosu (2017): *Başakşehir İlçesi* (<http://www.istanbulunmetrosu.com/Haritalar?Kod=0>, 02.08.2017)
- İstanbul Urban Database (2017): *Istanbul Maps*. (<http://www.istanbulurbandatabase.com/#>, 24.07.2017)
- Karaman, Ozan (2008): *Urban Pulse – (RE)Making Space for Globalization in Istanbul*. In: *Urban Geography*. Heft Nr. 29:6. S. 518-525.

- Karaman, Ozan (2013): Urban Renewal in Istanbul: Reconfigured Spaces, Robotic Lives. In: International Journal of Urban and Regional Research. Heft Nr. 37:2. S. 715-733.
- Kaya, Ayhan/ Kır a , Aysu (2016): Vulnerability Assessment of Syrian Refugees in Istanbul. (<http://data.unhcr.org/syrianrefugees/regional.php>, 24.07.2017)
- Kayasehiristanbul.net (2013): Kanal İstanbul ile zenginleşen 3 mahalle. (<http://kayasehiristanbul.net/kanal-istanbul-ile-zenginlesen-3-mahalle/>, 26.07.2017)
- Kayasehiristanbul.net (2014): Kanal İstanbul Nereye Yapılacak? (<http://kayasehiristanbul.net/kanal-istanbul-nereye-yapilacak/>, 26.07.2017)
- Kayasehiristanbul.net (2014): Kayaşehir Metro ve Tramvay Hattı İhalesi. (<http://kayasehiristanbul.net/kayasehir-metro-ve-tramvay-hatti-ihalesi/>, 28.07.2017)
- Kayasehiristanbul.net (2016): Kanal İstanbul fiyatları 4'e katladı. (<http://kayasehiristanbul.net/kanal-istanbul-fiyatları-4e-katladi/>, 26.07.2017)
- Kayasehiristanbul.net (2017): Kayabaşı Mahallesinde İcralık Arsa Satışı (<http://kayasehiristanbul.net/kayabasi-mahallesinde-icralik-arsa-satisi/>, 02.08.2017)
- Keyder, Çağlar (1987): State and class in Turkey: a study in capitalist development. 1. Ausgabe. London.
- Keyder, Çağlar (1999a): The Setting. In: Keyder, Çağlar (Hg.) Istanbul – Between the Global and the Local. Lanham. S. 3-28.
- Keyder, Çağlar (1999b): The Housing Market from Informal to Global. In: Keyder, Çağlar (Hg.) Istanbul – Between the Global and the Local. Lanham. S. 143-160.
- Kraft, Sabine (1996): Die Stadt über der Stadt? In: ARCH+ European 4. Heft Nr. 133. S. 18-22.
- Kuymulu, Mehmet Barış (2013): Reclaiming the right to the city: Reflections on the urban uprisings in Turkey In: City. Heft Nr. 17:3. S. 274-278.
- Leitmann, Josef/ Baharoğlu, Deniz (1999): Reaching Turkey's spontaneous settlements: The institutional dimension of infrastructure provision. In: International Planning Studies, Heft Nr. 4:2. S. 195-212.
- Lelandais, Gülçin Erdi (2013): Citizenship, minorities and the struggle for a right to the city in Istanbul. In: Citizenship Studies. Heft Nr. 17:6-7. S. 817-836.
- Lelandais, Gülçin Erdi (2014): Space and Identity in Resistance against Neoliberal Urban Planning in Turkey. In: International Journal of Urban and Regional Research. Heft Nr. 38:5. S. 1785-1806.

- Lombard, Melanie/ Meth, Paula (2017): Informalities. In: Jayne, Mark/ Ward, Kevin (Hg.): Urban Theory – New Critical Perspectives. New York. S. 158-171.
- Lovering, John/ Türkmen, Hade (2011): Bulldozer Neo-liberalism in Istanbul: The State-led Construction of Property Markets, and the Displacement of the Urban Poor. In: International Planning Studies. Heft Nr. 16:1. S. 73-96.
- Neuwirth, Robert (2007): Squatters and the cities of tomorrow. In: City. Heft Nr. 11:1. S. 71-80.
- Morvan, Yoann/ Logie, Sinan (2014): Istanbul 2023. 1. Auflage. Paris.
- Permanent Mission of Turkey to the United Nations Geneva (2016): 2016/62441669-BMCO DT/1 1113191. (<http://www.ohchr.org/Documents/Issues/Housing/RightLife/Turkey.pdf>, 17.07.2017)
- Robins, Kevin/ Aksoy, Asu (1996): Istanbul between civilisation and discontent. In: City. Heft Nr. 1:5-6. S. 6-33.
- Robinson, Jennifer (2002): Global and World Cities: A View rom off the Map. In: International Journal of Urban and Regional Research. Heft Nr. 26:3. S. 531-554.
- Robinson, Jennifer (2017): Comparision. In: Jayne, Mark/ Ward, Kevin (Hg.): Urban Theory – New Critical Perspectives. New York. S. 84-98.
- Roy, Ananya (2005): Urban Informality – Toward an Epistemology of Planning. In: Journal of the American Planning Association. Heft Nr. 71:2. S. 147-158.
- Sassen, Saskia (2005): The Global City: introducing a Concept. In: Brown Journal of World Affairs. Heft Nr. 11:2. S. 27-43.
- Saunders, Doug (2011): Arrival City: How the Largest Migration in History is Reshaping Our World. 1. Auflage. Toronto.
- Schmid, Christian (2012): Henri Lefebvre, the Right to the City, and the new metropolitan Mainstream. In: Brenner, Neil/ Marcuse, Peter/ Mayer, Margit (Hg.): Cities for People, not for Profit. New York. S. 42-62.
- Schmid, Christian (2014): Networks, Borders, Differences: Towards a Theory of the Urban. In: Brenner, Neil (Hg.): Implosions / Explosions – Towards a Study of Planetary Urbanism. Berlin. S. 67-80.
- Sengül, H.Tarik (2005): Über den Urbanisierungsprozess in der Türkei: Versuch einer Periodisierung. In: Esen, Orhan/ Lanz, Stephan (Hg.): Self Service City: Istanbul. Berlin. S. 79-92.

Sieverts, Thomas (1999): Zwischenstadt. 3. Auflage. Basel.

Simone, Abdoumalig (2007): At the Frontier of the Urban Periphery. In: Narula, Monica et al. (Hg.) Sarai Reader 07: Frontiers. Delhi. S. 462-470.

Simone, Abdoumalig (2010): City Life from Dakar to Jakarta. 1. Auflage. New York.

Sönmez, Mustafa (2005): Der Herbst der Patriarchin. In: Esen, Orhan/ Lanz, Stephan (Hg.): Self Service City: Istanbul. Berlin. S. 101-110.

T.C. Başakşehir Kaymakamlığı (2014): İlçemizin Tarihçesi. (<http://www.basaksehir.gov.tr/ilcemizin-tarihcesi>, 24.07.2017)

TOKİ (2015): Background. (<http://www.toki.gov.tr/en/background.html>, 17.07.2017)

Turkish Statistical Institute (2016): Population of Provinces by Years. (<http://www.turkstat.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>, 02.08.2017)

Türkün, Asuman (2011): Urban Regeneration and Hegemonic Power Relationships. In: International Planning Studies. Heft Nr. 16:1. S. 61-72.

Ulusal Kanal (2016); Yeni dönüşüm, yeni mağdurlar. (<https://www.youtube.com/watch?v=mGBoz15DSbI>, 25.07.2017)

Yiftachel, Oren (2009a): Critical theory and 'gray space' – Mobilization of the colonized. In: City. Heft Nr. 13:2-3. S. 240-256.

Yiftachel, Oren (2009b) Theoretical Notes on 'Gray Cities': The Coming of Urban Apartheid? In: Planning Theory Special Issue: Strangely familiar. Heft Nr. 8:1. S. 88-100

Zayim, Ayca (2014): Differentiated Urban Citizenship and Housing Rights: Analysing the Social Impacts of Urban Redevelopment in Globalizing Istanbul. In International Planning Studies. Heft Nr. 19:3-4. S. 268-291.

Zingat.com (2017). Başakşehir Güvercintepe 250 M.2 Cadde Üzeri Okula Yakın Ada İmar. (<https://www.zingat.com/basaksehir-guvercintepe-250-m-2-cadde-uzeri-okula-yakin-ada-imar-592701i>, 28.07.2017)

6.3 Interview mit Serkan Taycan

Interview mit Serkan Taycan / 30.05.2017

Şişli, Istanbul: Nach vorangegangenen Gesprächen treffen wir uns für das Interview in der Wohnung des Interviewten zum Frühstück. Wir beginnen die Aufzeichnung des Gesprächs mit dem Gespräch über das Projekt "Between Two Seas" anlässlich der Istanbul Biennale 2013.

Robert Stürzl (RS): Could you please explain a bit about your project "Between Two Seas"? What is the project about? #00:00:17-9#

Serkan Taycan (ST): "Between Two Seas" started as an art project, has a transdisciplinary form of a project which involves people to engage with their environment. Built environment and natural environment by giving them physical accessibility of certain issues related to the transformation of Istanbul. And, it uses walking as a methodology. [...]

I studied engineering and my artistic practice is based on photography. So in 2010 i started a photography project called "Shell" that was the time around 2010 when the transformation of Istanbul was bringing lots of coincidences to the life of Istanbulers with big infrastructural projects [...]. This construction was a tool to trigger the economy. So that time it was discussion happening around these big transformations, big construction projects of the third bridge, the new airport, the housing projects and the gated communities and the developments around the urban fringes. So, as an Istanbuler and an artist using photography, i was very curious about what is going on around the periphery of the city. Because the periphery is the most fragile point, where you can observe the social dynamics of the city. So, by having this curiosity i started to walk around the periphery for two years and made pictures of these issues by starting from outside of the city and making a circle line around the periphery. But there is another narrative in it. That it starts from the outside of the city and goes like an arrow, step by step following the development stages, to the city center. Almost to the city center. Like a belt, the "peripheric belt". #00:06:21-2#

Besides this geographical situation it was also following the steps of construction. By following the stages of construction processes and also following the material itself. Sand, concrete, agregate which is one of the elements of how you make concrete. I was following the queries around the city. The transformation process of this material and the end process of this material by searching the excavation storage places and so on. It took me two years to follow all this transformation and ended up with a photographic exhibition.

That was right before the Gezi movement in 2013 when i exhibited this and by having all this engagement of Istanbulers about their rights to their city, it had interesting reactions. Because the photography was representations but also i was thinking to find possible ways of engagement which emphasize also the notion of Gezi. Physical engagements. And Gezi is mostly about physical engagement of being there, your presence of having your right to keep the public space of the city. So i started bringing maps of the periphery of Istanbul by using some of my knowledge which i had during my engineering practice. [...]

Let me turn back to one more thing of this photographic work. The photography practice is based on physical experience. By having your camera around the periphery and walking it brings you to seeing a lot of different aspects of certain issues. It is a slow process and in a sense it allows you to link some issues that you knew before, by having this physical experience. Once you are on the location it is a much stronger experience. So the main motivation of making this mappings is trying to find a way for the people to open up this experience. #00:12:42-5#

The main motivation is, how i could open as an artist this experience to the people who could be engaged about the situation. Somehow it had positive feedback that i wanted to transform it into a walking trail. I was researching about walking. What are the connotations of walking in terms of physical experience, coping with landscape and also historical connotations, philosophical connotations and connotations about urban issues. So while i was searching that, i started to think about, there could be a possible walking trail in the periphery of Istanbul. [...]

[...]

While i was searching for possible routes i came across the issue of “Kanal Istanbul” which is a very controversial story as you know. In just one line of explanation: it's the water passage between Black Sea and Marmara which is in the agenda of the government again in the framework of this construction triggered economy style. One of the biggest construction projects that they want to realize. All loaded with lots of ecological, political and social consequences. Like opening a passage between two seas might destroy the ecological balance of these two seas. Plus it consists of a big housing project all around the canal, which might be populated by a couple of million of people. So, the result would finalize with big ecological and social damages of course.

When i checked the possible routes of Kanal Istanbul i found that the places where i want to highlight were all along the possible canal route. And the gesture was simple. I tried to transform the possible Kanal Istanbul route into a walking trail. So i proposed this to Istanbul Biennial and that was right after the Gezi. Gezi happened in June 2013 and Istanbul Biennial was in September 2013. [...] The form of the work, a walking trail was basically an invitation. There was a map. The map was showing the route and the backside of the map was a guide. The guide is explaining the trail from a personal experience, a subjective experience of myself but also it includes the geographical and historical importance of the sites written by Jean-Francois Pérouse. #00:22:04-9#

It's a four day walking trail, it proposes people to have this experience in four days. It is four days that are accessible by public transportation which is highly important for me because it's open to all Istanbulers by going there with public transportation and coming back. By this way it emphasizes the accessibility and openness of this experience. Very briefly it starts from one sea and follows the agricultural land, man altered landscapes like lignite mines on the Black Sea coast, sweet water resources of the city which is Terkoz Lake and follows the villages, transformed villages and Sazlidere dam reservoir. It follows the river itself basically. That's the reason that they want to open the canal there, there is a valley existing which is technically much more possible to build the canal in order to get rid of the excavation work as a priority. Let's turn back. The dam reservoir

and than the urban fridges, gecekondü areas, public housing projects, gated communities, the apartment blocks of the Sixties and Seventies of Küçükçekmece and the reach to the other sea. It is a section, a cross section of the urbanization of Istanbul. [...] #00:25:39-4#

RS: What is specific to the periphery of Istanbul or maybe the western periphery. This part, is it specific compared to other parts of the periphery? #00:26:27-3#

ST: I am not an urban researcher, but what i observe, the urban expansion of Istanbul from all sides, they are similar. There is slightly different dynamics but on the both edges of the city there are industrial sites, people being populated around these industrial areas and the first steps of coming into the city is mostly around this peripheral locations. So in terms of style of the neighborhood, their architectural or socio-economical aspects i believe it is very similar if you compare Kartal let's say to Büyükçekmece or Küçükçekmece. There are slight differences but the main character is very similar. But if we compare Istanbul's periphery with let's say London. First of all, the peripheral expansion of Istanbul has been much faster and not organized at all. So the infrastructure has not been taking care off at all. Very much organic in a way. In Istanbul you can follow almost a line of a periphery which divides the rural and urban areas almost visible. Not very clear but almost visible. #00:29:21-5#

RS: And where is this line in the west? #00:29:25-1#

ST: In the west. Like for me it is around Gazi Mahallesi, or as you know from Güvercintepe, Sahin-tepe. There is almost a clean line. Have you observed that? #00:29:45-6#

RS: Yes, and i have the impression that this clear line is due to the TEM highway. There are neighborhoods north of the highway but it is more like islands and south of the highway it appears to me as maybe even fully urbanized. But then north of the highway there are some islands and then agricultural use of the land. But this is changing right now i have the impression. #00:30:22-8#

ST: Yes because the speed of the urbanization was very high. [...] Because it is so fast it takes all and it makes a clear line. The construction processes so clear, visible, fast and strong. There is construction, landscape. Construction, landscape. It is also related to the culture of sheltering maybe. Since this population which moved to the periphery of Istanbul came from the countryside, they can't continue their agricultural life. They have to built apartment blocks and that is a very sudden impact. That is why around Istanbul, in the villages there is not so much of agriculture happening. All the villagers working in the service sector, they don't do anymore agriculture.

Let's say in London if you drive like thirty minutes you can find people working in field, there is agriculture over there. In Istanbul you can not speak about that. And also the thing about cities like Istanbul where this pace of urbanization is that fast, there is a very interesting relation of people with their city. Most of Istanbulers moved from the countryside in this last thirty, fifty years. It has been one million hundred years ago, now fifteen whatever million, sixteen. They don't accept Istanbul as their homeland which is a cultural thing. And because of this nonacceptance they don't believe the landscape here. They don't attach and don't believe that there is a landscape around the

periphery of Istanbul. [...] The people coming from the countryside to Istanbul, they have their memleket, their heimat, their land. In between these two places there is nothing. They don't give any importance about what could be the possible qualities around the city. [...] #00:38:08-7#

RS: Is this maybe also a motivation in your project? #00:38:16-5#

ST: That is exactly one of the motivations. To highlight this as a natural element. #00:38:36-1#

RS: But as we talk about it. What about this nature? What will happen in these transformations? What will happen to the periphery? #00:39:21-5#

ST: I can give you an example, which is for me very interesting. Around the Black Sea coast of Istanbul are these lignite mines. Those lignite mines had been mined starting from the 20th century. #00:40:01-3#

It was the main resource of energy. Bringing lignite from those mines to central Istanbul and producing energy for the first electrical power plants of Istanbul. Later it was the main fuel for heating before natural gas was being distributed all around the city. Once the natural gas arrived, those lignite mines lost their function. But the land itself became a very interesting landscape. By digging for a century it turned into being like a moon surface. In about twenty years this land recovered itself and became an interesting natural environment of these small lakes. With different species of birds and plants. So that was a very interesting landscape to observe how nature could recover itself after this modern intervention.

We could look at these ponds like important reservoirs and keep them as some sort of a heritage. [...] And i wished it was kept like that. But what did they do, they destroyed it and now they are building the third airport on top of it. They filled all these ponds with excavation, flattened the surface and build the airport. #00:44:25-6#

RS: With the example you described, with the recent projects. Are they a threat to the diversity of typologies?

ST: Especially Gecekonu areas you know? I mean i prefer not to bring all these people from Gecekonu to housing projects instead of enhancing them, the structures, the infrastructures. Because it is so meaningful to let people live wherever they were living and established their life. Of course, lots of infrastructural problems but instead of carrying them to these concrete blocks, rehabilitate the infrastructure. It would bring a healthier life for these dwellers as i believe. #00:47:22-0#

RS: What could be strategies in the face of all these transformation processes going on. To stay there, to live there. How can they [the dwellers] benefit from these projects? #00:48:02-4#

ST: But you mean the construction projects which are going on? #00:48:06-4#

RS: Yes #00:48:06-1#

ST: There is no benefit, i mean that is just a kind of a method i believe to place them in the liberal economic cycles. By putting them into these blocks and with debts and credits. They need to attach the economical cycles. Socially i don't believe that there will be any benefit and there will be much more problematic things which happened in lots of public housing projects all over the world. [...] #00:50:05-1#

RS: I have a similar impression because it is kind of normative. For example take Kayasehir it's one and the same building for i don't know 200 times. And then take Güvercintepe it's different typologies, there are different ideas about living here. #00:51:21-1#

But the question i am also interested in. There is this "Kanal Istanbul" project coming with a lot of urbanization, there is the new airport, there was the third bridge recently opened and the larger picture i am hearing all the time is "Vision 2023". But whose vision is this? #00:51:56-7#

ST: Obviously that is the vision of the government which is on power at the moment. More interesting is for me, what this vision will bring in terms of social structure. What i believe, the consequences of this vision of those public houses is, to build up a society which will be a cheap labour based society. Let's go more simple: what could be the dream of a young boy or girl raising nowadays in Kayasehir? What would be the dream of a child in his or her life? What is the social structure that exists over there? I mean is there a place that could give them a dream about a better future? I believe it's a process of having a more quiet, non demanding, meek in a way society. That was the reason of the whole Gezi. It was a big division of the people who wanted a better future and who wanted the qualities of today, who experienced outside of Turkey. I mean, 99% of the Gezi protesters had been somehow outside of Turkey, having experienced a proper park [laughter]. #00:57:36-1#

And that was their demand from their government. But if you put people on Kayasehir they would not ever demand any sort of this. What i believe is, carrying all these people to those blocks is trying to make them more meek and easily controllable. #00:58:31-0#

[...]

RS: Maybe we can wrap it up. So, what we know as "Vision 2023" is actually a broad a set of projects and transformations... #01:00:44-7#

ST: But which is nothing clear [laughter]. Everything is behind the curtains, you know? #01:00:54-7#

[...]

I mean Kanal Istanbul is such a thing that could never ever be realized. I mean, physically it's feasible, i can be realized. But economically and politically i don't believe it could be a thing that can be realized. All this "2023", "Kanal Istanbul" story is more an imaginary situation rather than bringing physical or economical impact. So for me, i don't believe that they want to realize this

project. We call it in Turkish a “Carrot”. You always show the carrot to the rabbit, but you never give it [laughter]. That's a carrot, Kanal Istanbul, it is a carrot, always take the carrot away and try to make people to follow you [laughter]. #01:04:25-8#

RS: I think this carrot has an impact in Güvercintepe for example, because there are many offices now. Like the main streets is full of Gayrimenkul offices and some of them are called "Kanal Istanbul Gayrimenkul" for example. For those people they build a future on this. They build apartments in this area. #01:05:02-1#

ST: That is the worst thing that they do. They show the carrot and they know that this carrot will not ever be, i am speaking about the government. So they are playing a fake game. But they somehow need to play this theatre game to trigger the economy. Because those are actually the easiest tools to trigger the economy. Because everything is here. Soil is here, concrete is here, the cheap labour is here. #01:06:02-8#

RS: And it brings a lot of people to work which makes them voters maybe, because you brought them to work. #01:06:13-0#

ST: The worst thing is, there is no intellectual outcome of it. You would be just making construction. But that doesn't mean anything. It is just cheap labour. The Turkish construction companies are the second biggest in the world now. They all construct in the Middle East and middle Asian countries and Russia. #01:07:37-5#

RS: So they export their knowledge from here? #01:07:42-2#

ST: Yes, TOKI was building homes in Venezuela! Venezuela, lots of African countries. But [what] it brings to the humankind? Nothing about the future, just survive, just today. #01:08:25-0#

RS: Is this maybe also a way to overbuild conflicts? There are lots of political conflicts in Turkey right now and i have the feeling, as long as you seem active and building a lot you can overbuild these conflicts. #01:09:04-0#

ST: Yes because it is a physical appearance. [...] If you want to keep your power alive you have to do things. Instead of making long term investments of like education, they rather spend more money or funds to construction because it is fast return. It is basically votes. Education would not bring you votes. It would bring you votes fifty years after. And they don't want to wait for fifty years. #01:10:57-6# [...]

RS: You read a lot about Istanbul becoming or being a “Global City” and wanting to be one of the main centers of the worlds economy. These ambitions, are they part of this vision? #01:14:04-7#

ST: Of course. But what are the qualities of this needs? That is the question for me. You can be a big economical power but what will be the qualities of this economical power? That should be discussed. #01:14:33-6# [...]

6.4 Gesprächsprotokolle

01 Gesprächsprotokoll Architekten / 29.05.2017

Architekturbüro in der Ahmet Yesevi Caddesi

Angesprochen auf Kanal Istanbul, reagierten die Anwesenden nur zögerlich. Laut Aussage in Architekturbüro herrscht Unsicherheit ob das Projekt "Kanal Istanbul" in direkter Nähe zum Stadtteil durchgeführt werden wird.

Die von Nordosten kommende Brücke soll Teil einer Autobahn sein, das Projekt sei etwa 4-5 Jahre alt. So die Aussage eines der Anwesenden. Die Kommunikation ist schwierig und funktioniert nur auf Türkisch. Eine gewisse Skepsis ob meiner Person und meines Interesses wurde schnell deutlich. Auch musste ich meine Fragen rechtfertigen.

02 Gesprächsprotokoll Recep / 02.06.2017 (Gemeinsam mit Übersetzerin Beyza Gürdoğan)

Zweiteiliges Gespräch im Süden des Gebietes in Teestube (Karadenizleri)

Güvercintepe waren Felder und wurden von Kayabasi Dorfbewohnern gemeinschaftlich genutzt. Mera = Weideland (kein Eigentümer)

1960er Jahre Einwanderung aus Bulgarien/Griechenland nach Kayabasi. Erste Einwanderer durch Bevölkerungsaustausch mit Griechenland

1980er Jahre Einwanderer aus Anatolien. 1984 erstes Haus im heutigen Güvercintepe gebaut. Von einem Yasar aus Kastamonu (Schwarzes Meer)

Vor dem ersten Wohnhaus gab es bereits kleine Werkstätten im Gebiet (z.B. Hufschmied). Yasar war der erste der hier auch Wohnnutzung betrieben hat.

Gebäude legitimiert (Tapu) 1994 für einzelne bebaute Grundstücke. Vorher nur Gemeinschaftstapu für landwirtschaftliche Nutzung.

Syrische Geflüchtete seit 5-6 Jahren in Güvercintepe. Finden Arbeit im Textilbereich. Bezahlen normal Miete.

"Kanal Istanbul" Projekt unsicher, nicht sicher ob das Projekt kommt. Neuer Flughafen zu weit weg, Bauaktivität unabhängig von Großprojekten.

Der Zweck der im Bau befindlichen Straße (nordosten) ist unbekannt.

Positiv gegenüber den neuen Bauprojekten im Viertel, Leicht negativ gegenüber TOKİ und Kayasehir.

03 Gesprächsprotokoll Muhtar / 02.06.2017 (Gemeinsam mit Übersetzerin Beyza Gürdoğan)
Gespräch mit einer Mitarbeiterin im Büro des Muhtar

T.C. Basaksehir Ilcesi Güvercintepe Mahalle Muhtarligi

55.000 Einwohner in Güvercintepe, +15.000 syrische Geflüchtete in Güvercintepe

TOKİ + Rümeli Evleri gehören zum Gebiet, ebenso İstos Tekstil Evleri

Kayaşehir gehört nicht zum Gebiet.

Keine Info zur Entstehungszeit. Dazu Wikipedia: Anfang der 1980er Jahre Einwanderer aus Anatolien. 1987 als Verwaltungseinheit erstmals genannt (Legitimation?)

Güvercintepe = Bayramtepe (Güvercintepe ist der neue und aktuelle Name des Gebietes)

zusätzliche Information: güvercintepe.com, Basaksehir.bel.tr

AK Parti Bürgermeister war bei der Grundsteinlegung für das örtliche alevitische Kulturhaus (Cem evi). Als Symbol für die Freundschaft, Gemeinschaft und Offenheit der AKP.

04 Gesprächsprotokoll Kioskbesitzer / 05.06.2017

Gespräch am nördlichen Ende der Cumhuriyet Caddesi

Okay, sehr interessante Begegnung jetzt gerade mit einem Kioskbesitzer hier auf der Fatih Caddesi. Ich habe eigentlich gerade... wollte ich einen Geschäftsnamen aufschreiben, er hat mich angesprochen was ich da tue, was ich da mache, die übliche Unterhaltung.

Ging ein bisschen länger, ich habe ein bisschen was verstanden und wir haben angefangen über Kanal Istanbul zu sprechen.

Und ich fragte: "Kanal Istanbul dogru, yanlis?" Richtig oder Falsch und wann?, "Ne zaman?"

Und er sagt, naja zaman weiß man nicht, wann es kommt weiß man nicht aber er sich sicher dass es kommt und dass es so schön wird wie in Paris. #00:00:48-2#

Fand ich wunderbar und wir waren uns auch einig dass Güvercintepe ein sehr schönes Fleckchen ist im Gegensatz auch zu Kayasehir und den TOKİ Türmen. Es wurde außerdem deutlich, dass es sich erhofft das die Dynamik und Bautätigkeit aus dem Süden des Gebietes auch hier im Norden stärker spürbar wird.

Absolut positiv eingestellt, bezüglich der Bautätigkeit im Gebiet.

05 Gesprächsprotokoll Yapsatci / 06.06.2017
Gespräch in der Şen Sokak, westliche Hügelseite.

Also, gerade jetzt spannende Begegnung mit einem Yapsatci von Yavuzbey Insaat. Er heißt Samaran Yavuz. Ich bin auf der östlichen Seite des Hanges unterwegs und hab fotografiert und habe den Ausblick gelobt auf die... auf das Tal wo Kanal Istanbul eventuell gebaut werden soll.

Er meinte, ich könnte mir ja eine Wohnung dort kaufen und hat sie mir auch gleich gezeigt. 245.000 TL, ungefähr 60.000 € für 100 Quadratmeter mit, so wie er sagt, unverbaubarem Blick und wenn der Kanal erstmal kommt alles "çok güzel". Es gibt nur noch zwei Wohnungen sagt er, alles andere ist verkauft und ich soll ihn doch besser anrufen. Er hat mir seine Karte gegeben.
#00:01:07-8#

Ja, spannend. Wann der Kanal kommt, oder ob der Kanal kommt. Er sagt ja, Kanal Istanbul genau hier wird er sein.

Aber alles, wie er sagt, liegt bei Tayip... oder Entscheidung liegt bei Tayip. Ich habe gefragt, ein Jahr, zwei Jahre, zehn Jahr? Er so "O Tayip". Ich weiß nicht genau was das heißt, aber ich denke es soll sozusagen heißen, "hängt von Tayip ab". Und damit meint er wohl Recep Tayip Erdogan, würde ich denken.

6.5 Feldnotizen

01 Arabisches Restaurant / 26.05.2017

Restaurant & Izgaralar Fayhaa hat eher ein arabisches Angebot, Herkunft recherchieren

Es ist ein Kontrast spürbar. Zwischen einer Erwartungshaltung im Zusammenhang mit der Vision 2023 und dem alltäglichen Leben in Güvercintepe. Ersteres schein zunächst Urbanität im Sinne von Zentralität zu produzieren. Neue Bauprojekte, neue Geschäfte/Märkte und neue Personen werden in das Gebiet gebracht. Doch es wäre zu untersuchen, ob diese Neuentwicklungen nicht vor allem monotoner Art sind und zum anderen stellt sich die Frage, ob nicht das bisher Bestehende eingeschränkt oder sogar verdrängt wird.

In Güvercintepe befinden sich Betriebe ebenso wie Wohnnutzung. Unten am Hügel werden die Grundstücke anders genutzt als oben. Die Vielzahl von Nutzungen und Typologien steht im Kontrast zu den Neuentwicklungen, welche vielerorts entstehen, in deren Zuge große Flächen mit einer monotonen Struktur ausgestattet werden. Dies sollte Thema der Arbeit werden. Ohne zu romantisieren, die in Güvercintepe vorhandene Vielhalt ist schützenswert!

02 Gedanken zum Urbanen / 26.05.2017

Kurze Gedanken zwischendurch. Ich habe gerade im Bus das Urbane von Christopher Dell gelesen, oder weiter gelesen und nun kommt mir der Gedanke... Also wenn die Kraft des Urbanen eigentlich darin liegt zu Versammeln; Menschen zu versammeln, Güter zu versammeln, Bewegung zu versammeln, Beziehungen zu versammeln, Erwartungen vielleicht auch zu versammeln und eben Versammlung Zentralität schafft, dann ist mein Eindruck verbunden mit gestern aus den Forschungsfeldern... oder generell oft der Eindruck aus den Forschungsfeldern dass der urbanste Moment vieler dieser neuen Siedlungen in der Baustellenphase liegt. Weil dort werden sozusagen Arbeiter versammelt, da werden Güter... Baumaterialien versammelt und eben auf den Plakaten die dazu gehören auch Hoffnungen versammelt, Erwartungen versammelt. Die dann später einfach nicht eintreffen. Wie gesagt, gestern habe ich es wieder gesehen. Es steht vieles leer, Ladenflächen sind leer, es ist nichts so schön wie es auf den Renderings aussah... Vielleicht ist das ein Gedanke an dem man weiter arbeiten könnte.

03 Güvercintepe 2017 / 26.05.2017

Ja, Überlegungen zu ehemals Bayramtepe jetzt Güvercintepe. Bei dem Namen hatte ich mich schlicht getäuscht, das Viertel heißt wohl Güvercintepe. Ja, ich glaube ich gibt's... ich glaube es wird schwierig irgendwie herauszufinden tatsächlich die Anzahl der Maklerbüros ist ebenso auffällig wie die Anzahl der Baustellen und die immergleichen Werbeanzeigen. Man könnte sich darauf eben stürzen und vielleicht weiter tiefer rein über Materialitäten gehen. Ja, Saraykondu Stichwort ist dann eine Möglichkeit oder man spricht über Beton und die Betonwerke, die zwar

hier nicht entstehen aber eben neben großen Baustellen entstehen. Aber da ist eben schon wieder eigentlich ziemlich unscharf wenn es ja genau hier eigentlich nicht der Fall ist, diese Betonwerke.
#00:01:25-1#

Eben habe ich zum ersten Mal so ein bisschen gesehen dass es auch viel verarbeitende Betriebe gibt würde ich sagen. Textilindustrie, Nähereien, vielleicht auch Schneidereien. Was ich gesehen habe waren vor allem Nähereien immer in den Erdgeschossen, Souterrainetagen, nicht der neuen Häuser, sondern der schon etwas älteren Häuser. Wenig Licht dadrinnen, Neonröhren, so ein bisschen wie man es aus irgendwelchen Dokus kennt. Ja, viel mehr weiß ich darüber nicht. Außer dass es sehr geballt, gleich sechs, sieben Betriebe nacheinander waren... oder sechs, sieben Gebäude. Ja, soweit erstmal.

04 Die Umgebung / 29.05.2017

Westlich von Güvercintepe verläuft die Istiklal Caddesi und der Kanal (Sazlıdere). Das erhöht liegende Güvercintepe hat nach Westen praktisch nur eine einzige Verbindungsstraße. Ansonsten ist das Gefälle ins Tal so steil, dass selbst Pfade nur schwer zu gehen sind.

Im Norden schließt sich an den bebauten Stadtteil eine große Freifläche an. Diese wird nur sehr spärlich landwirtschaftlich genutzt, in der Hauptsache sind es karge, felsige Graslandflächen. Eine Straße verbindet Güvercintepe mit dem nördlich anschließenden Kayasehir und Kayabasi.

Im Süden grenzt Altinsehir direkt an Güvercintepe. Die beiden Viertel sind optisch nicht voneinander getrennt. An der Grenze befindet sich ein öffentlicher Park (Güvercintepe) welcher auch als Zentrum der beiden Viertel eingeordnet werden könnte. Hier spielt sich nach meinem Eindruck das öffentliche Leben am sichtbarsten ab.

Im Osten verhält sich die Situation ähnlich wie im Westen. Es gibt eine Verbindung zur Talstraße, welche parallel zum Viertel verläuft. Das Gefälle ist hier jedoch weniger steil, der Hügel ist teilweise bis in die Talsohle bebaut, wobei sich die Typologien der Gebäude im unteren Bereich deutlich verändern (kleinteilig, 1-2 Geschosse). Zwei Begegnungen im Talbereich machen deutlich, dass hier Syrer und Roma leben.

05 Vision – Karotte und Kaninchen / 30.05.2017

Also nach dem Eindruck gestern aus dem Forschungsfeld wo von den Maklern eher Zurückhaltung zu Tage getreten ist nachdem ich nach Kanal Istanbul gefragt hab und das Serkan heute bestätigt hat, wäre folgendes eine neue Idee: Das ganze Projekt, die Vision 2023, ist auch eine Karotte so wie Serkan das ausgedrückt hat. Also es ist vor allem ein Bild, ist vielleicht auch eine Vision die eine Vision bleibt und gar nicht umgesetzt wird, zumal nicht klar ist an welchem Ort und Stelle diese Vision umgesetzt werden soll. Trotzdem, um jetzt auf Dell zurückzukommen und Zentralität durch Versammlung, versammelt allein schon die Vision... versammelt Dinge. Ver-

sammelt Hoffnung, versammelt Aspirations, Wünsche und dann eben auch Materialitäten. Eben Menschen, die auf Grund dieser Vision Häuser bauen, ihre Häuser aufstocken und darauf hoffen dass... die Vision lässt Preise steigen und man hoffte ein Geschäft machen zu können. #00:01:23-4#

So, in dem Sinne sozusagen, in diesem Sinne von Versammlung wird dann die Vision Realität ohne dass sie umgesetzt werden muss. Das ist vielleicht ein Gedanke der weiterverfolgt werden kann. Dass es eben diesen Punkt gibt an dem man daran glaubt und das reicht eigentlich schon. Und dann irgendwann fällt es wieder ab. Und das korrespondiert eigentlich ziemlich gut mit dem Eindruck den ich ja sowieso schon habe. Dass es eigentlich vor Fertigstellung von Häusern diesen Moment der... den positivsten Moment gibt. Den, an dem man am... eben die Renderings am Zaun hängt, wo alles schön ist und wo es voll mit Menschen ist und dass es aber eigentlich nie so voll wird. Und, ja dass ist sicherlich etwas voran man weiterarbeiten könnte, was in der Thesis vorkommen sollte.

06 Demütig durch TOKİ / 30.05.2017

Eine weitere Idee die heute präserter geworden ist hat Serkan im Interview aufgebracht. Es ist die Frage ob... Oder seine Idee ist, dass die Regierung mit den immergleichen TOKİ-Türmen als Ersatz für individualisierten Wohnungsselbtbau nicht auch quasi eine... sich eine demütige Gesellschaft schafft in der alle ähnliche Ziele, Wünsche und Vision haben. Und die dann eben systemkonform sind. Also eine demütige Gesellschaft schaffen, indem man alle gleich wohnen lässt. Zwar modern und sicher wie es sozusagen dargestellt wird, aber nicht mehr selbstbestimmt und individuell.

07 Typologien / 30.05.2017

Kurze Idee noch ganz schnell in der Nacht. Typologien. Warum habe ich daran nicht früher gedacht? Die verschiedenen Häusertypen sollten als Typologien dargestellt werden. Das ist ja wirklich irgendwie Basic-UD. Und das sollte von Fotos machbar sein, also unten im Tal die landwirtschaftlichen Kleinstgeckondus, dann die bestehenden Apartementgebäude mit zumeist drei Stockwerken, welche nach der Betonfassade keine weitere Fassade vorgehängt bekommen und dann die aktuellen Neubauten die, in einem neuen Style und einer fast vermutlich doppelten Grundfläche daherkommen und auch zwei Geschosse höher sind generell. Das wären schon einmal drei Typen... Das wäre denke ich sehr sinnvoll.

08 Bakkal Zahlungsweise / 31.05.2017

Kurze Idee aus einer Textlektüre jetzt hier im Bus auf dem Weg nach Güvercintepe. Die Frage, was für Shops sind eigentlich in dem Viertel vorhanden? Sind das Supermarktketten, oder generell Ketten, oder sind das eher kleine Läden? Die Autorin beschreibt hier in dem Text den typischen Geckondu-Bakal, also Läden wie ich sie auch aus der Innenstadt kenne. Und damit verbunden

die Frage, ja wie bezahle ich da eigentlich. Ist ja auch zu dem Thema Infrastruktur passend, sind diese... ist die Zahlungsweise an das internationale, globale System angeschlossen. Ist diese Infrastruktur hier vorhanden oder oben nicht und kann man nur bar bezahlen?

09 Fragen an Güvercintepe / 31.05.2017

Mehrere Sachen sind mir gerade recht klar, die ich mit Beyza übermorgen in Güvercintepe erfragen möchte und herausfinden möchte. Das ist zum einen: Wie ist das Gebiet entstanden, wann, woher kamen die Leute die sich hier niedergelassen haben? Dann, zweitens: Wie ist die Besitzstruktur, haben die Leute Tapus bekommen, also Besitztitel für ihre Gecekondugebäude oder gibt es einzelne Akteure deren... den sehr viel gehört? Das wäre wichtig zu wissen. Und dann drittens: Jetzt mit den vielen neuen Apartmentgebäuden und Wohnungen da drin, für wen sind die gemacht, wer zieht da ein, wer fragt danach? Sind das Leute die aus dem Viertel kommen oder sind das Leute die neu nach Istanbul ziehen oder sind das Leute die aus Istanbul dorthin ziehen?

10 Baumaterial / 31.05.2017

Die neu gebauten Apartmentgebäude unterscheiden sich von den bestehenden Apartmentgebäuden nicht nur durch die größere Grundfläche, sondern zum Beispiel auch durch die Verwendung anderer Materialitäten. Also, was besteht ist oft grob verputzt und einfarbig bemalt oder auch gar nicht verputzt und bleibt einfach als Betonstruktur. Das Neue dann oft verkleidet mit Steinwerk oder Kunststoff, Holzimitat oder vielleicht sogar Holz. Und ja, glänzenden Kunststoffleisten und so weiter.

11 Neue Gebäude und Supermärkte / 31.05.2017

Mir fällt auf, dass es einen Zusammenhang geben könnte zwischen den neuen Apartmentgebäuden die eben eine größere Quadratmeterfläche dann eben auch mit sich bringen durch die größere Grundfläche und ja, Supermärkten in denen dann wiederum immergleiches Angebot geboten wird, in denen große Firmen vertreten sind und die sich auch nicht mehr unterscheiden von anderen Vierteln. Und ja, diese Supermärkte brauchen eben die größere Grundfläche, entstehen deshalb in den neueren Apartmentgebäuden, dashängt also zusammen oder das geht miteinander einher. Die neuen Gebäude, eine neue Art einzukaufen. Das könnte ein Ansatzpunkt sein dieses Thema anzusprechen.

12 Kayacity Residence / 31.05.2017

Auf westlicher Seite in Güvercintepe unten, relativ weit unten im Tal, befindet sich eine Wohnanlage. Nennt sich "Kayacity Residence", ich finde es witzig weil "city" im türkischen "sehir", "Kaya-sehir Residence"... Das Ding steht in Güvercintepe, tut aber so als würde es in Kayasehir stehen,

was ja nun ein Stadtteil ist der voll mit hohen Wohntürmen ist und modernen Anlagen. Und diesen Eindruck wollte die Wohnanlage vielleicht vermitteln, dass sie ein Teil davon ist, steht aber eben in Güvercintepe. Gut, Kayacity Residence sind sechs Wohnblöcke mit ungefähr 12 Geschossen. Bisschen besser als TOKİ denke ich, also bisschen mehr Grün in der Mitte, vielleicht ein Springbrunnen. Habe ich jetzt nicht gesehen aber könnte ich mir gut vorstellen. Ja, wirkt hier... Steht neben eingeschössigen Gecekondus unten am Hang. Wirkt wie ein absoluter Fremdkörper.

13 Info zu Neubauten / 31.05.2017

Im Westen, also auf westlicher Seite des Hügels beginnen wirklich auf einer ganz klaren Linie die Neubauten. Ich habe das auf der Karte mit einem Wegpunkt vermerkt.

14 Memo Wochenmarkt / 31.05.2017

Ja, also hier war heute, Mittwoch, ein großer Wochenmarkt. Ziemlich lang, sicherlich mehrere hundert Meter, vielleicht ein Kilometer langer Markt. Ja, erinnert mich an die Märkte die ich auch aus der Innenstadt kenne: Viel Obst, viel Gemüse, Trockenfrüchte, Eingelegtes und dann eben auch sehr viel Textilgedöns und Einrichtungskleinkram so wie Gläser, Besteck, Tischdecken, etc. Unterschied auch wieder spannend: In Kayasehir gibt es eben nen zentrales festes Gebäude wo Marktstände drin sind. Es ist kühler, es ist organisierter. Dort sind auch eigentlich nur, ja da ist nur Fleisch und Fisch und Käse und Früchte und Gemüse und hier war eben alles mögliche und in vielfacher Ausführung unter den aufgespannten Planen wie man das aus Istanbul schon kennt.

15 Ipekyolu Caddesi / 31.05.2017

Auf östlicher Seite des Hügels in dem nördlichen Bereich, der Hügel selbst ist ja immer wieder durchschnitten von Tälern, also nördlicher Bereich östliche Hügelseite gibt es eine Straße die Ipekyolu Caddesi, die teilt das Gebiet wirklich ganz klar. Bis dahin entstehen oberhalb Neubauten, unterhalb ist dann ab da eigentlich keine befestigte Straße mehr, die Sachen sind eigentlich mehr oder weniger zusammengezimmert aus Platten und Holz und bisschen... ja, Baumaterial und... genau, ganz andere Struktur dann unterhalb dieser Straße.

16 Sultanbeyli / 01.06.2017

Ja, kurze Notiz zu Sultanbeyli. Die Gecekondu-Siedlung ist komplett verschwunden. Entgegen der Annahmen vom Januar gibt es davon nichts mehr. Ein Teil der Siedlung ist noch, sozusagen jedes Haus ein Haufen Schutt, weiter rüber ist es dann eine ebene Fläche von Schutt und noch weiter rüber wird schon Erde, frische Erde, rangekarrt von den typischen gelben Lastwagen und über den Schutt drüber verteilt mit der Planierdrape. Ja, also das Gebiet ist Geschichte.

17 Cem Evi Güvercintepe / 02.06.2017

Kurze Notiz aus dem Feld. Das auffällig große, hellblaue Gebäude am Nordrand von Güvercintepe ist ein Religionsgebäude von Aleviten, nennt sich "Cem Evi" und wird gerade weiter dran gebaut, bekommt ein neues Stockwerk anscheinend oder Dach und Beyza sagt, auf dem Schild steht, dass man sich beim Bürgermeister von Basaksehir bedankt also wahrscheinlich für die finanzielle Unterstützung der Verwaltung. Ja, wahrscheinlich.

18 Müteahhit / 02.06.2017

Kurze Notiz zu den Neubauten in Güvercintepe. Beyza äußert die Vermutung das es durchaus sein kann, dass diese nach dem Müteahhit-Prinzip neu gebaut werden. Das heißt dass die Eigentümer das Haus mitbringen und sich an diesen Müteahhit wenden, welcher dann den Bau organisiert und die zusätzlichen Geschossflächen selbst verkaufen kann, bzw. beanspruchen kann. Das heißt die vorherigen Eigentümer bekommen eigentlich quasi eine größere oder modernere Wohnung, wohnen aber nicht mehr alleine in diesem Gebäude sondern mit anderen Leuten dann eben auf anderen Etagen zusammen und der Müteahhit kann so den Bau finanzieren indem er während es Baus schon die Wohnungen weiter verkauft und er verfügt eben über die Kontakte um günstig bauen zu können. Das ist im Grunde das Prinzip "Apartmankonu" wie man es bei Orhan Esen nachlesen kann. Wäre spannend diesen Vergleich herzustellen.

19 Memo Kat Karsiligi Insaat / 02.06.2017

Ja, also direkt nach der Vermutung von Beyza haben wir eine Gayrimenkul Office gefunden auf welchem "Kat Karsiligi Insaat" angeboten werden und das ist laut Beyza genau das, dass man eben eigenes Eigentum mitbringt und Stockwerke wiederbekommt und die anderen Stockwerke verkauft werden.

20 Güvercintepe / 03.06.2017

Nochmal kurz weil es mir gerade so präsent im Kopf ist. Warum Güvercintepe? Bei den Spaziergängen zum Vergleich der fünf Jahre 2012 und 2017 in diversen Gebieten, stehe ich erhöht auf dem Hügel von Olympiat und sehe, dass dieses Viertel... dass ich es immer noch wiedererkennen kann, dass es aber deutlich dichter geworden zu sein scheint und als ich dann durchspaziere zeigen sich eben viele Baustellen und auch ein neuer Typus von Gebäuden. Diese sichtbaren Veränderungen haben mich mehr interessiert als die Veränderungen in vielen anderen Gebieten, welche Tabula Rasa voraussetzen und irgendwie ganz neue Typologien entstehen lassen die nichts mehr mit dem Vorherigen zu tun haben. Auf diesem Unterschied fust die Entscheidung sich mit Güvercintepe zu beschäftigen.

21 In Güvercintepe / 04.06.2017

Ja ich bin jetzt in Kayasehir im Hotel, alles wunderbar habe einen guten Blick über Kayasehir, die TOKÍ Häuschen sind in warmes Licht getaucht, die Sonne geht bald unter. Aber gut, es geht nicht um Kayasehir, ich werde mich jetzt auf den Weg machen rüber nach Güvercintepe. Mal sehen, erstes Mal abends dort, ich werde versuchen abendzuessen an einem Ort wo andere Leute das Fasten brechen. Zuvor brauche ich Geld, ich habe mir vorgenommen diese ganzen kleinen Bedürfnisse die man hat, vor Ort erledigen zu wollen. Ich hätte hier einen ATM am Hotel aber mal gucken wo ich einen in Güvercintepe finde. Oder ob ich einen finde. Oder ob ich mit Karte bezahlen kann im Restaurant. Ich möchte einfach ein bisschen mehr ins Detail gehen, bisschen mehr herausfinden. #00:01:11-8#

Denn, ich glaube wenn mir meine Position klar ist und wofür ich stehe wenn ich aus dem Ausland komme mit Kreditkarte und meinen Bedürfnissen. Wenn das klar ist und ich dann merke wie es mir in Güvercintepe ergeht, dann erfahre ich etwas über das Gebiet und in Abwesenheit der Möglichkeit mich schlicht und ergreifend zu unterhalten werde ich die nächsten drei Tage auf diese Weise versuchen noch mehr als bisher über das Feld herauszufinden.

22 Güvercintepe am Abend / 04.06.2017

Also ich laufe gerade von Kayasehir abends, ca. 20 Uhr, die 25 Minuten rüber nach Güvercintepe und bekomme sofort einen anderen Einblick oder einen anderen Eindruck vom Feld. Ich bin diese Strecke schon mehrmals gelaufen tagsüber... ja, in der Mittagshitze meistens und da war hier nicht viel los, die Autos fahren durch aber sonst nichts. Und jetzt momentan kann man hier wirklich einen Eindruck davon bekommen, dass dieses Land... dieses unbebaute Land historisch etwas war was von allen genutzt wurde und von allen auch besessen wurde, oder besser von niemandem besessen wurde. Also hier ist momentan... zahlreiche Autos, die auf die Feldwege draufgefahren sind und anfangen den Grill anzuschmeissen. In ca. 20 Minuten das Fasten brechen dürfen... wird das möglich sein. Und genau, viele bereiten hier ein Essen vor. Andere sitzen einfach in der Landschaft, es wird... ich habe eine große Ziegenherde gesehen die durch die Landschaft streift, es hat schon etwas sehr idyllisches jetzt im Moment, in dieser Abendstimmung. #00:01:36-9#

Und mein eigentlicher Punkt war jetzt eigentlich, dass der unbebaute Teil... der größere Teil von Güvercintepe ist unbebaut und das dieser Teil von allen genutzt wird. Was spannend ist zu thematisieren, da dieses Land ursprünglich keine Besitzer hatte und erst in den 90ern einzelne Bereiche hier einem Besitzer zugeordnet wurden.

23 ATM / 04.06.2017

Also, auf der Suche nach einem ATM bin ich die komplette Hauptstraße bzw. eine der beiden Hauptstraßen einmal komplett runtergelaufen, ohne Erfolg, um dann direkt am Anfang der anderen Hauptstraße die ATMs gesammelt zu finden. Vier ATMs nebeneinander, vier verschiedene

Banken. Ohne Bankgebäude, alles einzelne Boxen so wie man es auch aus der Innenstadt kennt. Ja, ich habe die auf der Karte verzeichnet, werde in den nächsten Tagen auch noch einmal gucken wo ich ATMs hier finde aber es ist natürlich spannend dass es nur diesen einen Ort jetzt gab. #00:00:40-2#

Ich gehe direkt nebenan in ein Kebabrestaurant was gut gefüllt ist, seit zehn Minuten wird nämlich gegessen.

24 Fastenbrechen / 04.06.2017

Ja, also Memo zum Fastenbrechen Sonntagabend in Güvercintepe. Relativ unspektakulär tatsächlich. Ich war in einem Kebabladen wo vor allem einzelne Männer saßen, eine Familie war auch da. Gegessen wurde sehr schnell, man hatte irgendwie auch den Eindruck alle Schlingen so ein bisschen. Unterhalten wurde sich eigentlich nicht. Die Restaurantmitarbeiter waren im Stress... ja, keine Ahnung. Auffällig war noch, oder aufgefallen ist mir noch, dass es ein Brett gab, also wie ein doppelten Boden, was an die Wand angelehnt war. Was nach dem Essen mehrere einzelne Personen sich geschnappt haben und in einem Bereich wo dann niemand mehr saß, das ausgerichtet haben und darauf gebetet haben. Allerdings kürzer als ich das sonst kenne die Gebete. Vielleicht ist das ein spezielles Gebet nach dem Essen, weiß ich nicht. Auf jeden Fall, während noch Restaurantbetrieb war wurde dann gebetet, das Brett kannten alle, stand an der Wand, konnte man sich nehmen.

25 Straßenbeleuchtung / 04.06.2017

Es ist halbzehn, es ist ziemlich dunkel mittlerweile und ich laufe die Hauptstraße zurück Richtung Kayasehir und da fällt mir eine Sache sofort auf. Ich sehe kaum noch was, es gibt quasi keine Straßenbeleuchtung. Es gibt sehr schwaches, sehr gelbliches Licht von den Straßenlaternen aber heller als die sind eigentlich die Beleuchtungen der Shops die noch offen sind und die Neonreklamen. Insgesamt ist es aber schon sehr sehr dunkel. Ja, schöne Sache. Ist mir tagsüber natürlich nie aufgefallen, aber die Straßenlaternen die es hier gibt machen kaum Licht. #00:00:48-3#

Jetzt bin ich sogar schon auf der Hauptstraße, es ist ziemlich dunkel.

26 Nach Sonnenuntergang / 04.06.2017

Es ist jetzt 22:30 Uhr, ich bin schon wieder zurück in Kayasehir bin auch zurück wieder gelaufen und habe noch ein paar Beobachtungen. Also ich... Güvercintepe wie gesagt war es sehr dunkel, die Straßenlaternen gibt es, aber es ist eigentlich nur noch ein Licht was man sehen kann aber kein Licht was einen Schein wirft bis runter auf die Straße. Ganz anders ist das in Kayasehir, hier ist sehr moderne, sehr helle Straßenbeleuchtung. Die Straßenlaternen haben unten LEDs eingebaut, dort leuchtet in wechselnden Farben dann "Basaksehir Beleydesi". Also natürlich geht es

nicht darum diese Viertel zu vergleichen, aber es macht ganz gut deutlich, wie auch im Detail hier auch ein unterschiedliches Leben geführt wird. Das eine soll das moderne sein und das andere ist eben noch sozusagen "das Alte". Ob man das so sagen kann... naja gut, als Notiz bestimmt. #00:01:10-6#

Was noch, genau. Im freien Feld dazwischen, auch jetzt deutlich nach Sonnenuntergang, teilweise sitzen die Leute im Schweinwerferlicht ihrer abgestellten Autos und picknicken. Ganz schön, also die Freifläche wird genutzt und das hat mir irgendwie gefallen zu sehen, dass sich hier die Leute rausbewegen und ob sie dann aus Kayasehir kommen, oder aus Güvercintepe kann ich nicht sagen, aber reger Betrieb jedenfalls auf der Verbindungsstraße auch jetzt um halb elf. Sowohl zu Fuß als auch in Autos.

27 Kontrast Kayasehir / 05.06.2017

Es ist ein spannender Kontrast hier zu sein in Kayasehir und über Güvercintepe nachzudenken. Also es ist Montagmittag, 14 Uhr, ich habe den Vormittag damit verbracht am Computer zu arbeiten und gucke hier ab und an aus dem Fenster und um mich herum ist alles so... das wäre alles so leicht. #00:00:23-0#

Also hier... weiß ich nicht, einkaufen zu gehen. Jetzt essen zu gehen, Geld zuholen... Nicht dass das in Güvercintepe wirklich schwer wäre aber ich merke richtig von meinem Gefühl her, dass ich überlege: Auf der einen Seite mein Forschungsgebiet und ich sollte diese Erfahrung dort machen. Auf der anderen Seite, hey es ist nicht nur nah, sondern es ist auch irgendwie ohne Komplikationen egal was ich hier eigentlich machen will. Alles geht mit der Kreditkarte, ich bin eben in einem Hotel und drum herum ist dieser Komplex. Man sieht hier eben ab und zu Leute die nicht türkisch sind und dementsprechen wird das hier entsprechend unkomplizierter ablaufen. #00:01:11-1#

Ich denke das ist etwas was ich beachten sollte. Dass Güvercintepe mir einfach auch als der der ich bin... und ein bestimmtes Gefühl vermittelt und da muss ich den Umkehrschluss finden was das bedeutet für das Gebiet. Also nicht etwa, dass das nicht offen wäre gegenüber Andersartigkeit, nein nein das meine ich nicht, sondern dass es einfach nicht darauf ausgelegt ist oder vielleicht nicht dafür gemacht ist, in diese Welt zu passen in der ich mich eigentlich bewege. Mit Kreditkarte, mit Hotel, mit Forschungsarbeit in einem anderen Land und so. Also das ist eben der Kontext über den ich da nachdenken möchte.

28 Güvercintepe Westseite / 05.06.2017

Die Ausfallstraße runter nach Westen, die einzige Verbindung runter zur Talstraße ist relativ spannend. Mehr Bauaktivität als sonst wo, auch weit runter bis zum Hügel und ganz unten letzte Häuser sind dann... ist ein Gebäudeensemble, hat auch einen Zaun drum herum ist allerdings sicherlich eher untere Preiskategorie und wird auch am Eingang... das Bewachungshäuschen ist nicht besetzt. Also kann man nicht als gated beschreiben ist aber sozusagen als Ensemble gebaut,

mehrer vier-, fünf-geschössige Blöcke. Relativ massiv sozusagen, also große Grundrisse, vermutlich vier Wohnungen pro Etage aber eben nicht sehr hoch, vier Geschosse wie gesagt. #00:01:01-1#

Ja, und neben dran ist dann "Güvercintepe Spor Parki", also der Sportplatz, eine überdachte Sportanlage und ja, das ist westliche Seite. Viel Baustelle, Facilities.

29 Vier Hauptstraßen / 05.06.2017

In nord-südlicher Richtung wird das Gebiet von vier Straßen bestimmt, die sich komplett ohne Unterbrechung durch das Gebiet ziehen. Diese vier Straßen verlaufen oben auf dem Hügelrücken sozusagen, alle anderen Straßen westlich oder östlich davon werden unterbrochen. Ich denke diese vier Straßen sind es Wert zu untersuchen und zu gucken wo die Schwerpunkte liegen. Nur zwei der Straßen sind die Hauptstraßen sozusagen. Durch diese fahren die Busse, hier sind die Bushaltestellen, hier Restaurants das ist sehr offensichtlich. Und hier sind auch die meisten Maklerbüros, wobei die auch in anderen Teilen auftauchen. Aber hier wäre es interessant zu zählen. Und mindestens eine andere der Straßen ist wirklich geprägt von Textilproduktion. Ich habe das jetzt mal gemappt für die eine Straße und werde das auch machen für die anderen drei Hauptstraßen, wobei die Hypothese ist, dass in den beiden Hauptstraßen durch die auch die Busse fahren, wo die Restaurants sind, dass sich hier kaum Textilproduktionen befinden, sondern diese eher in den Hauptstraßen daneben sind. #00:01:19-6#

Kleiner Funfact noch, vom Oben-drauf-schauen auf die Karte. Auf der westlichen Seite des Hügels gibt es sehr viele nord-südliche Straßen also die parallel zum Gefälle, also nicht parallel sondern entgegen gesetzt dem Gefälle verlaufen. Das gibt es kaum auf der östlichen Seite. Ist mir einfach nur aufgefallen, dadurch wirkt die Westseite etwas dichter.

30 Hauptstraßen Cumhuriyet ve Fatih Cd / 05.06.2017

Okay also, ich bin jetzt zwei der vier als Hauptstraßen definierten Straßen entlang gelaufen und habe auf der ersten, das ist die westlichste davon, die Cumhuriyet Caddesi, extrem viele Textilproduktionsorte gefunden. Auf der zweiten einige, also einzelne, aber vor allem Maklerbüros. Das bestätigt den vorherigen Eindruck, allerdings weniger Maklerbüros als ich vorher jetzt vielleicht gedacht habe. Und man kann auch sagen, der nördliche Teil bis etwa zur Mitte, oder die ersten zwei Drittel von Süden aus gesehen, vor allem von der Fatih Caddesi, das ist die zweite von Westen, da passiert deutlich mehr. Im nördlichen Drittel wird einfach nicht so viel gebaut, also es sind weniger Baustellen. Es sind dann sofort auch weniger Maklerbüros und Baubüros und... aber mehr oder gleichviele Textilfirmen. Generell hat man das Gefühl hier... da sind dann auch keine Supermärkte mehr, eher kleinere Shops... genau, der nördliche Teil entwickelt sich langsamer als der südliche Teil.

31 Cumhuriyet Caddesi / 05.06.2017

Ich bin die Cumhuriyet Caddesi noch einmal entlang gelaufen. Es sind wirklich nur ganz vereinzelt Maklerbüros vorhanden. Es ist auch ganz klar nicht so eine Hauptstraße wie die Fatih Caddesi, da ist einfach viel weniger los auf den Straßen und kaum Ladengeschäfte, dafür aber deutlich mehr Produktion, Textilproduktion in den Erdgeschossen, in den Souterrains. Seit mich der Kioskbesitzer darauf aufmerksam gemacht hat, dass im nördlichen Bereich weniger passiert, auch das ist deutlich. Ich habe auch das Gefühl, dass geht graduell quasi von Süden aus mit viel Energie los, irgendwie viel Veränderung, viel Umbau. Und wird aber weniger im Norden wo eigentlich dann auch auf die letzten paar Blöcke kaum gebaut wird, bzw. kaum gebaut wurde auch. #00:01:03-4#

Ich werde jetzt die eine Straße entlang laufen, quasi die dritte von Westen, die zweite von Osten von denen die durchgeht. Die ähnlich wie die Cumhuriyet Caddesi keinen Busverkehr hat und bin gespannt. Weil sie liegt zwischen den beiden Durchfahrtsstraßen, könnte quasi die zentralste Straße sein, hat aber wie gesagt selber nicht diese Durchfahrt, ist ein bisschen schmaller und ich bin gespannt was dort zu sehen ist.

32 Straßennetz Güvercintepe / 05.06.2017

Ja, ein paar konkretere Gedanken zum Straßenverlauf in Güvercintepe habe ich. Und zwar ist es auffällig dass sich die Zentralität im Gebiet an der Nord-Süd-Achse ausrichtet. Das sind eben... das habe ich ja auch schon erwähnt, die zwei Straßen an denen auch die Bushaltestellen sind wo die vielen Geschäfte sind, dort hat man das Gefühl dass viel Leben zumindest auf der Straße stattfindet. Das ist die Ahmet Yesevi Caddesi und die Fatih Caddesi. Und zwischen den beiden gibt es eben eine kleiner Straße, die Gül Sokak, die ganz anders ist. Also wo kaum Geschäfte sind und Wohnhäuser. Ähnlich wie die westlich die Nord-Süd-Straßen Cumhuriyet Caddesi und da werde ich morgen noch eine weiter westlich auch noch abgehen müssen Acik ??? Caddesi um mir diese anzugucken. #00:01:04-5#

Naja und, das macht Sinn sozusagen. Am Ende dieser Straßen... zumindest der drei Straßen: Fatih, Gül und Ahmet Yesevi gibt es... kommt man quasi nördlich und südlich raus aus dem Gebiet. Die führen zusammen zu einer Straße, die dann das Gebiet verlässt. In Ost-Westlicher-Richtung gibt es das nicht. Da ist die Verbindung auf der Ostseite ganz am Südende des Gebiets und die Verbindung zum Westende ist eher sozusagen im nördlichen Drittel. Und bei genauerer Betrachtung wird dann deutlich, es gibt eigentlich auch gar keine Straßen die, sagen wir jetzt mal auf der Nord-Süd-Achse ist sozusagen der Hügelrücken, und die jetzt quasi die Ostseite und die Westseite verbinden würden. Die Straßen führen quasi bis auf die Nord-Süd-Straßen auf dem Hügelrücken und dann führt eine andere Straße weiter. Meistens muss man dafür aber sozusagen nochmal einmal links, einmal rechts kurz abbiegen. Da gibt es eigentlich keine die wirklich durchgeht. #00:02:13-1#

Warum das so ist wäre spannend zu wissen, wird schwierig herauszufinden. Hypothese von mir: das Gebiet wurde quasi erstmal entlang dieser heute auch zentralsten Straßen urbanisiert, war eine Verbindung zwischen den Häusern die es vielleicht schon in Altinsehir gab, bzw. zur TEM Au-

tobahn und dem schon bestehenden Dorf Kayabasi. Und genau, entlang dieser Straßen ist dann eben... sind dann eben Häuser entsanden und das was östlich und westlich davon passiert ist wurde dann an diese Straßen angeschlossen, hat aber... Ostseite und Westseite haben quasi unabhängig voneinander sich entwickelt. Hypothese wie gesagt.

33 Topografie / 05.06.2017

Ergänzend zum Memo 33 nochmal ein Gedanke der daran anschließt oder den vertieft. Die Topografie ist mein Eindruck... die Topografie des Geländes dirigiert geradezu die Entwicklung. Also nur auf dem relativ geraden Hügelrücken in der Mitte ist es quasi möglich durchgehende Straßen die es gibt im Gebiet. Hypothese: weil es eben dort relativ eben ist. Ganz anders quasi östlich und westlich dieser Straßen, wo das Gebiet immer wieder Einschnitte hat, so dass an den Hanglagen keine Nord-Süd-Straßen durchgehen können und Ost-West-Straßen manchmal weiter runter gehen, manchmal früher enden, je nach dem wie steil das Gelände wird. #00:01:01-2#

Interessant wäre es eine Möglichkeit zu finden die Topografie des Geländes darzustellen und somit zur Disposition überhaupt zu stellen, zu thematisieren.

34 Osten und Westen / 06.06.2017

Also bisher ist mir das nie so klar aufgefallen es ist auch jetzt irgendwie nur ein erster Gedanke. Aber ich habe jetzt mal direkt von westlicher Hangseite zur östlichen Hangseite gewechselt ohne irgendwie groß mich in der Mitte aufzuhalten und habe schon das Gefühl dass es einen Unterschied gibt. Also ob das zusammenhängt mit dem Straßenraster dass es quasi mehr Ost-West und mehr Nord-Süd-Straßen jeweils auf der einen Seite gibt könnte ich mir schon vorstellen. Das ist eben auf der östlichen Seite weniger angenehm, dass man eigentlich nur Straßen hat, die ein hohes Gefälle haben, weil sie eben zum Hang hochgehen und dass man kaum die Möglichkeit hat irgendwie in Nord-Südlicher-Richtung zu gehen. Und immer den Hang weit runter muss um rüber zu gehen und dann vielleicht wieder hoch. #00:00:58-3#

Was ich eigentlich sagen wollte. Die östliche Seite kommt mir doch irgendwie ärmer vor als die Westliche. Auf beiden Seiten wird gebaut, im Westen wird mehr gebaut, das kann ich sagen. Und hier es... hört es sozusagen mit dem Bauen auch weiter oben auf. Die Sachen die gebaut werden stehen näher zur Hauptstraße. Während es im Westen durchaus noch ein bisschen weiter runter geht. Alles erstmal nur ein erster Eindruck, müsste überprüft werden.

35 Netze und Norm / 06.06.2017

Ich weiß nicht ob da etwas drin steckt, aber ich bin wieder abends in Kayasehir nach einem Tag in Güvercintepe und frage mich, Thema Infrastruktur was sich da nicht alles rausholen lässt, gerade im Kontrast zu diesen anderen Gebieten die wie eben Kayasehir entstehen und deren Logik

Güvercintepe widerspricht. Ich blicke quasi vom Hotelzimmer... also erstmal Hotel, auf eine Mall auf deren Dach Klimaanlage installiert sind. Dahinter ist ein Kino, dahinter ist eine Moschee, dahinter sind Wohntürme, dahinter sind mehr Wohntürme. Links sind noch viel mehr Wohntürme, von denen die höchsten im Bau sind. Weiter links ist Landschaft. Rechts, wenn ich rechts aus dem Fenster schaue sind da sehr viele Wohntürme, die sich nicht gegenseitig verdecken oder kaum nur verdecken. Zwischen denen immer wieder Lücken von unbebautem Land durchscheinen. Dann kommt ein Hügel und dann kommen sehr viele Wohntürme. Die wahrscheinlich... das müsste Basaksehir dann sein. #00:01:32-8#

Ja, keine Ahnung, ich habe irgendwie bisher nur ein Gefühl und kann es nicht benennen. Aber vielleicht ist Infrastruktur auch der falsche Diskurs. Vielleicht geht es um Netzwerke. Ich habe das Gefühl, das ist hier deutlich...viel mehr ein Knotenpunkt einer modernen und auch weltumspannenden Netzstruktur aus Kreditkartenbezahlung, was weiß ich... internationaler Kultur, wenn man es so nennen will. Kino, Malls mit ihren Marken, die vielen Buslinien die hier ankommen, die vielen Menschen die auf wenig Raum hier wohnen. So, das ist alles anders als Güvercintepe und dann demgegenüber oder nebendem steht, auch anders als Güvercintepe, kompletter Gegensatz, dieses Normierte. Das hier jedes Haus gleich ist. Also, es ist ja nicht nur dass das eine Kritik von mir ist, sondern es ist ja wirklich jedes Haus gleich. Es sind diese TOKİ Häuser, hundert Mal, zweihundert Mal, ich weiß es nicht, nebeneinander und die sind gleich. #00:02:47-3#

So und die anderen Wohntürme sind anders aber gleich im Sinne von... ja, gleiche Art zu bauen irgendwie. Ja, also vernetzt, vernetzt, vernetzt, ich bin hier schön im w-lan und normiert. Gegenüber, weniger vernetzt und individualisiert. Jedes Haus unterschiedlich, Typologien fallen mir schwer zu benennen... Ja das ist doch was, mir fällt es schwer in Güvercintepe Typologien zu benennen, bzw. Häuser zu finden wo ich sage: "Okay, stellvertretend für die Typologie zweigeschossiges Gecekondu" Na, schwierig. Jedes Haus ist so unterschiedlich, dass das eine große Frage sein wird. Aber dadrin steckt doch was und ich muss es finden.

36 Kreuzungen / 07.06.2017

Also, ich bin im Hotel in Kayasehir. Es ist Mittwoch, letzte Chance erstmal für die nächste Zeit, vielleicht komme ich auch nicht noch einmal her, was tun? Ein paar Geschäfte würde ich gerne dokumentieren also was es alles an Baumaterial und Einrichtungsgegenständen dort gibt ist eben eine Fülle und dann eben auch die Geschäfte die speziell irgendwie Nähmaschinen haben, alles Verweise auf das was im Viertel passiert und passt ganz gut zusammen. #00:00:33-7#

Darüber hinaus kuzer Stop bei der Post, einfach nur um zu versuchen Briefmarken zu holen, das ist irgendwie nebenher. Daneben gibt es eine Kreuzung die überhängt ist mit so bunten Regenschirmen. Da muss ich Beyza noch einmal fragen und recherchieren, aber das ist irgendein, was weiß ich, Instagram Phänomen und damit dann irgendwie eine globale Sache in einem lokalen Kontext und deswegen interessant. Es gibt keine Kreuzung wo die fünf Nord-Süd-Straßen quasi geschnitten werden von einer Straße die dann auf beide Seiten runtergeht. Also das gibt es einfach nicht. Das ist höchstens die Anfangsstraße, die Gebietsgrenze sozusagen. Da wo auch die Parks

dann auf der anderen Seite sind. Aber im Gebiet so etwas nicht. Und ich möchte mich nochmal auf die Suche machen nach Kreuzungen die irgendwie einen Zentrumscharakter haben. #00:01:40-3#

Es gibt diesen Zentrumscharakter an den Parks, das ist vielleicht der eine Ort. Aber vielleicht gibt es an diesen Regenschirmen... warum sind die Regenschirme dort, ist das eine Aktion von einem Laden dort oder wie kommt das zu Stande. Und was passiert eigentlich an dem Ort wo von Westen die große Straße hochkommt, die dann zwar nach Osten nicht wieder runtergeht aber das ist eine der größten Ost-West-Straßen, wie sehen diese Kreuzungen nochmal genauer aus? Also nachdem ich mich die Straßen konzentriert habe, jetzt noch einmal heute Konzentration auf einzelne Läden und Konzentration auf Straßenkreuzungen.

37 Fussballfelder / 07.06.2017

Ja, letzter Tag im Feld, ich möchte irgendwie ein paar Sachen noch beschreiben. Zum Beispiel Baulücken entlang der dichter bebauten Gegenden wo zum Beispiel quasi nur ein Haus fehlt aber auf beiden Seiten die Baulücke begrenzt wird von Brandschutzwänden der benachbarten Häuser. Diese Flächen werden oft als Fussballfelder benutzt. Einfach Tore an die beiden Wände sprühen oder malen und dann wird die mehr oder minder ebene Fläche zum Spielfeld.

38 Materialien / 07.06.2017

Noch eine Bemerkung zu den Materialitäten. Es glänzt und glitzert und sieht nach Plastik aus. Die neuen Apartmentgebäude übertreffen sich teilweise in ihren dekorierten Fassaden aus Holzoptik, Verwendung verschiedener Farben und Oberflächen. Chromleisten, Gold glänzende Leisten. Marmor in blau, ich weiß nicht wird das gedruckt oder ist das ein Stein oder wird das gegossen? Es glänzt, es sieht nach Holz aus. Herausgelaserte Muster, am Ende vielleicht auch einfach Aufkleber von Mustern und jedes neue Haus bekommt die Baufirma... wird von der Baufirma mit einem Label versehen, was oftmals den Höhepunkt der Dekoration bildet und in leuchtenden Chrombuchstaben auf der Fassade prangt. #00:01:32-5#

Vereinzelt kommen LEDs zum Einsatz, dann leuchten die Fassaden abends in verschiedenen Farben. Hinterleuchtete Schnitte und Muster, es ist ein Feuerwerk.

39 Markt / 07.06.2017

Beim Markt heute, zweiter Besuch beim Mittwochsmarkt, wird mir deutlicher als letztes Mal, dass eigentlich Textilien sogar überwiegen. Bisschen Haushaltskleinkram, aber bisschen Schuhe und auch viel Obst und Gemüse aber das meiste ist dann doch Kleidung. Unterwäsche, Socken, Shirts, Hosen, Alles, Tücher. Alles zigfach, riesige Stände, es hängt von der Decke runter. Ich habe ein

Shirt gekauft, das war dann auf jeden Fall dann Made in Turkey. Wäre jetzt nicht weit hergeholt glaube ich zu sagen, dass das meiste was hier produziert wird vielleicht auch hier für den Markt ist. #00:00:55-3#

Denn die Läden sind klein in denen produziert wird. Ich glaube nicht dass das große Aufträge von... aus dem Ausland sind, die dort produziert werden. Sondern eher Stückwerk für so etwas wie diesen Markt hier.

40 Markt 2 / 07.06.2017

Und noch eine weitere Anmerkung zum Markt. Die ich bestimmt schon einmal gemacht habe aber zur Sicherheit noch einmal festhalten will. Es ist schlaugemacht. Also wir haben fünf Nord-Süd-Straßen die durchgehen. Die irgendwie... wo sich Geschäfte versammeln und wo eben auch ein Markt Sinn machen würde. Zwei davon sind nicht verfügbar weil das eben die Hauptverkehrsachsen sind. Da fahren die Busse durch und das sind jeweils Einbahnstraßen. Und die anderen Straßen können eben durch die Einbahnstraßen... sind zwar für Verkehr offen aber werden eben weniger genutzt und können eben auch verzichtet werden. Und die Märkte Montag und Mittwoch, vielleicht gibt es noch einen Weiteren den ich nicht gefunden hatte, finden eben jeweils in einer dieser Straßen statt. Also in nordsüdlicher Richtung an zentralster Stelle, ohne dass sie den Verkehr beeinträchtigen kann man quasi eine dieser Straßen jeweils sperren lassen. Finde ich schon relativ gut gemacht.

41 Wohnungspreise / 07.06.2017

Kurze Notiz zu den Preisen damit ich das irgendwie weiter im Kopf habe hier vor Ort. In welcher Lage sich das ungefähr bewegt. Es wird quasi eingeteilt nicht nach Quadratmetern, sondern meistens nach Zimmern. Und dann gibt es... 1+1 steht hier für 85.000 TL, 2+1 für 105, 3+1 für 120, 4+1 für 195, 5+1 für 245 und 6+1 für 300.000 TL. Das ist ungefähr so die Größenordnung. Also ich habe auch auf anderen Schildern eigentlich nie so etwas für 300.000 TL gefunden. Gestern im Gespräch das war eine 4-Zimmer Wohnung für 245.000 TL. Aber, ja schon gute Lage vom... also ein schöner Blick auch aufs Tal. Keine Ahnung ob das dann etwas teurer gemacht hat. Auf jeden Fall war das ein Argument für den Makler, dass er meinte der unverbaubare Blick. Ansonsten viel so zwischen 100.000 und 200.000 TL, das ist eigentlich das, wo sich eigentlich alles bewegt was ich so sehe, 100.000 bis 200.000 TL.

42 Straßen / 07.06.2017

Mir fällt gerade jetzt noch etwas auf zu diesen fünf Hauptstraßen. Und zwar ist die östlichste davon, die die von Süden nach Norden Richtung Kayasehir durchfahren werden kann eigentlich wirklich vor allem eine Durchfahrtsstraße. Das ist die breiteste Straße und das ist auch eine, die vor allem auf Talseite, also auf östlicher Seite, nicht sehr dicht bebaut ist. Da fehlen eigentlich

ziemlich viele Häuser, sind Baulücken. Und ich habe das Gefühl, das ist eher eine Durchfahrtsstraße. Es gibt weniger Restaurants, vor allem im südlichen Teil wenig Café, wenig Restaurant und das anders auf der Straße die weiter westlich verläuft, die eben von Norden nach Süden durchfahren wird Richtung Altinsehir. Und auch auf den Straßen die nicht solche Hauptverkehrsachsen sind, die eben westlich parallel verlaufen. Die sind enger, sind auch enger beinander und die liegen auf gleicher Höhe, während diese hier nochmal ein bisschen tiefer liegt und ein kleiner Hügel erklimmen werden muss um da hoch zu kommen. Nichts desto trotz, es ist eine der zentralen Straßen aber eine mit weniger Aufenthaltsqualität würde ich jetzt einfach mal sagen, als die westlich von mir verlaufenden und als zum Beispiel die, an deren Kreuzung ich die Beschreibung gemacht hab.

43 Kreuzung 1 Fatih Caddesi, Baris Caddesi / 07.06.2017

Es ist um die Mittagszeit un der heißeste der letzten Tage. Der Verkehr bestimmt das Bild. Von Norden fahren Minibusse und Autos die Fatih Caddesi hinab. Ab und an ein Bus, eben die MK12 auf dem Weg zur Olympiat Metrohaltestelle. Ab und an auch Baumaschinen auf der Yesilyurt Sokagi, welche von hier runter ins westliche Tal führt. Autos und Lastwagen.

Menschen, zumeist Gruppen von Frauen und Kindern, auch Gruppen von Männern überqueren die Kreuzung. Es wird sich orientiert und umgeguckt, von Aufhalten kann ich aber nicht sprechen. Ich sitze in einem Café mit süßen Backwaren, welches trotz des Ramadan einigermaßen in Betrieb ist. Der Dönerladen auf der anderen Straßenseite ist hingegen geschlossen. Außerdem am Platz: ein Schmuckgeschäft, ein Handyladen und ein Maklerbüro. Ein Paar schaut sich eben die Angebote im Schaufenster an. "Kiralik" auf blauen Zetteln, "Satilik" auf den roten. Das Büro scheint unbesetzt, das Paar zieht weiter.

Im Hintergrund wird gebaut. "Was auch sonst" bin ich geneigt zu sagen. Nur eine andere Aktivität war in den letzten Tagen so allgegenwärtig wie die Bautätigkeiten im Viertel. Textilproduktion kann ich von meinem Platz aber keine entdecken, keine Kellereingänge, kein Schein bläulich-weißer Neonröhren, kein überlautes Radio schallt hier auf die Kreuzung.

Über der Straße, auf Höhe des zweiten Geschosses kreuzen sich vielfach die Stromleitungen. Verfolge ich einzelne Leitungen mit dem Auge, so stelle ich fest, dass sie mich vielfach bis zu Löchern in den Fassaden führen, in welchen sie dann verschwinden. Eben hält ein schwarzer VW Caddy, zwei Männer tragen Bündel von immergleichen Stoffzuschnitten in den Keller. Über dem Eingang das rot-weiße Schild ist zum Teil auf arabisch. Also doch eine Näherei: Samsama Tekstil'de. Von der Straße aus nicht mehr als ein Kellereingang.

Auf der Baustelle im Hintergrund befüllt jetzt ein großer Kranarm mit Rüssel die verschalten Metallstreben mit Beton. Eine nach der anderen entstehen die tragenden Stützen für das 2. Obergeschoss.

44 Kreuzung 2 Ahmet Yesevi Caddesi, Ertekin Sokagi / 07.06.2017

Es ist doch auffällig, dass die östliche Hangseite nicht recht passen mag. Die Straßen sind vor allem im südlichen Teil schlecht angebunden und enden in T Kreuzungen auf der Ahmet Yesevi Caddesi. An dieser sitze ich nun, erneut einen Tee vor mir. Nach Westen geht die Ertekin Sokagi ab, aus Osten kommen versetzt zwei Straßen an.

Es hat gedauert. Erst heute fällt mir bewusst auf, dass sich die Nord-Süd-Straßen nochmal deutlich voneinander unterscheiden. Die Ahmet Yesevi ist die Hauptdurchfahrtsstraße nach Norden, ähnlich wie parallel in der Fatih Caddesi (nach Süden) bewegt sich hier ein Großteil des Verkehrs: Busse, Minibusse, Liefer- und Lastwagen und jede Menge Pkw. Doch die Ahmet Yesevi fällt ab. Sie liegt bereits östlich des Hügels, ander als die Fatih geht es in den Seitenstraßen bergauf und bergab. Sie ist auf östlicher Seite die äußerste der Durchgangsstraßen, ist in ihrer Bebauung sehr lückenhaft und vermittelt am Ende das Gefühl einer Durchgangsstraße. Die Fatih Caddesi ist schmaller, der Verkehr fließt langsamer, hier finden sich mehr Cafés, Restaurants und Ladengeschäfte.

Im Vergleich zur ersten Kreuzung wird hier noch weniger verweilt. Die Terrasse des Cafés ist verwaist und mir fällt vor allem auf, wie laut die Motoren der Autos aufheulen während sie den einen oder anderen Hügel hinauffahren oder auf der Hauptstraße beschleunigen. Der Verkehr bestimmt das Bild, Fußgänger sind Passanten.

Auch hier führt über die Straße eine Stromleitung. Die dieser Mast ist massiver und höher, die Leitung wird nicht angezapft. Auf Höhe des nicht vorhandenen vierten Stockwerkes quert die Stromtrasse; auf direktem Wege in die Stadt, so scheint es. Jedenfalls nicht gedacht zur Stromversorgung dieser Nachbarschaft. Unten mit Wein bewachsen trägt der Strommast dennoch dazu bei, diese Straße zu verschönern. Passanten müssen sich ducken wenn sie hier auf dem Bürgersteig passieren wollen. Vorsicht ist hier gefragt um sich nicht den Kopf zu stoßen.

Auf der anderen Straßenseite wachsen schüchterne Bäume, etwa fünf Meter sind sie hoch und hell grün belaubt. Eben rollte von Marktstand auf der Ecke eine Nektarine davon. Sie nimmt ordentlich Fahrt auf, kein Versich sie aufzuhalten wird unternommen. Sie prallt zunächst neben dem Strommast an den Bürgersteig und rollt nun weiter nach Süden die große Straße hinunter. Sie wird schneller und schneller, rollt nicht in östlicher Richtung ins Tal, sondern bleibt auf der Ahmet Yesevi, wo sie bald schon nicht mehr zu sehen ist.

45 ATM Güvercintepe / 09.06.2017

Schnelle Idee, während ich hier ankomme ich Hamburg sehe ich den Zettel den ich vom ATM Automaten in Güvercintepe bekommen habe. Es ist eine Bank, habe ich nicht vorher weiter drauf geachtet natürlich dass ich diesen Zettel haben werde. Aber ist irgendwie ein Dokument aus dem Feld und natürlich eins was von einer globalen Welt erzählt... globale Welt, digger. Aber was ein Punkt ein einem globalen Netz ist in Güvercintepe... gefunden wurde. #00:00:29-7#

Und ich fände es spannend von diesem Zettel auszugehen. Was steht da alles drauf? Die Bank zu recherchieren, wo hat die überall ihre ATMs und... Ja, genau. Glaube ich, ist ein schöner kleiner Beitrag zum Thema Globalität im Lokalen, in Güvercintepe.

46 Baumaterial / 12.06.2017

Ich werkle an dem Cover rum mit dem Struktur von dem Baumaterial und da kommt mir eine Idee. Also wenn ich die Dichotomie... also wenn ich den Gegensatz aufmachen möchte mon global und lokal, wäre es super spannend herauszufinden, was ich ja vermute... was ich im Feld vermutet habe, dass das was da an Textilien produziert wird hauptsächlich auf solchen lokalen Märkten wieder verkauft wird, dazu eben die Menge an T-Shirts... nicht nur T-Shirts, an Klamotten die eben auf den Märkten zu kaufen ist. #00:00:39-0#

Und dann könnte man eben ähnlich argumentieren, dass das Baumaterial sozusagen weil es so viele Einrichtungs und Baumaterialläden gibt, dass das eben auch örtlich ist. Also das was dort an Baumaterial verkauft wird, ist auch das was dort an Baumaterial verbaut wird. Das ist absolut sozusagen nicht geklärt, aber es wäre spannend sich damit zu beschäftigen. Würde total Sinn machen in diese Tiefe zu gehen, weil der Gedanke im Feld gekommen ist und man sozusagen vom Globalen, den großen Projekten zum Lokalen, zum Baumaterial vor Ort logisch kommen könnte. Was auch dem Beitrag "Saray" den ich ja wirklich gerne machen möchte, eine gute Bühne geben würde.

47 Rand / 21.06.2017

Ich habe gerade eine neue Überlegung zum Rand. Ob Rand jetzt Teil der Stadt ist oder ob es schon etwas ist was außerhalb der Stadt liegt, das ist eine Frage der Perspektive. Wenn ich zum Beispiel vom Wohnraum am Stadtrand schreibe und frage danach: "Wer zieht dort hin?" Dann kann ich gleichermaßen schreiben, dass das Menschen sind die aus der Stadt heraus ziehen um sich am Stadtrand niederzulassen. Raus aus der Stadt, aus dem Zentrum. #00:00:41-9#

Und gleichermaßen schreiben, dass sich der Wohnraum an Neuankömmlinge in Istanbul richtet. Menschen die neu in die Stadt kommen. Genauer müsste dann ja vielleicht schreiben: "neu an die Stadt kommen". Der Rand ist dann eben beides, ist immer beides. Oder nichts? Vielleicht ist er auch etwas Eigenes, er ist nicht Teil des einen oder des anderen... Ich weiß es nicht.

48 Zentralität durch Verbindung / 21.06.2017

Ich lese gerade Memo 33 "Straßennetz Güvercintepe" vom 05.06.2017 nochmal durch und da kommt mir ein Gedanke und zwar vor allem wenn ich an die Buslinien denke die durch das Gebiet fahren. Eigentlich steht auf keiner von denen, oder nur auf einer einzigen davon steht "Güvercin-

tepe" drauf. Ich komme da jetzt drauf, weil mir gerade der Gedanke kommt, dass das Gebiet oft durch Nachbarschaft zu Anderem oder als Durchfahrt definiert wird. Im Memo 33 geht es darum, wo die Zentralität in Güvercintepe liegt und das sind eben die Straßen auf denen man schnell das Gebiet wieder verlässt, also die Durchfahrt sozusagen die Durchfahrtsstraßen. Und jetzt sind mir die Busse eben noch dazu eingefallen, die weder in Güvercintepe losfahren, noch da enden. Sondern dort durchfahren mit zwei oder drei Haltestellen und sich dann wieder aus dem Gebiet verabschieden. Das gilt im Übrigen auch für die Minibusse, die ebenso niemals in Güvercintepe starten oder enden.

49 Netzwerke und Kreisläufe / 21.06.2017

Neue Idee beim Bearbeiten des Memos 41 "Markt" vom 07.06.2017. Mir kommt die Idee, dass in Güvercintepe lokale Kreisläufe ablaufen. Während, und das lässt sich für mich jetzt gerade in diesem Moment nur über den Vergleich erschließen, in anderen Stadtvierteln... oder in normierteren, Kayasehir-mäßigen Stadtvierteln viel weiter umspannende Netzwerke und Kreisläufe zu Gange sind. Schwierig zu fassen gerade noch aber dringend festzuhalten. Wie komme ich darauf? #00:00:58-4#

Vor Ort werden Textilien produziert, welche auf dem Markt wieder angeboten werden. Vor Ort werden Baumaterialien angeboten, welche vor Ort wieder verbaut werden. Vor Ort werden Waren angeboten, also Lebensmittel angeboten, welche zum Teil aus der Gegend von den Bauern zum Beispiel aus Kayabasi kommen. Vergleiche ich das mit Kayasehir. Dort leben Menschen, dort wird aber nicht produziert. Dort gibt es Strukturen wie zum Beispiel Hotel und Kino, welche mit Kultur oder Menschen in Kontakt bringen, die aus anderen Ländern kommen könnten. Beispiel AirBnB-Wohnungssuche was es in Kayasehir gab. Dort stand im Text: "Hey i am speaking english, i am working in an international company in the west of Istanbul and i am happy to meet..." Das deutet auf andere Netzwerke, Kreisläufe, Interaktionen hin, als sie in Güvercintepe im ersten Moment sichtbar sind und vorstellbar sind.

50 Lokal zu Global / 21.06.2017

Aktuell kommt mir der Gedanke während ich Memo 46 "Baumaterial" und meine Gedanken vom 12.06.2017 lese, dass in Güvercintepe klar lokale Netzwerke und lokale Kreisläufe vorherrschen. Das kommt jetzt mehrmals vor. Es gibt diese Ansatzpunkte, Anschlüsse, Falltüren, Fenster hin zu globalen Netzwerken und Kreisläufen. Es sind wenige, man kann sie aber im Gebiet finden und natürlich gibt es mehr als ich jetzt aktuell im Kopf habe. #00:00:51-4#

Hypothese dazu, es werden mehr. Die Metro die verlängert werden soll wäre ein ganz klarer Gedanke. Istanbul Yeni Sehir was entstehen könnte mit Güvercintepe als Teil davon wäre ein anderer Teil. Die zunehmenden Supermärkte, die Neueröffnung des Türkcell Stores auf der Hauptstraße, der elektronik Großmarkt Beko. Es sind Kleinigkeiten, aber es öffnet sich sozusagen mehr und mehr Punkte, wo das Lokale auch das Globale, Nationale ist. Jedenfalls die lokale Logik verlässt.

51 Visionen / 23.06.2017

Schneller Gedanke, während ich eine Nachricht an Hilal Bozkut schreibe, die einen Artikel über Güvercintepe geschrieben hat. Was interessiert mich eigentlich, fragt sie und warum researche ich dazu? Und zum ersten Mal kann ich es so klar formulieren. Ein Thema daran ist auch, dass die Vision selbst ohne die tatsächlichen Projekte schon etwas verändert. Das heißt, das korrespondiert mit sehr viel. Das korrespondiert mit der Karotte von Serkan, das korrespondiert mit der Unsicherheit ob der Kanal kommt oder nicht. #00:00:48-0#

Das könnte quasi das Thema werden, sozusagen nicht die tatsächlichen Projekte und deren Einfluss muss ich untersuchen. Sondern mir muss klar sein, dass es um eine Vision geht die kommen kann oder nicht. Und wie diese Vision den Stadtteil verändert. Und das ist insbesondere, ich glaube das ist mir schon länger klar, aber das muss ich ändern in den Forschungsfragen. In den Forschungsfragen ist diese Klarheit aktuell noch nicht gegeben.

52 Kayasehir vs. Güvercintepe / 25.06.2017

Vielleicht ist es gar kein Problem denke ich gerade, dass ich ständig wieder zu so einem Gegenüberstellen von Kayasehir und Güvercintepe komme. Denn für mich als Aussenstehenden und für alle anderen die diese Arbeit an der HCU lesen werden, oder bewerten werden ist es schwer zu verstehen wie Güvercintepe funktioniert, weil man schlicht und ergreifend nicht einschätzen kann was dazu... was davon unterschiedlich ist, zu dem wie Istanbuls Stadtviertel funktionieren. Die Gegenüberstellung mit Kayasehir kann helfen zu zeigen, wie groß die Unterschiede zwischen zwei benachbarten Stadtvierteln sein können.

53 Perspektivwechsel / 25.06.2017

Perspektivwechsel. Bisher habe ich Stadtviertel und informelle Gecekondugebiete immer in dem Hinblick betrachtet, dass es darum ging, dass sie irgendwann formalisiert werden und an die Versorgungssysteme der Stadt angeschlossen werden und irgendwann zu einem legitimen Teil dieser Stadt werden. #00:00:31-9#

Wie wäre es, wenn man das umdreht und Güvercintepe als einen Teil der Stadt... oder eine Insel begreift. Eine geschlossene Einheit, die noch nach einer eigenen Logik funktioniert und nur punktuell von der Stadt vereinnahmt wurde. Und dies sozusagen... dass nicht als das positive dargestellt wird oder als das positive Szenario gilt, sondern auch als eine Bedrohung empfunden werden kann.

54 Luftbild 1982 / 04.07.

Ich habe gerade noch einmal die Istanbulurbandatabase.com aufgerufen. Ein Tool wo verschiedene Karten aus verschiedenen Jahrzehnten quasi Istanbul zeigen und seine Ausdehnung. Und habe das Luftbild von 1982 mit der aktuellen Google Map verglichen. Das ist dort möglich, quasi links die eine Sache anzuzeigen, rechts die andere und dann so ein Schieber in der Mitte. Und tatsächlich kann man... Güvercintepe ist im Luftbild miteinbegriffen und es gibt ein erstes Haus, oder ein erstes Gebäude. Es gibt vor allem die Straße... eine Straße, sieht unbefestigt aus, eher so ein Pfad oder ein großer Pfad der auf dem Hügelrücken entlang läuft. Der folgt keiner der heutigen Straßen aber folgt eben der Topografie und das ist am ehesten die... Sozusagen die durchgehende Straße auf der auch der Verkehr durchgeht von Norden nach Süden. Ich glaube das ist die Fatih Caddesi. Und nördlich des Gebiets folgt diese Straße sehr genau eigentlich, zumindest zum Teil der Straße die auch heute nach Kayasehir rüber führt. Nur dass die Straße nicht nach Kayasehir führt, sondern nach Kayabasi. Das wiederum trifft sich gut mit den Erzählungen aus dem Gebiet, dass sozusagen Leute aus Kayabasi das Gebiet nutzten als Weideland, etc. #00:01:52-2#

1984 hat Recep erzählt, in dem Gespräch mit Beyza zusammen, sei das erste Haus gebaut worden. Hier 1982 sehe ich zumindest ein Gebäude. Das könnte einer dieser Schuppen, Werkstätten sein von denen er gesprochen hat. Ebenfalls interessant, südlich davon im heutigen Altinsehir, deutlich näher an dem See Küçükcekmece und an der heutigen Autobahn ist... sind schon Häuser zu sehen. Also da gibt es schon so richtig ein Netz aus unbefestigten Straßen und einzelne Gebäude. Ich kann leider nicht sehr nah ranzoomen aber genau... #00:02:35-8#

Auch klar zu sehen ist da, dass die heutige Autobahn, dass das damals keine natürliche Grenze war, die Gebäude sind auch dort wo die Autobahn heute ist. Was es schon gibt ist der Kanal, das müsste damals ein Fluss gewesen sein, sieht auch schon irgendwie kanalisiert aus läuft eigentlich ziemlich gleich zum heutigen Flussverlauf. Also alles was topografisch ist auch auf der östlichen Hügelseite, der Bachlauf ist dort. #00:03:05-8#

Und das Gebiet Güvercintepe ist teilweise auch schon so parzelliert. Ob das dann Feldnutzung ist was dort gemacht wird lässt sich auf dem Luftbild nicht sagen. Also nochmal in der Zusammenfassung: Es gibt unbefestigte Straßen die auch teilweise heutigen Straßen folgen. Die Topografie bestimmt damals das Gelände und lässt eben heute den Vergleich zu. Gebäude gibt es, erst ein einziges kann ich im heutigen Stadtgebiet sehen, allerdings ist die Karte auch nicht genau genug. Wenn man näher heran zoomen könnte entpuppt sich der eine oder andere weiße Fleck auch noch als Gebäude. Passt eigentlich alles sehr gut zu den Erzählungen von Recep.



